



**Gedik Üniversitesi**  
İSTANBUL

TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
GEDİK ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**SAHİBİ TÜRK OLAN YABANCI BAYRAKLI YATLARIN ÜLKE  
EKONOMİSİNDEKİ VERGİ VE PRESTİJ KAYBININ  
ÖNLENMESİ İÇİN UYGULANABİLECEK YÖNTEMLERİN  
İNCELENMESİ**

SERKAN KOTEL  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI

DANIŞMAN  
Doç. Dr. Tuna Uslu

2017-İSTANBUL

**T.C.**  
**GEDİK ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TEZ ONAYI**

Enstitümüzün Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı 151205006 numaralı öğrencisi Serkan KOTEL’ in hazırladığı “sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların ülke ekonomisindeki vergi ve prestij kaybının önlenmesi için uygulanabilecek yöntemlerin incelenmesi” başlıklı Yüksek Lisans tezi ile ilgili Tez Savunma Sınavı, Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca --/--/---- ..... günü saat .....’da yapılmış, tezin onayına OY ÇOKLUĞU / OY BİRLİĞİYLE karar verilmiştir.

Başkan : .....

Üye : .....

Üye : .....

ONAY:

Bu tezin kabulü, Enstitü Yönetim Kurulu’nun ...../...../20..... tarih ve ..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

...../...../20.....

Müdür

## **BEYAN**

Bu tez çalışması kendim tarafından planlanarak yazılmıştır. Tez çalışmasının bütün safhalarında etik dışı davranışlarda bulunulmamıştır. Tezdeki bilgileri akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, alıntı olan bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi, gösterilen kaynakları da kaynaklar bölümünde listelenmiş olarak sunduğumu, tez çalışması ve anket araştırması esnasında telif ve patent haklarını ihlal edici davranışlardan kaçındığımı beyan ederim.

Serkan KOTEL

## TEŞEKKÜRLER

Tezimin hazırlanmasında desteklerini esirgemeyen ve yol gösteren tez danışmanım Doç. Dr. Tuna USLU'ya, her türlü desteği esirgemeyen eşim Büşra KOTEL'e, teşekkür ederim. Ayrıca anket çalışmamda yat sahiplerine ulaşabilmem için bana yardımcı olan Tarabya Marina Müdürü Levent AYDOĞDU'ya, Yalova Marina Müdürü Murat SAPMAZ'a, Tuzla Viaport Marina Müdürü Mehmet TUNÇ'a, Tuzla Marina Liman Hizmetleri Şefi Ateş YIĞIN'a West İstanbul Marina Liman Hizmetleri Şefi Burçin BAYLI'ya, Bodrum Milta Marina Güvenlik Müdürü Efkan SAYIN'a, Tuzla Amatör Denizciler Derneği Başkanı Özkan ÖNDERSOY'a, Deniz Turizm Birliği Genel Sekreteri İzzet UĞURLU'ya, Naviga Dergisi Kurucusu ve yazarı Turgay NOYAN'a, Gökhan GÜLÇİÇEK'e Sahil Güvenlik Komutanlığı'nda daha önce çalışmış ve halen çalışmaya devam eden değerli arkadaşlarım Tamer YİĞİT'e, Ulvi GÖREN'e, Gökhan ELÇİ'ye, Ramazan OKTAY'a, Bahittin AYDIN'a, Erol ÖZTÜRK'e, Beytullah YURT'a, Emre YAZAR'a, Volkan SOYKAN'a, Ramazan ESER'e, ve mesai arkadaşlarım Turgay SUCU, Nain ARAS, ve İsmail ÖZKAN'a teşekkür ederim.

Serkan KOTEL

## İÇİNDEKİLER

Tez Onayı.....	i
Beyan.....	ii
Teşekkürler.....	iii
İçindekiler.....	iv
Kısaltmalar.....	ix
Şekiller.....	x
Resimler.....	xiii
Tablolar.....	xiv
Türkçe Özet.....	1
İngilizce Özet.....	2
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>3</b>
<b>2. YAT, YAT SEKTÖRÜ VE YATÇILIK</b> .....	<b>5</b>
2.1. Yatların ve Yatçılığın Tarihi.....	5
2.1.1. Türk tarihinde yat.....	6
2.2. Türkiye’de Yat Turizminin ve Hizmet Ekonomisinin Gelişimi.....	7
2.2.1. Turizmi teşvik kanunu öncesi yat turizminin gelişimi.....	8
2.2.2. Turizmi teşvik kanunu sonrası yat turizminin gelişimi.....	8
2.3. Yat Üretimi ve Yat Çeşitleri.....	9
2.3.1. Yelkenli yatlar.....	9
2.3.1.1. Tek gövdeli yelkenli yatlar.....	9
2.3.1.2. Çok gövdeli yatlar (katamaran-trimaran).....	10
2.3.2. Motor Yatlar.....	10
2.3.2.1 Sürat Teknesi.....	11

2.3.2.2. Süper yat.....	11
2.3.2.3. Mega yat.....	11
2.3.2.4. Travler yat.....	12
2.4. Yat Yapım Malzemeleri.....	12
2.4.1. Ahşap malzemeler.....	12
2.4.2. Çelik malzemeler.....	13
2.4.3. Alüminyum malzemeler.....	14
2.4.4. Kompozit malzemeler.....	15
2.5. Türkiye’de Yat Üretimi.....	16
2.6. Deniz Turizm Tesisleri.....	18
2.6.1. Yat limanları (Marinalar) .....	18
2.6.1.1. Kamu kullanımına kapalı marinalar.....	21
2.6.1.2. Kamu kullanımına kısmen açık olan marinalar .....	23
2.6.1.2.1. Bünyesindeki otel nedeniyle kamu kullanımına kısmen izin verilen marinalar.....	23
2.6.1.2.2. Bünyesindeki sosyal tesisler nedeniyle kamu kullanımına kısmen izin verilen marinalar.....	24
2.6.1.3. Kamu kullanımına büyük ölçüde açık olan marinalar.....	26
2.6.1.4. Kıyı kamusal alanı, kamu kullanımına açık olan marinalar.....	27
2.6.1.4.1. Kara parçası içerisine inşa edilen marinalar.....	27
2.6.1.4.2. Tamamen deniz içerisine inşa edilen marinalar.....	29
2.7. Türkiye’de Yat Turizmini Geliştiren Doğal Sebepler ve Yaratılabilecek Prestij.....	31
2.7.1 Coğrafi konum.....	31

2.7.2. İklim.....	32
2.7.3. Ulaşım.....	32
2.7.4. Tabiat.....	32
2.7.5. Tarih.....	33
2.7.6. Kıyı jeomorfolojisi.....	33
2.8. Yatçılığın Turizm İçerisindeki Yeri.....	34
2.9. Yat Turizminde Türkiye'nin Dünyadaki Konumu.....	35
2.10. Yatçılık ile İlgilenenlerin Özellikleri.....	36
2.11. Yatçılığın Sorunları.....	36
2.11.1. Barınma sorunu.....	37
2.11.2. Bağlama kaydı sorunu.....	37
2.11.3. Belgelendirme sorunu.....	37
2.11.4. Gemi adamları sorunu.....	37
2.11.5. Mavi kart sorunu.....	38
2.11.6. Sosyal güvenlik ve çalışma şartları sorunu.....	38
2.11.7. Yatın yurt dışına satılamaması sorunu.....	38
2.11.8. Akaryakıt sorunu.....	39
2.11.9. Mevzuat sorunu.....	39
2.11.10. İdare ve bürokrasi sorunları.....	39
2.11.11. Eğitim sorunu.....	39
2.11.12. Bayrak sorunu.....	40
2.12. Türkiye'deki Yabancı Bayraklı Yat Miktarı.....	40
2.12.1. Türk vatandaşlarının yabancı bayrak seçme nedenleri.....	41
2.12.1.1. Yabancı bayraklı yatların avantajları.....	41
2.12.1.2. Yabancı bayraklı yatların dezavantajları.....	43

2.13. Yat Alımında Uygulanan Prosedürler.....	44
2.13.1. Türk bayraklı yat alımında uygulanan prosedürler.....	44
2.13.1.1. Türk bayraklı yatların tabi olduğu kanunlar.....	44
2.13.1.1.1. Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu.....	44
2.13.1.1.2. Harçlar Kanunu.....	45
2.13.1.1.3. Katma Değer Vergisi Kanunu.....	46
2.13.1.1.4. Özel Tüketim Vergisi Kanunu.....	46
2.13.2. Yabancı bayraklı yat alımında uygulanan prosedürler.....	46
2.13.2.1. Amerikan (Delaware Eyaleti) Bayraklı Yat Tescili .....	47
2.13.2.2. İngiltere Bayraklı Yat Tescili.....	49
2.13.2.3. Panama Bayraklı Yat Tescili.....	51
2.13.3. Yabancı bayraklı yatların Türkiye’de kullanım prosedürleri.....	52
2.13.4. Türk ve yabancı bayraklı yatlardan alınan giriş çıkış ücretleri...	53
2.14. Yabancı Bayraktan Türk Bayrağına Geçişte Karşılaşılan Sorunlar.....	53
2.15. Yabancıların Türk Bayraklı Yat Almalarındaki Engeller.....	54
2.16. Yabancı Bayraklı Yatların Transit Yakıt Kullanma Koşulları.....	55
2.17. Yabancı Bayraklı Teknelerin Türkiye’deki Kontrolleri.....	55
2.18. Yabancı Bayraktan Türk Bayrağına Geçiş İçin Yapılan Çalışmalar....	56
2.18.1. 2009 yılında uygulanan vergi indirimi.....	57
2.18.2. 2017 yılında uygulanan vergi indirimi.....	58
2.18.3. Her iki uygulama arasındaki farklar.....	60
2.19. 2017 Yılında Türk Bayrağına Gececek Yatlardan Türkiye’nin Kazancı.....	61
<b>3. ÇALIŞMANIN KURAMI VE HİPOTEZLER.....</b>	<b>64</b>
3.1. Çalışmanın Kuramı.....	64



3.2. Hipotezler.....	67
<b>4. YÖNTEM.....</b>	<b>75</b>
4.1. Anketin Hazırlanması.....	75
4.2. Anketin Yayılması.....	78
4.3. İstatiksel Araçlar.....	79
<b>5. BULGULAR.....</b>	<b>80</b>
5.1. Demografik Bulgular.....	80
5.2. Katılımcıların Tercihlerinin Değerlendirilmesi.....	90
5.3. Fark Analizleri.....	106
<b>6. TARTIŞMA ve SONUÇ.....</b>	<b>132</b>
<b>7. KAYNAKLAR.....</b>	<b>150</b>
<b>8. EKLER.....</b>	<b>158</b>
8.1. Anket.....	158
8.2. Özgeçmiş.....	160

## KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
GV	: Gümrük Vergisi
İMEAK DTO	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
KDV	: Katma Değer Vergisi
MTV	: Motorlu Taşıtlar Vergisi
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
TL	: Türk Lirası
USD	: Birleşik Devletler Doları
Y.Y.	: Yüzyıl

## ŞEKİLLER

<b>Şekil 1:</b> Ankete katılan yat sahiplerinin yaşları.....	17
<b>Şekil 2:</b> Kamu kullanımına izin verilmeyen marina modeli.....	22
<b>Şekil 3:</b> Bünyesindeki otel nedeniyle kamu kullanımını kısıtlayan marina modeli.....	23
<b>Şekil 4:</b> Bünyesindeki sosyal tesisler nedeniyle kamu kamu kullanımını kısıtlayan marina modeli.....	25
<b>Şekil 5:</b> Kamu kullanımına büyük ölçüde açık olan marina modeli.....	26
<b>Şekil 6:</b> Kara parçası içerisine inşa edilen marina modeli.....	27
<b>Şekil 7:</b> Kara parçası içerisine kazılarak oluşturulan konut ve yatların bir arada olduğu marina modeli.....	28
<b>Şekil 8:</b> Sahil ile sadece bir iskele bağlantısı bulunan deniz içerisine kurulan yüzer marina modeli.....	30
<b>Şekil 9 :</b> Karar seçeneklerinin sınıflandırılması.....	64
<b>Şekil 10 :</b> Yat alımında düşünme seti.....	65
<b>Şekil 11 :</b> Ankete katılan yat sahiplerinin yaşları.....	80
<b>Şekil 12:</b> Ankete katılan yat sahiplerinin cinsiyetleri.....	81
<b>Şekil 13:</b> Ankete katılan yat sahiplerinin eğitim durumları.....	82
<b>Şekil 14:</b> Ankete katılan yat sahiplerinin ortalama aylık gelirleri.....	82
<b>Şekil 15:</b> Katılımcıların kendi yatlarına sahip oldukları süreler.....	83
<b>Şekil 16:</b> Yat sahiplerinin son aldıkları yata sahip oldukları süreler.....	84
<b>Şekil 17:</b> Ankete katılan yat sahiplerinin yatlarının uzunlukları.....	85

<b>Şekil 18:</b> Katılımcıların yatlarının tipleri.....	85
<b>Şekil 19:</b> Katılımcıların yatlarında ki bayrak tercihleri.....	86
<b>Şekil 20:</b> Yabancı bayrak tercih eden katılımcıların bayrak tercih etme oranları.	87
<b>Şekil 21:</b> “Neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz?” sorusunu cevaplayanların bayraklarına göre dağılımı.....	88
<b>Şekil 22:</b> Neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz sorusunu cevaplayanların en çok verdikleri cevaplar.....	89
<b>Şekil 23:</b> Türk ve yabancı bayrak kullanımının gelir seviyesine göre dağılımı...	107
<b>Şekil 24:</b> Katılımcıları ilk aldıkları yatlarının alındıkları yıl ile çekilen bayrak arasındaki farklılıkları.....	108
<b>Şekil 25:</b> Katılımcıların son aldıkları yatın alındığı yıl ile çekilen bayrak arasındaki farklılıkları.....	109
<b>Şekil 26:</b> Yatların uzunlukları ve çekilen bayrak arasındaki farklılıkları.....	110
<b>Şekil 27:</b> Yat tipine göre bayrak tercihleri.....	110
<b>Şekil 28:</b> Yat sahiplerinin yaşları ile tekne tipleri arasındaki farklılık.....	111
<b>Şekil 29:</b> Tatile çıkarak farklı yerler görmek açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasındaki farklılık.....	112
<b>Şekil 30:</b> Yat alımındaki sebepler açısından yat tipleri arasındaki anlamlı farklılıklar.....	113
<b>Şekil 31:</b> Yat alınırken önem verilen özelliklerin, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasındaki farklılık.....	114
<b>Şekil 32:</b> Yat alırken önem verilen özellikler açısından yelkenli ile motor yat arasındaki farklılıklar.....	115

<b>Şekil 33:</b> Yabancı bayraklı yat alma sebepleri açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasındaki farklılıklar.....	116
<b>Şekil 34:</b> Yabancı bayraklı yat alma sebepleri açısından yelkenliler ile motor yatlar arasında ki farklılık.....	118
<b>Şekil 35:</b> Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinin katılımcıların eğitim durumuna göre gösterdikleri farklılıklar.....	119
<b>Şekil 36:</b> Yabancı bayraklı yat alımında katılımcıların yaşları açısından gösterdikleri farklılık.....	120
<b>Şekil 37:</b> Mavi kart sorununun Türk ile yabancı bayraklı yatlar arasında ki farkı.	121
<b>Şekil 38:</b> Mavi kart sorununun eğitim durumuna göre farklılıkları.....	122
<b>Şekil 39:</b> Yabancı bayraklı yatların kontrolleri açısından Türk ve yabancı bayraklı yatlar arasında ki farklar.....	123
<b>Şekil 40:</b> Yabancı bayraklı yatların kontrollerinin katılımcıların eğitim durumuna göre gösterdiği farklar.....	124
<b>Şekil 41:</b> 2009 yılında uygulanan vergi indiriminin eksik taraflarının Türk ve yabancı bayrak arasında gösterdiği farklılık.....	125

## RESİMLER

<b>Resim 1:</b> Setur Kuşadası Marina.....	22
<b>Resim 2:</b> Çeşme Altın Yunus otel ve marinası.....	24
<b>Resim 3:</b> Tuzla Viaport Marina.....	25
<b>Resim 4:</b> Göcek Skopea Marina.....	27
<b>Resim 5:</b> Vilamoura Marina, Algerve/Portekiz.....	28
<b>Resim 6:</b> Port Camargue, Fransa.....	29
<b>Resim 7:</b> Lake Mead Marina, Las Vegas, ABD.....	30
<b>Resim 8 :</b> Dubai’de deniz doldurularak inşa edilen marina ve konut kompleksi..	31

## TABLÖLAR

<b>Tablo 1:</b> Türkiye’deki marinalar.....	19
<b>Tablo 2:</b> Türkiye’ye gelen yat sayısı ve bu yatların içerisindeki yolcu ve mürettebat miktarı.....	34
<b>Tablo 3:</b> Yatlardan alınan harç miktarları.....	45
<b>Tablo 4:</b> Delaware eyaletinde kargo dâhil yat tescil ve yenileme ücretleri.....	48
<b>Tablo 5:</b> British Virgin Island ve Gibraltar şirket kurulum ücretleri.....	50
<b>Tablo 6:</b> Gibraltar tekne Tescil Ücretleri.....	50
<b>Tablo 7:</b> Panama tekne tescil ücretleri.....	51
<b>Tablo 8:</b> Panama şirket kurulum ücretleri.....	52
<b>Tablo 9:</b> Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için 2009 ve 2017 yıllarda ki uygulamaların karşılaştırılması.....	60
<b>Tablo 10:</b> 2017 yılında Türk bayrağına geçecek yatlardan elde edilecek harç miktarı.....	63
<b>Tablo 11:</b> Yat sahiplerinin yat almasındaki sebepler.....	90
<b>Tablo 12:</b> Yat sahiplerinin yat alırken önem verdikleri maddeler.....	91
<b>Tablo 13:</b> Yabancı bayraklı yat alınmasındaki sebepler.....	93
<b>Tablo 14:</b> Türkiye’deki yatçılığın başlıca sorunları.....	95
<b>Tablo 15:</b> Katılımcılara göre yabancı bayraklı yatların kontrol sıklıkları.....	98
<b>Tablo 16:</b> 2009 yılında yapılan vergi indirimi uygulamasındaki eksiklikler.....	99
<b>Tablo 17:</b> Türk bayrağına geçiş için uygulanması istenilen süreler.....	101

<b>Tablo 18:</b> Yabancı bayraklı yatların Türkiye’de maksimum kalması istenilen süreler.....	102
<b>Tablo 19:</b> Katılımcılara göre satılmaz şerhinin konulması gereken süreler.....	103
<b>Tablo 20:</b> Yat alımında tercih edilen ÖTV+KDV oranları.....	104
<b>Tablo 21:</b> Katılımcıların tercih ettikleri harçların arttırılma oranları.....	104
<b>Tablo 22:</b> İkinci el ithal edilmesi istenilen teknelerin yaşlarına göre frekansları.	105
<b>Tablo 23:</b> Yat sahiplerinin yaşları ile gelir düzeylerinin karşılaştırılması.....	106
<b>Tablo 24:</b> Türk bayrağına geçiş için verilecek sürenin katılımcıların yaşlarına göre gösterdiği farklılık.....	126
<b>Tablo 25:</b> Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı yatların Türkiye’de kalması istenilen sürenin, Türk ve yabancı bayrak arasında gösterdiği farklılık.....	127
<b>Tablo 26:</b> Harçların arttırılma miktarının katılımcıların yaşlarına göre gösterdiği farklılık.....	129
<b>Tablo 27:</b> İkinci el tekne ithalatının yat sahiplerinin eğitim durumuna göre gösterdiği farklılık.....	130
<b>Tablo 28:</b> İkinci el tekne ithalatının katılımcıların sahip oldukları yat tiplerine göre gösterdikleri farklılık.....	131



Sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların ülke ekonomisindeki vergi ve prestij kaybının önlenmesi için uygulanabilecek yöntemlerin incelenmesi, Serkan Kotel, Doç. Dr. Tuna Uslu, Uluslararası Ticaret Ana Bilim dalı.

## ÖZET

Denizlerin turizm için kullanılmasından sonra yat turizmi önemli gelişmeler göstermiş ve ülke ekonomilerine büyük katkılar sağlayan bir iş kolu haline dönüşmüştür. Sahilleri iklim ve coğrafya açısından yat turizmine çok uygun bir konumda olmasına rağmen Türkiye'nin bu potansiyelden tam olarak faydalanamadığı görülmektedir.

Türk bayraklı yatlardan alınan yüksek vergi oranları nedeniyle Türkiye'deki yatların yarısının yabancı bayraklı olması ülke ekonomisinde vergi ve prestij kaybına neden olmakta, dolaylı olarak ta turizmin gelişmesine engel olmaktadır.

Bu çalışmada yat, yat sektörü, yatçılık ve deniz turizm tesisleri hakkında literatür taraması yapılmış, kişilerin yat alma nedenleri araştırılmış, yat alırken nelere dikkat ettikleri incelenmiştir. Literatür taramasından elde edilen bilgiler neticesinde yat sahiplerine yönelik bir anket hazırlanarak yat sahiplerinin yat alma nedenleri, yat alırken önem verdikleri kriterler ve yabancı bayraklı yat alma nedenleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca 2009 yılında sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekmesi için yapılan uygulamanın neden yeteri kadar başarılı olmadığı ve sonrasında yapılacak uygulamaların ne çerçevede hazırlanması gerektiği yat sahiplerine sorulmuştur.

Yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekmesi için hükümet tarafından 03 Şubat 2017 yasal düzenleme yapılmıştır. Söz konusu düzenlemeden önce yat sahiplerine uygulanan anket çalışmasının sonuçları ile yasal düzenleme karşılaştırılarak, düzenlemenin yat sahiplerinin taleplerini ne ölçüde karşıladığı tespit edilmiştir.

### **Anahtar Sözcükler**

Yabancı bayraklı yatlar, Yatçılığın tarihi, Yatçılığın sorunları, Marina çeşitleri, Deniz turizmi.

Sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların ülke ekonomisindeki vergi ve prestij kaybının önlenmesi için uygulanabilecek yöntemlerin incelenmesi, Serkan Kotel, Doç. Dr. Tuna Uslu, Uluslararası Ticaret Ana Bilim dalı.

### **İNGİLİZCE ÖZET (ABSTRACT)**

Since the seas have been used for tourism, yacht tourism has shown significant developments and has become a business line providing great contributions to the country's economy. Despite the fact that the coasts are in a very favorable position for yacht tourism in terms of climate and geography, it can be seen that Turkey has not fully utilized this potential.

Due to the high tax rates from Turkish flagged yachts, half of the yachts in Turkey are foreign flagged. It causes tax revenue and prestige loss in the country's economy, and indirectly prevents the development of tourism.

In this study, it was made a literature survey on yacht, yacht sector, yachting and marine tourism facilities, it was searched the reasons why people are buying yachts and which topics people are paying attention while buying yachts. As a result of the information obtained from the literature survey, a questionnaire was prepared for the yacht owners to learn the yacht owners' reasons for buying yacht and determine the buying criteria and the reasons for buying yachts with foreign flag. In addition, it was investigated why the legislative regulation for Turkish owned foreign flagged yachts to raise up Turkish flags to their yachts wasn't successful enough and it was asked to the yacht owners that the applications to be made afterwards should be prepared in which framework.

The government issued a regulation on 03 February 2017 for the foreign flagged yachts to be raised up the Turkish flags. The results of the questionnaire survey applied to the yacht owners before the regulation were compared with this legal regulation and it has been determined that how much of this regulation meets the answers given by the yacht owners.

#### **Key Words**

Foreign flagged yachts, History of yachting, Problems of yachting, Marina types, Sea tourism

# 1. GİRİŞ

Bayrak; bir geminin hangi ülkeye ait olduğunu, hangi ülkenin kanunlarına göre donatıldığını gösteren, her gemide olması gereken geminin bir parçasıdır. Bayrak geminin bandırasıdır\*. Gemilerin birbirlerini tanımasını, dost ya da düşman olup olmadıklarını anlamalarını sağlayan, İki geminin denizde karşılaştıklarında ilk baktıkları yerdir bayrak.

Gemi ve yatlar, birbirlerini bayrakları ile selamlar. Gemi denize açıldığında bayrak ülkesinden çok uzaklara gitse de o gemide bayrak ülkesinin kanunları devam etmektedir. Çekilen bayrak aynı zamanda o gemiyi bayrak ülkesine ait olduğunu göstermek ve gittiği her ülkede gerçekte o ülke vatandaşlarına ait olsun veya olmasın bayrak ülkesini temsil etmektedir.

Türk Ticaret Kanunu'na göre her Türk gemisinin Türk bayrağı çekme zorunluluğu bulunmaktadır. Fakat bazı ülkelerin ve ülkelere ait bazı eyaletlerin serbest sicil, kolay bayrak gibi uygulamaları nedeniyle pek çok ticari gemi ve yat vergi kolaylıkları gibi nedeniyle bu ülkelerin sicillerine kayıt olmaktadır.

1982 yılında turizmin gelişmesi maksadıyla çıkartılan Turizmi Teşvik Kanunu sayesinde yabancı bayraklı yatların Türkiye'de uzun süre kalabilmesinin önü açılmış ve Türk sahipli yabancı bayraklı yat sayısının artmasına neden olmuştur.

2009 yılında bazı kanunlarda iyileştirilmelere gidilerek yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekmesi amaçlanmış fakat istenilen sonuçlar elde edilememiş ve sonraki yıllarda Türkiye'deki yabancı bayrak sayısı giderek artmıştır.

Türkiye'deki yatların yarısının yabancı bayraklı olması, ülke ekonomisine ve prestijine zarar vermekte, Ayrıca yabancı bayraklı teknelerin avantajlı olmalarından dolayı Türk bayraklı tekneler açısından haksızlıklara neden olmaktadır.

Bu çalışmanın amacı Türk sahipli yabancı bayraklı yatların kalıcı olarak Türk bayrağı çekilmesi için uygulanabilecek yöntemleri incelemek, yurt dışına yabancı bayraklı yatlar nedeniyle çıkan dövizin önüne geçerek ülkeye vergi geliri elde edilmesini sağlamak, ülke prestijinin artmasına yardımcı olmaktır.

Çalışma yedi bölümden oluşmakta olup birinci bölüm giriştir.

---

\* Geminin ait olduğu devleti gösteren bayrak (<http://www.tdk.gov.tr> Erişim Tarihi:26 Aralık 2016)

İkinci bölüm yat, yat sektörü ve yatçılık üzerine adlandırılmaktadır. Bu bölümde yatçılığın turizm içerisindeki yeri ve gelişimi, yatların tarihi, yat çeşitleri, yat yapım malzemeleri, deniz turizm tesisleri, yat turizmini geliştiren doğal sebepler, yat turizminde Türkiye'nin dünyada konumu, yatçılık ile ilgilenenlerin özellikleri, yatçılığın sorunları, Türkiye'de ki yabancı bayraklı yat miktarı, yat alımında uygulanan prosedürler, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçişte karşılaşılan sorunlar, yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'deki kontrolleri, 2009 yılında uygulanan vergi indirimi ve sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçmesi için yapılan son çalışmalar bu bölümde anlatılmaktadır.

Üçüncü bölüm çalışmanın kuramı, varsayımları ve hipotezlerden oluşmaktadır. Çalışmanın kuramı, hipotezlerin kurulma nedenleri ve oluşturulan hipotezler bu bölümde yer almaktadır.

Dördüncü bölüm yöntem bölümüdür. Anketin hazırlanış süreci, yayılması ve analizlere bu bölümde yer verilmiştir.

Beşinci bölüm bulgulardır. Demografik bulgular, katılımcıların tercihleri ve oluşturduğumuz hipotezlerin fark analizleri bu bölümde açıklanmaktadır.

Altıncı bölüm tartışma ve sonuçtur. Bu bölümde araştırmada elde edilen bulgular literatürle karşılaştırılarak yorumlanmış, Türkiye'de yatçılığın daha iyi bir seviyeye ulaşması için öneriler sunulmuştur.

## 2. YAT, YAT SEKTÖRÜ VE YATÇILIK

En basit anlamıyla yat; Gezi, spor ve eğlence maksadıyla kullanılan teknelerdir (Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 2010).

Turizmi Teşvik Kanununa göre yat: gezi ve spor amacıyla kullanılan, yat şeklinde inşa edilmiş, maksimum 36 adet yolcu taşımaya izin verilen, yolcu ve yük gemisi özelliklerinde olmayan, mutfak, kamara, tuvaleti olan, tekne belgelerinde yat olduğu ifade edilen deniz araçları olarak tanımlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 16 Mart 1982, sayı:17635).

### 2.1. Yatların ve Yatçılığın Tarihi

İlk teknenin nerede yapıldığı kimlerin kullandığı konusunda farklı görüşler mevcuttur. Bazı kaynaklarda milattan önce 3000’li yıllarda Fenikeli’lerin Akdeniz kıyılarında ilk gemi yapımını başlattığını (Yıldız, 2008:24), Bazı kaynakların da Çin’de rastlandığını ileri sürmektedirler (Clark, 1904:10)

İlk olarak yat kavramı Hollanda da ortaya çıkmıştır. Felemenkler (Hollandalılar) 10. yüzyılda küçük ve hızlı teknelerini kaçakçı ve korsanları yakalamakta kullanmışlar, Bu teknelere “avcı” anlamına gelen “jaght” ismini vermişlerdir. Sonraları Amsterdam zenginleri büyük yük gemilerini karşılamaya gönderdikleri teknelere “jaghtschippen” (avcı gemisi) olarak adlanmışlardır (Ercanik, 2013:7). Avcı gemilerinin yük gemilerini karşıladıktan sonra limana ilk gelme çabaları yarışların doğmasına neden olmuştur. Felemenk vatandaşları 1660 yılında İngiltere Kralı’na bir yat hediye etmişlerdir. İngiltere’ye gelen Mary isimli bu tekneden sonra “jaght” ismi “yacht”a olarak değişmiştir (Arat, 2006:5-6).

İngiliz asilzadeleri yatçılığı kısa sürede Hollandalı’lardan görüp benimsemiş ve ilk kraliyet yatını Kral II. Charles döneminde, 1661’de denize indirmişlerdir. 19. yüzyılda ise, daha çok yat seyre çıkmaya başlamıştır. İngiltere, ABD ve Fransa gibi ülkelerde çeşitli yat kulüpleri açılarak yatlar, yarış amaçları dışında gezinti için de kullanılmaya başlanmıştır (Dinçer, 1989). Sanayi devrimi sonrası İngiliz asilzadelerinin ılıman iklimli bölgelere seyahatleri yoğunlaşmış ve seyahatleri gerçekleştirebilecek en uygun taşıt olarak ta yatlar tercih edilmiştir. Ayrıca İngiltere’de kurulan yat kulüplerinin sosyolojik etkileri de yatçılığa olan talebin

oluşmasını sağlamıştır. Amerika'daki iç Savaşın bitmesiyle kurulan barış ve refah sayesinde, o yıllarda çok az zenginlerin sahip olduğu yatlar yaygınlaşmaya başlamış, yat üretimi ve bakımındaki ucuzlamalarla yat sahipliği giderek artmaktadır (Güner, 2004:52).

Yat yapımındaki hızlı gelişme ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Yatlardaki emniyet, denge ve hız sürekli araştırmalara tabi tutulmuş, 1890'da ilk alüminyum yat gövdesi üretilerek yatlardaki genişlikler daraltılmıştır. Yatlar 19. yüzyılda standart tasarımlar olmaksızın yapıyorken, sonraları yat yapım eksperleri (Lloyds) ortaya çıkarak bugünkü modern yatlarının ilk prototipleri üretilmeye başlanmıştır. Naylon ilk defa 1946 yılında yelken bezi olarak kullanılmıştır. İlk polyester ve fiber tekneler 1950'li yıllarda üretilmiştir (Özer, 1993). 1990'lı yıllara gelindiğinde yelkenli ve motor yatlara duyulan ilgi artmış, teknolojinin de gelişmesiyle daha büyük, daha lüks ve daha hızlı tekneler inşa edilmeye başlanmıştır. (Ateş Gümüş, 2012:17)

### **2.1.1. Türk tarihinde yat**

Kullanım amacı açısından yat olarak gösterilebilecek Osmanlı İmparatorluğu'nda en eski örnek 17. Y.Y.'da Sultan IV. Mehmet (Avcı Mehmet) için inşa ettirilen saltanat kadırgasıdır. Halen Deniz Müzesinde sergilenen kadırga 1,5-2 asır Osmanlı İmparatorluğu Sultanlarına hizmet etmiştir (Güleryüz, 2007:7).

Osmanlı İmparatorluğu'nda bu günkü modern yatlara ilk örnek 1828 yılında başkent İstanbul'a ilk gelen buharlı gemi özelliğini de taşıyan *swift* adındaki yandan çarklı, İngiliz yapımı bir gemidir. Sultan II. Mahmut'a armağan edilen gemi sonraları *sürat* ismini almış, fakat İstanbul halkı ona *buğ gemisi* lakabını takmıştır (Güleryüz, 2007:8).

İmparatorlukta devlet yatı niteliğinde ilk inşa edilen yat, 1846 yılında Tersane-i amire' de yapılan *Taif* vapurudur. Bundan sonrada imparatorluk tersanelerinde devlet yatı yapılmaya devam edilmiş, aynı zamanda İngiltere'den de yat siparişi verilmiştir. Bunlardan en ünlüleri İmparatorluğun son günlerini gören ve Türkiye cumhuriyetinin ilk yatı olma özelliğine sahip olan *Ertuğrul*'dur. Öyle ki Mustafa Kemal kurtuluş savaşını başlatmak için ayrıldığı İstanbul'a 8 yıl sonra onun güvertesinde gelmiştir (Güleryüz, 2007:9-10).

Türk devlet yatları arasında şüphesiz ki en önemlisi, belki de dünyanın en önemli yatı, bugün halen bir devlet yatı olarak kullanımda olan *Savarona*'dır. 1931 yılında Hamburg' ta inşa edilen yatın ilk sahibi Mrs. Emily Cadwallader sadece birkaç kez seyahat edebilmiş ve ciddi ekonomik nedenler sebebiyle yatı satışa çıkartmıştır. 1938 yılı mart ayında Türkiye Cumhuriyeti tarafından Cumhurbaşkanı yatı olarak satın alınan *Savarona*, her açıdan eşsiz bir yattır. Öyle ki kendi boyundaki bir yatın maliyetinin beş katına inşa edilmiştir. 1 Haziran 1938 tarihinde İstanbul'a getirilen yatta ulu önder tarafından pek çok yabancı devlet büyüğü ağırlanmış, fakat Atatürk çok sevdiği yatta sadece 54 gün geçirmiştir. 1989 yılında az daha hurdaya çıkarılacak olan yatı Kahraman Sadıkoğlu 49 yıllığına kiralamıştır. 32 milyon dolar bütçe ile onararak bu günlere gelmesini sağlamıştır (Güleryüz, 2007:10-15)

Türkiye'de devlet dışında yat inşasının gelişimi 1960'lı yıllarda balıkçılık ya da ufak kargo taşımasında kullanılan teknelerle başlamış, 1970'li yıllarda Bodrum'da inşa edilerek Avrupa'ya ihraç edilen 15-30 metrelik ahşap guletlerle devam etmiştir. Avrupa, Türk yatçılığını 1970'lerin ilk yarısından sonra Mecidiyeköy'deki Profilo fabrikasının yaptığı çelik yatlarla tanımaya başlamıştır (Ünlüsü, 2010). Türkiye'de modern anlamda yat üretiminin gelişmesi ve başlaması ise 1990'lı yılların başına denk gelmektedir (Uyanık ve Sarı, 2008).

Yıldız tersanesinde 1988 yılında, Selah tersanesinde 1990 yılında yapımına başlanan mega yatlar hala charter dünyasında popülerliğini korumaktadır. Bu tarihlerden sonra dünyadaki ekonomik krizler nedeniyle uzun bir süre mega yat imalatına ara veren Türkiye, sonraları toparlanan piyasalar sayesinde 30 metre üzeri yat inşasında, 2010 yılında, teslim edilen adet miktarı bakımından dünya üçüncüsü olmuştur (Muslu, 2015:72).

## **2.2. Türkiye'de Yat Turizminin ve Hizmet Ekonomisinin Gelişimi**

Ege ve Akdeniz'in güzelliklerini, bölgedeki yaşayan insanların yaşantılarını anlatan romanlar sayesinde, insanlarda bu bölgeleri gezme ve görme isteği uyanmış, 1950'li ve 60'lı yıllarda "mavi yolculuk\*" adı altında yat turları düzenlenmiştir

---

\* Mavi yolculuk ifadesi ilk olarak Halikarnas Balıkcısı olarak bilinen Yazar Cevat Şakir KABAAĞAÇLI tarafından kullanılmıştır. Yazar 1925 tarihinde "Resimli Hafta" isimli dergiye yazdığı bir yazı yüzünden İstiklal Mahkemesi tarafından, Bodrum'da 3 yıl kalebentlik cezasına mahkûm edilir. Fakat yazarın Bodrum'daki günleri cezadan çok keyfe dönüşür. Yazar cezasının bitiminde Bodrum'a yerleşir ve yazılarında Gökova körfezinde yaptığı tekne gezintilerini anlatır, bu gezintilere "mavi yolculuk" adını verir (Aydın, 2013).

(Atlay Işık, 2010:62). 1960'lı yıllarda Avrupalı ve Amerikalı turistlerin Yunanistan'dan tekne kiralarak, Ege sahillerini ziyaret etmeleriyle Türkiye'de yat turizmi başlamıştır (Özer, 1990:22).

Dinçer (1987:21)'e göre yat turizminin bu kadar geç başlamasının başlıca nedenleri, yatlara yönelik alt yapı ve üst yapı eksiklikleri ile birlikte mevzuat eksiklikleri bulunmasıdır.

Türkiye'de yat turizminin gerçek anlamda gelişimi 1982 tarihinde yayınlanan Turizmi Teşvik Kanunu sayesinde olmuştur.

### **2.2.1. Turizmi teşvik kanunu öncesi yat turizminin gelişimi**

1960'lı yıllarda Yunanlı tur organizasyonlarının yat turlarında, Türkiye'nin Ege kıyılarını dâhil etmesiyle, Türkiye için yeni bir turizm çeşidi ortaya çıkmıştır (Özer, 1990:22).

1967 yılında kurulan "Balkanlar Arası Yat Limanları Planlama Tetkik Komisyonu" yat limanları hakkında çeşitli çalışmalar yapmış ve bir yat limanı zincirinin kurulmasına karar verilerek, İkinci BYKP (Beş Yıllık Kalkınma Planı) (1968-1972)'nda uygulanmaya konulmasına karar verilmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1992:33).

1970'li yıllarda Yunanistan'dan yat kiralarak Türkiye'ye turizm maksadıyla gelen Avrupalı ve Amerikalı turistlerin Türkiye'de uzun süre kalmaya başlamasıyla, yatların barınma, kışlama, tamir, bakım gibi bazı ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Turizm Bakanlığı tarafından yat turizmi kapsamında, yat limanlarının yapılabileceği yerler tespit edilmiş ve mevcut limanların geliştirilmesi gündeme alınmıştır (Arat, 2006).

Turizmi Teşvik Çerçeve Kararı kapsamında, 1980 yılında yat turizminin geliştirilmesinin yanında, yat limanı işletmeciliğinin de geliştirilmesi hedeflenmiş ve 1981 yılında yat turizminin gelişimi için bir kanun tasarısının hazırlanmasına karar verilmiştir (Arslan, 2009:27)

### **2.2.2. Turizmi teşvik kanunu sonrası yat turizminin gelişimi**

1980 sonrası sağlanan siyasi huzur sayesinde yat turizmi Türkiye'de hızlı bir gelişim göstermeye başlamıştır (Arat, 2006). 1982 yılında yürürlüğe giren Turizmi Teşvik Kanunu ile turizm sektörü modern bir yapıya kavuşması ve önündeki



engellerin kaldırılması hedeflenmiştir (T.C. Resmi Gazete, 16 Mart 1982, sayı:17635).

Turizmi Teşvik Kanununa istinaden 1983 tarihinde çıkartılan “Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik” ile yat turizminin çerçevesi belirlenmiştir. Bu yönetmelik iki kez değişerek 1991 tarihinde “Yat Turizmi Yönetmeliği” ismini almıştır (T.C. Resmi Gazete, 04 Ağustos 1983, sayı:18125). Bu yönetmelik sayesinde yat limanı işletmeciliği ve yat işletmeciliğinin sınırları çizilmiştir. 2009 yılında tekrar düzenlenen yönetmelik “Deniz Turizmi Yönetmeliği” adı altında yayınlanarak kapsamı genişletilerek deniz turizm tesislerinin özellikleri, kurulum ve kullanım esaslarının yanında yatlar ile ilgili mevzuat eksikliği kapatılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 2009, sayı:27298).

Turizmi Teşvik Kanunu sayesinde yabancı bayraklı yatlar bakım, onarım, gezi veya kışlamak amacıyla Türkiye’de 2 yıla kadar kalabilmelerine izin verilmiş, bu süre 2006 yılında beş yıla çıkartılmış ve bakanlıkça izin verilmesi durumunda sürenin beş yıl daha uzatılması sağlamıştır. Ayrıca yabancı bayraklı yatların Türk ve yabancılara kiralanabilmesinin de önü açılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 16 Mart 1982, sayı:17635).

### **2.3. Yat Üretimi ve Yat Çeşitleri**

Yatlar boylarına göre, itme gücünü sağlayan sistemlerine göre ya da gövde sayılarına göre sınıflandırılabilir. Yatlar boy ve itme gücüne göre ya da gövde sayılarına göre sınıflandırılabilir.

#### **2.3.1. Yelkenli yatlar**

Rüzgâr gücü ile hareket etme kabiliyetine sahip yelkenli yatların birçoğunda küçükte olsa bir motor bulunmaktadır. Bu motorlar, liman giriş çıkışında, yelken ile seyirin uygun olmadığı havalarda kullanılabilir (Atlay Işık, 2010:13).

Yelkenli yatlar; tek gövdeli yelkenli yatlar ve çok gövdeli yelkenli yatlar olarak ikiye ayrılmaktadırlar.

##### **2.3.1.1. Tek gövdeli yelkenli yatlar**

En çok kullanılan yelkenli modelidir. Diğer yatlarda olduğu gibi boyu büyüdükçe özelliklerinde de artış gözlenmektedir. Konfor konusunda motor yatlardan sonra gelmektedirler. Yelkenli yatlar genellikle Denizciliği ve denizde mücadele etmeyi seven kişiler tarafından tercih edilmektedir. Kullanımı ayrı bir ustalık gerektirir. Karınlarında genellikle salma bulunmaktadır. Salma teknenin

yana yatmasını önleyen ve teknenin alabora olmamasını sağlayan yelkenli teknelere özgü bir donanımdır. Salması olan yelkenli tekneler ağır deniz koşullarında güvenle seyir yapılabilmektedirler (Sarvan, 2012:11-14).

Türkiye’de en çok kullanılan yelkenli teknelerin başında salması bulunmayan ve sığ sulara kolaylıkla girebilen guletler gelmektedir. Bodrum kıyılarında üretilen bu yelkenliler, keresteden ve tamamen el işçiliğine dayanan tekniklerle üretilmektedir. Günümüzde mavi yolculuk olarak tarif edilen kıyı gezintilerinde kullanılan en uygun teknelerdir. Lüks kamaralara sahip bu yelkenliler, yatçıların konforlu seyahat etmelerini sağlamaktadır. Kış üstü genelde dinlenme ve yemek maksadıyla kullanılırken, baş üstü güneşlenmek maksadıyla kullanılmaktadır (Kınacı, 2009:5-7).

### **2.3.1.2. Çok gövdeli yatlar (katamaran-trimaran)**

Polinezya yerlilerinin kullandığı kayıklardan ilham alınarak tasarlanmışlardır. Çift gövdeli yapılan teknelere *Katamaran*, üç gövdeli olanlara da *Trimaran* adı verilmektedir. Trimaranlar, genelde ana gövde yanında ana gövdeye oranla iki adet daha küçük gövdeden meydana gelmektedir. Salmaları olmayan bu yatlar sığ sulara kolaylıkla girebilmektedirler. Birden fazla gövdeye sahip olmak yatın diğer teknelerle kıyaslandığında daha az yalpa yapmasını sağlamaktadır. Uzun mesafe kat eden gezginler tarafından tercih edilmektedirler. Çok gövdeli yatlar geniş ve ferah yaşam yerlerine sahiptir (Savran ve Ark. 2012:12-13).

Çok gövdeli yatların yelkenli ve motor yat olarak yelkensiz modelleri de mevcuttur. Çok gövdeli yatlar geniş olmalarından dolayı, marina ücretleri aynı boydaki bir tek gövdeli yata nazaran daha fazla olmaktadır.

### **2.3.2. Motor Yatlar**

Gövde yapısı ya da kullanım amacı yönünden de bazı sıralamalar mevcutsa da genel olarak motor yatlar boylarına göre sıralanmaktadır. Bu sıralamanın nedeni boy olarak birbirine yakın teknelerin benzer özellikler taşımasıdır (Özkuşaksız, 2007:12).

Motor yatlar; sürat teknesi, süper yat, mega yat, travler yat olarak 4 başlık içerisinde incelenmektedir.

### 2.3.2.1 Sürat Teknesi

Yüksek sürat özelliğine sahip bu tekneler 5-15 metre arasında boya sahip olup 65 knot\* gibi yüksek bir sürate çıkabilmekte ve genel olarak kısa süreli seyahat ya da gezilerde kullanılmaktadır. Motorları çok kuvvetli olan bu teknelerin, gövde yapıları suyu iyi şekilde yarabilecek bir yapıya sahiptir. Sürat yapabilmeleri ağırlıkları ile doğru orantılı olmasından, genelde tekne hafif malzemedir yapılmaktadır. Sürat tekneleri dar iç mekânlardan oluşmaktadır (Özkuşaksız, 2007:9).

### 2.3.2.2. Süper yat

Literatürde süper yat ile normal bir yatı kesin olarak ayrılmasını sağlayan belirgin noktalar mevcut değildir (Özkuşaksız, 2007:10). Ancak boyları 24 metre üzerindeki lüks yatları *süper yat* denilmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2010:258).

Bir süper yatta 3 ya da 4 ten fazla lüks olarak döşenmiş kamaralar mevcuttur. Kamaralar dışında yatta iyi vakit geçirebilmek için güneşlenme alanları, geniş, rahat iç ve dış mekânlar, yemek alanları, yat sahibinin zevkine göre döşenmiş odalar bulunmaktadır. Ayrıca yat dışında eğlenebilmek için veya yatın yanaşamadığı limanlara/sahillere ulaşabilmek için de çeşitli su araçlarına (Jet ski, rip bot) sahip olmalıdır (Özkuşaksız, 2007:10).

Süper yatlar genellikle sipariş üzerine üretilmektedirler. Nadirde olsa seri üretim süper yatları rastlanmaktadır.

### 2.3.2.3. Mega yat

Süper yatları olduğu gibi mega yatları da kesin çizgiler literatürde tam olarak belirlenmemiştir (Özkuşaksız, 2007:10). Genel olarak boyları 42 metre ve üzeri olan çok lüks yatları *mega yat* denilmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2010:258). Fakat Ünlüsü (2004), 1990 öncesinde mega yat denildiğinde 30 metreden büyük yatların anlaşıldığını fakat bu tarihten sonra 50 metre ve üzerindeki yatların bu kategoriye girdiğini ifade etmektedir.

Mega yatları sahipleri için bir prestij unsurudur. Üzerinde ve içerisinde lüks ve konfor bakımından her şey mevcuttur. Üzerinde birden fazla su aracı, havuz, helikopter, lüks bir araba gibi daha pek çok özelliği bünyelerinde barındırmaktadır. İç ve dış mekânlarında geniş alanlara sahiptirler (Özkuşaksız, 2007:10).

---

\* Knot , bir sürat ölçü birimidir. 1 saatte gidilen mesafenin deniz mili üzerinden gösterilen değeridir. 1 Dz milli = 1852 metredir.

Mega yatlar sipariş üzerine üretilen ve kişiye özel dizayn edilen yatlardır (Ünlüsü 2004). Çalışanları ve hizmetlileri süper yatlara göre daha fazla olan yatlar, büyük bir grup misafiri aynı anda ağırlayabilecek kapasitesi bulunmaktadır (Özkuşaksız, 2007:10).

#### **2.3.2.4. Travler yat**

Trewler ismi, okyanusta balıkçılık yapan tekneler için kullanılmaktadır. Zaman içerisinde bu tekneler örnek alınarak zorlu deniz koşullarında, uzak mesafeleri kat edebilecek dayanıklı yatlar tasarlanmış ve aynı isimle adlandırılmıştır. Çok denizci olan bu tekneler büyük yakıt ve su kapasiteleri sayesinde uzun süre denizde kalabilmektedir. Diğer yatlara göre daha mütevazî olan bu tekneler içerisinde uzun zaman geçirilmesi için dizayn edilmiş *tekne evlerdir* (Özkuşaksız, 2007:10-11).

Motorlu ve yelkenli yatların birbirlerine karşı bazı avantajları ve dezavantajları mevcuttur. Motor yatlar yelkenli teknelere göre daha hızlı ve daha konforlu, yaşam alanları daha fazladır. Fakat motor yatlar yelkenli teknelere göre ekonomik değildir, yakıt sarfiyatı daha fazladır. Yelkenli yatlar rüzgar sayesinde de gidebildiği için motor yatlara oranla daha sessiz ve ekonomiktir. Yelkenli teknenin kullanılması daha zor ve emek gerektirmektedir. Yelkenli tekneler birazda yaşam felsefesidir. Doğa ile mücadele etmektir (Kan ve Nas, 2014)

Yatlar ayrıca yapı malzemeleri yönünden de ayrılabilir. Yatlar ayrıca yapı malzemeleri yönünden de ayrılabilir.

#### **2.4. Yat Yapım Malzemeleri**

Yat inşasında birbirinden farklı birçok malzeme ve kullanılan malzemenin niteliğine göre de farklı metotlar mevcuttur. Bu malzemeler çok eskiden beridir kullanılan ve günümüzde hala kullanılmaya devam edilen ahşap, ahşaptan sonra kullanılmaya başlanılan çelik ve diğer malzemeler ile kıyaslandığında yeni sayılacak olan alüminyum ve kompozit malzemelerdir.

##### **2.4.1. Ahşap malzemeler**

Suyun kaldırma kuvvetinin insanoğlu tarafından bulunmasından sonra, insanlar ağaç parçalarının birbirleri ile birleştirilerek su üzerinde yüzdürülmeye çalışmışlardır (Kınacı, 2009:6). Ahşap uzun yıllar boyunca tekne yapımında tek seçenek olarak kullanılmış ve günümüzde hala varlığını sürdürmektedir (Ateş Gümüş, 2012:91). Ahşap tekne yapımı iyi bir ustalık gerektirdiğinden Avrupa'da, Yunanistan ve İtalya dışında ki ülkelerde ahşap tekne imalatı kalmamıştır. Ahşap yat konusunda Türkiye,

bilgi birikimi ve üstün ustalık becerisiyle dünyada sayılı ülkelerden biridir (Dinç, 2009:43).

Mukavemeti yüksek bir malzeme olan ahşabın tekne yapımında kullanılmasının başlıca tercih edilme nedenleri (Ateş Gümüş, 2012:91);

- Tekne yapımında ana yapım elemanı olarak kullanılmasının yanında diğer malzemelerden yapılan teknelerde de güverte ve iç dekorasyon malzemesi olarak ta kullanılabilir.
- Ahşabın ısı yalıtım özelliği bulunmaktadır.
- Tekne yapımında kalabalık bir organizasyon gerektirmez.
- Hafif olmasının yanında mukavemeti yüksek bir malzemedir.
- Manyetik değildir.
- Temin edilmesi oldukça kolaydır.

Ahşabın birçok iyi yönünün olmasının yanında bazı dezavantajları da olduğunu söyleyebiliriz. Ahşap malzemelerin deniz koşullarında uzun süre dayanıklılığını arttırmak için çeşitli boya ve vernikler ile korunmalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca ahşap teknelerin bakımı diğer malzemelerden üretilen teknelere göre daha zor ve masraflıdır (Ateş Gümüş, 2012:92).

#### **2.4.2. Çelik malzemeler**

Küçük yatlar için çok tercih edilmeyen bu yapı malzemesi, büyük yatların yapımında en çok kullanılan materyaldir (Atlay Işık, 2010:12). Çelik dayanıklılığı yüksek bir malzeme olmasından kaynaklı özellikle mega yatların inşasında gövde yapı malzemesi olarak kullanılmaktadır (Özkuşaksız, 2007:13).

Çelik malzemenin avantajları (Ateş Gümüş, 2012:91);

- Yüksek mukavemetli bir malzemedir.
- Takviye malzeme gerektiren yerlerde kullanımı kolay ve hızlıdır.
- Malzeme kaybı düşüktür.
- Artık malzemeler tekrar geri dönüştürülebilir.
- Yanıcı özelliği yoktur.
- Tamirata kolay ve hızlıdır. Tamir edilen bölüm aynı malzemeyle dayanıklılığında herhangi bir kayba uğramadan inşa edilebilir.

Çelik malzemenin dezavantajları (Ateş Gümüş, 2012:91);

- İyi bir iletkenidir. Yat içerisindeki ısı ve sesi ilettiğinden yat içerisine iyi bir yalıtım yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. İyi bir yalıtım yapılması maliyetleri arttırmaktadır.
- Çelik yanmaz bir malzemedir fakat ısınan bölümlerde genleşme meydana gelmektedir.
- Deniz suyu ile temasında paslanmaya neden olmaktadır. Periyodik aralıklarla antipas ve boya bakımları yapılması gerekmektedir buda işletme maliyetlerini yükseltmektedir.

### 2.4.3. Alüminyum malzemeler

Çelikten çok daha hafif olan alüminyum işlenmesi kolay ve Orta boyda yatların yapımında kullanılan ideal bir malzemedir (Özkuşaksız, 2007:14). Saçtan yapılan mega yatların üst güvertelerinde ve iç kamaralarında hafif olmasından dolayı alüminyum, tercih edilen bir malzemedir (Atlay Işık, 2010:12).

Alüminyum malzemenin avantajları (Ateş Gümüş, 2012:91);

- Çelik ile karşılaştırıldığında, çeliğin üçte bir ağırlığı kadardır.
- İstenilen şekle kolayca girebilmektedir. Çelikten yumuşaktır.
- Manyetik değildir.
- Sesi az iletir.
- Kaynak yapılabilir. Kaynak yapılan yer zımparalanarak düzeltile bile mukavemetinde azalma olmaz.
- Kıvılcım çıkartmaz.
- Oksijen ile birleşen alüminyum alaşımları gri bir oksit tabakası oluşturur. Bu tabaka alüminyumu korur.

Alüminyum malzemenin dezavantajları (Ateş Gümüş, 2012:91);

- Çelikten daha pahalı bir malzemedir.
- Alüminyum çok iletken bir malzemedir. Sıcağı kolay iletir. Yangının diğer bölmelere geçişini kolaylaştırarak yayılmasını sağlayabilir.
- Galvanik korozyon\* olabilir.
- Kolay yorulan bir malzemedir. Zaman içerisinde yorulan kısımda çatlamlar oluşur.

---

\* Galvanik korozyon; iki farklı metalin elektrolit (deniz suyu) içerisinde aralarında iletkenlik oluşması durumunda metallere daha az asil olanı anot kabul ederek aşınmaya sebep olmaktadır.

#### 2.4.4. Kompozit malzemeler

İki veya ikiden fazla malzemenin birlikte kullanılması ile meydana gelen, kendini oluşturan maddelerden farklı özelliklere sahip olan malzemelere *kompozit* denir (Ateş Gümüş, 2012:89). GRP (Glas Reinforced Plastic) olarak isimlendirilen Cam elyaf takviyeli plastikler yat yapımında en çok kullanılan kompozit malzemedir. Cam, karbon ve aramit gibi mukavemeti yüksek fiberlere, epoksi ya da polyester gibi polimer matris ürünlerin uygulanması ile oluşur (Özkuşaksız, 2007:13).

Kompozit malzemelerin kolay şekil alması, yüksek dayanıklılık özelliğine sahip olması, aşınmalara karşı direnci, sertliklerinin metaller kadar yüksek olması ama daha hafif olmaları yat üretiminde en çok kullanılan malzemeler arasına girmesine neden olmuştur (Ateş Gümüş, 2012:89).

Birçok karmaşık parçanın kullanılmasıyla metalden üretilebilecek bir malzeme, kompozit yapı malzemeleri sayesinde kalıplanarak tek parça olarak üretilebilmektedir. Bu sayede zaman ve ağırlıktan tasarruf edilebilmektedir. Fakat kompozit malzemeler pahalı hammaddelerin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır (Ateş Gümüş, 2012:90).

Kompozit malzemeler sadece yat yapımında değil çevremizde her alanda kullanılabilir.

Kompozit malzemenin avantajları (Ateş Gümüş, 2012:90);

- Kimyasallara, deniz suyuna, korozyona ve her türlü meteorolojik şartlara dayanıklı bir malzemedir.
- İstenilen özelliğe göre farklı katmanlar uygulanarak dayanıklılığı artırılabilir.
- Çoklu ve karmaşık parçaların tek parça olarak imalini sağlarlar.
- Çelik kadar dayanıklı malzemelerdir.
- Yüksek dayanıklılığının yanında, hafif ağırlığa sahiptir.

Kompozit malzemenin dezavantajları;

- Hammadde fiyatları pahalıdır.
- Standart bir kalitesi mevcut değildir. Üretilen malzemenin kalitesi üretim yöntemlerinin kalitesine bağlıdır.

- Kompozit malzemeler dayanıklı olmalarının yanında gevrek bir yapıya sahip olmalarından kırılğan bir yapıya sahiptir. Onarımları kolaydır, fakat kırılan bölgede yeni problemler yaratabilmektedir.
- Hammaddelerin sınırlı raf ömürleri mevcuttur. Bazı kompozitlerin zor saklanma koşulları mevcuttur.

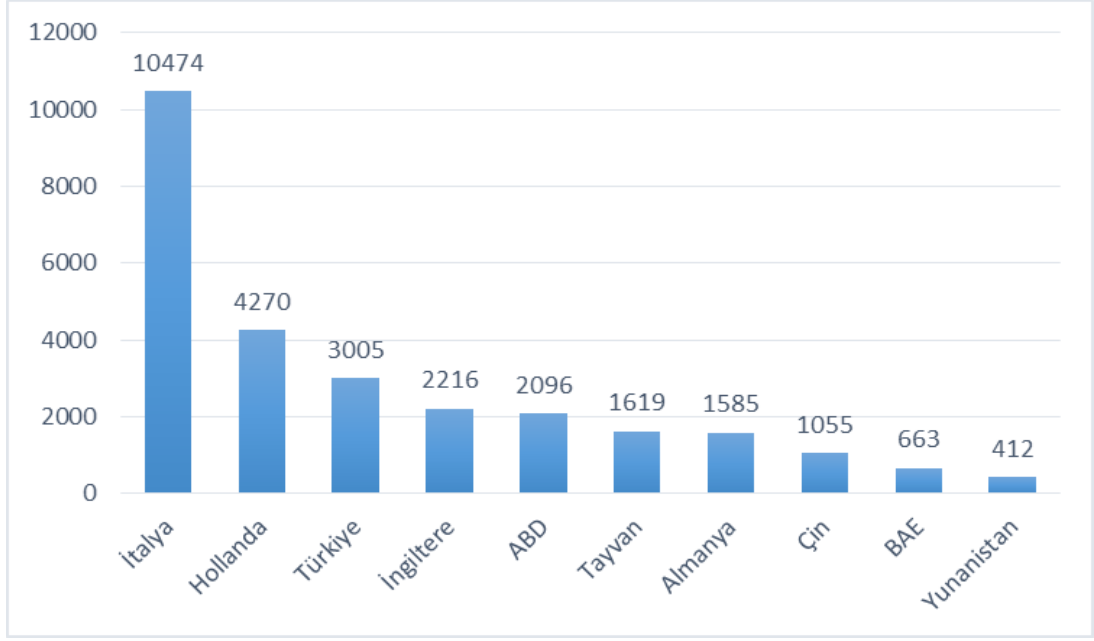
## **2.5. Türkiye’de Yat Üretimi**

Türkiye’de yat inşasının gelişimi 1960’lı yıllarda balıkçılık ya da ufak kargo taşımada kullanılan teknelerle başlamış, 1970’li yıllarda Bodrum’dan yapılarak Avrupa’ya ihraç edilen 15-30 metrelik ahşap guletlerle devam etmiştir. Avrupa, modern Türk yatçılığını 70’lerin ilk yarısından sonra Mecidiyeköy’deki Profilo fabrikasının yaptığı çelik yatlarla tanımaya başlamıştır.(Ünlüsü 2010) Türkiye’de modern anlamda yat üretiminin gelişmesi ve başlaması ise 1990’lı yılların başına denk gelmektedir (Uyanık ve Sarı, 2008).

Türkiye’de küçük ölçekli yat/tekne üretim yerleri; Bartın, İstanbul, Yalova, Çanakkale, İzmir, Bodrum, Marmaris, Fethiye ve Antalya’da bulunmaktadır. Orta ve büyük ölçekli üretim tesisleri Bartın, İstanbul, Yalova, Bodrum ve Antalya’da bulunmaktadır. Yurt dışına yat ihracatı da burada kurulu tersaneler tarafından gerçekleştirilmektedir (Aydın, 2013).

Yat üretim tersaneleri yoğun emeğin harcandığı sektör gurubunda yer almaktadır (Aydın, 2013). Yatlar yüksek CGT (compensated gross ton) değerindedir. Yani işçilik ve adam-saat harcaması olarak bakıldığında yük gemilerine göre daha yoğun çalışma gerektirir. 12.500 DWT’luk 149 metre boyunda bir konteyner gemisi yapımında 600.000-650.000 adam/saat gerekmektedir. Konteyner gemisinden 3 kat dağa küçük olan 50-54 metrelik bir motor yat inşasında 450.000-550.000 adam/saat işçilik gerekmektedir (Muslu, 2015). Türkiye son 15 yılda mega yat sanayinde küresel çapta çok ilerlemeler kaydederek 2010 yılında mega yat inşasında toplamda 3.005 metre ve 68 projeye dünya üçüncülüğüne yerleşmiştir. 24 metre ve üzeri toplam yat uzunluğu açısından sipariş edilen yatların sıralaması aşağıda olduğu gibidir (Deniz sektör raporu, 2014).





**Şekil 1:** Toplam yat uzunluğu açısından 24m ve üzeri dünya yat siparişleri sıralaması (Deniz sektör raporu, 2014)

Türkiye 24 metre ve üzeri yat üretiminde dünyada iyi bir noktada bulunmaktadır. Fakat İtalya'nın ikinci sırada bulunan Hollanda'dan iki, üçüncü sıradan bulunan Türkiye'den üç katından fazla üretim gerçekleştirdiği dikkat çekmektedir.

Türkiye'de yat üretimindeki işçilik ücretleri, yat inşasında öncü olan (İtalya, ABD, Fransa, Almanya, Hollanda) devletlere oranla 3 – 4,5 kat daha ucuzdur fakat verimlilik açısından bu ülkelerden geride bulunmaktadır (Aydın 2013).

Türkiye 24 metreden küçük ahşap tekne inşasında uzmanlaşmış olmasına rağmen üretim miktarı çok düşük seviyelerdedir. Bu boy oranında özellikle İtalya, ABD, Kanada ve Fransa'nın tanınmış firmaların seri üretim yoluyla ürettikleri yıllık yat miktarları Türkiye'nin üretimlerinden çok fazla olduğu görülmektedir. Türkiye, dünyada süper ve mega yat inşasında aktif bir konumda bulunmaktadır. Sipariş üzerine inşa edilen bu yatlar Türkiye'de ahşap malzemedен Bodrum, Marmaris ve Bozburun'da, sac ve çelik malzemedен İstanbul/Tuzla'da, kompozit malzemedен Antalya serbest bölgesinde üretilmektedir (Aydın, 2013).

## **2.6. Deniz Turizmi Tesisleri**

Kelime olarak marina 1928 tarihinde ilk olarak ABD’de kullanılmıştır (Arat, 2006:6). Türkiye’de “marina” kavramı yaygın olarak kullanılmasına karşın tanımı kanun ve yönetmeliklerimizde yer almamaktadır. Bunun yerine Deniz Turizmi Yönetmeliğinde, “deniz turizmi tesisi” şeklinde ayrıntılı olarak tanımlanmaktadır (T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 2009, sayı: 27298).

Yönetmeliğin 4. maddesinde deniz turizmi tesisleri, deniz turizmi araçlarının güvenli olarak bağlayabileceği, bakım ve onarımlarını yaptırabilecekleri, yeme, içme, tesislerinin yanında dinlenme ve konaklama hizmetlerinin tamamının veya birkaçının verildiği, yat limanı, rıhtım ve iskeleler olarak tanımlanmaktadır (T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 2009, sayı: 27298).

### **2.6.1. Yat limanları (Marinalar)**

Tesislerde verilen hizmet aynı otellerdeki yıldız işaretleri gibi çıpa yönünden değerlendirilmektedir. Türkiye’de en düşük standart 3 çıpa, en yüksek standart 5 çıpa olarak belirlenmiştir (T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 2009, sayı:27298);

- Üç çıpalı yat limanlarında; satış üniteleri, duş ve tuvalet (yatçıların %5’i kadar), çamaşır ve bulaşık yıkama yerleri yanında yatçılar için sosyal tesisleri barındırmaktadır.
- Dört çıpalı yat limanlarında; üç çıpalı yat limanlarında bulunan özelliklerin yanı sıra, lokanta, duş ve tuvalet (yatçıların %10’u kadar), yat çekek alanı, bakım, onarım, otopark, tenis kortu, yüzme havuzu, jimnastik salonu, masaj ve sauna hizmetlerinden oluşmaktadır.
- Beş çıpalı yat limanlarında; üç ve dört çıpalı yat limanlarında bulunan özelliklerin dışında, revir, helikopter pisti, banka, eğlence mekânları, tenis kortu (en az 2 adet), toplantı salonu ve otoparktan oluşmaktadır.

Türkiye’de 2016 yılı itibariyle yatların kullandığı 72 adet yat limanı, rıhtım, iskele ve çekek yeri mevcut olup, yakın zamanda açılacak 11 adet yat limanı ile birlikte karada ve denizde bağlama kapasitesi 27 831 tekneye ulaşması öngörülmektedir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2016).

Türkiye’de faaliyette bulunan ve yakın zamanda faaliyete geçecek olan yat limanları ve marinalar kuzeyden güneye doğru sıralanarak tablo 1’de aktarılmaktadır.

**Tablo 1:** Türkiye'deki yat limanı(marina), çekek yerleri, rıhtım ve iskeleler

Tesis adı	Tesisin türü	Faliyet durumu	Lokasyon		Kapasite		
			İlçe	İl	Deniz	Kara	Toplam
Ataköy Marina*	Yat Limanı	Aktif	Bakırköy	İstanbul	700	100	800
West İstanbul Marina*	Yat Limanı	Aktif	Beylikdüzü	İstanbul	600	350	950
Güzelce Marina	Yat Limanı	Aktif	Büyükçekmece	İstanbul	250	120	370
Marina İstanbul**	Yat Limanı	Aktif	Büyükçekmece	İstanbul	600	120	720
Büyükçekmece Belediye Yat Limanı	Yat Limanı	Yatırım	Büyükçekmece	İstanbul	584	200	784
Setur Kalamış ve Fenerbahçe Marina	Yat Limanı	Aktif	Kadıköy	İstanbul	129 0	220	1510
İstmarina	Yat Limanı	Yatırım	Kartal	İstanbul			
Marintürk İstanbul City Port	Yat Limanı	Aktif	Pendik	İstanbul	750	100	850
İstmarin İstinye Tekne Parkı	Rıhtım& İskele	Aktif	Sarıyer	İstanbul	180	0	180
İstmarin Tarabya Tekne Parkı	Rıhtım& İskele	Aktif	Sarıyer	İstanbul	208	0	208
Viaport Tuzla Marina	Yat Limanı	Aktif	Tuzla	İstanbul	540	0	540
Ataport Yat Limanı**	Yat Limanı	Yatırım	Zeytinburnu	İstanbul	100 0	100	1100
Atabay Marina	Çekek Yeri	Aktif	Darıca	İzmit	0	100	100
Setur Yalova Marina*	Yat Limanı	Aktif	Merkez	Yalova	240	80	320
Bozcaada Marina	Rıhtım& İskele	Aktif	Bozcaada	Çanakkale	30	0	30
Çanakkale Marina*	Yat Limanı	Aktif	Merkez	Çanakkale	230	0	230
Setur Ayvalık Marina*	Yat Limanı	Aktif	Ayvalık	Balıkesir	200	150	350
Ayvalık Yat Çekek Yeri**	Çekek Yeri	Yatırım	Ayvalık	Balıkesir		140	140
Burhaniye Limanı**	Rıhtım& İskele	Aktif	Burhaniye	Balıkesir	250	0	250
Levent Marina	Yat Limanı	Aktif	Balçova	İzmir	45	20	65
Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri	Rıhtım& İskele	Aktif	Çeşme	İzmir	100	0	100
Setur Altinyunus Marina	Yat Limanı	Aktif	Çeşme	İzmir	180	60	240
IC Çeşme Marina*	Yat Limanı	Aktif	Çeşme	İzmir	385	100	485
Port Alaçatı Marina*	Yat Limanı	Aktif	Çeşme	İzmir	260	100	360
Foça Marina	Balıkçı Barınağı	Aktif	Foça	İzmir	150	0	150
Teos Marina*	Yat Limanı	Aktif	Seferihisar	İzmir	530	80	610
D-marin Didim Marina*	Yat Limanı	Aktif	Didim	Aydın	580	600	1180
Setur Kuşadası Marina*	Yat Limanı	Aktif	Kuşadası	Aydın	457	140	597
Port Atami*	Rıhtım& İskele	Aktif	Bodrum	Muğla	40	0	40
Palmarina Yalıkavak**	Yat Limanı	Aktif	Bodrum	Muğla	620	140	760
D-marin Turgutreis Marina*	Yat Limanı	Aktif	Bodrum	Muğla	550	150	700
Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı**	Yat Limanı	Aktif	Bodrum	Muğla	40	12	52
Milta Bodrum Marina*	Yat Limanı	Aktif	Bodrum	Muğla	425	35	460
Bodrum Belediye Limanı	Yat Limanı	Aktif	Bodrum	Muğla	220	0	220
Ağanlar Marina*	Çekek Yeri	Aktif	Bodrum	Muğla	50	300	350
Yat Lift Çekek Yeri*	Çekek Yeri	Aktif	Bodrum	Muğla	0	400	400
Kalkedon Marina**	Yat Limanı	Aktif	Bodrum	Muğla	200	200	400
ATM Yat Çekek Yeri	Çekek Yeri	Aktif	Bodrum	Muğla	0	20	20
Neta Marina Yat Çekek Yeri*	Çekek Yeri	Aktif	Bodrum	Muğla		21	21
Ege Yat Çekek Yeri**	Çekek Yeri	Aktif	Bodrum	Muğla	0	15	15

**Tablo 1:** Türkiye'deki yat limanı(marina), çekek yerleri, rıhtım ve iskeleler (devam)

Meerse Körmen Yat Limanı**	Yat Limanı	Yatırım	Datça	Muğla	246	0	246
Yacht Hotel Club& Marina	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	32	0	32
Marintürk Göcek Exclusive*	Yat Limanı	Aktif	Fethiye	Muğla	100	0	100
Marintürk Göcek Village Port*	Yat Limanı	Aktif	Fethiye	Muğla	220	250	470
İltur Club Marina*	Yat Limanı	Aktif	Fethiye	Muğla	205	0	205
Skoepa Marina *	Yat Limanı	Aktif	Fethiye	Muğla	80	0	80
Port Lasos*	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	150	0	150
Göcek Belediye Marina	Yat Limanı	Aktif	Fethiye	Muğla	150	0	150
D-marin Göcek Marina*	Yat Limanı	Aktif	Fethiye	Muğla	379		379
Göcek Çekek Yeri*	Yat Çekek Yeri	Aktif	Fethiye	Muğla		156	156
Fethiye Belediye Marina	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	120	0	120
Ece Saray Marina*	Yat Limanı	Aktif	Fethiye	Muğla	350	0	350
Letoonia Jetty	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	10	0	10
Atapark	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	10	0	10
Fethiye Balıkçı Barınağı	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	60	0	60
Marina Vista	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	30	0	30
Yes Marina	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	50	0	50
Yat Hotel	Rıhtım& İskele	Aktif	Fethiye	Muğla	30		30
My Marina Yacht Club Ekincik*	Rıhtım& İskele	Aktif	Köyceğiz	Muğla	48	0	48
Global Sailing Butik Marinette	Rıhtım& İskele	Aktif	Marmaris	Muğla	20	0	20
Bozburun Limanı	Rıhtım& İskele	Aktif	Marmaris	Muğla	10	0	10
Martı Marina**	Yat Limanı	Aktif	Marmaris	Muğla	300	100	400
Palmye İskelesi**	Rıhtım& İskele	Aktif	Marmaris	Muğla	50	0	50
Kumlubükü Yat Club*	Rıhtım& İskele	Aktif	Marmaris	Muğla	10	0	10
Netsel Marmaris Marina*	Yat Limanı	Aktif	Marmaris	Muğla	720	130	850
Albatros Marina*	Çekek Yeri	Aktif	Marmaris	Muğla	40	88	128
Pupa Yat Marina	Rıhtım& İskele	Aktif	Marmaris	Muğla	40	0	40
Marmarin Yat Çekek Yeri**	Çekek Yeri	Aktif	Marmaris	Muğla	0	200	200
Marmaris Yat Marin Yat Çekek Yeri**	Çekek Yeri	Aktif	Marmaris	Muğla	650	1000	1650
Adaköy Marina**	Yat Limanı	Yatırım	Marmaris	Muğla	120	100	220
Martı Marina Karacasöğüt	Rıhtım& İskele	Aktif	Marmaris	Muğla	16	0	16
Marmaris Belediye Marina	Rıhtım& İskele	Aktif	Marmaris	Muğla	50	0	50
Gökova Ören Marina**	Yat Limanı	Yatırım	Milas	Muğla	420	130	550
Mandalya Yat Limanı**	Yat Limanı	Yatırım	Milas	Muğla	50	0	50
Güllük Yat Marina**	Yat Limanı	Yatırım	Milas	Muğla	270	0	270

**Tablo 1:** Türkiye’deki yat limanı(marina), çekek yerleri, rıhtım ve iskeleler (devam)

Kalkan Belediye Limanı	Rıhtım& İskele	Aktif	Kaş	Antalya	75	0	75
Makmarin Kaş Marina	Yat Limanı	Aktif	Kaş	Antalya	472	160	632
Kaş Belediye Limanı	Rıhtım& İskele	Aktif	Kaş	Antalya	100	0	100
Setur Finike Marina	Yat Limanı	Aktif	Finike	Antalya	350	110	460
G Marina Kemer*	Yat Limanı	Aktif	Kemer	Antalya	150	150	300
Setur Antalya Marina*	Yat Limanı	Aktif	Merkez	Antalya	235	150	385
Kaleiçi Yat Limanı	Yat Limanı	Aktif	Muratpaşa	Antalya	65	0	65
Alanya Marina*	Yat Limanı	Aktif	Alanya	Antalya	287	160	447
Mersin Marina*	Yat Limanı	Aktif	Merkez	Mersin	500	500	1000
Kumkuyu Yat Limanı	Yat Limanı	Aktif	Erdemli	Mersin	270	250	520
<b>Toplam</b>					<b>20024</b>	<b>7807</b>	<b>27831</b>

\*Turizm işletme belgeli deniz turizm tesisleri

\*\*Turizm yatırımı belgeli deniz turizm tesisleri

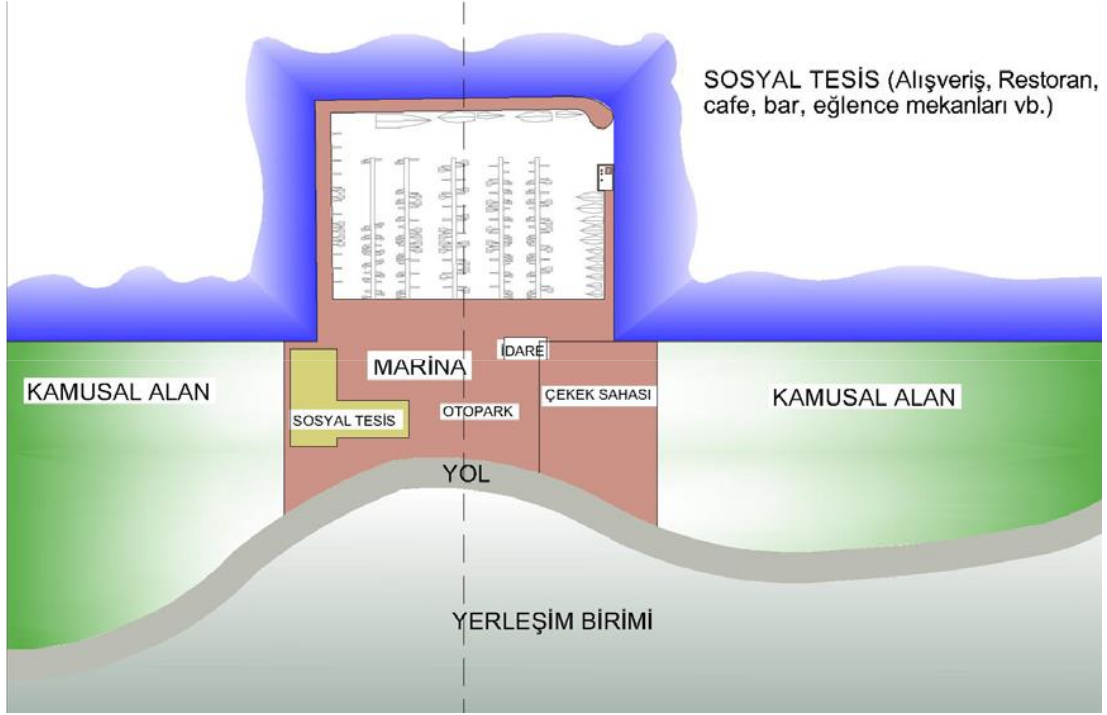
Kaynak : (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2016)

Türkiye’deki deniz turizmi tesislerinin 29 adedi turizm işletme belgesine, 14 adedi turizm yatırımı belgesine sahiptir. 42 tesisin turizm belgesi bulunmamaktadır. Belgesiz işletilen deniz turizm tesislerinin büyük bir bölümü belediyeler tarafından işletilmektedir.

Dünyada ve Türkiye’de sahillerin kamu kullanımına kapatan ve sahillerin daha iyi kullanılmasını sağlayan çeşitli marina modelleri mevcuttur. Bu marina modelleri kamunun en az olarak istifade ettiği modellerden en fazla istifade ettiği modellere göre aşağıda olduğu gibidir.

#### **2.6.1.1 Kamu kullanımına kapalı marinalar**

Kamu kullanımına kapalı olan marina modelinde, teknelerin güvenliği gibi nedenlerden dolayı marinanın bulunduğu sahil ve marina imkânları kamu kullanımına açık değildir. Marina içerisi üyeler tarafından kullanılabilir ya da marina içerisine sadece güvenlik tarafından izin verilen kişiler alınabilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Anayasasına göre sahillerin kullanımı vatandaşlara bırakılmıştır fakat Türkiye’de bu şekilde yasal olarak yapılan çok sayıda marina mevcuttur. Yapılan bu marinalar anayasada vatandaşlara verilen sahil hakkını engellemektedir (Özkan, 2008).



**Şekil 2:** Kamu kullanımına izin verilmeyen marina modeli (Özkan, 2008)

Türkiye’de en çok kullanılan bu marina modeline örnek olarak Ataköy Marina, Setur Ayvalık Marina, Setur Kuşadası Marina gibi birçok marina örnek olarak verilebilir.



**Resim 1:** Setur Kuşadası Marina([www.marinyatch.com](http://www.marinyatch.com) Erişim tarihi:18 Nisan 2017)

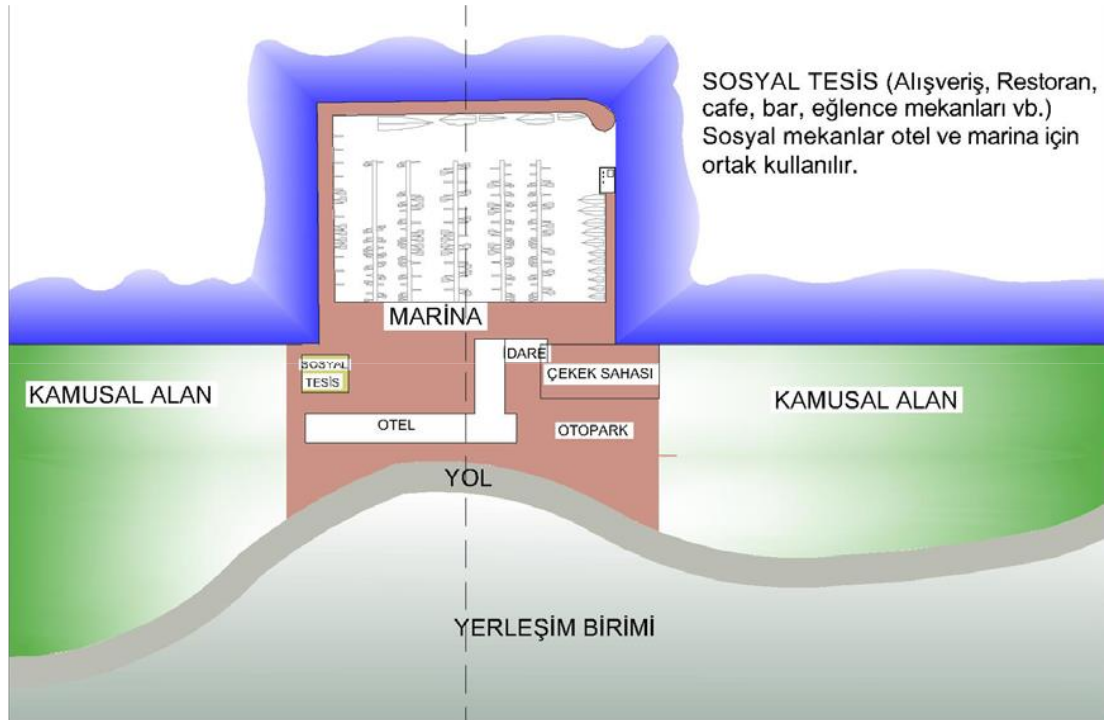
Şekil 3'de görüldüğü gibi marina halkın sahili kullanmasını geniş ölçüde engellemektedir. Marina içerisine güvenliğin izin verdiği kişiler haricinde diğer vatandaşın girmesine izin verilmemektedir.

### 2.6.1.2 Kamu kullanımına kısmen açık olan marinalar

Bünyesinde barındırdığı otel ve/veya sosyal tesisler aracılığı ile sadece yat sahiplerine değil otel müşterilerine ve sosyal tesisten istifade etmek isteyen müşterilere de hizmet vermektedir. Bu marina modeli Türkiye'de hızla yaygınlaşmaktadır. Yeni açılan marinaların pek çoğu bu modele göre oluşturulmaktadır.

#### 2.6.1.2.1 Bünyesindeki otel nedeniyle kamu kullanımına kısmen izin veren marinalar

Bu marina modelinde otel ile marina birlikte düşünülerek planlanmaktadır. Marina otelin bir parçası, bir sosyal tesisi gibi ya da her ikisinin birlikte daha karlı olabileceği düşünülmektedir (Özkan, 2008).



Şekil 3: Bünyesindeki otel nedeniyle kamu kullanımına kısmen izin veren marina modeli (Özkan, 2008)

Bu modelde sahilin kamu tarafından kullanımı iki şekilde kısıtlanmaktadır. Marina tesislerinin sahil kullanımını engellemesinin yanında, bünyesindeki yüksek otel binalarıyla denizin görülmesine de engel olmaktadır. Türkiye’de bu modele göre yapılan, Çeşme Altinyunus Otel ve Marmaris Martı marina örnek olarak gösterilebilmektedir (Özkan, 2008).



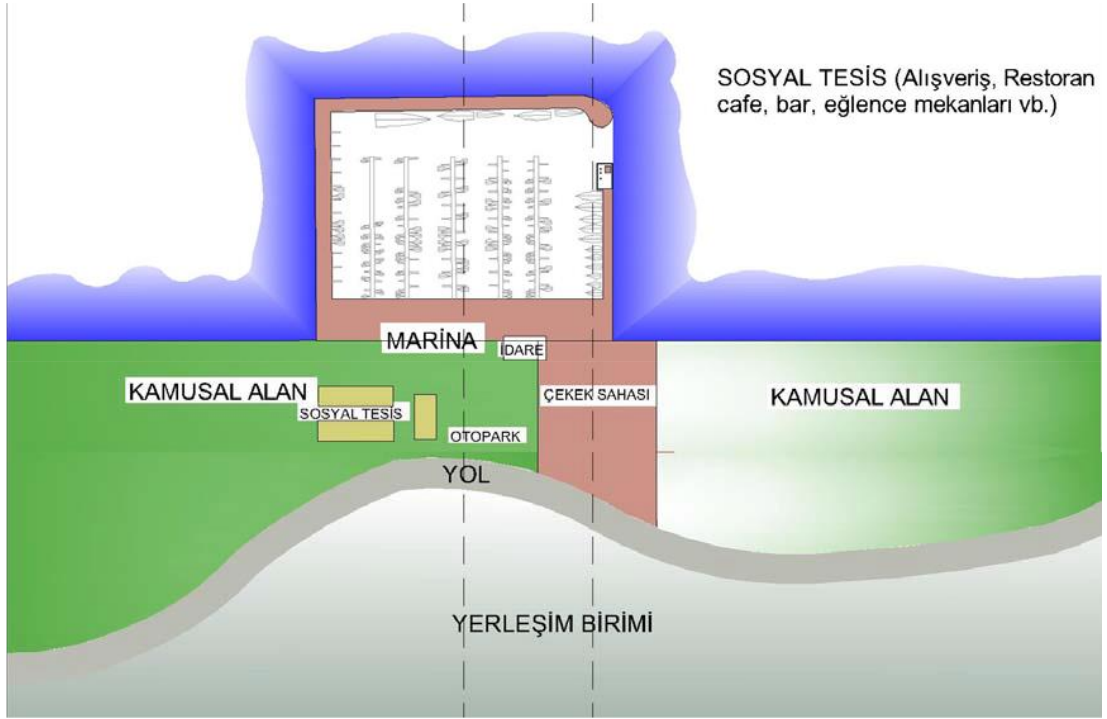
**Resim 2:** Çeşme Altın Yunus Otel ve Marinası ([www.setur.com.tr](http://www.setur.com.tr) (Erişim tarihi:18 Nisan 2017))

Şekil 5’de görüldüğü gibi kamunun sahili kullanması ciddi ölçüde engellenmektedir. Otel müşterileri ve marina müşterileri haricinde diğer vatandaşların sahili kullanmalarına müsaade edilmemektedir.

#### **2.6.1.2.2 Bünyesindeki sosyal tesisler nedeniyle kamu kullanımına kısmen izin veren marinalar**

Bu marina modelinde halka açık olması gereken bölümler halkın kullanımına sunulmuştur. Şekil 6’da olduğu gibi marinanın teknik servislerinin, tekne bakım onarım yerlerinin, çekek sahasının, idare binalarının ve teknelerin olduğu yerler kamuya kapatılmış, diğer bölümlerden vatandaşların faydalanması sağlanmıştır.





**Şekil 4:** Bünyesindeki sosyal tesisler nedeniyle kamu kullanımını kısıtlamayan marina modeli (Özkan, 2008)

Türkiye’de, Fenerbahçe& Kalamış Marina, Bodrum Milta Marina, Tuzla Viaport Marina gibi marinalar bu modele göre yapılmışlardır.



**Resim 3:** Tuzla Viaport Marina (<http://www.tuzla.bel.tr> Erişim Tarihi : 18 Nisan 2017)

2015 yılında açılışı yapılan Viaport marina içerisinde bulundurduğu büyük alışveriş merkezi, eğlence alanları, restoran ve halka açık otoparkı sayesinde halkın iyi vakit geçirmek için rağbet ettiği bir yer haline gelmiş, alışveriş yapan ve restoranlarda yemek yiyen ve alışveriş merkezinde gezinen vatandaşların tekneleri yakından görmeleri sağlanmıştır. Bu marina modelinde de güvenlik nedeniyle teknelerin olduğu bölüme sadece izni olanlar girebilmektedir.

### 2.6.1.3 Kamu kullanımına büyük ölçüde açık olan marinalar

Marina sahili bölerek vatandaşların girmesini engellemez, sosyal tesislerden ve otoparktan vatandaşların faydalanması sağlanır. Bu marinaların halka bu kadar açık olmasının bir diğer nedeni de bünyesinde tamir bakım atölyeleri ve çekek yerleri gibi ünitelerinin olmamasıdır (Özkan, 2008).



**Şekil 5:** Kamu kullanımına büyük ölçüde açık olan marina modeli (Özkan, 2008)

Bu modele uygun olarak Türkiye’de çok fazla marina bulunmamaktadır. Türkiye’de bu modele en uygun olan Göcek Skoepa Marina’dır.



**Resim 4:** Göcek Skopea Marina (<http://www.skopeamarina.com.tr> (Erişim tarihi : 18 Nisan 2017))

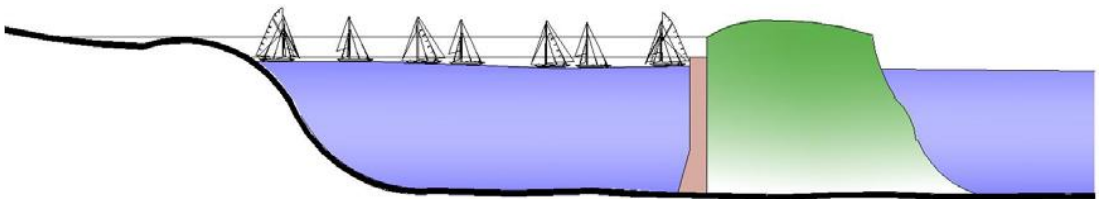
Marinanın sosyal kullanıma açık olan bölümleri sahilde bulunmakta, tekneler denize uzanan iskelelere bağlamaktadır. Marina sahilin kullanımına engel olmamaktadır.

#### **2.6.1.4. Kıyı kamusal alanı, kamu kullanımına açık olan marinalar**

Anayasamız gereği sahiller halkın kullanımına açık olması gerekmektedir. Anayasal şartla en uygun olan marina tipi Türkiye’de uygulanmayan, kara içerisine kazılarak inşa edilen ya da deniz içerisine inşa edilen marinalardır.

##### **2.6.1.4.1. Kara parçası içerisine inşa edilen marinalar**

Marina sahil hattının bir miktar gerisinden kara parçasının kazılarak teknelerin içerisinde ilerleyebileceği korunaklı alanlar oluşturulmasıyla sağlanmaktadır.



**Şekil 6:** Kara parçası içerisine inşa edilen marina modeli (Özkan, 2008)

Bu modelde marina karanın içerisine inşa edilmekte, sahil halkın kullanımına bırakılmaktadır. Türkiye’de rnemleri görülmeyen bu modelin Dünya’da çok sayıda rnemleri bulunmaktadır.



**Resim 5:** Vilamoura Marina, Algarve/Portekiz (<http://www.yachting-pages.com> (Erişim Tarihi : 18 Nisan 2017))

şekil 11’da grldğu gibi kara parçası kazınarak teknelere uygun korunaklı alanlar oluşturulmakta yerleşim birimi marina etrafında şekillenmektedir.

Bir diğer kara içerisine inşa edilen marina modeli de kara parçası içerisine teknelerin seyir yapabileceği ve karaya bağlayabileceği birden çok kanallar açmak vasıtasıyla çok sayıda yarım ada meydana getirilerek oluşturulan marinalardır. Aslında buralar marinadan çok içerisinde konutların bulunduğu bir mahalle yapısına sahiptir.



**şekil 7:** Kara parçası içerisinin kazılarak oluşturulan konut ve yatların bir arada olduğu marina modeli (zkan, 2008)

Bu marina modelinin örnekleri Türkiye’de görülmemektedir.



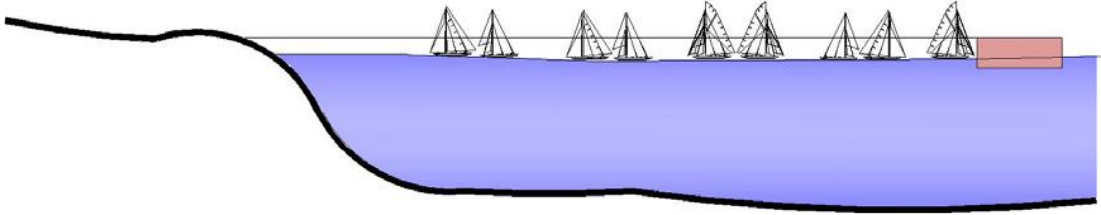
**Resim 6:** Port Camargue, Fransa (<http://www.sailmediterranee.com> (Erişim Tarihi : 18 Nisan 2017))

Şekil 13’de görüldüğü gibi bu marina modeli halkın deniz ve yatlar ile iç içe yaşamasına olanak tanımaktadır. Halkın kullanımına ait sahiller çok az tahrip edilmekte, halkın sahillerden istifade etmesine engel olmamaktadır. Ayrıca şehri daha yaşanabilir hale getirmektedir. Denizi kullanmak kıyı ile sınırlı kalmamakta, deniz evin önüne kadar gelmekte, daha fazla kişinin denizden istifade etmesi sağlanmaktadır (Özkan, 2008).

Bu marinalar deniz ile kara parçası arasında yüksekliğin 1-2 metre olduğu bölgelerde kurulabilmektedir.

#### **2.6.1.4.2. Tamamen deniz içerisine inşa edilen marinalar**

Bu tip marinalar iki şekilde oluşturulmaktadır. Birinci doğal koylar içerisine ve korunaklı alanlara kıyının halkın kullanımını etkilemeyecek biçimde yüzer pontonlar yardımıyla inşa edilmesidir. Bu marina modeli, halkın kıyı şeridini ve kıyı kullanımını en az kısıtlayan modeldir (Özkan, 2008).



**Şekil 8:** Sahil ile sadece bir iskele bağlantısı bulunan deniz içerisine kurulan yüzer marina modeli (Özkan, 2008)

Bu tip marinaların kurulabilmesi için tekneleri her türlü deniz şartlarından koruyabilen doğal koylara ihtiyaç duyulmakta ya da dalgaların teknelere zarar vermemesi için sahile kadar uzanmayan dalga kıranlara ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca bu marinalar göl ve akarsular içerisine de kurulabilmektedir. Bu marina modeli Türkiye’de kullanılmamaktadır.



**Resim 7:** Lake Mead Marina, Las Vegas, ABD ([www.mapio.net](http://www.mapio.net) (Erişim Tarihi : 18 Nisan 2017))

Şekil 15’de görüldüğü gibi marina tek bir yol ile sahile bağlantısı yapılmakta, diğer marinalarda olduğu gibi sahili kamu kullanımına kapatmamaktadır.

Tamamen deniz içerisine kurulan bir diğer marina modeli denizin doldurularak içerisine marina inşa edilmesi yöntemidir. Bu modelde deniz doldurularak marina ve konut yapılabilecek alanlar oluşturulmakta bu alanlar sahile bir yol ile

bağlanmaktadır. Bu marina yönteminde sahil olabildiğince az kamu kullanımına kapatılmaktadır.



**Resim 8:** Dubai’de denizin doldurularak inşa edilen marina ve konut kompleksi (<http://www.wikiwand.com> (Erişim Tarihi : 18 Nisan 2017))

Bu marina sistemi Dubai’de uygulanmaktadır. Yüksek maliyetlere mal olan bu sistem yeni sahil ve yerleşimlerin oluşturulmasıyla denizden en yüksek miktarda istifade edilmesine olanak tanımaktadır.

## **2.7. Türkiye’de Yat Turizmini Geliştiren Doğal Sebepler ve Yaratılabilecek Prestij**

Yat turizminin Türkiye’de gelişmesinde etkili olan başlıca nedenler coğrafi konumunun ve iklim koşullarının yat turizmi için ideal olması, tabiat güzelliklerinin yanında geniş bir tarihi birikin ve yapılara sahip olmasından kaynaklanmaktadır (Arat, 2006:53).

### **2.7.1 Coğrafi konum**

Üç tarafı denizlerle çevrili ve bir iç denize sahip olan Türkiye, coğrafi konumu ve doğal ve korunaklı koyları sayesinde yat turizmi için elverişli şartlar barındırmaktadır. Sahil uzunluğu 8333 km olan Türkiye’nin Karadeniz kıyıları (1634 km) dışında tüm denizlerinde yat turizmi yapılmaktadır (Arat, 2006:53).

Türkiye’nin Asya ile Avrupa kıtasını birbirine bağlayan bir köprü vazifesi görmesi, Afrika kıtasına olan yakınlığı ve zengin Arap coğrafyası ile komşuluğu da Türkiye’nin yat turizminde bir başka tercih edileme nedenidir (Atlay Işık, 2010:73)

Türkiye'nin yat turizminde gelişmiş olan Fransa, İspanya, İtalya gibi Avrupa ülkelerine yakınlığı, Yunanistan gibi denizcilikte başarılı bir ülke ile komşu olması ve Yunan adalarının Ege sahillerimize çok yakın mesafede olması Türkiye'yi yat turizminde vazgeçilmez bir rota haline gelmesini sağlamaktadır. Bu ülkeler Türkiye'den çok önceleri yat turizmine başladığından, yatçılar tarafından kendi ülkeleri kanıksanmaya başlamış ve yeni yerlerin keşfi için rotalarını çevirerek Türkiye'yi ziyaret etmeye başlamışlardır (Arat, 2006:54).

### **2.7.2. İklim**

Özellikle yat turizmi için iklim en önemli faktörlerden biridir. Türkiye'de hava sıcaklıkları deniz turizmi açısından çok elverişli bir yapıya sahiptir. Deniz suyu sıcaklıklarının 18-28 derecelerde olmasından dolayı Ege ve Akdeniz kıyılarımızda yılın 7-8 ayı denize girilebilmektedir (Arat, 2006:55).

Yelken sporu ile ilgilenen yatçılar için uygun rüzgarlara sahip (7 m/sn. altında) olan Ege ve Akdeniz kıyıları, ılıman hava koşullarına sahip olup sezon boyunca çok az yağış alması Türkiye'nin yat turizmi açısından bir başka tercih edilme nedenidir (Atlay Işık, 2010:73).

Özellikle çam ormanları yönünden zengin olan Ege ve Akdeniz kıyıları meltem rüzgârları sayesinde ziyaretçilerine rahatlatıcı bir iklim sağlamaktadır. Ayrıca su altı zenginlikleri, temiz ve berrak denizi sayesinde, yüzme ve su altı sporları için uygun koşullar barındırmaktadır (Arat, 2006:55).

### **2.7.3. Ulaşım**

Türkiye'de yatçılığın yoğun olarak yapıldığı Ege, Akdeniz ve Marmara sahillerinde yüksek kapasiteli marinaları bulunmaktadır. Marinaların hepsinin şehir merkezlerine mesafesi 1-2 saat kadar olup marinalara yakın mesafelerde ulusal havaalanları mevcuttur (Arat, 2006:55).

Hava ulaşımının yanında deniz ulaşımı da tercih edilmektedir. Yunan adaları başta olmak üzere birçok ülkeye düzenli deniz seferleri düzenlenmektedir (Arat, 2006:55).

### **2.7.4. Tabiat**

Ege ve Akdeniz bölgeleri ağaç yoğunluğu ve bitki çeşitliliği yönünden çok zengin bölgelerdir. Kekik, adaçayı ve lavanta gibi güzel kokulu bitkiler doğada kendiliğinden çıkabilmektedir. Çam ormanları kıyılara kadar uzanmakta,



Marmaris'te dünyada eşine az rastlanan günlük ağacı ormanları sahillere kadar inmektedir (İlker, 1986).

Tabiat varlıkları bakımından çok zengin olan Ege ve Akdeniz kıyıları yatçılara özel imkânlar da sunmaktadır. Ender kelebek türlerinin olduğu kelebek vadisine, nesli tükenme tehlikesi altında bulunan Akdeniz fokunun görülebileceği Foça kayalıklarına ve caretta caretaların yumurtladığı Dalyan'a ancak deniz yoluyla ulaşılabilmektedir (Arat, 2006:58).

Türkiye'de yenilebilecek balık ve su ürünlerinin çeşitliliği ve bunları çok farklı çeşitlerde pişirebilecek aşçılara sahip olması da bir başka zenginliktir (İlker, 1986).

### **2.7.5. Tarih**

Marmara, Ege ve Akdeniz bölgeleri tarihin en eski yerleşim bölgelerinden birisidir. Ege bölgesi tarih öncesi zamanlara ve Yunan mitolojisi dönemlerine ev sahipliği yapmıştır. Bu bölgede kurulan, Halikarnas, Bergama, Priene, Knidos, Miletos, Efes antik kenti turistler tarafından en çok ziyaret edilen tarihi kalıntılardır (Arat, 2006:58).

Efes'te bulunan Artemis tapınağı, Bodrumun içerisinde bulunan Halikarnasos Mausoleiom dünyanın yedi harikasından ikisidir. Hıristiyanlar için kutsal sayılan Selçuk'taki Meryem Ana Kilisesi, Didim'de bulunan Apollon Tapınağı yurt içi yurt dışı turistler tarafından ilgi görmektedir (Arat, 2006:58).

Dünyada sayılı kültür merkezlerinden olan, modern marinalara sahip İstanbul, Bizans ve Osmanlı döneminden kalma zengin tarihi yapıları sayesinde yatçılar tarafından ilgi duyulan şehirler arasındadır (Arat, 2006:59).

### **2.7.6. Kıyı jeomorfolojisi**

Yat turizminde en önemli unsurlardan biride sakin ve korunaklı koylara demir atarak güneşten ve denizden faydalanmaktır. Özellikle Ege kıyılarının jeomorfolojisi yat turizminde demirlemek için çok müsaittir. Kıyıların denize dik olarak uzanması irili ufaklı pek çok koy oluşturmaktadır. Bu koylardan rüzgar altında olan birisi seçilerek demir atılabilmekte ve rüzgarın rahatsız edici etkisinden kurtulmamaktadır (Ercanik, 2003:90).

Daha yapılaşmaya açılmamış olan Orta Ege ve Güney Ege kıyılarındaki körfezlerde rüzgâr nereden eserse essin demir atılabilecek sakin bir koy mevcuttur.

Akdeniz’de Kaş çevresi ve Fethiye körfezi dalmaçya tipi kıyıları sayesinde yat turizmine uygun jeomorfolojik koylar barındırmaktadır (Doğaner, 2001:40)

Karadeniz kıyılarının falezli yapısı ve hâkim rüzgarlara açık olmasından dolayı Amasra ve Sinop çevresi dışında yat turizmine uygun koy bulunmamaktadır (Atlay Işık, 2010:77).

Marmara denizinde demir atılarak dinlenilebilecek yerlerin başında İstanbul güneyi ve Prens adaları çevresi gelmektedir. Bu bölgelerin İstanbul’da ki marinalara yakınlığı nedeniyle genellikle İstanbul içerisindeki yatçılar tarafından günübirlik olarak tercih edilmektedir. İstanbul çevresindeki deniz kirliliği ve tekne trafiği yat turizmini olumsuz etkileyen faktörler arasındadır (Doğaner, 2001:45-55).

## 2.8. Yatçılığın Turizm İçerisindeki Yeri

Turizm Türkiye için önemli gelir kaynakları arasında yer almaktadır. Türkiye’ye gelen turist miktarının %80’inden fazlası sahil gölgelerimizi ziyarete gelmektedir (İMEAK DTO, 2015). Gelen turistlerin %15’i yüksek gelirli turistlerden oluşmaktadır.

Türkiye’de İstanbul ve güneyindeki sahillerde yapılan yat turizmi deniz turizmi içerisinde yer almaktadır. Türkiye turizm gelirlerinin %20’sini deniz turizmi oluşturmaktadır (İMEAK DTO, 2016). Türkiye’ye 1990 yılından 2015 yılına kadar yurt dışından gelen yatların sayıları taşıdıkları yolcu miktarları ve mürettebat sayıları tablo 2’de aktarılmaktadır.

**Tablo 2:** Türkiye’ye gelen yat sayısı ve bu yatların içerisindeki yolcu ve mürettebat miktarı

	Yat Sayısı		Yolcu Sayısı		Mürettebat Sayısı	
	Yerli	Yabancı	Yerli	Yabancı	Yerli	Yabancı
1990	908	3 554	1 197	16 615	2 828	4 137
1991	456	1 854	638	8 196	1 411	1 951
1992	584	2 529	625	11 916	1 717	2 176
1993	367	2 594	546	11 258	1 110	1 964
1994	411	2 674	323	11 835	1 365	1 878
1995	460	2 580	406	11 416	1 507	1 931
1996	935	2 791	659	14 185	2 051	1 469
1997	731	2 812	768	10 995	1 836	2 025
1998	1 560	2 226	886	12 833	3 472	1 475

**Tablo 2:** Türkiye'ye gelen yat sayısı ve bu yatların içerisindeki yolcu ve mürettebat miktarı (devam)

1999	429	2 145	843	8 663	1 311	912
2000	670	1 235	762	6 628	1 632	1 336
2001	808	2 434	1 010	9 877	2 409	4 265
2002	1 037	2 337	1 278	12 578	3 302	2 971
2003	1 094	4 164	1 561	9 563	4 939	10 750
2004	1 549	3 642	1 912	13 460	5 757	8 048
2005	1 979	4 231	2 186	17 234	7 230	8 680
2006	2 404	6 101	3 011	22 633	8 544	11 331
2007	2 815	7 718	4 314	26 083	11 575	13 333
2008	2 689	6 226	3 886	25 324	10 412	9 861
2009	2 155	9 113	6 213	24 523	10 979	12 933
2010	2 075	6 210	5 632	21 411	9 745	8 073
2011	2 204	6 853	7 470	20 822	11 783	8 647
2012	1 720	7 148	8 484	16 652	10 313	8 109
2013	2 516	7 780	12 345	23 490	13 809	8 943
2014	2 250	7 225	13 321	18 799	13 567	7 090
2015	2 768	7 814	14 164	15 976	16 944	5 677

Kaynak : (<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr> Erişim Tarihi : 24 Nisan 2017)

## 2.9. Yat Turizminde Türkiye'nin Dünyadaki Konumu

Akdeniz'de 3. en uzun sahillere sahip olan Türkiye'de 2000'li yıllarda büyüyen ve gelişme gösteren yat turizmi diğer Akdeniz ülkelerine bakıldığında halen istenilen seviyeye gelmediği gözlenmektedir. (Amatör Denizcilik Federasyonu, 2016).

Ülkeler bazında yat başına düşen kişi miktarı olarak bakıldığında Norveç yat başına 6,5 kişi düşmesi nedeniyle dünyada, yat başına düşen kişi bakımından birinci konumdadır. Norveç'in ardından yat başına 7 kişi düşen Finlandiya ve yat başına 8 kişi düşen İsveç gelmektedir. Sahil uzunluğu Türkiye'ninkine (8333 km) yakın olan İtalya'da (8000 km) tekne başına 68 kişi düşmektedir. Türkiye sahillerinin yarısı kadar uzunluğa sahip Fransa'da (4668 km) tekne başına 85, İspanya'da (4964 km) 167 kişi düşmektedir. Komşumuz Yunanistan'da tekne başına 103 kişi düşmektedir. Türkiye'de tekne başına 2003 kişi düşmektedir (Amatör Denizcilik Federasyonu, 2016).

Marina ve bağlama kapasitesi yönünden bakıldığında rakiplerimiz arasında olan Fransa'nın 370 marinası ve toplamda 180 bin bağlama kapasitesi olduğu, İtalya'nın 500 marinası ve 170 bin bağlama kapasitesi olduğu, İspanya'nın 360 marinası ve 130

bin bağlama kapasitesi olduğu görülmektedir. Türkiye'nin 72 marina, yat limanı, rıhtım, iskele ve çekek yeri mevcut olup 20 bin bağlama kapasitesi bulunmaktadır. Fransa'nın Türkiye'den 9 kattan fazla bağlama yeri olduğu ve 5 kattan fazla marinaya sahip olduğu, İtalya'nın 8 kattan fazla bağlama yerine sahip olduğu ve 7 kat marinaya sahip olduğu, İspanya'nın 6 kattan fazla bağlama yerine sahip olduğu ve 5 kattan fazla marinaya sahip olduğu görülmektedir (Amatör Denizcilik Federasyonu, 2016 ve İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2016).

Türkiye, Akdeniz'deki toplam bağlama kapasitesinin %3'üne marina sayısının da %5'ine sahiptir (Amatör Denizcilik Federasyonu, 2016).

### **2.10. Türkiye'de Yatçılık ile İlgilenenlerin Özellikleri**

Yatçılık, tatil anlayışının yanında iyi vakit geçirmenin güzel bir yöntemidir. Yatçılık denizi ve denizciliği seven kişilerce yılın sadece kısa bir zamanı yapılan bir spor anlayışından daha çok yıl boyu fırsat buldukça denize açılarak iyi vakit geçirilecek bir uğraş olarak görülmektedir (Paker, 2015; Oral ve Uluğ, 2007).

Yatçılık Türkiye'de eskiden beridir zenginlerin yapabileceği bir spor ve eğlence olarak görülmüştür. Paker (2015), Oral ve Uluğ (2007) tarafından yapılan anket çalışmalarında yatçıların çoğunluğunu gelir düzeyi yüksek, üniversite eğitimi almış, orta yaş üzeri, erkek yatçılardan oluşturduğu tespit edilmiştir. Son yıllarda yatçılık ve tekne imalatındaki gelişmeler sayesinde yatlar daha ucuza yapılabilmekte ve orta gelir düzeyinde ki kişilere de hitap edebilmektedir (<http://www.yeniasir.com.tr> Erişim tarihi: 17 Ocak 2017).

Türkiye iklim koşulları ve tekne bakım masrafları dikkate alındığında ideal tekne anlayışı 15 metre ve altı olduğu gözlenmektedir. Paker (2015) tarafından İzmir, Aydın ve Kuşadası çevresinde yapılan anket çalışmasın da yatçıların %79'unu 15 metre ve altı yatları tercih ettiği, %68'inin yelkenli yatları tercih ettiği tespit edilmiştir.

### **2.11. Yatçılığın Sorunları**

Yatçılığın ve amatör denizciliğin en büyük sorunları kısaca 4B adı altında barınma, bayrak, bağlama kaydı ve belgelendirme sorunlarıdır. Bunların dışında literatürde çoğuna değinilmemiş, gemi adamları, mavi kart, sosyal güvenlik ve çalışma şartları, akaryakıt, yatın yurt dışına satılamaması, eğitim ve bürokrasi gibi birçok sorunu bulunmaktadır.

### **2.11.1. Barınma sorunu**

Türkiye'nin yat bağlama kapasitesi 16000 adet olup bu rakam Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında çok düşük kalmaktadır. Ayrıca mevcut bağlama yerlerinin ücretleri orta gelirli bir deniz sever için çok yüksek seviyededir (<http://www.adf.org.tr>. Erişim tarihi: 05 Kasım 2016).

Bir marinanın kurulabilmesi için geniş bir bürokrasi zinciriyle boğuşmak gerekmekte ve ancak 4 yıl gibi bir sürede onay alınabilmektedir. Bu bürokrasi zincirinden her hangi birinin onay vermemesi durumunda yatırım yapılamamaktadır. Bu kadar zor ve meşakkatli bir yatırımda genelde denizcilere hizmet için değil de para kazanmak için yapıldığından bağlama ücretleri yüksek olmaktadır. Kısıtlı ve az sayıda marinaya sahip Türkiye'de tam bir rekabet ortamının sağlanamaması da fiyatların düşmemesine neden olmaktadır (Ercanik, 2003:170).

### **2.11.2. Bağlama kaydı sorunu**

2009 yılı itibariyle gemi siciline kayıtlı olmayan teknelerin Bağlama Kütüğüne kayıt ettirilmeleri gerekmektedir. Burada karşılaşılan sorun teknenin bağlama kütüğüne kaydı esnasında teknenin size ait olduğuna dair belgelerin (fatura, tonilato gibi) istenmesidir. Önceleri bu gibi belgeler vatandaşlar tarafından çok önemsenmediğinden ya da iyi muhafaza edilmediğinden ellerinde olmaması teknelerini bağlama kütüğüne kayıt ettirememelerine sebep olmaktadır (<http://www.adf.org.tr>. Erişim tarihi: 05 Kasım 2016).

### **2.11.3. Belgelendirme sorunu**

Motorsuz teknelerden, 10 hp motordan küçük motora sahip teknelerden ve optimist, laser gibi spor amacıyla kullanılan küçük yelkenli teknelerden, kullanıcı belgesi istenmemektedir. Bunlar dışındaki teknelerin hepsinden en az "amatör denizci belgesi" istenmektedir. Sınava girilerek alınabilen bu belgeler çok sayıda kullanıcı tarafından ihmal edilerek alınmamaktadır. Kullanıcı belgesi olmadan tekne kullanan kişilerin tespit edilmesi durumunda cezai yaptırım uygulanmaktadır (<http://www.adf.org.tr>. Erişim tarihi: 05 Kasım 2016).

### **2.11.4. Gemi adamları sorunu**

Her teknelerde olması gereken askeri personel miktarı ve yeterlilikleri bayrak ülkesi tarafından belirlenmektedir. Yabancı bayraklı tekneler Türkiye'de 5+5 yıl kalabilir, Türk limanları arasında seyir yapabilir ve istedikleri yerlere demir

atabilirler (T.C. Resmi Gazete, 16 Mart 1982, sayı:17635). Bu kadar uzun süre Türkiye’de kalabilen tekneler başka ülkenin belirlediği kanunlara göre donatılmaktadırlar. Bu ülkelerin belirlediği kanun ve yeterlilikler genelde Türkiye’nin yeterliliklerinden çok daha düşük olmaktadır. Az sayıda personel ile donatılan tekneler kendilerini ve çevresindeki diğer tekneleri de tehlikeye düşürme riski bulunmaktadır.

#### **2.11.5. Mavi kart sorunu**

2011 yılında Muğla ve çevresinde uygulamaya konulan ve 2 yıl sonra tüm Türkiye’de uygulanmasına geçilen mavi kart uygulaması, yatların atıklarını denize atmamaları maksadıyla geliştirilmiş bir uygulamadır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2011). Uygulama devreye girmesiyle birlikte bazı sorunları da ortaya çıkarmıştır. Özellikle uzun süre marinadan çıkmayan tekneler, atıklarını marinanın çöpüne atmakta, marında duş almakta, marında tuvalete girmekte ve atık üretmemektedir. Kısa bir süreliğine denize açılan tekneler kontrole tabi tutulduğunda uzun süredir atık transferi yapmadıkları için (atıklarını denize attıkları/boşalttıkları gibi muamele yapılarak) yüklü miktarlarda cezai yaptırıma tabi tutulmaktadır.

#### **2.11.6. Sosyal güvenlik ve çalışma şartları sorunu**

Türk bayraklı gemilerde çalışan personel, sosyal güvenlik kanunlarının yanında bireysel ve toplu iş hukuku mevzuatlarına tabidir (T.C. Resmi Gazete, 21 Aralık 1999, sayı:23913.).

Türk sahipli yabancı bayraklı teknelerde çalışan personel bayrak ülkesi kanunlarına tabidir. Yabancı bayrak altında çalışan personelin ya sigortaları hiç yapılmamakta ya da yat sahibinin şirketinde çok başka bir statüde çalışıyormuş gibi gösterilerek sigortalanmaktadır. Bazı yatlarda da sigortaya verilmesi gereken ücret kişinin kendisine verilmektedir. Bu durum ülkede sosyal güvenlik açığı oluşturmaktadır.

#### **2.11.7. Yatın yurt dışına satılmaması sorunu**

Yatların Türkiye’de bir pazarının olmasının yanında uluslararası bir pazarı da mevcuttur. Her ne kadar Türkiye’ye yabancı bir ülkeden kullanılmış bir yatın ithal edilme imkânı yoksa da, bu durum Türk bayraklı kullanılmış yatların ülke dışına satılmasına engel değildir. Türkiye’de %27.44 (%8 ÖTV+%18 KDV) vergi ödenerek alınan ve Türk bayrağı çekilen bir yatın ülke dışına satılması durumunda ödenen

vergiler geri alınamamaktadır. Türkiye’de çok gelişmemiş olan yat pazarı nedeniyle yatlarını ülke dışına satmak isteyen yat sahipleri ciddi zararlarla karşı karşıya kalmaktadır.

#### **2.11.8. Akaryakıt sorunu**

Türkiye’de balıkçı ve ticari gemilere ÖTV’siz akaryakıt desteği sağlanmakta fakat yatlar bu destekten yararlanamamaktadır. Türkiye’de akaryakıt fiyatlarının yüksek olması nedeniyle birçok yat marina dışına çıkmayı tercih etmemekte ve marina içerisinde vakit geçirmeyi tercih etmektedir. Bu durum Türkiye’deki yatçılığın gelişmesini olumsuz etkilemektedir.

#### **2.11.9. Mevzuat sorunu**

Türkiye’de en kapsamlı düzenleme 1982 yılında Turizmi Teşvik Kanunu ile yapılmıştır. Yıllar içerisinde değişen yat turizmi Türkiye’deki mevcut kanunlar nedeniyle tam anlamıyla bir gelişme gösterememektedir. Bürokrasiyi azaltacak ve yat turizminin önünü açacak yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır (Ercanik, 2003:183).

#### **2.11.10. İdare ve bürokrasi sorunları**

Yat turizmi doğrudan ve dolaylı olarak 6 Bakanlığa bağlıdır. Bu bakanlıkların altında çalışan birçok genel müdürlüğe ve Başbakanlığa bağlı 3 müsteşarlığa bağlıdır. Ayrıca belediyeler ve derneklerin yanında denetim yönünden Sahil Güvenlik Komutanlığına bağlı olmasından dolayı bir konu hakkında ortak bir görüş sağlanamamaktadır. Bir yatın giriş veya çıkış yapabilmesi için 5 ayrı kuruma (Gümrük, Gümrük Muhafaza, Liman Başkanlığı, Pasaport Polisi, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü) giderek işlem yaptırması gerekmektedir. Bu kurumların genelde farklı yerlerde olmaları, giriş çıkış işlemlerini gerektiğinden çok uzatmaktadır. Ayrıca her birinin farklı hizmetler adı altında ücret alması da yatçılar için sıkıntılara neden olmaktadır (Ercanik, 2003 :187).

#### **2.11.11. Eğitim sorunu**

Yatlarda çalışan personelden, marinalarda çalışanlara kadar sektörde çalışan tüm personelin bilgilendirilerek eğitilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Yat turizmi konusunda Türkiye’de uygulamalı eğitim çalışmalarına yeni başlanmıştır. Önceleri balıkçı ve ticari gemilerde çalıştıktan sonra yatlarda kaptanlık yapanların yerini yeni yeni okul ve kurslarda yetişen personel almaya başlamıştır.

Yatçılar, kamu kurumlarıyla da direk olarak bağlantı kurmaktadır. Bu sektöre hizmet veren kamu personelinin de eğitimden geçmesi sağlanmalıdır (Ercanik, 2003:185).

#### **2.11.12. Bayrak sorunu**

Türkiye'deki yatların yarısına yabancı bayrak çekilmektedir. Yeni tekne alımında alınan yüksek vergiler nedeniyle yatçılar istemeyerek te olsa yabancı bayrağa yönelmektedir. Yeni tekne alamayan kişiler ikinci el tekne almak için çabalamakta(<http://www.adf.org.tr>. Erişim tarihi: 05 Kasım 2016), fakat önceleri yabancı bir bayrak çekilmiş olan tekneye mevcut mevzuatın izin vermemesinden dolayı Türk bayrağı çekilememektedir (T.C. Resmi Gazete, 31 Aralık 1995, sayı:22510). Hâlbuki Türk Ticaret Kanununda, geminin bayrağını çekme hakkı olarak; “her Türk gemisi Türk bayrağı çeker” maddesi yer almakta ve Türk vatandaşlarının Türk bayrağı çekmesi gerektiği belirtilmektedir. Aynı maddenin ikinci paragrafında Türk bayrağı çekme hakkı sadece Türk vatandaşlarına verilmiştir. Yani Amerika'da olduğu gibi Türkiye'de şirket kuran yabancılar da Türk bayraklı yat alamamaktadır. Yat sahibi olabilmeleri için yatın hisselerinin yarıdan fazlasının Türk vatandaşlarına ait olması gerekmektedir (T.C. Resmi Gazete, 14 Şubat 2011, sayı:27846).

2009 yılında yabancı bayraklı teknelerin Türk bayrağı çekmesi maksadıyla bir uygulama yapılmış fakat istenilen sonuçlar elde dilememiş, sonrasında yabancı bayraklı tekne sayısı Türkiye'de artarak devam etmiştir.

Türk sahipli yabancı bayraklı yatların her geçen gün sayılarının artarak devam etmesi Türkiye'de ülke prestijine zarar vermekte, Türkiye'deki yatçıların çözüme kavuşmasını beklediği en önemli sorunların başında gelmektedir.

#### **2.12. Türkiye'deki Yabancı Bayraklı Yat Miktarı**

Türkiye'de marinalarda limanlarda kayıt altında bulunan yabancı bayraklı tekne sayısı günümüz itibari ile 5380 adettir. Fakat marina haricinde koy, balıkçı barınağı, ev ya da depolarda kayıt altında olmayan birçok yabancı bayraklı tekne mevcuttur. Marinalara kayıtlı olmayan teknelerin de hesaba katılmasıyla bu rakamın Naviga dergisine göre 8000 civarında olduğu (Noyan, 2016), Deniz Turizm Birliği ve Amatör Denizcilik Federasyonuna göre de 9000 adet civarında olduğu tahmin edilmektedir (Deniz Turizm Birliği, 2016) (Amatör Denizcilik Federasyonu, 2016).



Türkiye’de gezi ve spor amacıyla kullanılan yat sınıfı teknelerin sayısının 18000 adet olduğu dikkate alındığında Türkiye’deki yatların yarısının yabancı bayrakta olduğu görülmektedir (Deniz Turizm Birliği, 2016).

### **2.12.1. Türk vatandaşlarının yabancı bayrak seçme nedenleri**

Yatların yabancı bir ülkeye tescilinin Türkiye’ye göre daha avantajlı olmasının yanında, tescil ettirilecek yabancı ülkeler arasında da farklı avantajlar mevcuttur.

#### **2.12.1.1. Yabancı bayraklı yatların avantajları**

- Vergi; yabancı bayrak seçiminde en önemli sebep düşük vergi oranlarıdır. Türk bayraklı yatlardan alım esnasında %27.44 oranında (%8 ÖTV + %18 KDV) vergi alınmaktadır (Canbek, 2010).
- Yabancı ülkelerdeki düşük tescil ücretleri; vergi avantajının yanında tescil ücretleri de Türkiye’ye göre düşüktür (Canbek, 2010).
- Esnek personel ihtiyacı; her bayrak ülkesi, bayrağını taşıdığı yatın en düşük personel ihtiyacını kendisi belirler. Türkiye’de 150 Gros ton ve üzeri olan Türk bayraklı yattın en düşük personel ihtiyacı; 1 yat kaptanının yanında 2 amatör denizci ve makine personeli içinde 1 yağcıdır. Yabancı bayrak ülkelerinde bu personel ihtiyacı çok daha düşük olabilmektedir. Böylece tekne sahibinin personel giderleri azalabilmektedir. Ayrıca limanlarda problem yaşamamak ve yatın sigorta kapsamında bulunması için bayrak ülkesinin belirlediği mürettebatı yatta bulundurulması zorunludur (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 21 Ekim 2016). Ne kadar az personel zorunluluğunuz varsa o kadar kolay eksik personeli tedarik edilebilir veya yedek personel imkânınız daha masrafsız olabilmektedir.
- Donanma koruması; bir yat hangi ülkenin bayrağını taşıyorsa o ülkenin koruması altındadır. Bu açıdan en kapsamlı korumayı İngiltere sağlamaktadır. “Red Ensign” olarak adlandırılan Britanya Devletler Topluluğu’nu kapsayan bu bayrağın çekili olduğu yatlar tüm dünyada İngiltere konsolosluklarından destek alabilirler. Uluslararası sulara çıktıklarında İngiltere donanması korumasındadırlar. Çekilen bayrak bazen yarar sağlarken, bazen de tavrı alınmasına neden olmaktadır. Arap coğrafyasında İngiliz ve Amerikan bayrakları tepki çekebilmektedir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 21 Ekim 2016).

- Tescil gizliliği; yabancı ülke bayrağına tescil edilen yatlar şirket üzerine tescil edilmektedir. Şirketin hangi hissedarlardan oluştuğunu yalnızca o ülke otoriteleri görebilmektedir. Eğer şirketin hissedarlarının isimleri kamuya kapalı ise yalnızca mahkeme kararı ile şirket hissedarlarının isimlerine ulaşılabilir (http://www.netayat.com, Erişim tarihi: 21 Ekim 2016).
- Koruyucu yasalar; bazı ülkeler yatırımcı çekebilmek için kanunlarını yatırımcı tarafından avantajlı ve koruyacak şekilde hazırlarlar. Yani şirketinizin ya da sizin borçlarınızdan dolayı yatınıza tedbir konulması çok zor olmaktadır (http://www.netayat.com, Erişim tarihi: 21 Ekim 2016).
- Sınırlı Sorumluluk; kurulan off-shore\* şirket sayesinde tekne sahibi üzerindeki sorumluluk azalır. Tekne sahibi şirketin sahibidir, şirket yatın sahibi. Böylece kişisel sorumluluk sınırlanmaktadır. Off-shore şirketler görünürde hiçbir kayıt olmadan yat sahibi olmaya imkân tanımaktadır (http://www.netayat.com, Erişim tarihi: 21 Ekim 2016).
- Vergisiz yedek parça; Yabancı bayraklı tekneler Türkiye’de onarım gördüklerinde değiştirilen parçaları veya tekne üzerine alınan donanımlar tekne demirbaşına kaydedilerek parça üzerindeki tüm vergiler (yurt içi teminde KDV, yurt dışı teminde KDV+ÖTV+GV) düşülebilmektedir. Böylece parçanın çok daha ucuza tedarik edilebilmesi sağlanmaktadır (Canbek, 2010).
- Denetim; Yabancı bayraklı tekneler gemi adamları, tekne donanımları, vergi, harç gibi yönlerden Türkiye kanunlarına tabi olmadıklarından Türk bayraklı teknelere oranla daha az kontrol edilmektedirler (http://www.netayat.com, Erişim tarihi: 21 Ekim 2016).
- Ucuz motorin; yabancı bayraklı tekneler yurt dışına çıkışlarında vergisiz motorin alabilmektedir (http://www.netayat.com, Erişim tarihi: 21 Ekim 2016).
- 5+5 yıl Türkiye’de kalabilme izni; yabancı bayraklı yatlar belgeli deniz turizm (marina) tesislerinde 5 yıl kışlayabilmekte ve bu beş yıl içerisinde

---

\* Off-shore: Ekonomide anlamı vergiden uzak demektir. Vergi oranları yüksek ülke vatandaşları tarafından vergi cenneti ülkelerde kurulan şirketlere off-shore şirket denmektedir. Bu şirketler kuruldukları ülkelere vergi vermemekte fakat bazı ödemeler (kuruluş ücretleri, işletme giderleri vs.) yapmaktadır. Ayrıca bu şirketlerin kayıt tutma ve yaptıkları işten dolayı hesap verme zorunlulukları da yoktur. Şirket büyük bir gizlilik içerisinde varlığını sürdürür.

sahibi tarafından 1 defa kullanılması durumunda bakanlık tarafından izni 5 yıl daha uzatılabilmektedir (T.C. Resmi Gazete, 16 Mart 1982, sayı:17635).

- Liman hizmetleri; yabancı bayraklı yatlar limanlarda aldıkları hizmetlerde ödedikleri KDV'leri geri alabilmektedir (Canbek, 2010).
- Yurt dışında ucuz ikinci el tekne; Son yıllarda Avrupa'da yaşanan ekonomik krizin arkasından Yunanistan ekonomik krizinin de eklenmesiyle, Avrupa'da ikinci el tekne fiyatları sıfır teknelerin beşte birine düşmesi ve Türkiye'ye ikinci el tekne ithalinin yasak olması nedeniyle, Avrupa'dan alınan tekneler ya mevcut bayraklarıyla ya da özel tekne sicili uygulayan devletlerin bayraklarıyla ithal edilebilmektedir (Noyan, 2016:22).
- Yabancı bayraklı teknelerde çalışan personele maaş verilmekte fakat herhangi bir sosyal güvence (sigorta) yapılmamaktadır. Tekne sahibi açısından daha az gider anlamına gelen bu durum çalışanlar için ciddi bir dezavantajdır (<http://www.gemipersoneli.com>, Erişim tarihi: 29 Ekim 2016).

#### **2.12.1.2. Yabancı Bayraklı Yatların Dezavantajları**

- İkinci el alınan yabancı bayraklı yatlara ve kullanılmamış olarak satın alınan Yabancı bayraklı yatlar bir süre kullanıldıktan sonra Türk bayrağı çekilememektedir (T.C. Resmi Gazete, 22 Ağustos 2009, sayı:27327). Ya tekneyi satın alacak kişinin yurt dışında bir şirket kurup tekneyi bu şirket üzerine kaydettirmeli ya da tekneyi alacak kişinin teknenin sahibi olan şirketi satın alması gerekmektedir.
- Katkı payı; yabancı bayraklı yatlardan alt yapı hizmetlerinin geliştirilmesi amacıyla bakanlık tarafın her yıl belirlenen miktarlarda katkı payı alınmaktadır ( T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 2009, sayı:27298).
- Türkiye limanları arasında seyreden yabancı bayraklı yatlar sahipleri tarafından ya da sahipleri tarafından yazılı olarak yetkilendirilmiş kişiler tarafından kullanılabilir (T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 2009, sayı:27298).
- Yabancı bayraklı yatlar Türkiye'de sadece belgeli deniz turizm tesislerinde (Marina) kışlayabilirler. Yani yabancı bayraklı yatınızı evinizin bahçesinde, balıkçı barınağında, evinize yakın bir limanda ya da bir tekne parkta

kışlamasına izin verilmemektedir (T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 2009, sayı:27298)

### **2.13. Yat Alımında Uygulanan Prosedürler**

Türk bayraklı yatlar Liman Başkanlıklarında alınıp satılmaktadır. Yabancı bayraklı yat ise acenteler vasıtasıyla bayrak sahibi ülkelerde gerçekleştirilmektedir.

#### **2.13.1. Türk bayraklı yat alımında uygulanan prosedürler**

Yeni kayıt olacak teknelerin bağlama kütüğüne kayıtları, tekneye ait hak sahipliği belgesi (fatura, noter devir belgesi vb. resmi belgeler) ve kimlik belgesi ile Liman Başkanlığına verilen kayıt talep dilekçesi vasıtasıyla kısa sürede gerçekleştirilmektedir. Yatın bağlama kütüğü ruhsatnamesi çıkmadan önce tekne harcının alınacak yatın boyuna göre yatırılmış olması gerekmektedir. Ayrıca 31.05.2005 tarihinden sonra inşa edilen yatlardan ve 31.12.2011 tarihinden sonra üretilen yat makinelerinden CE uygunluk belgesi istenmektedir (İzmir Liman Başkanlığı, 2016).

##### **2.13.1.1. Türk bayraklı yatların tabi olduğu kanunlar**

Türkiye’de yat alımlarında ve sonrasında yat sahiplerinin ödeyeceği vergi ve haçlar aşağıda olduğu gibidir.

###### **2.13.1.1.1. Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu**

Türkiye’de ilk uygulamalar 1957 yılında taşıtları ağırlıkları üzerinden vergileyen Hususi Otomobiller Vergisi Kanunudur. Bu kanun 1963 yılında yürürlükten kaldırılarak yerini 197 sayılı Motorlu Kara Taşıtları Kanunu’na bırakmıştır. 1980 yılında yapılan yeni düzenlemelerle taşıtlardan alınacak verginin kapsamı genişletilerek, motorlu deniz ve hava taşıtları da ilave edilmiştir. Bu değişiklik ile kanunun adı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu olarak değiştirilmiştir (Arslan, 2004:217)

Türk bayraklı yatlar 2009 yılı öncesinde Motorlu Taşıtlar Vergisi kapsamında motor gücü oranında vergilendirilmiştir. 2009 yılında 5897 sayılı kanun yürürlüğe girerek bazı kanunlarda değişikliğe gidilmiştir. Yapılan bu değişiklikte yatlardan alınan MTV kaldırılmış, yerine harç getirilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 16 Mayıs 2009, sayı:27230).

5897 sayılı kanundan önce 15 metre boyunda ve 670 HP gücünde motora sahip olan bir yat, her yıl 47630,3 TL gibi çok yüksek bir MTV ödemesi gerekirken (T.C.

Resmi Gazete, 23 Şubat 1963, sayı:11342), 5897 sayılı kanunun yürürlüğe girmesiyle yatlar Harçlar Kanununa tabi olmuştur. Harçlar kanunu kapsamında yatlar motor güçlerine göre değil boylarına göre ücretlendirilmekte ve 15 metrelik bir yat 2009 yılında 800 TL ücret ödemektedir (T.C. Resmi Gazete, 16 Mayıs 2009, sayı:27230).

### 2.13.1.1.2. Harçlar Kanunu

5897 sayılı kanunla bazı kanunlarda değişikliğe gidilerek, Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlarının zorunlu olanlar haricindeki tüm deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüğüne tescili zorunlu hale gelmiştir. Tescil edilen deniz araçlarına “Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi” düzenlenerek, her yıl vize ettirilmeleri gerektiği, vize ettirilmeyen ruhsatnamelerin geçersiz olacağı belirtilmiştir. (T.C. Resmi Gazete, 16 Mayıs 2009, sayı:27230). Böylelikle önceleri vergi alınan yatlardan, harç alınmaya başlanmıştır.

Liman Başkanlığı ya da Liman Başkanlığı'nın olmadığı yerlerde Belediyeler tarafından vize edilen teknelerden aşağıdaki miktarlarda harç alınmaktadır. (T.C. Resmi Gazete, 17 Temmuz 1964, sayı:11756).

**Tablo 3:** Yatlardan alınan harç miktarları

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
5-9 metre	200,00 TL	220,00 TL	236,90 TL	272,40 TL	313,25 TL	325,50 TL	358,40 TL	378,30 TL	406,70 TL
9-12 metre	400,00 TL	440,00 TL	473,80 TL	544,85 TL	626,55 TL	651,10 TL	716,90 TL	756,90 TL	813,70 TL
12-20 metre	800,00 TL	880,00 TL	947,70 TL	1089,85 TL	1253,30 TL	1302,50 TL	1434,10 TL	1514,10 TL	1627,65 TL
20-30 metre	1600,00 TL	1760,00 TL	1895,50 TL	2179,80 TL	2506,75 TL	2605,20 TL	2868,50 TL	3028,50 TL	3255,60 TL
30 metreden büyük	3200,00 TL	3520,00 TL	3791,00 TL	4359,65 TL	5013,55 TL	5210,50 TL	5737,20 TL	6057,30 TL	6511,60 TL

Kaynak: T.C. Resmi Gazete, 17 Temmuz 1964, sayı:11756

Harçlar Kanununun mükerrer 138. maddesi gereği bu miktarlar, her yıl bakanlar kurulunun belirleyeceği miktarda arttırılmaktadır. Bu zamana kadar yapılan artışların her yıl %10 civarında olduğu görülmektedir. Fakat aynı maddede bu harçların 20

katına kadar arttırmaya, yarısına kadarda düşürmeye Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır (T.C. Resmi Gazete, 17 Temmuz 1964, sayı:11756). Bakanlar kurulun ihtiyaç halinde boyu 5-9 metre olan yatların harcını 200 TL den, 4.000 TL ye yükseltebilme yetkisi bulunmaktadır.

Bağlama kütüğüne kayıtlı deniz araçlarından her yıl alınan vize harçları 6770 sayılı kanun ile kaldırılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 27 Ocak 2017, sayı:29961). Bu kanun sayesinde her yıl alınan vize ücreti teknenin alım/satımında alınacak, takip eden yıllarda alınmayacaktır.

#### **2.13.1.1.3. Katma Değer Vergisi Kanunu**

Konusu mal teslimi olan KDV, yat alış ve satışlarında söz konusudur (Doğruyol, 2010:224). Türkiye’de 1985 yılından beri uygulanan bu vergi yatlarda %18 olarak uygulanmaktadır (Çetinkaya, 2015:3).

2009 yılında Bakanlar Kurulunun aldığı bir kararla sahibi Türk olan yabancı bayraklı teknelerin Türk bayrağına geçmesi amaçlanmış ve KDV %1 oranına düşürülmüştür. Sürenin bitmesiyle birlikte tekrar eski oranına %18’e dönmüştür. Hali hazırda yat teslimlerinde %18 olarak uygulanmaya devam edilmektedir.

#### **2.13.1.1.4. Özel Tüketim Vergisi Kanunu**

Avrupa Birliği yasalarına uyum ve karmaşık durumda olan vergi sisteminin sadeleştirilmesi amacıyla 2002 tarihinde yürürlüğe giren ÖTV kanunu, daha önce alınan 16 adet vergi, harç, fon ve payı yürürlükten kaldırmıştır (Somuncu 2015:47). ÖTV genel olarak lüks tüketim ve bağımlılık yapan mallara konan bir dolaylı vergidir (Çapar 2004:52)

2009 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla sahibi Türk olan yabancı bayraklı teknelerin Türk bayrağına geçmeleri maksadıyla 3 ay süre ile geçiş yapan teknelerden ÖTV alınmayarak imtiyaz tanınmış, sürenin sona ermesine müteakip tekrar eski haline %8 oranına geri dönmüştür. Hali hazırda yat teslimlerinde %8 oranında tahsil edilmeye devam edilmektedir.

#### **2.13.2. Yabancı bayraklı yat alımında uygulanan prosedürler**

Türkiye’de tekne alımında uygulanan %8 ÖTV ve %18 KDV oranından dolayı fazla ücret ödemek istemeyen Türk vatandaşları, teknelerini yabancı ülkelere (yabancı ülkeden kasıt vergiler ve tescil kolaylığı gibi birçok avantajından dolayı tercih edilen ülkeler) tescil ettirmektedirler.

Türkiye’de en çok kullanılan yabancı bayraklar Amerikan, İngiliz ve Panama bayraklarıdır. Bu bayraklar dışında Belize, St. Vincet & The Grenadines, Liberya, Vanuatu, Marshall Islands, Hollanda, Almanya gibi ülkelerin bayrakları da tercih edilmektedir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016)

Dünyada bazı ülkeler yatlara özel sicil uygulamaktadır. Bazı ülkelerde de bir ya da iki eyalet tarafından özel tekne sicili verilebilmektedir. Dünyada en çok tercih edilen özel tekne sicili Amerika Delaware eyaletidir. Bu sayede dünyada binlerce tekne Amerika bayrağı dalgalandırmakta ve eyalete binlerce dolar kazandırmaktadır (Canbek, 2010).

#### **2.13.2.1. Amerikan (Delaware Eyaleti) Bayraklı Yat Tescili**

Hızlı ve ekonomik olma özelliğinden dolayı dünyada en çok tercih edilen bayrak Delaware eyaletine tescil ettirilen Amerikan bayrağıdır. Amerikan bayrağı hızlı ve ekonomik olmasının yanında sağladığı prestij nedeniyle tercih edilen bir bayraktır (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

Delaware eyaletinde şirket varlıkları ile kişisel varlıklar ayrı tutulmaktadır. Teknenin denizde karşılaştığı bir kaza durumunda tekne sahibinin varlıkları bu sayede risk altına girmemektedir. Deniz sigortalarının çoğu karşı tarafın gördüğü hasarı karşılamamakta fakat sigortaladığı teknenin hasarını karşılamaktadır. Sigorta şirketleri karşıladığı bu hasarı temin maksadıyla karşı tarafın varlıklarını (banka hesapları, Araba, gayrimenkul gibi) hedef almaktadır. Delaware eyaletinde tekne sahibinin sorumluluğu şirketteki yatırımları kadardır. Delaware eyaletine kayıtlı bir yatın kaza yapması durumunda, eyalet tekne sahibi ve şirket bilgilerini paylaşmadığı için karşı tarafın avukatlarının durumunu karmaşık bir hal alabilmektedir. Bu durum tekne sahibine ekstra bir koruma sağladığından ve işini zorlaştırdığı için her iki tarafı da anlaşmaya razı etmektedir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

Bir yata Amerikan bayrağının çekilmesi düşünülüyorsa, yat satın almadan önce Delaware eyaletinde şirketin kurulması gerekmektedir. Yat satın alındıktan sonra şirket kurulması durumunda şirket üzerine kayıt gerçekleştirilememektedir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

Delaware eyaletinde şirket kurmak için Amerika’ya gidilmesine gerek yoktur. Türkiye’de bazı acenteler sizin adınıza gerekli olan evrakları düzenleyerek kargo

vasıtasıyla Amerika'ya göndermek suretiyle şirket kurmanıza yardımcı olmaktadır (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

Acentelerin belli bir ücret karşılığı yaptığı bu hizmet içerisinde, şirket kurulum sertifikası, şirket mührü ve corporate kit (şirket sözleşmesi, şirket dosyası, Delaware şirket rehberi, karar defteri, hisse kayıt defteri, boş hisse senetleri) denilen kurumsal dosya, defter, hisse senetlerinin yer aldığı dosya ve kargo ücretleri yer almaktadır (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

Toplam şirket kurulum Ücreti: 1,300 USD (4030 TL) (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016) (<http://www.kutluayyachting.com> Erişim tarihi: 12 Ekim 2016)

Amerikan bayraklı yatlarda, tekne harcı yıllık ya da üç yıllık olarak ödenebilmektedir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

**Tablo 4:** Delaware eyaletinde kargo dâhil yat tescil ve yenileme ücretleri

Tekne boyu	1 yıllık tescil	3 yıllık tescil
16 feet ve aşağısı (4,88 metre)	250 USD (775 TL)	350 USD (1085 TL)
16-26 feet (4,88 – 7,92 metre)	300 USD (930 TL)	400 USD (1240 TL)
26-40 feet (7,92 - 12.9 metre)	350 USD (1085 TL)	450 USD (1395 TL)
40-65 feet (12,9 - 19,81 metre)	400 USD (1240 TL)	500 USD (1550 TL)
65 feet yukarısı (19,81 metre)	450 USD (1395 TL)	600 USD (1860 TL)

1 USD = 3,10 TL 13 Ekim 2016 tarihinde satış fiyatı.

Kaynak: Neta Yat: (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016), Kutluay Yachting: (<http://www.kutluayyachting.com> Erişim tarihi: 12 Ekim 2016)

Amerikan bayrağı taşıyan, Delaware eyaletine tescilli tekneler 31 Aralık tarihinden önce tekne tescillerini yenilemek zorundadırlar (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

Delaware eyaletine kayıtlı bulunan bütün şirketler her yıl Aralık ayında vergilerini yatırmak ve beyannamelerini vermek zorundadır. Delaware eyaletinde eyalet dışında elde edilen gelirler vergilendirilmemektedir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).



Corporation (kurumsal) türü şirketler için vergi ücreti: 500 USD (beyanname, sanal ofis kirası ve acentelik dâhil) (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

LLC\* (Limited liability company – Limited şirket) türü şirketleri için vergi ücreti: 600 USD'dir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

Eyalet vergilerini zamanında ödemeyenler için sabit ceza yaptırımları uygulamakta ve bu cezalara gecikme süresi kadar faiz uygulamaktadır. Uzun süre ödenmemesi durumunda şirketin pasif duruma düşmesi olabilmekte, Pasif durumda olan şirketler yat alım satımı yapamamaktadırlar (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 12 Ekim 2016).

Amerikan bayraklı, 10 metrelik bir yat almak isteyen bir kişinin, Delaware eyaletine şirket ve tekne tescili için 1650 (1300+350) USD (5115 TL) ücret ödemesi gerekmektedir. Ayrıca her yıl kurumsal şirket sahibi olanlar 850 (350+500) USD (2635 TL), Limited şirket sahibi olanlar 950 (350+600) USD (2945 TL) bayrak sahibi devlete vergi ve tekne tescil ücreti ödemeleri gerekmektedir.

#### **2.13.2.2. İngiltere Bayraklı Yat Tescili**

Uluslararası üne sahip İngiliz bayrağı, yat sahiplerine prestij ve koruma sağlamaktadır. “British Red Ensign” olarak ta bilinen İngiliz bayraklı yatlar, tüm dünyada İngiltere konsolosluk ve büyükelçiliklerinden yardım ve koruma talep edebilmektedirler (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 28 Ekim 2016).

İngiliz bayraklı bir yatın tescilinde İngiliz hukuku uygulanır. İngiliz hukuku dünyada en çok uygulanan deniz hukukudur (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 28 Ekim 2016).

Yat üzerinde bulunan tüm mortgage krediler ve ipotekler tescille tekne üzerine kaydedilmek zorundadır. Teknenin ileride satışında bu bilgilerin görünüyor olması tekne sahibine iki yönden avantaj sağlamaktadır. Birincisi tekneyi alacak olan kişilerin şüpheye düşmeden tekneyi almalarını, satıcılarında kendi teknelerini zorlanmadan, hızlı ve kolayca satmalarını sağlamaktadır. İkincisi de incelemeye açık olan İngiliz bayrağına tescilli yatlara mortgage imkânlarının hızlı ve kolay olmasıdır.

---

\* LLC şirketler sahiplerine sınırlı sorumluluğun yanında formalitesiz bir yönetim imkânı sunmaktadır. Her türlü kanuni işi yapabilme avantajına sahip bu şirketler, yakın vergi takibi, ortakların şahsi beyanname verme zorunlulukları gibi dezavantajlara sahiptir. Kuruluş masrafları kurumsal şirketlere oranla bir miktar daha fazladır. ([www.amerikasirket.com](http://www.amerikasirket.com)) (Erişim tarihi: 13 Ekim 2016)

Bunun için tescilin bulunduğu makamdan tekne üzerinde mortgage ve ipotek olmadığına dair bir transcript alınarak kredi finansörüne sunulması yeterli olmaktadır (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 28 Ekim 2016).

İngiliz bayrağına sahip bir tekneye sahip olmak için “British Red Ensign” bayrağını kullanan ülkelerin (Gibraltar, British Virgin Island, Bermuda, Cayman Islands, Isle Of Man gibi) birinde şirket kurularak, teknenin şirket üzerine tescil edilmesi gerekmektedir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 28 Ekim 2016).

British Virgin Island’ta yat kayıt ücreti 3500 USD (10850 TL)’dir (<http://www.kutluayyachting.com> Erişim tarihi: 28 Ekim 2016).

**Tablo 5:** British Virgin Island ve Gibraltar şirket kurulum ücretleri

Şirket Maliyetleri	Gibraltar	British Virgin Island
Şirket kuruluş – Şirket kurulum sertifikası – Yetki belgesi – Şirket dosyası – Kurye	1400* pound (5292 TL)	2200*-2.500** USD (6820-7750 TL)
Sonraki yıllarda ödenecek ücret – Vergiler – Şirket adresi – Acentelik	1200* Pound (4536 TL)	1800*-2000** USD (5580-6200 TL)

1 pound = 3,78 TL, 1 USD = 3,10 TL 13 Ekim 2016 tarihinde satış fiyatı.

Kaynak: \* (<http://www.kutluayyachting.com> Erişim tarihi: 28 Ekim 2016)

\*\* (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 28 Ekim 2016)

Yatın şirket üzerine tescil edilebilmesi için, şirketin tekne alınmadan önce kurulması gerekmektedir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 28 Ekim 2016).

**Tablo 6:** Gibraltar tekne Tescil Ücretleri

İlk yıl tescil	1400 pound (5292 TL)
Sonraki her yıl	500 pound (1890 TL)

1 pound = 3.78 TL 13 Ekim 2016 tarihinde satış fiyatı

Kaynak: <http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 28 Ekim 2016

İngiliz “British Red Ensign” bayrağını kullanmak isteyen bir tekne sahibi Gibraltar üzerine kurduğu bir şirket vasıtasıyla tekneye sahip olabilmesi için, bayrak

devletine, şirket kurulum bedeli ve ilk tescil için 2800 (1400+1400) pound (10584 TL) ücret ödemesi gerekmekte ve sonraki her yıl şirket giderleri ve tescil içinde 1700 (1200+500) pound (6426 TL) ücret ödemelidir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 28 Ekim 2016).

İngiliz bayrağını kullanmak isteyip teknesini British Virgin Island adalarına kayıt ettirmek isteyen yat sahibi, yat kayıt ücreti ve şirket kurulum bedeli olarak toplam 4700 (3500+2200) USD (14570 TL) ödemeli ve her yıl bayrak ülkesine 1800 USD (5580 TL) ödeme yapması gerekmektedir (<http://www.kutluayyachting.com> Erişim tarihi: 28 Ekim 2016).

### 2.13.2.3. Panama Bayraklı Yat Tescili

Panama, şirket üzerine yat tescile izin vermesinin yanında, kişi üzerine de tescile izin vermektedir. Panama'da tekne yat tescili iki yıllık olup her iki yılda bir kez yenilenmelidir. Türkiye'de daha çok, yat işletmeciliği yapan ticari şirketler tarafından tercih edilmektedir. Yatın şirket üzerine tescili daha cazip olarak görünmesine rağmen şirketin kurulum ücretinin ve yıllık giderlerinin fazla olması ticari bir faaliyet icra etmeyecekler için daha ekonomiktir (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 30 Ekim 2016).

**Tablo 7:** Panama tekne tescil ücretleri

Tescil	2 yıllık tescil
Bireysel tescil	2800 USD* (8.680 TL)
Şirket üzerine tescil	2200 USD (6.820 TL)

\*1 USD = 3.10 TL 13 Ekim 2016 tarihinde satış fiyatı.

Panama dışında faaliyet göstermek maksadıyla, Panama'da kurulan şirketlerin başlıca özellikleri: hissedarlarının kamuya açık kayıtlarda görünmemesi (askeri 3 müdür bulunmalıdır. Müdür isim ve adresleri kamu tarafından görülebilir fakat temsili müdür kullanımına izin verilmektedir), askeri sermaye zorunluluğunun olmaması ve mali hesap denetimi zorunluluğunun olmamasıdır (<http://www.netayat.com>, Erişim tarihi: 30 Ekim 2016).

**Tablo 8:** Panama şirket kuruluş ücretleri

Şirket kuruluş (ilk sene) <ul style="list-style-type: none"><li>– Apostil tasdikli kuruluş belgeleri</li><li>– Kuruluş sertifikası</li><li>– Şirket ana sözleşmesi</li><li>– İlk toplantı tutanağı</li><li>– 1 yıllık genel vekaletname</li><li>– Temsilci müdür ve hissedar hizmeti</li><li>– Tescilli adres ve acente hizmeti</li><li>– Beyanname ve hisse sertifikası</li><li>– Şirket kaşesi</li></ul>	1.600 USD* (4.960 TL)
Sonraki yıllarda ödenecek ücret <ul style="list-style-type: none"><li>– Apostil tasdiki genel vekaletname</li><li>– Temsilci müdür ve hissedar hizmeti</li><li>– Tescilli adres ve acente hizmeti</li></ul>	1.500 USD (4.650 TL)

\*1 USD = 3.10 TL 13 Ekim 2016 tarihinde satış fiyatı.

Bir yatın panamada şirket üzerine kaydedtirilmesi 3900 (1600+2200) USD (11780 TL)'a mal olmakta ve her iki yılda bir 3700(2200+1500) USD (11.400 TL) çekilen bayrak ülkesine ödenmelidir.

### **2.13.3. Yabancı bayraklı yatların Türkiye’de kullanım prosedürleri**

Yabancı bayraklı tekneler Turizmi Teşvik Kanunu çerçevesinde Türkiye’ye girişlerinde Liman Başkanlıklarından alacakları seyir izin belgeleri (transit log) sayesinde Türkiye’de 5 yıl kalabilmektedirler. Seyir izin belgesi alan yatlar Türk limanları arasında seyir icra edebilir, haritalarda belirtilen yasaklanmış bölgeler hariç demir atabilmektedirler (T.C. Resmi Gazete, 16 Mart 1982, sayı:17635).

Yabancı bayraklı yatlar belgeli deniz turizm tesislerinde kışlayabilmektedir. Yabancı bayraklı yatlar deniz turizm tesisleri dışında seyirde buldukları durumlarda seyir izin belgesinde yazan kişilerin yat içerisinde bulunması zorundadır. Farklı kişiler ile seyre çıkılacağı durumlarda seyir izin belgesinin Liman başkanlığında yenilenmesi gerekmektedir (T.C. Resmi Gazete, 24 Temmuz 2009, sayı:27298). Bunun dışında Türk bayraklı teknelerle arasında kullanım yönünden farklılık bulunmamaktadır.

#### **2.13.4. Türk ve yabancı bayraklı yatlardan alınan giriş çıkış ücretleri**

Deniz Ticaret odasının 2016 yılı için belirlediği Türk bayraklı yatlardan alınan Seyir izin belgesi (Transitlog) ve Sektörel hizmet payı ücreti ücret tarifesi aşağıda olduğu gibidir.

Türk bayraklı yatlar için seyir izin belgesi (transitlog)	: 30 TL
Türk bayraklı yatlar için sektörel hizmet payı ücreti (0-49 Groston)	: 35 TL
Türk bayraklı yatlar için sektörel hizmet payı ücreti (50 Groston ve yukarısı)	: 45 TL

(<http://www.denizticaretodasi.org.tr>. Erişim tarihi: 17 Ekim 2016).

Deniz Ticaret odasının yabancı bayraklı yatlar için belirlediği 2016 yılı Seyir izin belgesi (Transitlog) ve Sektörel hizmet payı ücreti ücret tarifesi aşağıda olduğu gibidir.

Yabancı bayraklı yatlar için seyir izin belgesi (transitlog)	:35\$, 108TL
Yabancı bayraklı yatlar için sektörel hizmet payı (0-49 Groston)	:85 TL
Yabancı bayraklı yatlar için sektörel hizmet payı (50 Groston ve yukarısı)	:120 TL

(<http://www.denizticaretodasi.org.tr>. Erişim tarihi: 17 Ekim 2016).

Yabancı bayraklı yatların seyir izin belgesi (Transitlog) ve sektörel hizmet payı ücretlerinin Türk bayraklı yatlardan daha yüksek olduğu görülmektedir.

#### **2.14. Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçişte karşılaşılan sorunlar**

İthalat rejimi kararlarından dolayı Türkiye’de ikinci el yatlara Türk bayrağı çekilememektedir. Bu kararların 7 maddesinde kullanılmış, yenilenmiş ve eski malların ithalatı izne tabidir hükmü yer almakta (T.C. Resmi Gazete. 31 Aralık 1995, sayı:22510.) ve izin verilen mallar içerisinde ikinci el tekneler bulunmamaktadır (T.C. Resmi Gazete, 31 Aralık 2013, sayı:28868).

Yerli üreticinin korunması amacıyla yurt dışından ikinci el tekne ithalatına izin verilmemesi nedeniyle Türkiye’deki Türk bayraklı ikinci el teknelerin fiyatları yurt dışındaki ikinci el tekne fiyatlarına oranla daha yüksek seyretmektedir (Noyan, 2016:22). Yurt dışından ikinci el tekne almak isteyen Türk vatandaşları aldıkları teknelerini ya mevcut bayrakları ile ülkeye sokmakta ya da kolay bayrak ülkelerine veya serbest sicil uygulayan ülkelere kayıt yaptırarak Türkiye’ye getirmekte ve 5+5 yıl Türkiye dışına çıkmadan kullanım hakkı elde etmektedir.

## **2.15. Yabancıların Türk Bayraklı Yat Almalarındaki Engeller**

Türk bayrağını çekme hakkı ve yükümlülüğü Türk Ticaret Kanunu'nun 940. maddesinde belirtilmektedir. Kanunun bu maddesinde “her Türk gemisi Türk bayrağı çeker” ve “yalnız Türk vatandaşlarının malik olduğu gemi, Türk gemisidir” diye belirtmektedir. Ayrıca tek bir kişiye ait olmayan teknelerde tekne mülkiyetinin çoğunluğunu Türklerin oluşturması durumunda ve tekne hisselerine bölünmüş ise tekne hisselerinin çoğunluğu Türk vatandaşların elinde olduğu durumlarda Türk bayrağı çekilebilmektedir (T.C. Resmi Gazete, 14 Şubat 2011, sayı:27846).

Türk Ticaret Kanunu'nun 941. maddesinde Türk bayrağı çekme konusunda bazı inisiyatifler de tanımlanmıştır. Buna göre Türk vatandaşlarına ait olmayan bir gemi Türk vatandaşlarına en az 1 yıllığına işletilmek üzere bırakılmış ise Türk bayrağı çekme hakkına kavuşabilmektedir. Bu şekilde Türk bayrağı çeken gemilerin gemi mürettebatı Türk mevzuatına göre donatılmaktadır. Türk bayrağına bu şekilde kavuşan gemiler izin alırken aldıkları şartların mevcudiyetini her iki yılda bir kanıtlamak zorundadır. İzin alan gemiler Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından ayrı bir sicile kaydedilerek takip edilmektedir (T.C. Resmi Gazete, 14 Şubat 2011, sayı:27846).

TTK. 940. maddesine göre yabancılara ait olan yatların Türk bayrağı çekme hakkı bulunmamaktadır. Fakat yabancılara ait ticari yatlar Türk charter şirketlere kiralanarak Türk bayrağı çekebilmektedir. Hali hazırda bu şekilde bazı yatlar Türkiye’de kullanılmaktadır.

2010 yılına kadar yabancılar Türk bayraklı gemilerde çalışmamaktaydı fakat 2010 yılında Gemi Adamları Yönetmeliğine yapılan değişiklik ile yabancıların da Türk gemilerinde çalışmasının önü açılmış oldu. Yabancıların Türk gemilerinde çalışabilmesi için belli şartları yerine getirmeleri gerekmektedir. Yabancı gemi adamlarının sahip oldukları yeterlilikler (ehliyet), IMO'nun yayınladığı beyaz bayrak ülkelerinden alınmış olmalı ve yönetmelikte belirtilen şartları karşılıyor olması gerekmektedir (T.C. Resmi Gazete, 31 Temmuz 2002, sayı:24832). Ayrıca Türk bayraklı gemilerde çalışacak gemi adamlarının Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'ndan çalışma izni almaları da gerekmektedir (T.C. Resmi Gazete, 06 Mart 2003, sayı:25040).

## **2.16. Yabancı Bayraklı Yatların Transit Yakıt Kullanma Koşulları**

Yabancı bayraklı yatların Türkiye’de transit yakıt kullanmaları Gümrük Kanunu’nun 176. Maddesine göre mümkün değildir (Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü, Genelge 2009/48). Ancak yabancı bayraklı yatlar yurt dışına çıkış izni almaları durumunda transit yakıt kullanabilmektedirler. Yurt dışına çıkış izni aldıkları limandan itibaren transit yakıt kullanarak yurt dışına çıkabilirler, sonrasında Türkiye’ye kıışlamak için döndüklerinde depolarındaki yakıtı beyan ederek bu yakıtın vergilerini ödemek suretiyle kullanmaya devam edebilmektedirler.

Türk bayraklı yatlar yurt dışına çıkış izni almış olsalar bile Türkiye’den vergisiz (transit) yakıt alma hakkı bulunmamaktadır. Bahse konu hak Türk bayraklı gemilere ve ticari yatlara tanınmış fakat tenezzül teknesi olarak kullanılan yatlara tanınmamıştır (T.C. Resmi Gazete, 04 Kasım 1999, sayı:23866).

## **2.17. Yabancı Bayraklı Teknelerin Türkiye’de ki Kontrolleri**

Yabancı bayraklı yatların Türkiye’de 5 sene kalabilmeleri için Liman Başkanlıklarından seyir izin belgesi (transit log) almaları gerekmektedir. Yabancı bayraklı teknelerin kontrolleri marina içerisinde Liman Başkanlığı tarafından, marina dışında Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından gerçekleştirilmektedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı ekipleri tarafından seyirde veya demirde bulunan yabancı bayraklı yatların seyir izin belgeleri, atık transferler (mavi kart) bilgileri, yangın söndürme donanımları, kullanıcı bilgileri gibi birçok kontrol icra edilmektedir.

Seyir esnasında ve demirde seyir izin belgesinin teknede bulundurulması zorunludur. Seyir izin belgeleri bir yıl süre ile geçerlidir. Fakat seyir izin belgesinde beyan edilen personel ile seyirde tekne üzerinde mevcut personelin uyuşması zorunludur. Uyuşmaması durumunda yetkili Sahil Güvenlik Komutanlığı ekiplerince seyir izin belgesinin (transit log) uyuşmadığı sorumluluk sahasındaki Liman Başkanlığına tutanak ile bildirilerek, Liman Başkanlığı tarafından yat kaptanına gerekli idari yaptırım uygulanmaktadır. Yabancı bayraklı yatlarda seyir izin belgesi uyuşmazlığı en çok görülen eksikliklerdendir.

Yatında tuvalet, banyo, sintine gibi pis su üretebilecek herhangi bir yeri bulunan tüm yatların mavi kart almaları gerekmektedir. Yabancı bayraklı tekneler, Türkiye’ye girişlerinden itibaren 48 saat içerisinde mavi kart almak zorundadırlar. 2011 yılında

Marmaris ve Muğla çevresinde uygulamaya konan sistem 2014 yılı itibariyle tüm Türkiye’de geçerlidir (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2011).

Türk bayraklı yatlarda mevzuat gereği kontrol edilen pek çok madde, yabancı bayraklı teknelerde kontrol edilememektedir.

Türk bayraklı tekneler yatlarına yırtık veya sökükle bayrak asmaları, cezai yaptırıma tabiyken yabancı bayraklı yatlarda bu durum geçerli değildir.

Türk bayraklı yatlarda can kurtarma donanımları, yangın söndürme donanımları, tekne kullanıcı belgeleri, teknede olması gereken ekipmanlar ve cihazlar yönünden birçok Türk mevzuatına göre kontrole tabi tutulurken, yabancı bayraklı yatlar, bayrak devletinin kanunlarına tabi olduklarından herhangi bir yaptırım uygulanmamaktadır.

Türk bayraklı yatları kullanan kişilerden en az “Amatör Denizci” yeterlilik belgesi istenmektedir. Tekne boyutları ve tonajı arttıkça, tekne kaptanından istenen gemi adamı yeterliliği ve alınması gereken belge yeterlikleri artmaktadır. Ayrıca gemi tonajı arttıkça gemi adamı miktarı da artmaktadır (T.C. Resmi Gazete, 31 Temmuz 2002, sayı:24832). Yabancı bayraklı yatlar bayrak ülkesi kanunlarının izin verdiği askeri gemi adamı ile donatıldıklarından dolayı yaptırım uygulanmasında problemler yaşanmaktadır.

Ege ve Akdeniz koylarında özellikle yaz aylarında demirlemiş durumda çok sayıda yabancı bayraklı yat mevcuttur. Bu yatların sahiplerinin Türk mü, yoksa yabancı mı oldukları kontrol edilmeden anlaşılamamaktadır. Türkiye’de sahibi Türk olan çok sayıda yabancı bayraklı yat olması nedeniyle sahillerimize demirleyen yatların içerisinde gerçekten yabancı kişiler mi var, Türk vatandaşlarını var anlaşılamamaktadır. Demirlemiş durumda olan çok sayıda yabancı bayraklı yatın kontrolü mümkün olmadığından izinsiz karasularımıza giren yatların kontrolünde zafiyet yaratmaktadır.

## **2.18. Yabancı Bayraktan Türk Bayrağına Geçiş İçin Yapılan Çalışmalar**

Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için ilk olarak 2009 yılında bir vergi indirimi uygulanmıştır. Bu uygulama sayesinde birçok yabancı bayraklı yat Türk bayrağına geçmiş fakat sonrasında yabancı bayraklı yatların Türkiye’de artması devam etmiştir. Bu uygulamadan 8 yıl sonra 2017 yılında bir uygulama daha yürürlüğe girmiştir.



### 2.18.1. 2009 yılında uygulanan vergi indirimi

2009/15315 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 2009 yılında bir kereye mahsus olmak üzere, yatlar ve gezinti tekneleri için 3 aylık ÖTV muafiyeti ve %1 oranında KDV uygulanmıştır.

Bu uygulama 22 Ağustos 2009 tarihi ile 30 Kasım 2009 tarihleri arasında kısa bir süreyi kapsamış ve sadece 8901.10.10.0011<sup>1\*</sup>, 8901.10.90.00.11<sup>2\*</sup>, 89.03<sup>3\*</sup> G.T.İ.P. numaralı ürünlerde geçerli olmuştur. Bu ürünlerden alınan ÖTV belirtilen tarihler arasında %8'den %0'a çekilerek muafiyet sağlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 22 Ağustos 2009, sayı:27327).

Aynı tarihler arasında 8901.10.10.0011, 8901.10.90.00.11, 89.03 G.T.İ.P. numaralı ürünler için KDV oranı %18'den %1'e indirilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 22 Ağustos 2009, sayı:27327). Bu oranın %0 olarak uygulanmamasının sebebi Bakanlar Kurulunun KDV oranını ancak %1, %8 ve %18 oranlarında değiştirmeye yetkisinin olmasıdır (T.C. Resmi Gazete, 02 Kasım 1984, sayı:18563).

Kanun Hükmünde Kararname ile aynı Resmi Gazetede yayınlanan 2009/3 sayılı Tebliğ kapsamında sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların bağlama kütüğüne kaydedilerek Türk bayrağı çekmeleri amaçlanmıştır. Tebliğ aynı zamanda yurt dışından kullanılmış başka teknelerin ya da kullanılmamış teknelerin ÖTV, KDV ve GV vermeden ithalinin yolunu kapatılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 22 Ağustos 2009, sayı:27327).

2009/3 sayılı tebliğ kapsamında (T.C. Resmi Gazete, 22 Ağustos 2009, sayı:27327):

- 30 Haziran 2009 tarihinden önce yabancı bayraktan Türk bayrağına geçecek olan yatın sahibi olmak,
- Hak sahibi olduğunu gösterir, noter devir belgesi, sicil kayıt belgesi, mahkeme kararı, fatura, vergi, resim, harç gibi yata ait belgeleri ibraz etmek,
- Tekne kayıtlı olduğu yabancı ülke sicilinin terkin belgesini, kayıtlı değilse ise konsolosluk tarafından onaylı olarak verilecek sicile kayıtlı değildir yazısını ibraz etme,

---

<sup>1\*</sup>Bu G.T.İ.P. Numarası, Denizde seyreden 18 Gros tonilatodan küçük gezinti gemilerini kapsar.

<sup>2\*</sup> Bu G.T.İ.P. Numarası, Denizde seyreden yolcu ve gezinti teknelerini kapsar.

<sup>3\*</sup> Bu G.T.İ.P. Numarası, Yatlar, spor eğlence maksatlı tekneler, kürekli kano ve kayıkları (şişirilenler ve ağırlıkları 100 kg hafif olanlar hariç) kapsar.

Şartlarına bağlanmıştır.

Aynı tebliğ kapsamında teknelerini bağlama kütüğüne kaydettirerek, Türk bayrağı çeken kişiler 1 yıl boyunca teknelerinin satış ve devri yasaklanmıştır.

2009 yılında sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçmesi için çıkartılan yasa sayesinde 1238 yatın yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmesi sağlanmıştır (Noyan, 2016).

2009 tarihinde Türk bayrağına geçişin az olmasında başlıca sebepler:

- Sürenin kısa tutulması.
- Teknelerin Türk bayrağına geçmesinde kayıtlı olduğu ülkeden birçok belge istenmesi ve bu belgelerin istenilen sürelerde tekne sahipleri tarafından tedarik edilememesi (<http://www.denizhaber.com.tr>. Erişim zamanı: 26 Ekim 2016),
- Türk bayrağına geçiş yapmayan teknelere herhangi bir yaptırımın ya da bir dezavantajın olmaması yani yabancı bayraklı teknelerin avantajlı olmalarının devam etmesi (Canbek, 2010),
- Hükümetin ilerleyen tarihlerde tekrar eski vergi sistemine dönme kararı alabilir endişesi (<http://www.gazetevatan.com.tr>. Erişim zamanı: 29 Ekim 2016),
- 22 Ağustos 2009 tarihinde vergi indirimi çıkarılmış, fakat uygulama mevduatının Ekim ayına kadar yayınlanmaması yat sahiplerinin uzun bir süre kaybetmesine neden olmuştur. Ekim ayına kadar başta Liman Başkanları dâhil resmi kurumların herhangi bir işlem yapamaması (<http://www.gazetevatan.com.tr>. Erişim zamanı: 29 Ekim 2016),
- Türkiye’de ki bürokratik işlemlerin uzun sürmesi (yaklaşık 15 gün) gibi nedenlerden dolayı, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş istenilen düzeyde gerçekleşmemiştir (<http://www.gazetevatan.com.tr>. Erişim zamanı: 29 Ekim 2016)

### **2.18.2. 2017 yılında uygulanan vergi indirimi**

2009 yılında uygulanan ve sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekmesini hedefleyen uygulamaya benzer bir uygulama 31 Ocak 2017 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kararlaştırılarak yürürlüğe girmiştir (T.C. Resmi Gazete, 03 Şubat 2017, sayı:29968).

Bahse konu Bakanlar Kurulu kararına göre yat, kotra ve gezinti teknelerine ÖTV muafiyeti sağlanmış, KDV oranı da %1'e düşürülmüştür (T.C. Resmi Gazete, 03 Şubat 2017, sayı:29968).

Süre kısıtlaması olmaksızın 8901.10.10.0011<sup>1\*</sup>, 8901.10.90.00.11<sup>2\*</sup>, 89.03<sup>3\*</sup> G.T.İ.P. numaralı ürünlerin ithal edilerek serbest dolaşıma girmeleri sağlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 03 Mart 2017, sayı:29996).

Serbest dolaşıma girecek yukarıda G.T.İ.P. numaraları belirtilen ürünlerden aşağıdaki özellikler aranmaktadır(T.C. Resmi Gazete, 03 Mart 2017, sayı:29996);

- 27 Ocak 2017 tarihinden önce bayrağını taşıdığı ülke kayıtlarında olduğunu gösterir belge,
- Taşıdığı yabancı bayrak ülkesinin kayıtlarından çıkarıldığına dair belge (başvuru tarihinden sonra 60 gün içerisinde getirilmelidir),
- Gemi isim başvurusu (internet üzerinden),
- Bağlama kütüğü harcının ödendiğine dair makbuz,
- Tekne ölçümünün yapılması. (Gemi siciline kayıt ettirilecek teknelerin ulusal mevzuata göre ölçümleri geçiş işlemleri esnasında yapılması gerekmekte, bağlama kütüğüne kaydedilecek teknelerin ise mevcut belgelerinde yazan boylarına göre kayıt işlemleri yapılmakta, fakat bu tekneler en geç 1 yıl içerisinde ulusal mevzuat kuralları kapsamında ölçüm yaptırılmaları gerekmektedir.)

Bakanlar Kurulu Kararı ve bu karara istinaden çıkan tebliğ kapsamında yabancı bayraklı tekne sahipleri teknelerini 27 Ocak 2017 tarihinden önce aldıklarını kanıtlayıp tebliğde belirtilen şartları yerine getirmeleri durumunda tekne sigorta bedeli üzerinden ödedikleri %1 KDV ve bağlama kütüğü harcını ödemeleri ile Türk bayrağı çekebilmektedir. Ayrıca aynı karar ve tebliğ kapsamında yurt dışından belirtilen G.T.İ.P. numaralı yat, kotra, yolcu ve gezinti gemilerinin ithal edilmesinde GV, ÖTV ve diğer vergiler alınmamakta, sadece %1 KDV alınmaktadır.

Yat, kotra, özel tekne gibi bağlama kütüğüne kayıtlı olan teknelerden her yıl alınan vize ücretleri 2017 yılında kaldırılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 27 Ocak 2017, sayı:29961).

---

<sup>1\*</sup> Bu G.T.İ.P. Numarası, Denizde seyreden 18 Gros tonilatodan küçük gezinti gemilerini kapsar.

<sup>2\*</sup> Bu G.T.İ.P. Numarası, Denizde seyreden yolcu ve gezinti teknelerini kapsar.

<sup>3\*</sup> Bu G.T.İ.P. Numarası, Yatlar, spor eğlence maksatlı tekneler, kürekli kano ve kayıkları (şişirilenler ve ağırlıkları 100 kg hafif olanlar hariç) kapsar.

### 2.18.3. Her iki uygulama arasındaki farklar

Yeni uygulamaya konulan 2017/9759 sayılı Bakanlar Kurulu kararında, 2009 yılında uygulanan vergi indirimi ile aralarında farklılıklar ve benzerlikler gözlenmektedir. 2009 yılındaki uygulama ile 2017 yılında yapılan uygulamanın karşılaştırması tablo 9’de aktarılmaktadır.

**Tablo 9:** Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için 2009 ve 2017 yıllarda ki uygulamaların karşılaştırılması

2009	2017
22 Ağustos-30 Kasım 2009 tarihleri arasında 30 Haziran 2009 tarihinden önce alınan sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatlar için geçerlidir.	Süre kısıtlaması yok. 27 Ocak 2017 tarihinden önce yatın alınmış olması gerekmektedir.
Sadece yabancı bayraktan Türk bayrağına geçecek yatlara ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmıştır.	Geçiş yapan yatlara ve yeni alınan yatlara ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmaktadır.
Türk bayrağına geçiş yapan yatlara 1 yıl satılmaz şerhi konulmuştur.	Geçiş yapacak yatlara satılmaz şerhi konulmamıştır.
Türk bayrağına geçmeyen yatlarla herhangi bir yaptırımda bulunulmamıştır.	Bakanlar Kurulu Kararı’nda ve Tebliğ’de Türk bayrağına geçiş yapmayan tekneler ile ilgili bir yaptırım bulunmamaktadır. Fakat bakan tarafından Türk bayrağına geçiş yapmayan yatlarla yaptırımlar uygulanacağı beyan edilmiştir.
Motorlu deniz taşıtlarından alınan motorlu taşıtlar vergisi 2009 yılında Bakanlar Kurulu Kararı çıkmadan önce kaldırılmıştır.	Türk bayraklı yatlardan tekne boyuna göre her yıl alınan vize ücreti kaldırılmıştır.

2009 yılında olduğu gibi bu uygulamada da KDV %1, ÖTV %0 olarak belirlenmiştir. Bunun sebebi bakanlar kurulunun KDV ve ÖTV oranlarını değiştirebilme yetkisinin bu oranlar ile sınırlı olmasıdır. 2009 yılında sadece yabancı bayraktan Türk bayrağına geçecek teknelerde vergi indirimi yapılmış fakat 2017 yılında geçiş yapan teknelerin dışında yurt dışından ve yurt içinden yeni alınan yatlara da vergi indirimi sağlanmıştır.

2009 yılında geçiş süresi 3 ay 9 gün olarak uygulanmıştır. 2017 yılında yapılan uygulamada süre sınırı konulmamıştır.

2009 yılındaki uygulamada yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmeyen yatlara herhangi bir yaptırım getirilmemiştir. 2017 yılında ki uygulamada da mevzuat bazında herhangi bir yaptırım yoktur. Fakat Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı tarafından yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmeyen yatlara çeşitli yaptırımlar ve zorluklar uygulanacağı CNR Avrasya Boat Show-11 açılış konuşmasında dile getirilmiştir (<http://www.denizhaber.com.tr> Erişim tarihi:13 Şubat 2017, <http://www.iha.com.tr>: 13 Şubat 2017).

2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçen teknelere 1 yıl satılamaz ve devredilemez şerhi konulmuştur. 2017 yılında şerh konulmamıştır.

2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş uygulaması başlamadan önce deniz taşıtlarından alınan MTV kaldırılmıştır. 2017 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararından önce bağlama kütüğüne kayıtlı teknelerden alınan yıllık vize ücreti kaldırılmıştır(T.C. Resmi Gazete, 27 Ocak 2017, sayı:29961).

Son yapılan düzenleme ile sahibi Türk olan 6000 yabancı bayraklı yatın Türk bayrağı çekmesi hedeflenmektedir (<http://www.denizhaber.com.tr> Erişim tarihi:13 Şubat 2017, <http://www.iha.com.tr>: 13 Şubat 2017).

Yat sahiplerine yapılan anket araştırmasından sonra ankette yer alan ve yat sahiplerinin katıldığı fikirlerin birçoğunun 2017 yılında kabul edilen Bakanlar Kurulu Kararıyla uygulamaya konulmuştur. Uygulamanın hayata geçmesinin üzerinden 2,5 ay kadar kısa bir süre geçmiş olmasına rahmen yabancı bayraklı yatların %25'i Türk bayrağına geçmiş bulunmaktadır (<http://www.haberler.com> Erişim Tarihi : 20 Nisan 2017).

### **2.19. 2017 Yılında Türk Bayrağına Gececek Yatlardan Türkiye'nin Kazancı**

Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçecek yatlardan devlet yatın sigorta bedeli üzerinden %1 oranında KDV almaktadır (T.C. Resmi Gazete, 03 Şubat 2017, sayı:29968).

Yatların sigorta bedelleri ile gerçekte satılan bedelleri, birbirleri ile benzerlik göstermektedir. Türkiye'de kara araçlarında sigorta rayiç bedeli sigorta şirketine göre farklılık göstermekle birlikte genel olarak, ikinci el satış yapan 3 büyük sitenin o

aracın özelliklerini taşıyan araçların ortalaması olarak hesaplanmaktadır (<https://www.sigortam.net>). Türkiye'deki yabancı bayraklı yatların sigorta bedellerini hesaplayabilmek için yabancı bayraklı yatların internetteki satış fiyatları örnek alınmıştır.

Türkiye'nin en büyük ikinci el tekene satış platformu olan [www.sahibinden.com](http://www.sahibinden.com) sitesinde 16 Mart 2017 tarihinde satılan yabancı bayraklı yatlar araştırılmış ve toplamda 80 adet satılan yabancı bayraklı yat olduğu tespit edilmiştir. Bu yatların toplam satış fiyatı: 128 942 790 TL olarak hesaplanmıştır.

Hesaplanan miktar 80'ye bölünerek ortalama yabancı bayraklı yat değeri 1 611 784 TL olarak bulunmuştur.

Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçişte yat fiyatının %1 oranında KDV alınmaktadır. Yat başına alınacak ortalama KDV tutarı  $1\ 611\ 784\ \text{TL} \times \%1 = 16\ 118\ \text{TL}$  olarak bulunmuştur.

Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçecek tekne miktarının 6000 adet olacağı tahmin edilmektedir. Türkiye'deki tüm yabancı bayraklı teknelerin Türk bayrağına geçmesi sonunda  $16\ 118 \times 6000 = 96\ 708\ 000\ \text{TL}$  KDV elde edilmiş olacaktır.

Yabancı bayraklı yatlar Türk bayrağına geçişlerinde bağlama kütüğüne kayıt olmaktadır. Yatlar bağlama kütüğüne kayıtları esnasında yat boyuna göre harç ödemektedirler. Yatların boylarına göre ödeyecekleri harç miktarı tablo 1'de gösterilmektedir.

Yat sahiplerine yapılan anket araştırmasında seçilen örnekleme göre yabancı bayraklı yatların boy oranları tespit edilmiştir. Yabancı bayraklı yatların haçlar kanunundaki boy oranlarına göre dağılımı ve ödeyecekleri harç miktarı tablo 10'de aktarılmaktadır.

**Tablo 10:** 2017 yılında Türk bayrağına geçecek yatlardan elde edilecek harç miktarı

Yat boyları	Yatların boylarına dağılımı	Örneklemin evrene dağılımı*	2017 harç miktarı	Geçen yatlardan alınacak harç miktarı
5-9 metre	% 6	360	406,70 TL	146 412 TL
9-12 metre	% 35,8	2148	813,70 TL	1 747 827,6 TL
12-20 metre	% 52,2	3132	1627,65 TL	5 097 799,8 TL
20-30 metre	% 05,3	318	3255,60 TL	1 035 280,8 TL
30 metreden fazla	% 00,7	42	6511,60 TL	273 487,2 TL
TOPLAM	% 100	6000	--	8 300 807,4 TL

\*Örnekleimde bulunan oranlar 6000 yatın geçebileceği dikkate alınarak dağıtılmıştır.

Türkiye'deki 6000 adet yabancı bayraklı yatın Türk bayrağına geçmesi durumunda 8 300 807 TL geçiş yapan yatlar harç ödemesi öngörülmektedir.

Yatların ödeyecekleri KDV ve harç miktarları toplandığında 105 008 807 TL gelir elde edilmesi öngörülmektedir.

Ayrıca ülke dışına çıkan döviz miktarında da azalma olacaktır. Her yıl 15 metre uzunluğunda ortalama bir Amerikan bayraklı yat, Amerika'ya 950 USD vergi ve tekne tescil ücreti ödemektedir. Bu miktar 6 000 yata dağıtıldığında toplamda yaklaşık olarak 5 700 000 USD (17 670 000 TL)'in ülke dışına çıkmasına neden olmaktadır. Bu miktarın ülke içinde kalması dış ticaret açığının bu kadar azalmasına yardımcı olacaktır.

Bu miktarlar toplandığında Türkiye'nin kazancı yaklaşık olarak 122 678 807 TL olması öngörülmektedir.

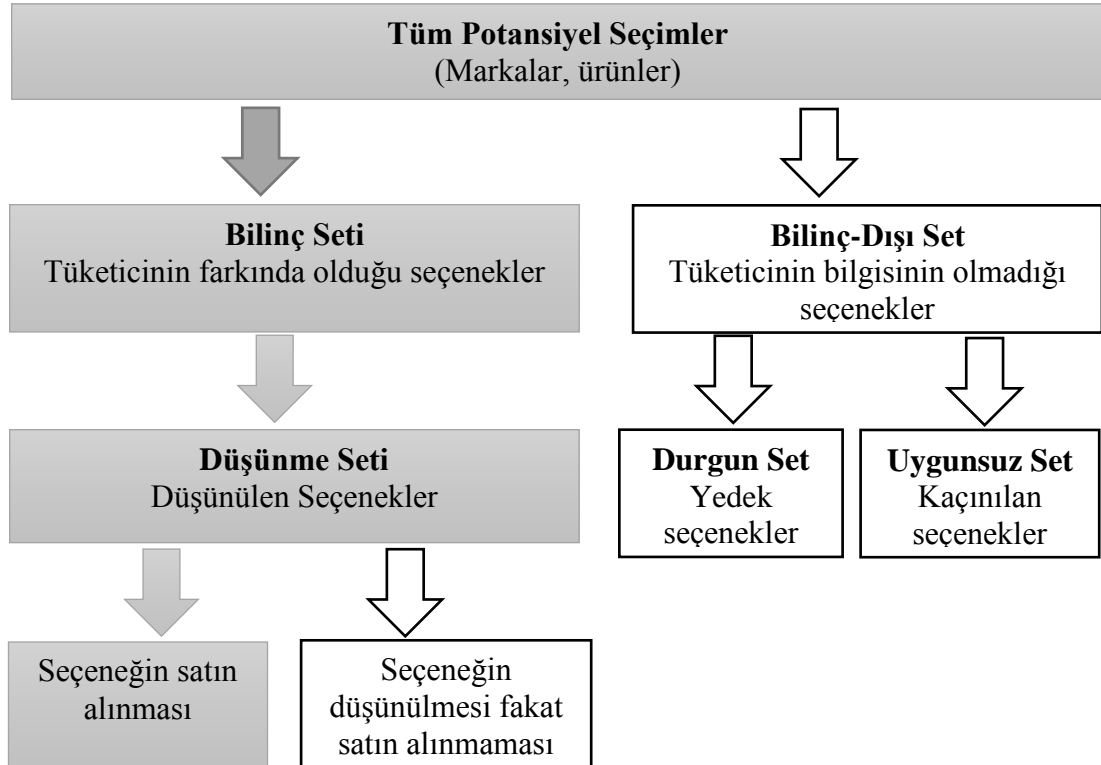
### 3. ÇALIŞMANIN KURAMI VE HİPOTEZLER

#### 3.1. Çalışmanın Kuramı

Her birey bir tüketicidir (Khan, 2006;5). Tüm canlılar hayatta kalabilmek için gıda ve benzeri gibi ürünleri tüketmektedir. Tüketim konusunda insanı diğer canlılardan ayıran insana özgü bazı davranışlar mevcuttur. İnsan sadece hayatta kalabilmek için değil zevk ve eğlence içinde tüketim yapma ihtiyacı duymaktadır (Sirgy, 1982).

Tüketiciler ihtiyaçlarını en iyi karşılayan ürünlere temelde iki nedene bağlı olarak sahip olmak istemektedirler. Bu iki neden ya en iyisine sahip olmak ya da en ucuzuna sahip olmaktır. Her iki seçenekte de tüketici ürünleri çeşitli özelliklerine ve katlanılacak maliyete göre karşılaştırıp bir karar vermektedir (Altunışık, 2013).

Bu karar verme süreci Howard (1963) tarafından seçim seti teorisi olarak adlandırılmıştır (Dölarıslan, 2012). Bu teoriye göre; tüketiciler en az 2 aşamalı bir süreçten geçmektedir. Bu süreçlerde tüketiciler, seçilecek olan markaya ve ürünlere karar verebilmesi için, karar anına kadar benliğinde marka ve ürünleri bir elemeyden geçirmektedirler (Poulssen ve Bagozzi, 2005,786).



**Şekil 9 :** Karar seçeneklerinin sınıflandırılması (Hawkins ve ark.,2004)

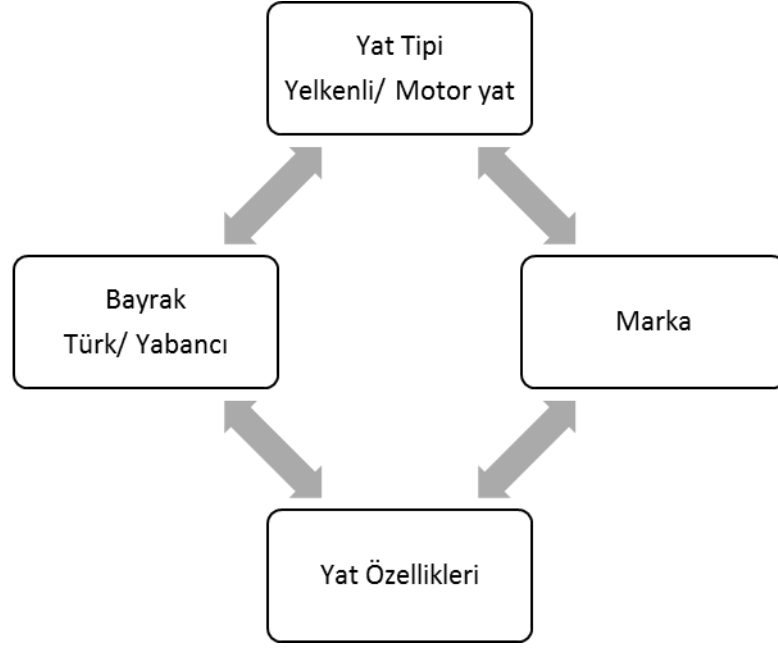


Bu teori kapsamında kişiler yat alırken tüm potansiyel seçenekler arasından bütçelerine, ilgi alanlarına, ihtiyaçlarını karşılayacak yat özelliklerine, tercih ettikleri yat tipine, motor özelliklerine, denize dayanıklılığına, boyuna, seyir donanımlarına, kullanım amacına, yakıt özelliklerine, çekilecek bayrak gibi sayısız seçenek arasında sıraladığı özelliklere göre alacakları yatı bilinç setine yada bilinç-dışı sete almalarıyla bir seçenekte bulunurlar. Bu seçenekler arasında Türk/yabancı bayrak tercihi 1982 yılına kadar bulunmazken, bu tarihte yürürlüğe giren Turizmi Teşvik Kanunu sayesinde yabancı bayraklı yatların Türkiye’de uzun süre kalmalarının önü açılmış ve bir seçenek haline dönüşmüştür.

Tüketici tercih etmediği yada bütçesini aşan yatları bilinç-dışı sete alır. Bu sete alınan yatlar da bir seçime tabi tutulur. Bütçeyi çok aşan, tüketicinin tercih etmediği malzemeden yapılan yada istemediği yat tipi (yelkenli almak isteyenler motor yatları bu sete alabilir) ve benzeri gibi özellikleri taşıyan yatlar tüketici tarafından uygunsuz sete alınır ve bu yatlar tekrar araştırmaya tabi tutulmazlar. Yatlardan alınan vergilerin düşmesi ile yabancı bayraklı yatlar eski cazipliğini yitirerek ve bilin dışı sete alınması sağlanmış olacaktır.

O an için bilinç-dışı sete alınarak hakkında olumsuz düşünülen fakat ileride tekrardan araştırmaya tabi tutulup değerlendirmeye alınabilecek olan yatlar durgun sete alınır ve ileride alınacak yata karar verilememesi durumunda bu yatlar tekrardan gözden geçirilebilmektedir.

Tüketicinin bütçesine uygun olarak düşündüğü, ihtiyaç ve zevkine uygun olan yatlarda bilinç setine alınırlar. Bilinç setine alınan yatlar kendi aralarında çok kapsamlı bir kıyaslamaya tutularak seçenekler azaltılmaya çalışılır ve içlerinden birisinin seçilmesine kadar bu kıyaslamalara devam edilir. Düşünme seti veya Çağrılı set olarak adlandırılan bu aşamada yatlar aşağıdaki gibi bir süreçten geçirilmektedir.



**Şekil 10 :** Yat alımında düşünme seti

Düşünme seti veya çağrılı set olarak adlandırılan bu bölümde tüketici bütçe ve zevkine en uygun yatın hangisi olduğuna karar vermektedir. Yat alacak kişiler önce alacakları yat tipine karar vermektedirler. Yaşam tarzına ve kullanım amacına en uygun yat tipinin yelkenli yada motor yat olduğuna karar veren tüketiciler diğer yat tipini bilinç-dışı sete alırlar. Kendilerine uygun olduğunu düşündükleri yatlar tekrardan kapsamlı bir kıyaslamaya alınır. Bu aşamada tüketicinin hangi markayı ve yatında hangi özellikleri istediği çok önemlidir. Tüketici önce istediği markaya karar verebildiği gibi, önce yatın özelliklerine karar verip sonra markaya da karar verebilmektedir. Karar vermede öncelik sırası tamamen tüketiciye kalmış bir durumdur. Tüketici önce çekeceği bayrağa karar verip sonrasında buna göre de yat arayışına geçebilmektedir.

Satın almaya karar verme anında olan tüketici, önceden benliğinde olan ve daha önceki satın aldığı ürünlerden elde ettiği satın alma tecrübelerini, alınacak ürün ile ilgili olan çevreden aldığı ve kendi elde ettiği bilgi ve deneyimlerini zihninde bir süzgeçten geçirerek değerlendirmektedir (Murray, 1991).

Hangi yatı alacağına karar veren tüketici çekmek istediği bayrağa karar vermesi gerekmektedir. Ya yüksek vergi oranlarını kabul ederek yatına Türk bayrağı çekecek yada yabancı bir bayrağı tercih ederek sevmediği bir bayrağı dalgalandıracaktır. Fakat yatına yabancı bayrak çekmesi durumunda hem daha az vergi verecek hem de

yabancı bayrağın getirdiği “yabancı bayraklı yatların avantajları” konusunda anlatılan ekstra birçok avantajlardan faydalanacaklardır. Türk bayrağından alınan %27,44 (KDV+ÖTV) oranında vergileri vermek istemeyen ve yabancı bayraklı yatların diğer avantajlarından faydalanmak isteyen tüketiciler yatlarına yabancı bayrak çekmeyi tercih etmektedirler. Yabancı bayraklı yatlar alınırken her ne kadar sahibine vergi yönünden Türk bayrağına göre çok daha az külfet getirirse de bu külfete katlanarak Türk bayrağı alan da çok sayıda kişi bulunmaktadır. Türkiye’de ki yatların yarısının yabancı diğer yarısının Türk bayrağı olması bunun göstergesidir.

Türkiye’de bazı tüketiciler Türk bayrağı yerine yabancı bayrağı tercih ederek vergi olarak vermedikleri miktar ile yatlarının boyunun biraz daha büyük olmasını, daha donanımlı olmasını da sağlayabilmektedirler. Yani Türk bayraklı donanımsız 10 metre bir yat yerine, 10 metre boyunda tam donanımlı yabancı bayraklı bir yat alınabilmektedir yâda 10 metre boyunda Türk bayraklı bir yat alınabilecek paraya 12-13 metre boyunda yabancı bayraklı bir yat alınabilmektedir.

Yat alımında en zor karar verilen konu hangi bayrağın çekileceğidir. Ya yüksek vergilere katlanarak kendi ülkenizin bayrağını yatınızda dalgalandıracaksınız, ya da sevmediğiniz bir ülkenin bayrağını yatınızda dalgalandıracak ama o bayrağın getirdiği vergi indirimleri gibi birçok avantajdan faydalanacaksınız. Alıcının milli yönde ya da maddi yönde karar verdiği bu süreçte karar verme aşamasına nelerin etki edebileceğini tespit etmek amacıyla araştırmacı tarafından çeşitli hipotezler oluşturulmuştur.

### **3.2. Hipotezler**

Yat sahiplerinin aylık gelirlerinin yaşlarına göre değişip değişmediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 1:** Yat sahiplerinin yaşları ile aylık gelirleri arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmelerinin, yaş, cinsiyet ve eğitim durumlarına göre değişip değişmediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 2:** Yat sahiplerinin yaş, cinsiyet ve eğitim durumları açısından, Türk bayraklı yat sahipleri ile yabancı bayraklı yat sahipleri arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmelerinin, gelir düzeylerine göre değişip değişmediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 3:** Yat sahiplerinin ortalama aylık gelir düzeyleri açısından yabancı bayraklı yat sahipleri ile Türk bayraklı yat sahipleri arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmelerinin, kendi teknelerine ilk sahip oldukları yıl itibari ile değişip değişmediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 4:** Yat sahiplerinin kendi teknelerini aldıkları yıl açısından, Türk bayraklı yat sahipleri ile yabancı bayraklı yat sahipleri arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmelerinin, Şu anda sahip oldukları yatı aldıkları yıl itibari ile farklılık olup olmadığını tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 5:** Yat sahiplerinin Şu anda sahip oldukları yatın alındığı yıl açısından, yabancı bayraklı yat sahipleri ile Türk bayraklı yat sahipleri arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmelerinin, aldıkları yatın uzunluklarına göre değişip değişmediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 6:** Yat uzunlukları açısından, yabancı bayraklı yatlar ile Türk bayraklı yatlar arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmelerinin, alınan yatın yelkenli veya motor yat olmasına göre değişip değişmediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 7:** Alınan yatın yelkenli veya motor yat olması açısından, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin yaşlarının değişmesi motor yat veya yelkenli yat almalarında etkili olup olmadığını tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 8:** Yat sahiplerinin yaşları ile aldıkları teknelerin tipi arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmelerinin, yat alma sebeplerinden; boş zamanlarında vakit geçirmek, balık avlamak, tatile çıkarak farklı yerler görmek ve denize nadir çıkarım genelde,

marinada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm, maddelerine göre değişiklik gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 9:** Yat alma sebepleri açısından, Türk bayraklı yatlarla yabancı bayraklı yatlar arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin yelkenli veya motor yat almayı tercih etmelerinin, yat alma sebeplerinden; boş zamanlarımda vakit geçirmek, balık avlamak, tatile çıkarak farklı yerler görmek ve denize nadir çıkarım, genelde marinada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm, maddelerine göre değişiklik gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 10:** Yat alma sebepleri açısından, yelkenli yatlarla motor yatlar arasında fark vardır.

Yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmelerinin, yat alırken önem verilen özelliklerden; yelkenli yat olması, motor yat olması, motorunun güçlü olması, az akaryakıt harcaması, yaşam alanlarının geniş ve konforlu olması ve denize dayanıklı tekne yapısına sahip olması maddelerine göre değişiklik gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 11:** Yat alınırken önem verilen özellikler, Türk bayraklı yatı olanlar ile yabancı bayraklı yatı olanlar arasında farklılık göstermektedir.

Yat sahiplerinin yelkenli veya motor yat almayı tercih etmelerinin, yat alırken önem verilen özelliklerden; yelkenli yat olması, motor yat olması, motorunun güçlü olması, az akaryakıt harcaması, yaşam alanlarının geniş ve konforlu olması ve denize dayanıklı tekne yapısına sahip olması maddelerine göre değişiklik gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 12:** Yat alınırken önem verilen özellikler, yelkenliye sahip olanlarla motor yata sahip olanlar arasında farklılık göstermektedir.

Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinden; yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması, yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması, çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması, yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması, yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması, yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de 5 yıl kalabiliyor olması, Türk bayraklı yat

alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olmasının, yat sahiplerinin Türk bayraklı veya yabancı bayraklı yat almayı tercih etmeleri açısından değişiklik gösterip göstermediğini tespit etmek amacıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 13:** Türk ya da yabancı bayraklı yata sahip kişiler açısından yabancı bayraklı yat alımındaki sebepler farklılık göstermektedir.

Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinden; yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması, yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması, çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması, yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması, yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması, yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de 5 yıl kalabiliyor olması, Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olmasının, yat sahiplerinin yelkenli veya motor yat almayı tercih etmeleri açısından değişiklik gösterip göstermediğini tespit etmek amacıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 14:** Yat tipi açısından yabancı bayraklı yat alımındaki sebepler farklılık göstermektedir.

Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinden; yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması, yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması, çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması, yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması, yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması, yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de 5 yıl kalabiliyor olması, Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olmasının, eğitim düzeyi lise ve altı ile ön lisans ve üzeri yat sahipleri açısından değişiklik gösterip göstermediğini tespit etmek amacıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 15:** Eğitim düzeyi açısından yabancı bayraklı yat almadaki sebepler farklılık göstermektedir.

Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinden; yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması, yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, gidilen

ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması, çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması, yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması, yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması, yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de 5 yıl kalabiliyor olması, Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV’nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olmasının, yaş açısından farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek amacıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 16:** Yaş açısından yabancı bayraklı yat alımındaki sebepler farklılık göstermektedir.

Türkiye’deki yatçılığın sorunlarından; barınak yerlerinin kısıtlı olması, barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olması, mavi kart sorunu ve mevzuat sorunlarının, Türk ya da yabancı bayraklı yata sahip olunması açısından farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek amacıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 17:** Türkiye’de Türk ya da yabancı bayraklı yata sahip yatçıların sorunları farklılık göstermektedir.

Türkiye’deki yatçılığın sorunlarından; barınak yerlerinin kısıtlı olması, barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olması, mavi kart sorunu ve mevzuat sorunlarının, eğitim düzeyi lise ve altı ile ön lisans ve üzeri yat sahipleri açısından farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek amacıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 18:** Eğitim düzeyi açısından Türkiye’deki yatçıların sorunları farklılık göstermektedir.

Yabancı bayraklı yatların, Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edildiğinin, yat sahiplerinin yabancı bayraklı veya Türk bayraklı olmasına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek amacıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 19:** Yabancı bayraklı yatların, Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edilmelerinin, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında farklılık vardır.

Yabancı bayraklı yatların, Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edildiğinin, yat sahiplerinin eğitim düzeyinin lise ve altı ile ön lisans ve üzeri olmasına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek amacıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 20:** Yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edilmeleri yat sahiplerinin eğitim durumlarına göre farklılık göstermektedir.

2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekebilmesi maksadıyla, 3 ay süreliğine ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmış ve birçok yatın Türk bayrağı çekmesi sağlanmış fakat istenilen rakamlara ulaşılammıştır. Bu uygulamadaki eksikliklerin yat sahiplerinin yabancı bayraklı veya Türk bayraklı yata sahip olmalarına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 21:** 2009 yılında uygulanan vergi indiriminin eksik yanları açısından, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında farklılık vardır.

2009 yılında uygulanan yönleme benzer bir uygulamanın önümüzdeki gönlerde uygulanmak istense yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen sürenin ne kadar olmasının, yat sahiplerinin yabancı bayraklı veya Türk bayraklı yata sahip olmalarına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 22:** 2009 yılında uygulanan yönleme benzer bir uygulamanın önümüzdeki gönlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen sürenin ne kadar olması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında fark vardır.

2009 yılında uygulanan yönleme benzer bir uygulamanın önümüzdeki gönlerde uygulanmak istense yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen sürenin ne kadar olmasının, 55 yaş ve üzeri yat sahipleri ile 54 yaş ve altı yat sahiplerine göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 23:** 2009 yılında uygulanan yönleme benzer bir uygulamanın önümüzdeki gönlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen sürenin ne kadar olması gerektiği açısından, yat sahiplerinin yaşlarına göre düşünceleri farklılık göstermektedir.

2009 yılında uygulanan yönleme benzer bir uygulamanın önümüzdeki gönlerde uygulanmak istense, verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süreleri maksimum ne kadar olmasının, yat sahiplerinin yabancı bayraklı veya Türk bayraklı yata sahip olmalarına



göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 24:** 2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulamanın önümüzdeki günlerde uygulanmak istense verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süreleri maksimum ne kadar olması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında fark vardır.

2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulamanın önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılmaz şerhi konulmasının, yat sahiplerinin yabancı bayraklı veya Türk bayraklı yata sahip olmalarına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 25:** 2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulamanın önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılmaz şerhi konulması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında farklılık vardır.

Yat alımında ÖTV+KDV oranının ne kadar olması gerektiği ankete katılan yat sahiplerinin yabancı bayraklı veya Türk bayraklı yata sahip olmalarına, aylık gelir durumlarına göre ve yat sahiplerinin eğitim durumlarına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 26:** Yat alımında ÖTV+KDV oranının ne ölçüde olması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında, gelir düzeyleri farklı yat sahipleri arasında ve eğitim durumları farklı yat sahipleri arasında fark vardır.

Bakanlar kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Kanunda haçların arttırılma miktarının ne kadar olmasının yat sahiplerinin yabancı bayraklı veya Türk bayraklı yata sahip olmalarına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 27:** Bakanlar kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Kanunda haçların arttırılma miktarı ne kadar olması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat

sahiplerinin düşünceleri arasında, gelir düzeyleri farklı yat sahipleri arasında ve eğitim durumları farklı yat sahipleri arasında fark vardır.

Bakanlar kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Kanunda harçların arttırılma miktarının yat sahiplerinin yaşlarına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 28:** Bakanlar Kurulu'nun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Kanunda harçların arttırılma miktarı ne kadar olması gerektiği yat sahiplerinin yaşlarına göre farklılık göstermektedir.

İkinci el ithalatın Türkiye'de serbest olması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmesinin, yat sahiplerinin yabancı bayraklı veya Türk bayraklı yata sahip olmalarına göre, erkek yada kadın olmasına göre, yat sahiplerinin aylık gelirler durumlarına göre ve yat sahiplerinin yaşlarına göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 29:** İkinci el ithalatın Türkiye'de serbest olması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir? sorusu açısından, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında, erkek yat sahipleri ile kadın yat sahipleri arasında, yat sahiplerinin gelir düzeyleri arasında ve yat sahiplerinin yaşları arasında fark vardır.

İkinci el yat ithalatın Türkiye'de serbest olması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmesinin, yat sahiplerinin eğitim düzeylerine göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 30:** İkinci el yat ithalatın Türkiye'de serbest olması durumunda, ithal edilecek teknelerin yaşları yat sahiplerinin gördükleri eğitime göre değişmektedir.

İkinci el yat ithalatın Türkiye'de serbest olması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmesinin, motor yat sahipleri ile yelkenli sahiplerine göre farklılık gösterip göstermediğini tespit etmek maksadıyla aşağıdaki hipotez kurulmuştur.

**Hipotez 31:** İkinci el yat ithalatının Türkiye'de serbest olması durumunda, ithal edilecek teknelerin yaşları, yelkenli ile motor yat sahipleri arasında farklılık göstermektedir.

## 4. YÖNTEM

Sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların ülke ekonomisindeki vergi ve prestij kaybının önlenmesi için uygulanabilecek yöntemlerin araştırılması amacıyla yat sahiplerine anket düzenlenmiştir. Anket çalışması 08 Kasım 2016 tarihinde başlamış, 10 Aralık 2016 tarihinde sonlandırılmıştır. Ankette 261 yat sahibine ulaşılmıştır.

### 4.1. Anketin Hazırlanması

Anket dokuz bölümden ve elli bir sorudan oluşmaktadır. Anketi dolduran yat sahiplerinden özel bilgilerini ankete yazmalarına gerek olmadığı belirtilerek görüşlerinde samimi olmaları sağlanmıştır.

Anketin birinci bölümünde yat sahiplerine; yaş, cinsiyet, eğitim durumları ve aylık ortalama gelirleri ile ilgili demografik sorular yöneltilmiştir. Birinci bölümün devamında kendi teknelerini ne kadar süredir kullandıklarını ve şu anda kullandıkları teknelerini satın alalı kaç sene olduğu, yatın boyu, tipi ve bayrağının ne olduğu sorulmuştur. Ayrıca boşluk doldurmalı olarak yat sahiplerine neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz sorusu yöneltilmiştir.

İkinci bölümde yat almadaki sebepler incelenmiş ve yat sahiplerine “yat almanızdaki sebep nedir?” soru başlığının altına, boş zamanlarımda vakit geçirmek, balık avlamak, tatile çıkarak farklı yerler görmek, denize nadir çıkarım genelde, marinada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm, cevapları maddeler halinde yazılarak yat sahiplerinden katılıp katılmadıkları şeklinde cevaplamaları istenmiştir.

Üçüncü bölümde yat alınırken nelere önem verildiği incelenmiş ve yat sahiplerine “yat alırken nelere önem verdiğinizi belirtiniz?” soru başlığı altında, yelkenli yat olmasına, motor yat olmasına, motorunun güçlü olmasına, az akaryakıt harcamasına, yaşam alanlarının geniş ve konforlu olmasına, denize dayanıklı tekne yapısına sahip olmasına, cevapları maddeler halinde yazılarak yat sahiplerinden katılıp katılmadıkları şeklinde cevaplamaları istenmiştir.

Dördüncü bölümde Türk vatandaşlarının yabancı bayraklı tekne almasındaki sebepler incelenmiştir. Yat sahiplerine “yabancı bayraklı yat alınmasının sebebi nedir?” soru başlığı altında, Yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması, yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması, çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin

olması, yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması, yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması, yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de 5 yıl kalabiliyor olması, Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV’nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması, cevapları maddeler halinde yazılarak yat sahiplerinden katılıp katılmadıkları şeklinde cevaplamaları istenmiştir.

Beşinci bölümde Türkiye’deki yatçıların başlıca sorunlarının neler olduğunu tespit etmek amacıyla yat sahiplerine “ülkemizdeki yatçılığın başlıca sorunları nelerdir?” soru başlığı altında, barınacak yerlerin kısıtlı olması, barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olması, mavi kart sorunu, mevzuat eksiklikleri, cevapları maddeler halinde yazılarak yat sahiplerinden katılıp katılmadıkları şeklinde cevaplamaları istenmiştir.

Altıncı bölümde yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlara göre daha az kontrol edilip edilmediği tespit etmek amacıyla yat sahiplerine “yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlara göre aşağıdaki kurumlar tarafından daha az kontrol edildiğine katılıyor musunuz?” soru başlığı altında, yabancı bayraklı yatlar Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol ediliyor, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü tarafından az kontrol ediliyor, Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından az kontrol ediliyor, Liman Başkanlığı tarafından az kontrol ediliyor, cevapları maddeler halinde yazılarak yat sahiplerinden katılıp katılmadıkları şeklinde cevaplamaları istenmiştir. Konu hakkında bilgileri olmayan yat sahiplerinin bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir.

Yedinci bölümde 2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekebilmesi amacıyla, 3 ay süreliğine ÖTV’nin %0, KDV’nin %1 olarak uygulandığı hatırlatılmış ve bu süre zarfında birçok yatın Türk bayrağı çekmesi sağlanmış fakat istenilen rakamlara ulaşılamamasının nedenleri incelenmiştir. Yat sahiplerine “2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekebilmesi amacıyla, 3 ay süreliğine ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmış ve birçok yatın Türk bayrağı çekmesi sağlanmış fakat istenilen rakamlara ulaşılamamıştır. Sizce bu uygulamadaki eksiklikler ne olabilir?” soru başlığı altında, hükümetin 2009 öncesi alınan yüksek vergi oranlarına tekrardan dönmekten endişe edilmesi, bakanlığın uygulama hakkında yeterli bilgi vermemesi, yurt dışında yapılması gereken birçok

bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmaması, Türkiye'deki yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmaması, yabancı bayraklı teknelerin avantajları devam ettiği için, Türk bayrağına geçişin tercih edilmemesi, yabancı bayraktan, Türk bayrağına geçmek istemeyen teknelere herhangi bir yaptırımın uygulanmaması, mevcut kanunların izin vermemesinden dolayı yabancı bayraklı yatlar Türk bayrağına geçememektedir. Mevzuatın izin vermesi halinde %8 ÖTV ve %18 KDV ödeyerek Türk bayrağına geçmeyi düşünürüm, ÖTV'nin %0, KDV'nin %1 oranında uygulanması durumunda Türk bayrağına geçmeyi düşünürüm, cevapları maddeler halinde yazılarak yat sahiplerinden katılıp katılmadıkları şeklinde cevaplamaları istenmiştir. Konu hakkında bilgileri olmayan yat sahiplerinin bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir.

Sekizinci bölümde 2009 yılında uygulanan vergi indirimine benzer bir uygulamanın önümüzdeki günlerde uygulanmak istense çıkarılacak düzenlemenin nasıl olması gerektiğini tespit etmek amacıyla yat sahiplerine “ 2009 yılında uygulanan yöntem benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense...” başlığı altında, Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen süre ne kadar olmalıdır? Verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de kalış süreleri maksimum ne kadar olmalıdır? Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılamaz şerhi konulmalıdır? soruları karşısındaki tercih ettikleri cevapları işaretlemeleri istenmiştir. Konu hakkında bilgileri olmayan yat sahiplerinin bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir.

Dokuzuncu bölümde yat sahiplerine birbirinden bağımsız olarak hazırlanan 3 soru yöneltilmiştir. İlk soruda yat alımında ÖTV+KDV oranının yat sahipleri açısından ne kadar olması gerektiği incelenmiş ve yat sahiplerine tercih etmeleri için sunulan yüzdelerden birini seçmeleri, konu hakkında bilgileri olmayan yat sahiplerinin bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir.

Dokuzuncu bölümün ikinci sorusunda Bakanlar Kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmakta olduğu hatırlatılmış ve yat sahiplerine harçların arttırma miktarının ne kadar olması gerektiği sorulmuştur. Cevap olarak yat sahiplerinden 1-20 kat arasında bir seçim yapmalarını, 20 kattan fazla olmasını tercih

edenlerin de 20 kattan fazla seçeneğini işaretlemelerini, konu hakkında bilgileri olmayan yat sahiplerinin bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir.

Dokuzuncu bölümün son sorusunda İkinci el yat ithalatının Türkiye’de serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir? sorusu sorulmuş ve yat sahiplerinden 1 yaşına kadar, 5 yaşına kadar, 10 yaşına kadar, 20 yaşına kadar, yaşına bakılmaksızın şıklarından birini, konu hakkında bilgileri olmayan yat sahiplerinin bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir.

#### **4.2. Anketin Yayılması**

Anket A4 kâğıdına basılı olarak 2 sayfa şeklinde hazırlanmış ve internette <https://www.onlineanketler.com/s/95d2f8b> adresinde oluşturulmuştur.

Basılı olarak hazırlanan anketler marinalarda marina müdürlerine gönderilerek, yat sahiplerine doldurtulmaları rica edilmiştir. İnternette aslına uygun olarak hazırlanan anket formunun linki araştırmacı tarafından bizzat tanıdığı Tarabya marina, Ataköy marina, Tuzla marina, Fenerbahçe/Kalamış marina, Yalova marina, West İstanbul marina müdürlerine, marina liman sorumlularına gönderilmiş ve marinalarında bulunan yat sahiplerine göndererek doldurtmaları rica edilmiştir. Araştırmacının Ataköy marinada tanıdığı yatların tamir, bakım, onarım işleri ve teknik servis işlerine bakan bir özel servis sahibi tarafından daha önce hizmet verdiği ve telefonları mevcut olan yat sahiplerine mesaj olarak anket linki gönderilmiş ve anketi doldurmaları rica edilmiştir. Ayrıca araştırmacının Ege ve Akdeniz’de Sahil Güvenlik Komutanlığı’nda bot komutanı seviyesinde çalışan arkadaşlarına anket linki gönderilmiş ve kendi bölgelerindeki yat sahiplerine marinalar aracılığı ile anketi doldurtmaları rica edilmiştir. Amatör denizciler derneği tarafından da birçok yat sahibine ulaşılarak internet üzerinden anketi doldurmaları sağlanmıştır.

İnternet üzerinden 231 anketin doldurulması sağlanmıştır. Bu anketlerden bir tanesi tutarsız doldurulduğu için göz önünde bulundurulmamış, 230 adedi SPSS programında analize uygun bulunmuştur. İstanbul bölgesinde marina müdür/çalışanları tarafından yat sahipleri ile yüz yüze konuşarak 31 adet anket doldurulmuştur. Toplamda 261 adet anket yat sahiplerine doldurtulmuştur.

Türkiye’de gezi ve spor amacıyla kullanılan yat sınıfı teknelerin sayısının 18000 adet olduğundan (Deniz Turizm Birliği, 2016) dolayı evren genişliği 18000 olarak kabul edilmiştir.

Araştırmadaki rneklemleri oluşturan kişilerin benzerlik göstermesi nedeniyle örneklemler homojen olarak kabul edilmiş ve Can (2014;30) tarafından verilen tablodan örneklemin 240-244 arasında olması gerektiği bulunmuştur. Bazı anketlerin tutarsız olabilme olasılığı nedeniyle 261 kişiye anket düzenlenmiştir.

Anketler Marmara, Ege ve Akdeniz'deki bölgelerde bulunan yat sahiplerine uygulanmıştır.

### **4.3. İstatiksel Araçlar**

Yüz yüze ve internet aracılığıyla ulaşılan 261 yat sahibine uygulanan anketler Microsoft Excel programı çalışma sayfasına aktararak verilerin bir yerde toplanması sağlanmıştır. Excel alışma sayfasında toplanan veriler SPSS 20 (Statistical Package for Social Sciences) paket programına aktararak veriler analiz edilmiştir. Analizler esnasında istatistiğin frekans ve fark analizleri yöntemlerinden faydalanılmıştır.

## 5. BULGULAR

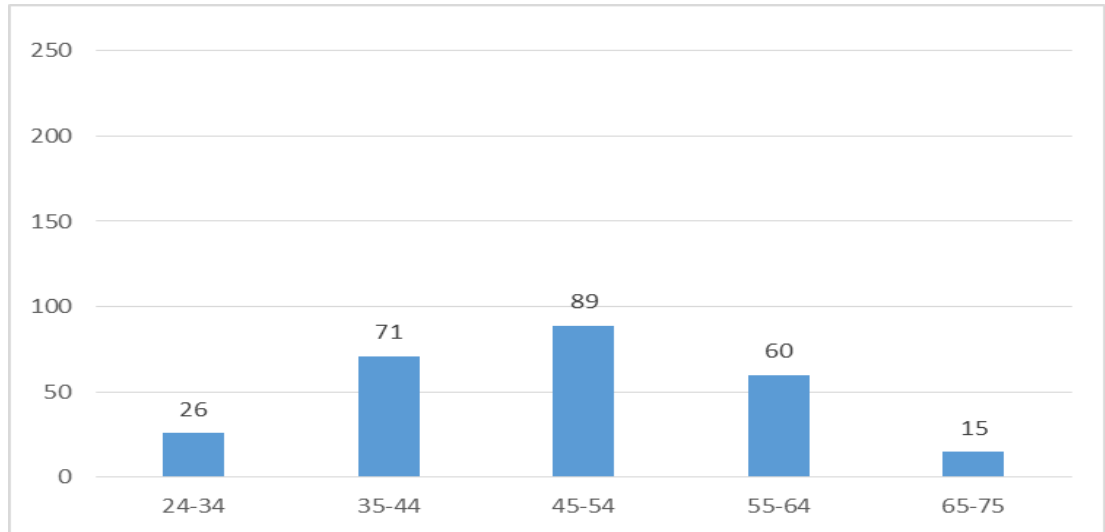
Anket analizleri ve bulgular üç ana başlık altında incelenmiştir. Birinci başlık altında demografik bulgular, ikinci başlıkta katılımcıların tercihlerinin değerlendirilmesi, üçüncü başlık altında fark analizleri incelenmiştir.

### 5.1. Demografik Bulgular

Ankete katılan yat sahiplerinin yaş, cinsiyet, Eğitim durumu ve aylık ortalama gelirleri neler olduğu, ne kadar zamandır tekne sahibi oldukları ve şu anki teknelerini satın alalı ne kadar olduğu sorularına yer verilmiştir. Ayrıca yatlarının uzunluğu ve yat tipi gibi yatlarda en çok kullanılan belirleyici özelliklerin yanı sıra hangi bayrağı kullandıkları tespit edilmiştir.

Demografik soruların son sorusu olan “neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz?” sorusu diğer sorular gibi doldurulması zorunlu sorular kategorisinde uygulanmamış doldurma tercihi yat sahibine bırakılarak boşluk doldurma şeklinde yat sahibi tarafından yazılması sağlanmıştır.

Ankete katılan yat sahiplerinin yaşları onarlı gruplar halinde 5 frekans aralığına ayrılmıştır. Yat sahiplerinin yaşları şekil 11’de aktarılmaktadır.



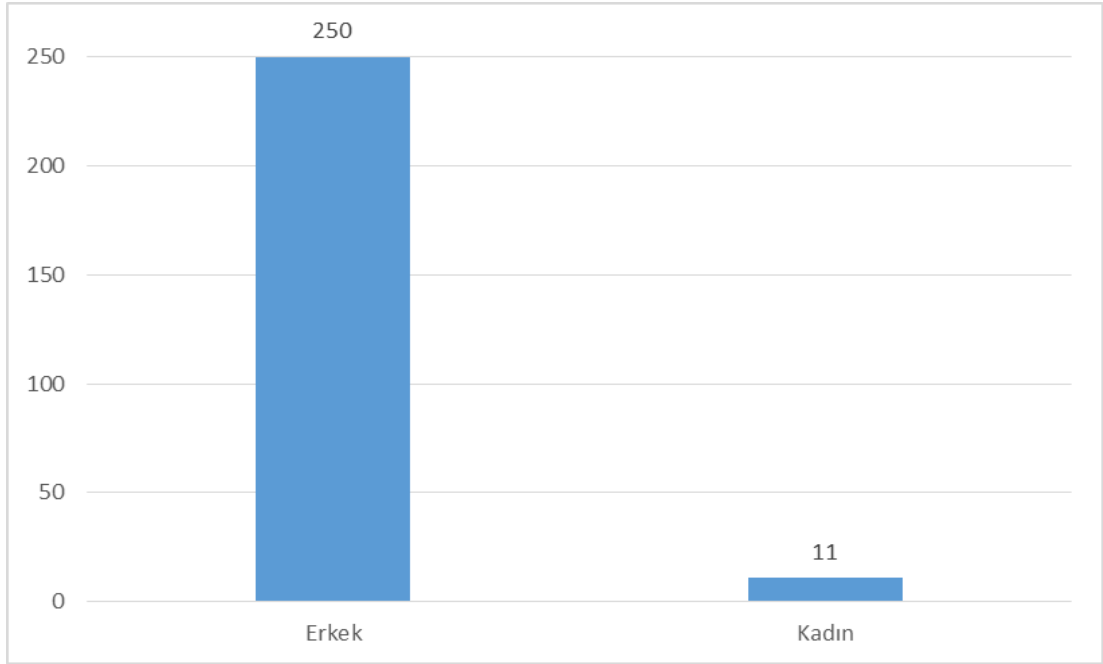
**Şekil 11:** Ankete katılan yat sahiplerinin yaşları

Ankete katılan yat sahiplerinin yaşları incelendiğinde en geç kişinin 24 yaşında, en yaşlı yat sahibinin 75 yaşında olduğu görülmektedir. Örneklem içerisindeki yat sahiplerinin %10’unun 24-34 yaş aralığında, %27,2’sinin 35-44 yaş aralığında,



%34,1'inin 45-54 yaş aralığında, %23'ünün 55-64 yaş aralığında, %5,7'sinin 65-75 yaş aralığında olduğu tespit edilmiş, normal dağılım oluşturdukları görülmektedir. Ankete katılan yat sahiplerinin %90'nı orta yaş ve üstü (35 yaş ve üstü), %62,8'inin 45 yaş ve üstü kişilerden oluşturduğu tespit edilmiştir. Oral ve Uluğ tarafından 2007 yılında yapılan anket araştırmasında Türkiye'deki yatçıların %84,5'inin 35 yaşından büyük olduğu, %67,3'ünün de 45 yaşından büyük olduğu tespit edilmiştir. Anket yaş ortalaması 47,75 olarak hesaplanmıştır.

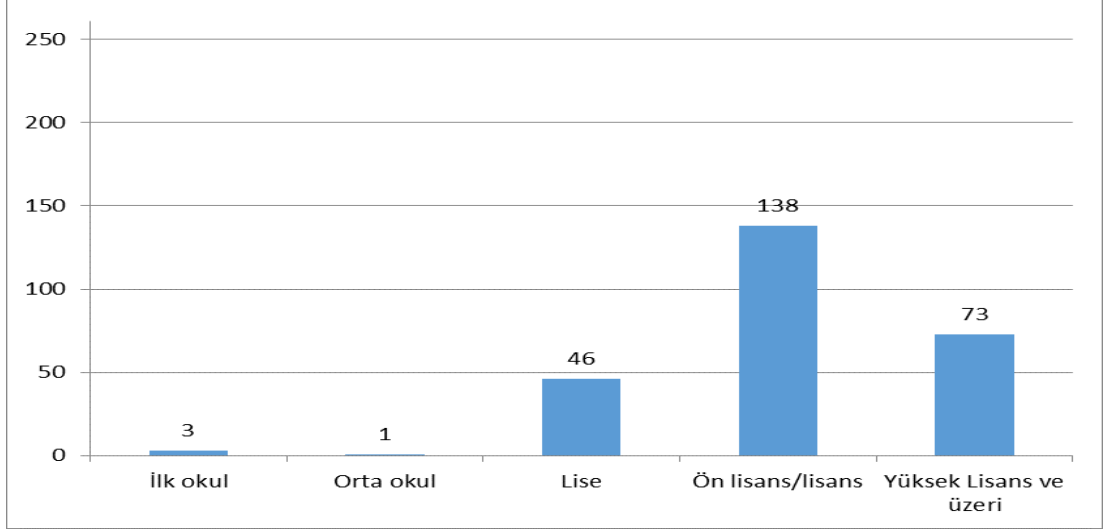
Ankete katılan yat sahiplerinin cinsiyetleri şekil 12'de aktarılmaktadır.



**Şekil 12:** Ankete katılan yat sahiplerinin cinsiyetleri

Ankete katılan yat sahiplerinin %95,8'i erkek, %4,2'si kadındır. Kadın yat sahibi oranının oldukça az olduğu görülmektedir.

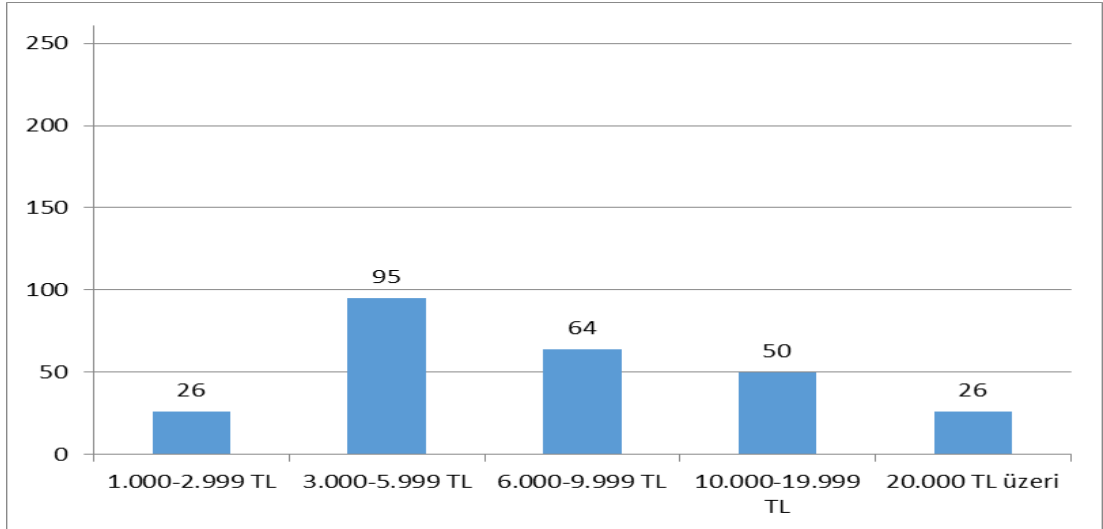
Yat sahiplerinin öğrenim durumları ilk okul, orta okul, lise, ön lisans/lisans, yüksek lisans ve üzeri şeklinde, 5'e ayrılmıştır. Ankete katılan yat sahiplerinin eğitim durumları şekil 13'de aktarılmaktadır.



**Şekil 13:** Ankete katılan yat sahiplerinin eğitim durumları

Ankete katılan yat sahiplerinin % 1,1'i İlk okul, % 0,4'ü orta okul, % 17,6'sı lise, % 52,9'u Ön lisans/lisans, % 28'i yüksek lisans ve üzeri eğitim almış kişiler oluşturmaktadır. Yat sahiplerinin % 80,9'u ön lisans ve üzeri eğitime sahiptir. Yat sahiplerinin büyük bir bölümünün eğitim seviyesinin yüksek öğrenim seviyesinde olduğu tespit edilmiştir.

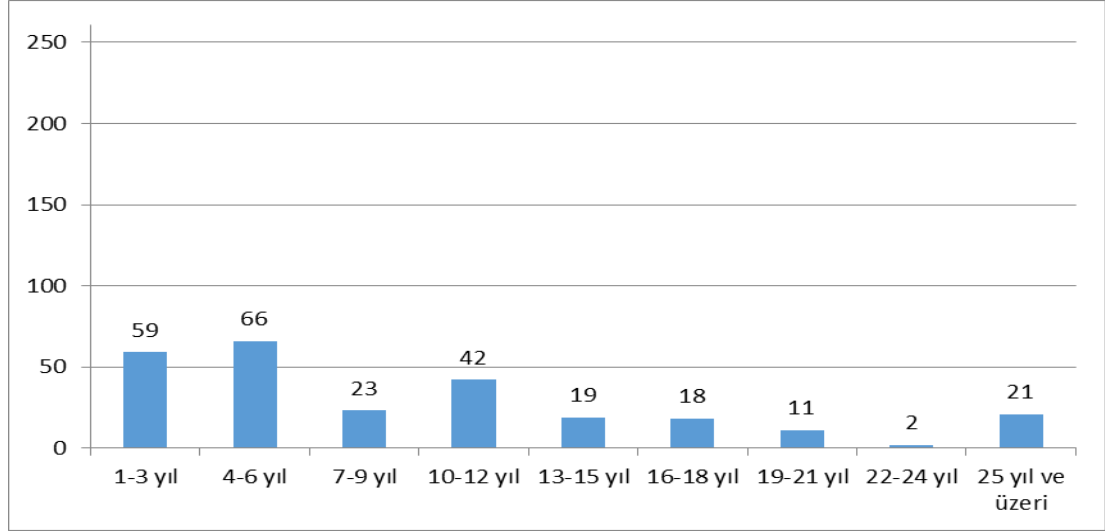
Yat sahiplerinin ortalama aylık gelirleri 1000-2999, 3000-5999, 6000-9999, 10000-19999, 20000 ve üzeri şeklinde 5'e ayrılmıştır. Ankete katılan yat sahiplerinin ortalama aylık gelirleri şekil 14'de aktarılmaktadır.



**Şekil 14:** Ankete katılan yat sahiplerinin ortalama aylık gelirleri

Yat sahiplerinin gelir düzeyleri incelendiğinde; % 10'u 1000-2999 TL, % 36,4'ü 3000-5999 TL, % 25,5'i 6000-9999 TL, % 19,2'si 10000-19999 TL, % 10'unu 20000 TL ve üzeri gelire sahip oldukları görülmektedir. Anketi oluşturan yat sahiplerinin yarıdan fazlasının (%53,2) gelir seviyelerinin 6000 TL ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. Gelir seviyesinin artması ile kişilerin yat alabilme olasılıklarının da yükselebileceği söylenebilir.

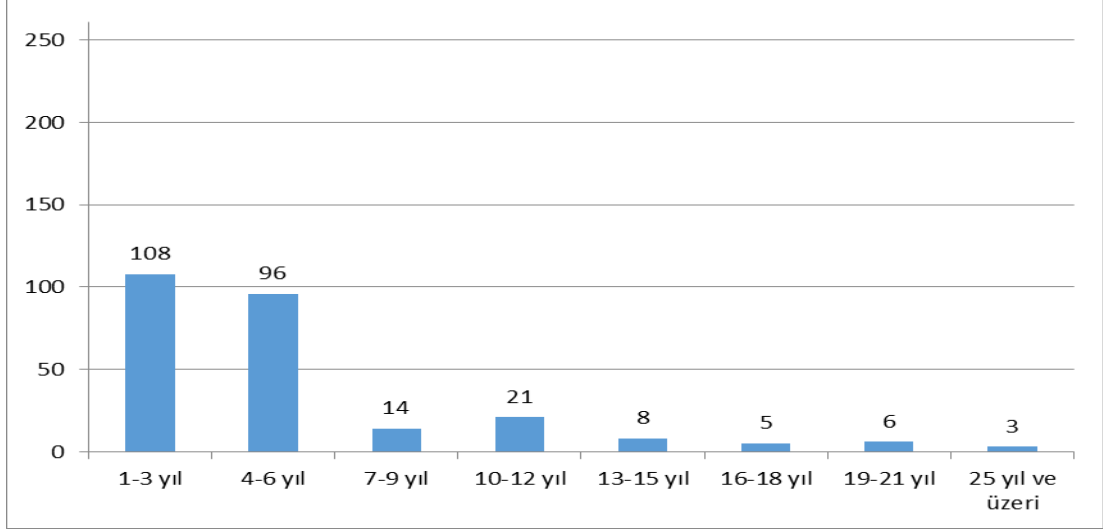
Ankete katılan yat sahiplerine kendi teknelerini ne kadar zamandır kullandıkları sorulmuş ve verdikleri cevaplar 9 frekans aralığına ayrılarak şekil 15'de aktarılmıştır.



**Şekil 15:** Katılımcıların kendi yatlarına sahip oldukları süreler

Ankete katılan yat sahiplerinin % 22,6'sı 1-3 yıl , %25,3'ünün 4-6 yıl, %8,8'inin 7-9 yıl, %16,1'inin 10-12 yıl, %7,3'ünün 13-15 yıl, 6,9'unun 16-18 yıl, %4,2'sinin 19-21 yıl, %0,8'inin 22-24 yıl %8'inin 25 yıldan daha uzun süredir kendi yatlarına sahip oldukları tespit edilmiştir. Yat sahiplerinin yaklaşık yarısının (% 47,9) kendi teknesini son 6 (2010-2016) yıl içerisinde sahip oldukları görülmektedir.

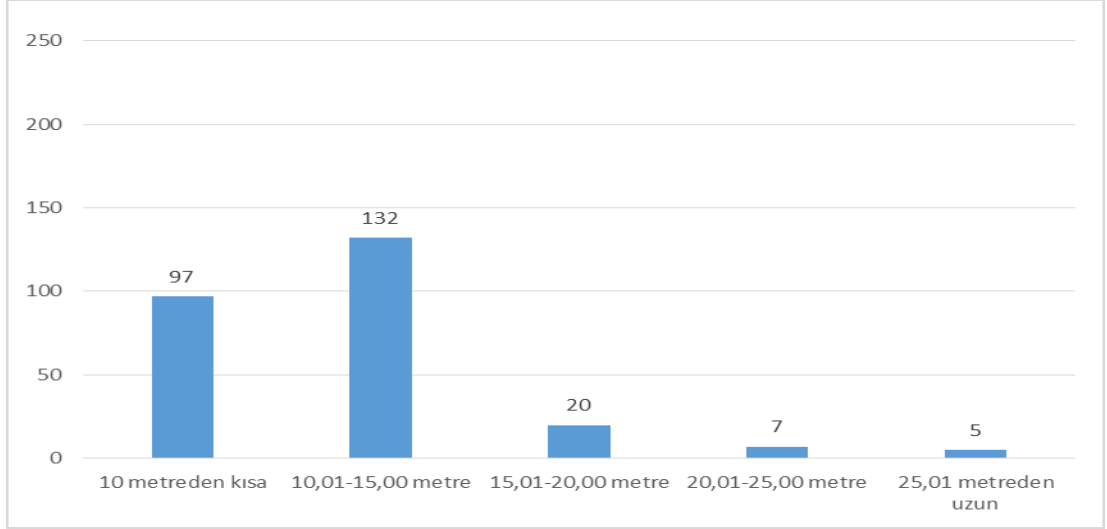
Yat sahiplerine şu anda sahip olduğunuz tekneyi satın alalı kaç yıl olduğu sorulmuş ve verdikleri cevaplar 8 frekans aralığına ayrılarak şekil 16'de aktarılmıştır.



**Şekil 16:** Yat sahiplerinin son aldıkları yata sahip oldukları süreler

Şu anda kullandıkları yatı 1-3 yıl arasında satın alanların oranı %41,4, 3-6 yıl arasında satın alanların oranı %36,8, 7-9 yıl arasında satın alanların oranı %5,4, 10-12 yıl arasında satın alanların oranı %8, 13-15 yıl arasında satın alanların oranı %3,1, 16-18 yıl arasında satın alanların oranı %1,9, 19-21 yıl arasında satın alanların oranı %2,3, 25 yıl ve daha uzun süre önce satın alanların oranı %1,1'dir. Ankete katılan yat sahiplerinin büyük bir bölümü (%78,2) şu anda kullandığı tekneyi son 6 (2010-2016) yıl içerisinde satın aldığını belirtmektedir. Son 6 yıl içerisinde Türkiye'de yat miktarında büyük bir artış olduğu, bu artışın sebebinin kişilerin gelirlerindeki yükselme, marina ve bağlama yeri miktarlarındaki artış ve denize olan ilginin artmasından kaynaklandığı söylenebilir.

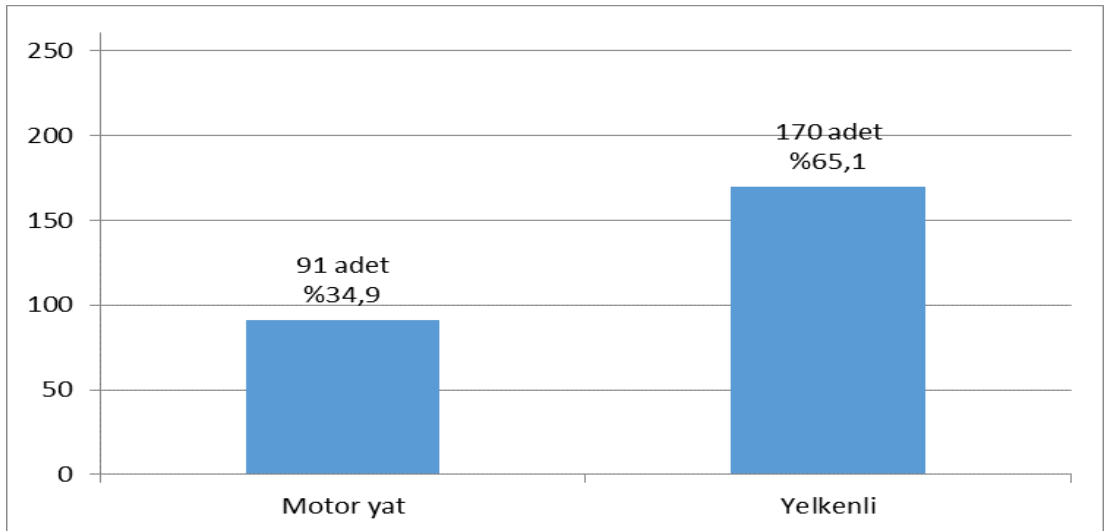
Anketi dolduran yat sahiplerine yatlarının uzunluğu sorulmuş ve verdikleri cevaplar 10 metreden kısa, 10,01-15,00 metre, 15,01-20,00 metre, 20,01-25,00 metre, 25,01 metreden uzun şeklinde 5 frekans aralığına ayrılmıştır. Yat sahiplerinin sahip oldukları yat uzunlukları şekil 17'de aktarılmaktadır.



**Şekil 17:** Ankete katılan yat sahiplerinin yatlarının uzunlukları

Ankete katılanların sahip oldukları en kısa yat 5 metre, en uzun yat 40 metredir. Yatların % 37,2'si 10 metreden (10 metre dâhil) kısa, %50,6'sı 10,01-15 metre arasında, %7,7'si 15,01-20 metre arasında, %2,7'si 20,01-25 metre arasında ve %1,9'u 25 metreden büyük olduğu tespit edilmiştir. Yatların % 12,3'ünün 15 metreden uzun olduğu, % 87,7'sinin 15 metre ve daha kısa boyda oldukları tespit edilmiştir. Yat uzunluklarının ortalaması 12.11 metre olarak hesaplanmıştır. Türkiye'de yat sahiplerinin 10-15 metre aralığındaki yatları daha çok tercih ettikleri tespit edilmiştir.

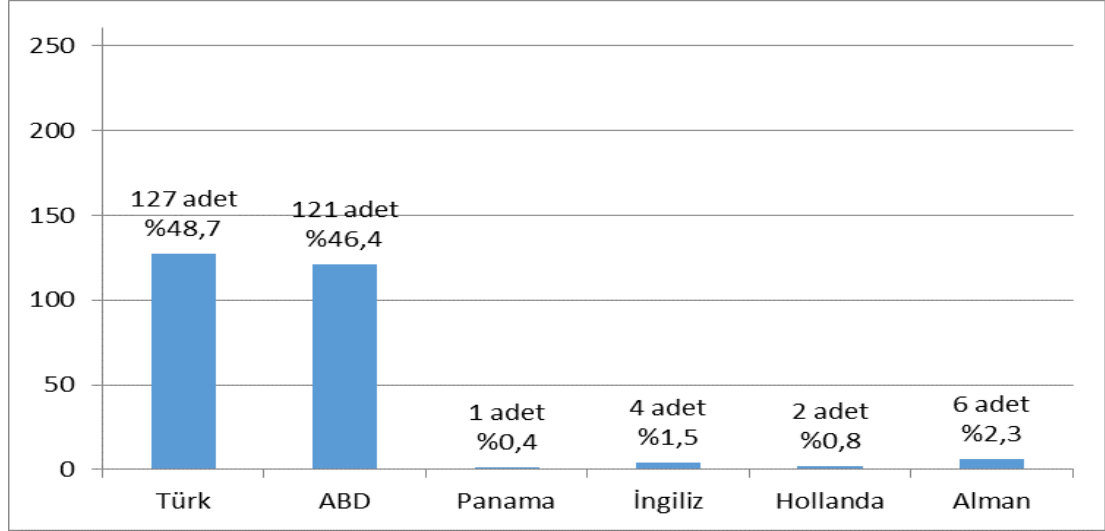
Yatlar yelkenli ve motor yat olarak ikiye ayrılmaktadır. Ankete katılan yat sahiplerinin yatlarının tipi şekil 18'de aktarılmaktadır.



**Şekil 18:** Katılımcıların yatlarının tipleri

Ankete katılan yat sahiplerinin motor yat sayısı 91 adet (%34,9), yelkenli yat sayısı 170 adet (% 65,1)'tir. Türkiye'de yatçıların yelkenli tekneyi daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir.

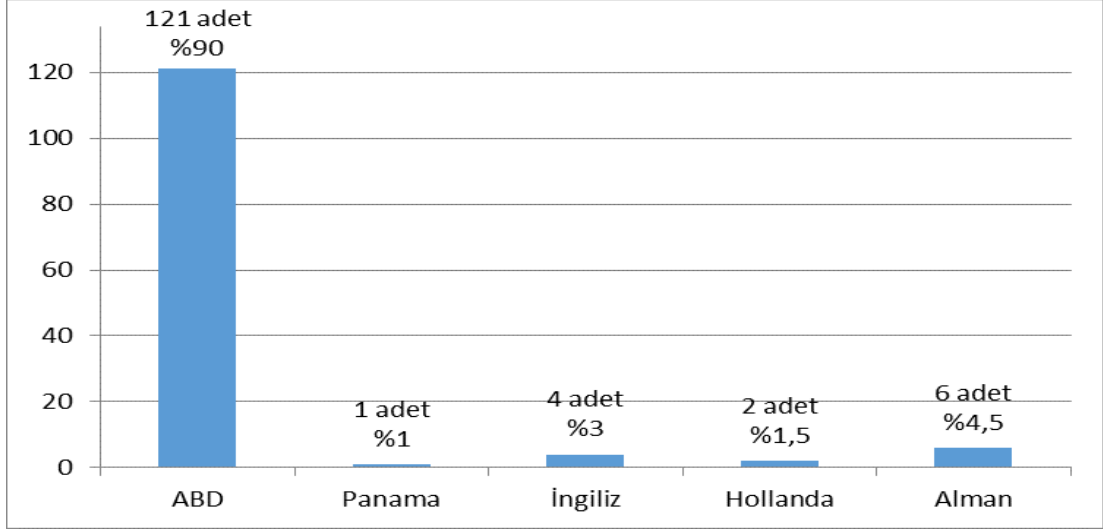
Ankete katılan yat sahiplerinin yatlarında çekili olan bayrakları şekil 19'de aktarılmaktadır.



**Şekil 19:** Katılımcıların yatlarında ki bayrak tercihleri

Ankete katılan yat sahiplerinin %48,7'sinin Türk bayraklı, %51,3'ünün Yabancı bayraklı yatı bulunmaktadır. Deniz Turizm Birliği ve Amatör Denizcilik Federasyonunun 2016 yılı verilerine göre, Türkiye'de yatların Türk ve yabancı bayrak kullanım oranının yaklaşık yarı yarıya olduğu ve örneklemimizdeki oranlarla tutarlılık gösterdiği tespit edilmiştir (Deniz Turizm Birliği, 2016) (Amatör Denizcilik Federasyonu, 2016).

Ankete katılan yabancı bayraklı yatlar şekil 20'da aktarılmıştır.



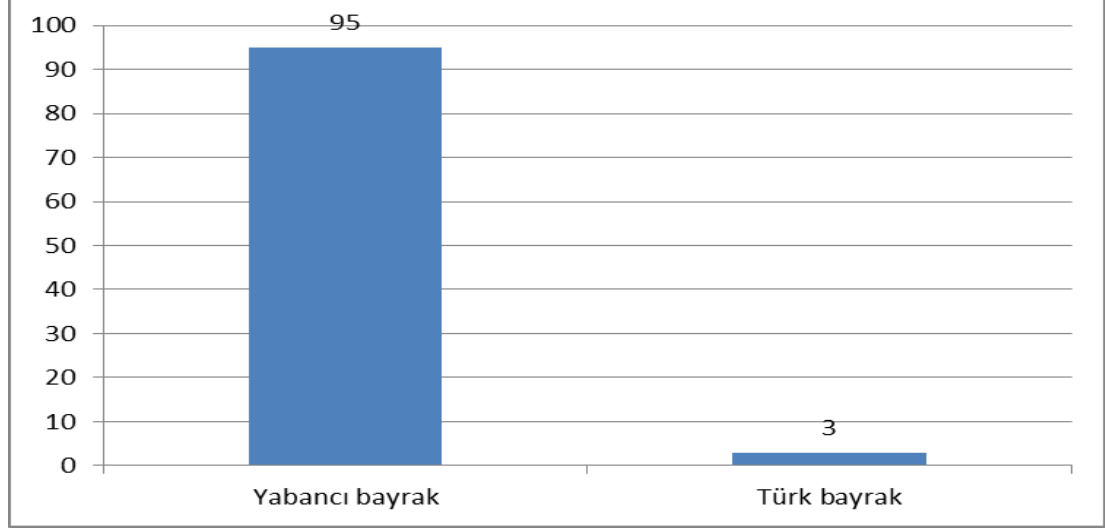
**Şekil 20:** Yabancı bayrak tercih eden katılımcıların bayrak tercih etme oranları

Ankete katılan yabancı bayraklı yatların %90'nının ABD bayraklı olduğu, %10'luk kısmını da Panama, İngiliz, Hollanda ve Alman bayraklı teknelerin oluşturduğu görülmektedir. Türksail dergisi tarafından Türkiye'deki ABD bayraklı yatların yabancı bayraklı yatlar içerisindeki oranının %90 olduğu ifade edilmektedir (<http://www.turksail.com> Erişim tarihi: 29 Kasım 2016). Araştırmacının evren içerisinde rasgele seçtiği örneklemden Türk ve yabancı bayrak oranları ve yabancı bayraklı yat içerisindeki ABD bayraklı yatlarla diğer yabancı bayraklı yatların oranları, evrenin gerçek oranlarına çok yakın olduğu görülmektedir. Seçilen örneklemin evreni iyi bir şekilde temsil edebileceği değerlendirilmektedir.

Anket içerisinde ki 10. soru “neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz?” yat sahiplerine boşluk doldurmalı olarak sorulmuştur. Anketteki boşluk doldurmalı sorular doldurulması zorunlu sorular içerisinde yer almamaktadır. Anketi dolduran 261 kişiden 104 kişi bahse konu soruyu cevaplamıştır. Cevaplar incelendiğinde 98 kişinin soruyu gerçek anlamda cevapladığı, 6 kişinin 10. soruya verdiği cevabının soru ile bir bağlantısının olmadığı tespit edilmiştir. Soruyu cevaplayan yat sahiplerinin 7 adedini Türk bayrağı kullanan tekne sahipleri oluşturmakta olup bu cevapların 4 adedinin soru ile bağlantısının olmadığı için geçersiz sayılmıştır. Bahse konu cevaplar çıkarıldığında yabancı bayraklı teknelerin % 71'i “neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz?” sorusunu cevaplamıştır. Soruya cevaplayan Türk bayraklı tekne oranı ise % 2'dir. Türk bayraklı teknelerin

sorunun kendileri ile ilgili olmamasından dolayı soru cevaplamayı tercih etmemişleridir. Soruyu cevaplandıran 3 Türk bayraklı yatın sadece 1 tanesinin, 2009 yılında çıkan yasa sayesinde Türk bayrağı çektiğini belirtmiştir.

Soruya cevap veren yat sahiplerinin Türk ve yabancı bayrak dağılımları şekil 21’de aktarılmaktadır.

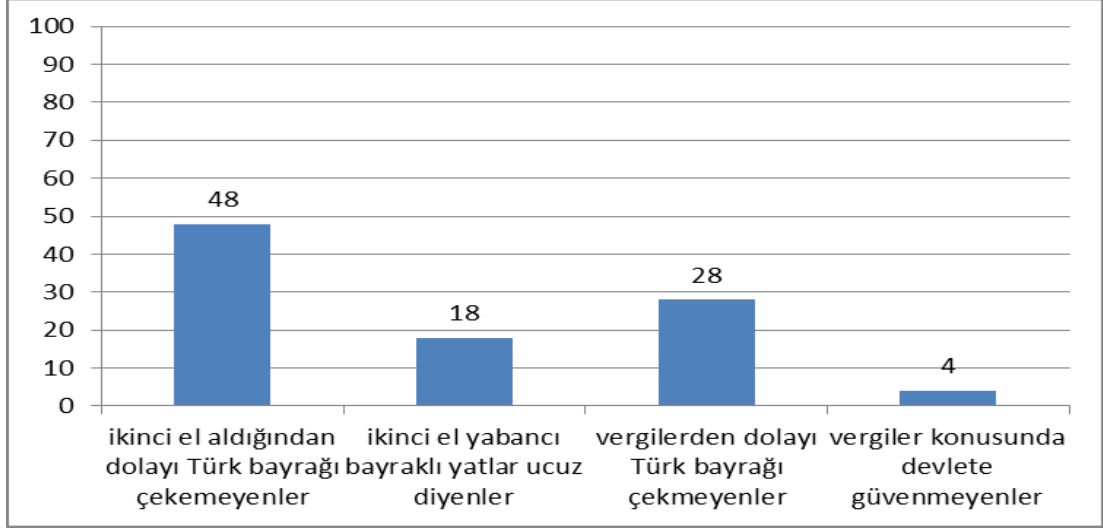


**Şekil 21:** “Neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz?” sorusunu cevaplayanların bayraklarına göre dağılımı

Cevaplarda en çok ikinci el teknelerin satın alındığında kanunen Türk bayrağı çekilememesine vurgu yapılmaktadır. Soruyu cevaplayan 98 kişiden 48 inin, yatını ikinci el aldığı için Türk bayrağı çekemediğini belirtmektedir. 18 kişinin de Türkiye’deki yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlardan daha ucuz olduğunu ve bu cevaplayanlardan 7 sinin, Türk bayrağı çekemediğinden dolayı mecburen yabancı bayrak kullandığını belirtmektedir.

Verilen 98 cevap içerisinde 28 yat sahibinin, yüksek vergilerden dolayı yabancı bayrağı tercih ettiklerini belirtmiştir. 4 yat sahibi de vergiler konusunda devlete güvenemediğini belirtmiştir. Bu oranlar şekil 22’de aktarılmıştır.





**Şekil 22:** Neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz sorusunu cevaplayanların en çok verdikleri cevaplar

“Neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz” sorusu boşluk doldurmalı olarak sorulmasından dolayı çok çeşitli cevaplar mevcuttur; 3 yat sahibi tarafından yurt dışında yıllık liman işlerinin daha kolay yapıldığından dolayı yabancı bayrak tercih sebepleri arasında olurken, 2 yat sahibinin yatı satmanın daha kolay olacağı için yabancı bayrağı tercih ettikleri görülmektedir.

Bir yat sahibi tarafından ABD ve İngiliz bayraklı gemilerin yabancı sularda bu ülke donanmaları tarafından korunduğu için yabancı bayrağı tercih ettiği, başka bir yat sahibinin ise uluslararası sularda daha rahat gezebilmek için ve diğer bir yat sahibinin ise istediği ülkeye serbestçe girebildiği için yabancı bayrağı tercih ettiğini belirtilmektedir.

Soruyu cevaplayan 3 kişinin yabancı bayrak alma sebebi; Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın yabancı bayraklı yatları daha az kontrol etmesi ve yabancı bayrak ülkesinde daha az bürokratik işlemlerin yapıyor olmasıdır.

Bir tekne sahibinin yabancı bayrak ülkesinde yıllık aidatların düşük olduğundan dolayı yabancı bayrağı tercih ettiği, başka bir yat sahibinin de uygun kredi imkânlarından dolayı yabancı bayrağı tercih ettiğini belirtilmektedir.

Bir yat sahibinin istediği ekipmanı teknesine takabilmek için yabancı bayrağı tercih ederken, diğer bir yat sahibinin beğendiği modelin yurt dışında olmasından dolayı yabancı bayrak almak zorunda olduğunu belirtmiştir.

Anketi dolduran bir yat sahibinin Hollanda da yaşadığı için yabancı bayrak kullandığı, bir yat sahibinin de yatının ailesinden kaldığı ve Türk bayrağı çekemediği için yabancı bayrak kullandığını belirtilmektedir.

## 5.2. Katılımcıların Tercihlerinin Değerlendirilmesi

Yat sahiplerinin, yat almalarındaki başlıca sebeplerin neler olduğunu tespit etmek maksadıyla, “yat almanızdaki sebep nedir?” sorusu yat sahiplerine sorulmuştur. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekans sayıları tablo 11’de aktarılmıştır.

**Tablo 11:** Yat sahiplerinin yat almasındaki sebepler

Yat almanızdaki sebep nedir?	Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum	Toplam
Boş zamanlarımda vakit geçirmek	86	69	52	27	27	261
Balık avlamak	29	43	85	65	39	261
Tatile çıkarak farklı yerler görmek	134	86	30	10	1	261
Denize nadir çıkarım genelde, marinada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm	12	21	44	88	96	261

Yat almanızdaki sebep nedir? Sorusuna araştırmacı tarafından cevap olarak sunulan “boş zamanlarımda vakit geçirmek” cevabına ankete katılan yat sahiplerinin %79,3 katılmakta, %20,6’sı katılmamaktadır. %33’ü Kesinlikle katılmaktadır. Katılımcılar artan bir eğimle bu fikre katılmaktadırlar. Boş zamanlarda vakit geçirmek, yat almak için etkili bir sebep olarak değerlendirilmektedir.

Ankete katılanların %60,2’si “Balık avlamak” cevabına katılmakta, % 39,8’i katılmamaktadır. %32,6’sı kısmen katılmaktadır. Katılımcılar normal dağılımla bu fikre katılmaktadırlar. Balık avlamak, yat almak için etkili bir sebep olarak değerlendirilmemektedir.

“Tatile çıkarak farklı yerler görmek” cevabına, yat sahiplerinin % 95,8’i katılmakta, %4,2’si katılmamaktadır. %51,3’ü kesinlikle katılmaktadır. Katılımcılar artan bir eğilim ile bu fikre katılmaktadır. Tatile çıkarak farklı yerler görmek, yat almak için etkili bir sebep olarak değerlendirilmektedir.

“Denize nadir çıkarım, genelde marinada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm” cevabına katılanların oranı %29,5’dir. Katılmayanların oranı %70,5’dir. %36,8’i kesinlikle katılmamaktadır. Katılımcılar artan bir eğilim ile bu fikre katılmamaktadır. Denize nadir çıkarak boş vakitlerini marina içerisinde değerlendirmek yat almak için etkili bir sebep olarak değerlendirilmemektedir.

Yat sahiplerinin yat alırken nelere önem verdiğini tespit etmek maksadıyla yat sahiplerine, “yat alırken nelere önem verdiğinizi belirtiniz?” sorusu sorulmuştur. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 12’de aktarılmıştır.

**Tablo 12:** Yat sahiplerinin yat alırken önem verdikleri maddeler

<b>Yat alırken nelere önem verdiğinizi belirtiniz?</b>	Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum	Toplam
Yelkenli yat olmasına	148	32	22	38	21	261
Motor yat olmasına	47	32	23	53	106	261
Motorunun güçlü olmasına	44	57	77	44	39	261
Az akaryakıt harcamasına	102	90	50	11	8	261
Yaşam alanlarının geniş ve konforlu olmasına	78	94	62	21	6	261
Denize dayanıklı tekne yapısına sahip olmasına	183	67	9	0	2	261

“Yat alırken nelere önem verdiğinizi belirtiniz?” sorusuna cevaben araştırmacı tarafından sunulan “yelkenli olmasına” cevabına ankete katılan yat sahiplerinin %77,4’ü katılmakta, %22,6’sı katılmamaktadır. %56,7’si kesinlikle katılmaktadır. Katılımcılar büyük bir çoğunluğu bu fikre katılmaktadır. Yelkenli yatların motor yatlardan daha ekonomik olması yani akaryakıt harcamadan da seyir yapabiliyor olmaları tercih edilebilirliklerini arttırmaktadır. Ayrıca ankete katılanların %65’inin yelkenli yata sahip olması da bu oranın artmasında etkili olmaktadır.

Ankete katılanların %39,1’i yat alırken motor yat olmasına katılırken, %60,9’u katılmamaktadır. %40,6’sı kesinlikle katılmamaktadır. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmamaktadırlar. Motor yatlar yelkenli yatlara oranla daha masraflı tekneler olmalarından dolayı katılımcılar tarafından daha az tercih edilmektedir.

Ayrıca ankete katılanların %35'inin motor yata sahip olması da bu oranın az olmasında etkili olmaktadır.

Yat alırken motorunun güçlü olmasına katılanların oranı %68,2, katılmayanların oranı %31,8'dir. Kısmen katılanların oranı %29,5'tir. Katılımcılar normal dağılımla bu fikre katılmaktadırlar. Ankete katılan yat sahipleri tarafından motorunun güçlü olması yat alırken önem verilen etkili bir sebep olarak görülmemektedir.

Yat alırken az akaryakıt harcamasına katılanların oranı %92,8, katılmayanların oranı ise %7,3'tür. Kesinlikle katılanların oranı %39,1'dir. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadırlar. Yat sahiplerinin çok büyük bir çoğunluğunun yatlarının az akaryakıt harcamasını tercih etmekte olup yat alımında bu seçenek etkili bir sebeptir.

Yat alırken yaşam alanlarının geniş ve konforlu olmasına katılanların oranı %89,7, katılmayanların oranı %10,3'tür. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadırlar. Ankete katılanlara göre yatların yaşam alanlarının geniş ve konforlu olması yat alımında önem verilen etkili bir sebeptir.

Yat alırken denize dayanıklı tekne yapısına sahip olmasına katılanların oranı %99,2, katılmayanların oranı %0,8'dir. Kesinlikle katılanların oranı %70,1'dir. Katılımcıların hemen hepsi bu fikre katılmaktadırlar. Yat alımında denize dayanıklı tekne yapısı ankete katılanlar tarafından çok önemsenen etkili bir sebeptir.

Yat sahiplerinin yabancı bayraklı yat almalarındaki sebebin ne olabileceğinin tespit edilmesi amacıyla, "yabancı bayraklı yat alınmasının sebebi nedir?" sorusu yat sahiplerine sorulmuştur. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 13'de aktarılmıştır.

**Tablo 13:** Yabancı bayraklı yat alınmasındaki sebepler

<b>Yabancı bayraklı yat alınmasının sebebi nedir?</b>	Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum	Toplam
Yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması	164	79	14	3	1	261
Yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması	66	40	36	55	64	261
Gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması	58	48	52	65	38	261
Çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması	12	19	21	63	146	261
Yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması	62	75	53	40	31	261
Y. bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması	35	50	55	66	55	261
Yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de 5 yıl kalabiliyor olması	98	107	31	13	12	261
Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV’nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması	75	71	56	38	21	261

“Yabancı bayraklı yat alınmasının sebebi nedir?” sorusuna cevaben araştırmacı tarafından sunulan, “yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması” cevabına yat sahiplerinin %98,5’i katılmakta, %1,5’i katılmamaktadır. %62,8’i kesinlikle katılmaktadır. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadırlar. Yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması, yabancı bayraklı yat alımında etkili bir sebep olarak değerlendirilmektedir.

Ankete katılanların %54,4’ü yabancı bayraklı yat alınmasının sebebi olarak yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olmasına katılırken, %45,6’sı katılmamaktadır. Katılımcıların bu fikirde bir noktada tam olarak kümelenmedikleri tespit edilmiştir. Yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, yabancı bayraklı yat alımında etkili bir sebep olarak değerlendirilmemektedir.

Gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması cevabına katılan yat sahibi oranı %60,5, katılmayan yat sahibi oranı %39,5’dir. Katılımcılar serpme bir dağılım göstermektedir. Katılımcıların genelinin gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarıldığına katılsa da bir noktada tam bir kümelenme

sağlanamadığından bu seçeneğin yabancı bayraklı yat almada çok etkili bir sebep olmadığı değerlendirilmektedir.

Çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması cevabına katılan yat sahibi oranı %19,9, katılmayanların oranı %80,1'dir. %55,9'u kesinlikle katılmamaktadır. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmamaktadır. Çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması, yabancı bayraklı yat alımında tercih edilen bir sebep değildir.

Yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olmasına katılan yat sahibi oranı %72,8'dir. Katılmayanların oranı %27,2'dir. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadırlar. Yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması, yabancı bayraklı yat almada etkili bir sebep olduğu değerlendirilmektedir.

Yabancı bayraklı yat alınmasındaki sebepler arasında olan, "yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması" maddesine katılan yat sahiplerinin oranı %53,7, katılmayanların oranı %46,3'tür. Katılımcıların bir tarafta tam bir kümelenme oluşturmadıkları tespit edilmiştir. Yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması, yabancı bayraklı yat alımında etkili bir sebep olmadığı değerlendirilmektedir.

Yabancı bayraklı yat alınmasındaki sebepler arasında olan "Yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de 5 yıl kalabiliyor olması" cevabına katılanların oranı %90,4, katılmayanların oranı %9,6'dır. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadır. Yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de 5 yıl kalabiliyor olmaları, yabancı bayraklı yat alınmasında etkili bir sebep olarak değerlendirilmektedir.

Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması maddesine katılanların oranı %77,4, katılmayanların oranı %22,6'dır. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadır. Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması, yabancı bayraklı yat alımında etkili bir sebep olarak değerlendirilmektedir.

Yatçılığın başlıca sorunlarının neler olduğunu araştırmak maksadıyla, "ülkemizdeki yatçılığın başlıca sorunları nelerdir?" sorusu yat sahiplerine

sorulmuştur. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 14’de aktarılmaktadır.

**Tablo 14:** Türkiye’deki yatçılığın başlıca sorunları

<b>Ülkemizdeki yatçıların başlıca sorunları nelerdir?</b>	Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum	Toplam
Barınacak yerlerin kısıtlı olması	197	46	13	2	3	261
Barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olması	221	32	4	3	1	261
Mavi kart sorunu(alt yapı, atık üretilmediğini belgelendirememe vb.)	131	71	39	12	8	261
Mevzuat eksiklikleri (Akaryakıt, barınma, bağlama kaydı gibi konularda )	157	74	22	5	3	261

“Ülkemizdeki yatçıların başlıca sorunları nelerdir?” sorusuna cevaben araştırmacı tarafından sunulan, “barınacak yerlerin kısıtlı olması” maddesine yat sahiplerinin %98,1’i katılmış, %1,9’u katılmamıştır. Katılımcıların %75’inin kesinlikle katıldığı bu fikre, ankete katılan yat sahiplerinin tamamına yakını katılmaktadır. Barınacak yerlerin kısıtlı olması Türkiye’de yatçılığın başlıca sorunları arasında geldiği söylenebilir.

Ankete katılan yat sahiplerinin %98,5’i barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olmasına katılmakta, %1,5 katılmamaktadır. Katılımcıların %85’inin kesinlikle katıldığı bu fikre, ankete katılan yat sahiplerinin tamamına yakını katılmaktadır. Barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olması, ankete verilen cevaplar dikkate alındığında Türkiye’de yatçılığın en önemli sorunu olduğu söylenebilir.

Ankete katılan yat sahiplerine Türkiye’deki yatçılığın başlıca sorunlarından olduğu tahmin edilen, mavi kart sorununa katılıp katılmadıkları sorulmuş ve %92.3 oranında yat sahibi katılmış, %7,7 yat sahibi katılmamıştır. Katılımcıların %50’sinin kesinlikle katıldığı bu fikre, ankete katılan yat sahiplerinin büyük bir bölümü katılmaktadır. Mavi kart sorunu Türkiye’de yatçılığın başlıca sorunları arasında geldiği söylenebilir.

Ankete katılan yat sahiplerine, yatçıların sorunları arasında olan mevzuat eksikliklerine katılıp katılmadıkları sorulmuş ve yat sahiplerinin %97’sinin katıldığı,

%3'ünün katılmadığı tespit edilmiştir. Katılımcıların %60'ının kesinlikle katıldığı bu fikre, ankete katılan yat sahiplerinin tamamına yakını katılmaktadır. Mevzuat eksikliklerinin yatçılığın başlıca sorunları arasında olduğu söylenebilir.

Anket içerisinde ki 33. soru “Ülkemizdeki yatçıların başlıca sorunları nelerdir?” başlığı altında yukarıda bahsedilen 4 sorun haricinde ki diğer sorunları tespit edebilmek maksadıyla yat sahiplerine boşluk doldurmalı olarak sorulmuştur. Anketteki boşluk doldurmalı sorular doldurulması zorunlu sorular içerisinde yer almamaktadır. Anketin dolduran 261 kişiden 80 kişi bahse konu soruyu cevaplamıştır. Cevaplar incelendiğinde 74 kişinin soruyu gerçek anlamda cevapladığı, 6 kişinin 33. soruya verdiği cevabının soru ile bir bağlantısının olmadığı tespit edilmiştir. Soruyu gerçek anlamıyla cevaplayan 74 yat sahibinin 31 adedini Türk bayrağı kullanan tekne sahipleri oluşturmakta, 43 adedini yabancı bayrak taşıyan yat sahipleri oluşturmaktadır. Yabancı bayraklı yatların %32'si, Türk bayraklı yatlarında % 24'ü soruyu cevaplandırmıştır.

Yat sahiplerinin soruya verdikleri cevapları incelendiğinde, sorunların çok çeşitli olduğu dikkat çekmektedir. Barınak, barınak ücretleri, mavi kart ve mevzuat eksikliklerinin yanında yat sahipleri tarafından ankette en çok dile getirilen sorun denizciliğin zenginlerin yapabileceği bir uğraş ya da yatı olan herkesin zengin olarak görülmesi olmuştur (12 yat sahibi).

Ayrıca yat sahipleri tarafından aşağıdaki sorunlar ankette dile getirilmiştir.

- İkinci el tekne ithal edilememesi (7 yat sahibi),
- Bürokrasinin yatçılık ve yelkencilik sporuna lüks bir uğraş olarak bakması (6 yat sahibi),
- ÖTV ve KDV'ni tekne alımında yüksek oluşu (5 yat sahibi),
- Çocuk ve gençlere denizcilik bilincinin aşılanmaması, Denizcilik kültürünün eksikliği (4 yat sahibi),
- Yat parçalarının olması gerekenden yüksek ücretlendirilmesi (3 yat sahibi),
- Yatçılıkta bürokratik işlemlerin çok oluşu (3 yat sahibi),
- Tekne bakım onarımında yeterli kalifiye elemanın olmaması ve pahalı olması (3 yat sahibi),
- Sahil Güvenliğin Komutanlığı'nın toleranssız davranması (2 yat sahibi),
- Marinaların az sayıda olması ve pahalı olmaları (2 yat sahibi),



- Yatlarda çalışacak güvenilir eleman sıkıntısı (2 yat sahibi),
- 7 metre üzeri yatlarda telsiz kullanmanın zorunlu olmayışı (1 yat sahibi),
- Liman Başkanlığı tarafından yapılan tekne sörveylerinin çok abartılı olması (1 yat sahibi),
- Denizcilik Bakanlığının olmaması (1 yat sahibi),
- ÖTV’siz yakıt alınmaması (1 yat sahibi),
- Denizcilik eğitimi veren kurumların yüksek ücret talep etmeleri (1 yat sahibi),
- Denize kıyısı olan il ve ilçe yönetimlerinin ilgisiz davranarak ve tekneler için tamir, bakım ve çekek yerleri gibi yerler ayırmamaları (1 yat sahibi),
- Yat yapan küçük işletmelerden yapılan her tekne için CE belgesi istenmesi (1 yat sahibi),
- Koylardaki restoranların yüksek fiyat politikası (1 yat sahibi),
- Transitlog işlemlerinde bürokrasinin çok oluşu (1 yat sahibi),
- Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmek için bir düzenlemenin olmaması (1 yat sahibi),
- Özel tekne sahiplerinin yeterli bilgiye sahip olmadan denize açılmaları (1 yat sahibi),
- Marinalara günlük bağlama ücretlerinin diğer ülkelerden (Yunanistan gibi) yüksek olması (1 yat sahibi),
- Liman hizmet alımındaki fiyatların yüksek olması (1 yat sahibi),
- Yat kayıt belgelerinde her yıl vize zorunluluğu olması (1 yat sahibi),
- Kontrolsüz yapılanma nedeniyle özellikle yatçılar tarafından tercih edilen bakir koyların kirletilmesi (1 yat sahibi), gibi yatçılık camiasının pek çok sorunu mevcuttur.

Türkiye’de yatları kontrol etmekten sorumlu olan otoritelerin yabancı bayraklı yatları Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edip etmediğini araştırılmak maksadıyla, “yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlara göre aşağıdaki kurumlar tarafından daha az kontrol edildiğine katılıyor musunuz?” sorusu yat sahiplerine sorulmuştur. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 15’de aktarılmaktadır.

**Tablo 15:** Katılımcılara göre yabancı bayraklı yatların kontrol sıklıkları

<b>Yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlara göre aşağıdaki kurumlar tarafından daha az kontrol edildiğine katılıyor musunuz?</b>	Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum	Toplam
Yabancı bayraklı yatlar Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol ediliyor	74	62	40	52	23	251
Gümrük muhafaza müdürlüğü tarafından az kontrol ediliyor	57	51	54	58	20	240
Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından az kontrol ediliyor	55	43	44	71	38	251
Liman Başkanlığı tarafından az kontrol ediliyor	64	70	43	46	23	246

Yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edildiğine katılan yat sahibi oranı %67,5, katılmayanların oranı %28,7'dir. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı %3,8'dir. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadırlar. Yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edildiği söylenebilir.

Gümrük Muhafaza Müdürlüğü tarafından yabancı bayraklı yatlar daha az kontrol edildiğine katılan yat sahiplerinin oranı %62 olup, katılmayan yat sahiplerinin oranı %29,9'dur. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı %8'dir. Katılımcıların çoğunluğu bu fikre katılmaktadır. Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'nün yabancı bayraklı yatları Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol ettiği söylenebilir.

Anket yapılan yat sahiplerinin %54,5'i yabancı bayraklı yatların Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından az kontrol edildiğine katılırken, %41,8'i katılmamaktadır. Yat sahiplerinin %3,8'inin konu hakkında bilgisi yoktur. Katılımcılar normal dağılım sergileyerek bu fikre katılmaktadır. Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın yabancı bayraklı yatları az kontrol ettiğine dair tam olarak bir tarafta kümelenme olmadığından kesin bir sonuca ulaşılamamıştır.

Liman Başkanlığı tarafından yabancı bayraklı yatların daha az kontrol edildiğine katılan yat sahibi oranı %67,8 olup, katılmayanların oranı %26,4'tür. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı %5,7'dir. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre

katılmaktadır. Liman Başkanlığı'nın yabancı bayraklı yatları Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol ettiği söylenebilir.

2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekebilmesi için uygulanan vergi indirimindeki eksikliklerin neler olduğunun tespit edilebilmesi için “2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekebilmesi maksadıyla, 3 ay süreliğine ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmış ve birçok yatın Türk bayrağı çekmesi sağlanmış fakat istenilen rakamlara ulaşılamamıştır.” Açıklaması ankete katılan yat sahiplerine yapıldıktan sonra “sizce bu uygulamadaki eksiklikler ne olabilir?” sorusu yat sahiplerine sorulmuştur. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 16’de aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dahil edilmemiştir.

**Tablo 16:** 2009 yılında yapılan vergi indirimi uygulamasındaki eksiklikler

<b>2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekebilmesi maksadıyla, 3 ay süreliğine ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmış ve birçok yatın Türk bayrağı çekmesi sağlanmış fakat istenilen rakamlara ulaşılamamıştır. Sizce bu uygulamadaki eksiklikler ne olabilir?</b>	Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Kısmen katılıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum	Toplam
Hükümetin 2009 öncesi alınan yüksek vergi oranlarına tekrardan dönmesinden endişe edilmesi.	144	93	13	7	3	260
Bakanlığın uygulama hakkında yeterli bilgi vermemesi.	104	90	39	16	11	260
Yurt dışında yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmaması.	84	88	50	17	8	247
Türkiye’deki yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmaması.	84	88	53	17	4	246
Yabancı bayraklı teknelerin avantajları devam ettiğinden, Türk bayrağına geçişin tercih edilmemesi.	80	100	48	20	10	258
Yabancı bayraktan, Türk bayrağına geçmek istemeyen teknelere herhangi bir yaptırımın uygulanmaması.	58	79	41	43	26	247
Mevcut kanunların izin vermemesinden dolayı yabancı bayraklı yatlar Türk bayrağına geçememektedir. Mevzuatın izin vermesi halinde %8 ÖTV ve %18 KDV ödeyerek Türk bayrağına geçmeyi düşünürüm.	41	38	27	41	84	231
ÖTV’nin %0, KDV’nin %1 oranında uygulanması durumunda Türk bayrağına geçmeyi düşünürüm.	108	58	7	1	3	257

Hükümetin 2009 öncesi alınan yüksek vergi oranlarına tekrardan dönmesinden endişe edilmesine katılan yat sahibi oranı %95,8, katılmayan yat sahiplerinin oranı %3,8’dir. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı ise %0,4’tür. Katılımcılar

artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadır. Ankete katılan yat sahipleri tarafından hükümetin 2009 yılı öncesindeki yüksek vergi oranlarına tekrar dönülmesinden endişe ettikleri tespit edilmiştir.

Bakanlığın uygulama hakkında yeterli bilgi vermemesine katılan yat sahibi oranı %89,2, katılmayan yat sahibi oranı %10,3'tür. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı ise %0,4'tür. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadır. 2009 yılında uygulanan vergi indirimiyle ilgili hükümet tarafından yat sahiplerinin yeteri kadar bilgilendirilmediği söylenebilir.

Yurt dışında yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmamasına katılan yat sahibi oranı %85,1, katılmayan yat sahibi oranı %9,6'dır. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı ise %5,4'tür. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadırlar. 2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmek maksadıyla verilen 3 aylık sürenin yurt dışında yapılması gereken bürokratik işlemler için yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

Türkiye'deki yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmamasına katılan yat sahibi oranı %86,2, katılmayan yat sahibi oranı %8'dir. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı ise %5,7'dir. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadırlar. 2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmek maksadıyla verilen 3 aylık sürenin Türkiye'de yapılması gereken bürokratik işlemler için yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

Yabancı bayraklı teknelerin avantajları devam ettiği için, Türk bayrağına geçişin tercih edilmemesine katılan yat sahibi oranı %87,4, katılmayan yat sahibi oranı %11,5'tir. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı ise %1,1'dir. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadırlar. Yabancı bayraklı teknelerin avantajlarının devam ettiği için, yabancı bayraklı tekne sahipleri Türk bayrağına geçmeyi tercih etmediği, 2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçişin istenilen miktarlarda olmamasının nedenlerinin birisinin de yabancı bayraklı teknelerin avantajlarının devam etmesi olduğu değerlendirilmektedir.

Yabancı bayraktan, Türk bayrağına geçmek istemeyen teknelere herhangi bir yaptırımın uygulanmamasına katılan yat sahibi oranı %68,2, katılmayan yat sahibi oranı %26,5'tir. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı ise %5,4'tür. Katılımcıların çoğunluğu bu fikre katılmaktadır. 2009 yılında yabancı bayraktan

Türk bayrağına geçişin istenilen miktarda olmamasının bir sebebinin de Türk bayrağına geçmek istemeyen yat sahiplerine herhangi bir yaptırım uygulanmaması olduğu değerlendirilmektedir.

Mevcut kanunların izin vermemesinden dolayı yabancı bayraklı yatlar Türk bayrağına geçememektedir. Mevzuatın izin vermesi halinde %8 ÖTV ve %18 KDV ödeyerek Türk bayrağına geçmeyi düşünürüme katılan yat sahibi oranı %40,6, katılmayan yat sahibi oranı %47,9'dur. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı ise %11,5'tür. Yat sahiplerinin bu fikirde tam olarak bir noktada kümelenmedikleri, mevcut yüksek vergilerle Türk bayrağına geçmeyi düşünmedikleri tespit edilmiştir.

ÖTV'nin %0, KDV'nin %1 oranında uygulanması durumunda Türk bayrağına geçmeyi düşünürüme katılan yat sahibi oranı %96,6, katılmayan yat sahibi oranı %1,5'tir. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı ise %1,5'tir. Katılımcılar artan oranlı olarak bu fikre katılmaktadır. ÖTV'nin %0, KDV'nin %1 oranına düşürülmesi durumunda ankete katılan yat sahiplerinin tamamına yakınının Türk bayrağına geçmeyi tercih edecekleri söylenebilir.

2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, başlığı altına "yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen süre ne kadar olmalıdır?" sorusu yat sahiplerine sorulmuştur. Anketi dolduran yat sahiplerinden 3 ay, 6 ay, 1 yıl, 2 yıl ve süresiz şıklarından birini seçmeleri, bilgi sahibi olmayanların da bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 17'de aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 17:** Türk bayrağına geçiş için uygulanması istenilen süreler

<b>2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense...</b>	<b>3 ay</b>	<b>6 ay</b>	<b>1 yıl</b>	<b>2 yıl</b>	<b>Süresiz</b>	<b>Toplam</b>
Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen süre ne kadar olmalıdır?	5	25	75	37	113	255

"2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen süre ne kadar olmalıdır?" sorusunu yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen

sürenin 3 ay olmasını tercih eden yat sahiplerinin oranı %1,9'dur. 6 ay olmasını tercih edenlerin oranı %9,6, bir yıl olmasını tercih edenlerin oranı %28,7, 2 yıl olmasını tercih edenlerin oranı %14,2'dir. Geçişin süresiz olmasını isteyen yat sahiplerinin oranı ise %43,3'tür. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahiplerinin oranı %2,3'tür.

Ankete katılan yat sahipleri tarafından yabancı bayraktan Türk bayrağına geçişin kısa süreli olması tercih edilmemektedir. Katılımcılar 1 yıl ve süresiz seçeneklerini daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Yat sahiplerinin %43,3'ünün geçişin süresiz olmasını istemektedir.

2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, başlığı altına “verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süreleri maksimum ne kadar olmalıdır?” sorusu anketi dolduran yat sahiplerine sorulmuştur. Yat sahiplerinden 3 ay, 6 ay, 1 yıl, 5 yıl ve 10 yıl şıklarından birini seçmeleri, bilgi sahibi olmayanların da bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 18’de aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 18:** Yabancı bayraklı yatların Türkiye’de maksimum kalması istenilen süreler

<b>2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense...</b>	3 ay	6 ay	1 yıl	5 yıl	10 yıl	Toplam
Verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süreleri maksimum ne kadar olmalıdır?	20	34	83	80	35	252

“2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süreleri maksimum ne kadar olmalıdır?” sorusuna yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süresinin maksimum 3 ay olmasını isteyen yat sahiplerinin oranı %7,7'dir. 6 ay olmasını isteyen yat sahiplerinin oranı %13, Bir yıl olmasını isteyenlerin oranı %31,8, Beş yıl olmasını isteyenlerin oranı %30,7, On yıl olmasını isteyenlerin oranı %13,4'tür. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahiplerinin oranı %3,4'tür.

Verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağını tercih etmeyen yabancı bayraklı yatların, ankete katılan yat sahipleri tarafından Türkiye’de en çok 1 yıl ile 5 yıl arasında kalmalarını istemektedir.

2009 yılında uygulanan yöntemle benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, başlığı altına “yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılmaz şerhi konulmalıdır?” sorusu yat sahiplerine yöneltilmiştir. Yat sahiplerinden şerh konulmamalıdır, 3 ay, 6 ay, 1 yıl ve 2 yıl şıklarından birini seçmeleri, bilgi sahibi olmayanların da bilgim yok sütununu işaretlemeleri istenmiştir. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 19’de aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 19:** Katılımcılara göre satılmaz şerhinin konulması gereken süreler

<b>2009 yılında uygulanan yöntemle benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense...</b>	3 ay	6 yıl	1 yıl	2 yıl	Şerh konulmamalıdır	Toplam
Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılmaz şerhi konulmalıdır?	10	11	35	54	142	252

“2009 yılında uygulanan yöntemle benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılmaz şerhi konulmalıdır?” sorusuna şerh konulmamalıdır diyen yat sahibi oranı %54,4’tür. 3 ay satılmaz şerhi konulmalıdır diyenlerin oranı %3,8, altı ay satılmaz şerhi konulmalıdır diyenlerin oranı %4,2, bir yıl satılmaz şerhi konulmalıdır diyenlerin oranı %13,4, iki yıl satılmaz şerhi konulmalıdır diyenlerin oranı da %20,7 olmuştur. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahiplerinin oranı %3,4’tür.

Katılımcıların çoğunluğunun yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere satılmaz şerhi konulmamasını istemektedir.

“Yat alımında ÖTV+KDV oranı sizce ne kadar olmalıdır?” sorusu anketi dolduran yat sahiplerine yöneltilmiş ve %5’den az, %10’dan az, %15’den az, %20’den az, %30’dan az şıklarından birini işaretlemeleri istenmiştir. Ankete katılan yat

sahiplerinin verdikleri cevapların frekansları tablo 20’de aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 20:** Yat alımında tercih edilen ÖTV+KDV oranları

	%5’den az	%10’dan az	%15’den az	%20’den az	%30’dan az	Toplam
Yat alımında ÖTV+KDV oranı sizce ne kadar olmalıdır?	157	61	14	16	12	260

Yat alımında ÖTV+KDV oranının %5’den az olmasını isteyen yat sahibi oranı %60,2, %10’dan az olmalıdır diyen yat sahibi oranı %23,4’tür. ÖTV+KDV’nin yat alımında %15’ten az olmalı diyen yat sahibi oranı %5,4, %20’den az olmasını isteyen yat sahibi oranı %6,1’dir. %30’dan az olmasını isteyen yat sahibi oranı %4,6’dır. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı %0,4’tür.

Katılımcılar artan oranlı olarak KDV+ÖTV oranının %5’den az olmasını tercih etmişlerdir. Anketi dolduran yat sahiplerinin çoğunluğu (%60,2), yat alımında uygulanan ÖTV+KDV oranının %5’den az olmasını istemektedir. %5 ve %10’dan az olmasını isteyen yat sahiplerinin oranı %83.6’dır.

“Bakanlar Kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Sizce kanunda harçların arttırılma miktarı ne kadar olmalıdır?” sorusu anketi dolduran yat sahiplerine yönelmiş ve 1-2 kat, 3-7 kat, 8-15 kat, 15-20 kat, 20 katından fazla şıklarından birini işaretlemeleri istenmiştir. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekans sayılar tablo 21’de aktarılmıştır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 21:** Katılımcıların tercih ettikleri harçların arttırılma oranları

	1-2 kat	3-7 kat	8-15 kat	15-20 kat	20 katından fazla	Toplam
Bakanlar Kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Sizce kanunda harçların arttırılma miktarı ne kadar olmalıdır?	156	25	1	2	3	187



Bakanlar kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma miktarının 1-2 kat olmasını isteyen yat sahipleri oranı %59,8'dir. Harçların arttırılma miktarının 3-7 kat olmasını isteyen yat sahiplerinin oranı %9,6, 8-15 kat olmasını isteyenlerin oranı %0,4'tür. 15-20 kat attırma yetkisi olmasını isteyenlerin oranı %0,8, 20 kattan fazla olmasını isteyenlerin oranı %1,1'dir. Konu hakkında bilgi sahibi olmayan yat sahiplerinin oranı %28,4'tür.

Katılımcıların büyük bölümünün bakanlar kurulunun haçları arttırma yetkisinin 1-2 kat ile sınırlı olmasını tercih ettiği tespit edilmiştir. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranının diğer maddelere göre çok fazla olduğu, konu hakkında yatçılarının bilgilendirilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

“İkinci el ithalatının Türkiye’de serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir?” sorusu anketi dolduran yat sahiplerine yönelmiş ve 1 yaşına kadar, 5 yaşına kadar, 10 yaşına kadar, 20 yaşına kadar ve yaşına bakılmaksızın şıklarından birini işaretlemeleri istenmiştir. Ankete katılan yat sahiplerinin verdikleri cevapların frekans sayıları tablo 22’de aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 22:** İkinci el ithal edilmesi istenilen teknelerin yaşlarına göre frekansları

	1 yaşına kadar	5 yaşına kadar	10 yaşına kadar	20 yaşına kadar	Yaşına bakılmaksızın	Toplam
İkinci el ithalatının ülkemizde serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir?	9	63	67	7	113	259

İkinci el ithalatının Türkiye’de serbest bırakılması durumunda, 1 yaşına kadar yatların ithalatına müsaade edilmesini isteyen yat sahiplerinin oranı % 3,4, beş yaşına kadar yatların ithalatına müsaade edilmesini isteyen yat sahibi oranı %24,1'dir. 10 yaşına kadar yatların ithalatına müsaade edilmesini isteyen yat sahibi oranı %25,7, yirmi yaşına kadar yatların ithalatına müsaade edilmesini isteyen yat sahibi oranı

%2,7'dir. Yaşına bakılmaksızın ikinci el tekne ithalatına müsaade edilmelidir diyen yat sahibi oranı %43,3'tür. Konu hakkında bilgisi olmayan yat sahibi oranı %0,8'dir.

İkinci el tekne ithalatının Türkiye'de serbest bırakılması durumunda, yat sahiplerinin yaklaşık yarısının (%43,3) ithal edilecek teknelerin yaşına bakılmaksızın ithal edilmesini tercih etmektedir. Yat sahiplerinin diğer yarısının (%49,8) da 5 ila 10 yaşına kadar teknelerin Türkiye'ye ithalatının izin verilmesini tercih etmektedir.

### 5.3. Fark Analizleri

Bir örneklem içerisinde iki farklı grubun terciğlerinin ortalamasında, farklılık olup olmadığını, bu farklılıkların istatistiksel olarak anlamlılık derecesini test etmek maksadıyla T testi uygulanmaktadır (Çimen, 2015).

Seçilen örneklem içerisindeki, bağımsız gruplar arasındaki farklılıkları tespit etmek maksadıyla oluşturulan hipotezler ve fark analizleri aşağıda olduğu gibidir.

1. Hipotez “Yat sahiplerinin yaşları ile aylık gelirleri arasında fark vardır” şeklindedir.

Yat sahiplerinin yaşları, 6000 TL ve üzeri ortalama aylık gelire sahip yat sahipleri ile 5999 TL ve altı ortalama aylık gelire sahip yat sahipleri karşılaştırılmış ve  $p=0,005$  anlamlılık düzeyinde farklılık tespit edilmiş hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık tablo 23'da aktarılmaktadır.

**Tablo 23:** Yat sahiplerinin yaşları ile gelir düzeylerinin karşılaştırılması

	Ortalama	Yaşınız?					Toplam
		24-34	35-44	45-54	55-64	65-75	
Ortalama aylık geliriniz?	1.000-2.999 TL	3	4	11	7	1	26
	3.000-5.999 TL	16	34	21	20	4	95
	6.000-9.999 TL	5	17	19	15	8	64
	10.000-19.999 TL	2	10	27	10	1	50
	20.000 TL üzeri	0	6	11	8	1	26
	Toplam	26	71	89	60	15	261

44 yaş ve altı yat sahiplerinin çoğunun ortalama aylık gelirinin 5999 TL ve altı olduğu, 45 yaş ve yukarı çıktıkça gelir seviyelerinde de bir artış olduğu

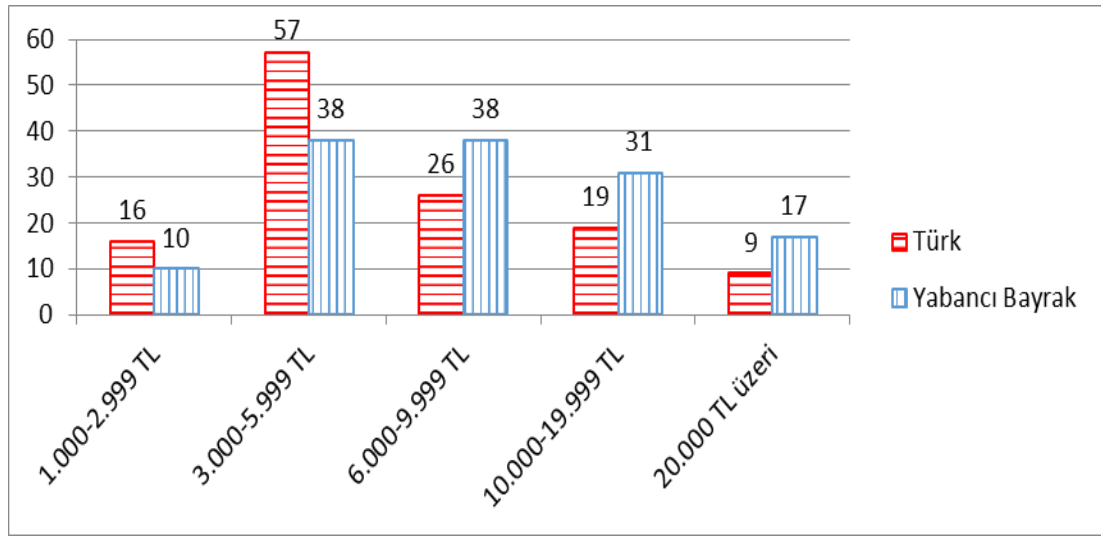
gözlenmektedir. Yat sahiplerinin %60,8'ini 6000 TL ve üzeri gelir düzeyinde kişiler oluştuğu tespit edilmiştir.

2. hipotez “yat sahiplerinin yaş, cinsiyet ve eğitim durumları açısından, Türk bayraklı yat sahipleri ile yabancı bayraklı yat sahipleri arasında fark vardır” şeklindedir.

Yaş ( $p=0,645$ ), cinsiyet ( $p=0,829$ ) ve eğitim durumu ( $p=0,435$ ) açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki tespit edilememiş, hipotez desteklenmemiştir. Yabancı bayraklı veya Türk bayraklı yat almanın yaş, cinsiyet ve eğitim durumuna göre değişmediği tespit edilmiştir.

3. hipotez “yat sahiplerinin ortalama aylık gelir düzeyleri açısından, yabancı bayraklı yat sahipleri ile Türk bayraklı yat sahipleri arasında fark vardır” şeklindedir.

Yat sahiplerinin ortalama aylık gelir düzeyleri açısından yabancı bayraklı yatlar ile Türk bayraklı yatlar arasında  $p=0,001$  düzeyinde anlamlı farklılık görülmüş, hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 23’de aktarılmaktadır.

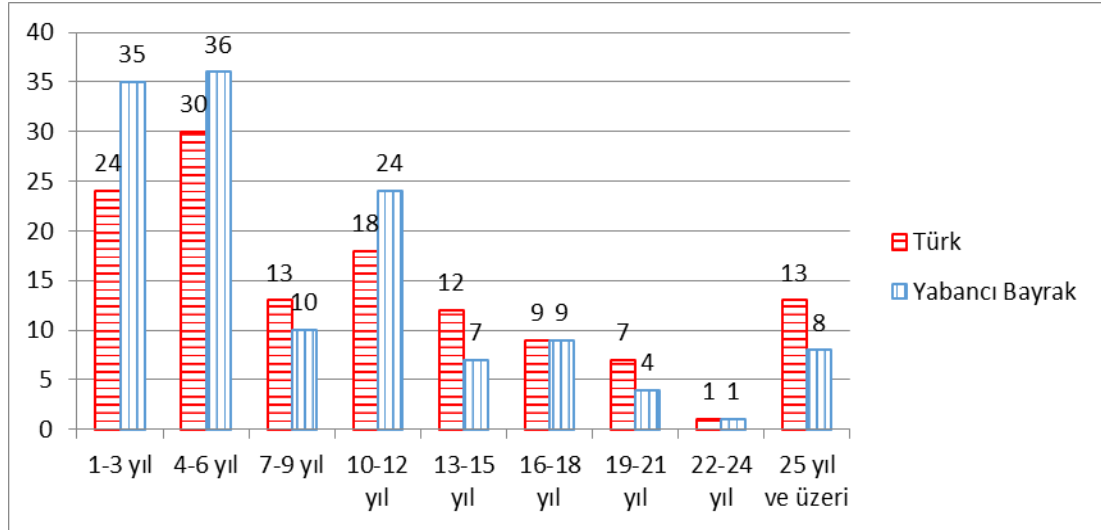


**Şekil 23:** Türk ve yabancı bayrak kullanımının gelir seviyesine göre dağılımı

Yat sahiplerinin gelir seviyesi arttıkça yabancı bayraklı yat alımının da arttığı, gelir seviyesindeki artışın yabancı bayrak kullanımını da arttırdığı ya da gelir seviyesi yüksek kişilerin yabancı bayrağı daha fazla tercih ettiği tespit edilmiştir.

4. hipotez “yat sahiplerinin kendi teknelerini aldıkları yıl açısından, Türk bayraklı yat sahipleri ile yabancı bayraklı yat sahipleri arasında fark vardır” şeklindedir.

Yat sahiplerinin kendi teknelerini aldıkları yıl açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında  $p=0,045$  düzeyinde anlamlı farklılık tespit edilmiştir. Bu farklılık Şekil 24’de aktarılmaktadır.

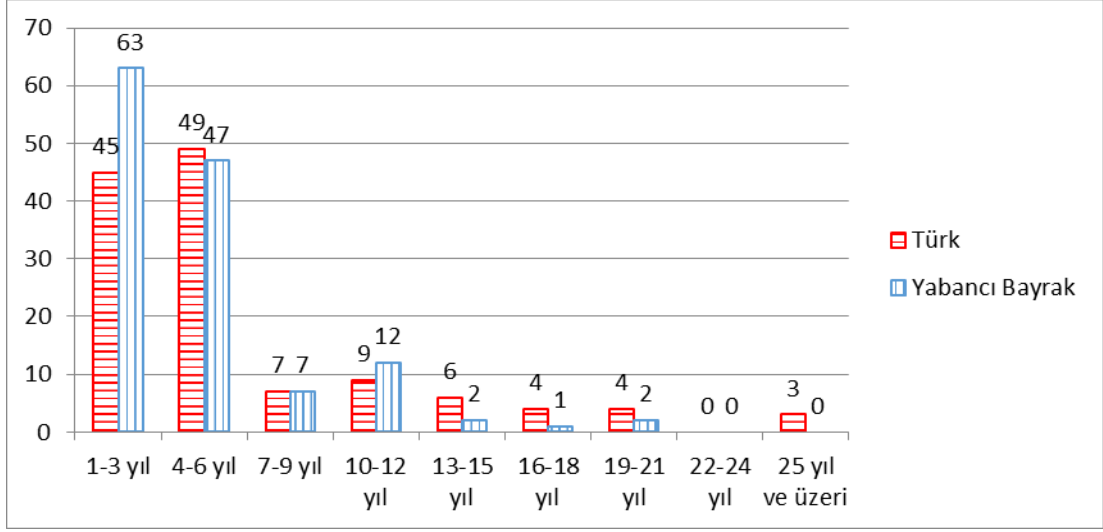


**Şekil 24:** Katılımcıları ilk aldıkları yatlarının alındıkları yıl ile çekilen bayrak arasındaki farklılıkları

Katılımcıların 10-12 (2006-2004) yıl önce Türk bayraklı yatları daha fazla tercih ettikleri 2004 yılından sonra yabancı bayrağın daha fazla tercih edildiği fakat 7-9 (2009-2007) yılları arasında Türk bayrağının daha fazla tercih edildiği tespit edilmiştir. Bu yıllar arasında Türk bayrağının daha fazla tercih edilmesindeki sebebin 2009 yılında sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçmesi için uygulanan vergi indiriminden kaynaklandığı öngörülmektedir. 2009 yılında bahse konu vergi indirimi sayesinde 1238 yabancı bayraklı yatın Türk bayrağı çekmesi sağlanmıştır.

5. hipotez “yat sahiplerinin şu anda sahip oldukları yatın alındığı yıl açısından, yabancı bayraklı yat sahipleri ile Türk bayraklı yat sahipleri arasında fark vardır” şeklindedir.

Yat sahiplerinin şu anda sahip oldukları yatın alındığı yıl açısından yabancı bayraklı yatlar ile Türk bayraklı yatlar arasında ( $p=0,007$ ) istatistiksel açıdan anlamlı farklılık tespit edilmiş, hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 25’de aktarılmaktadır.

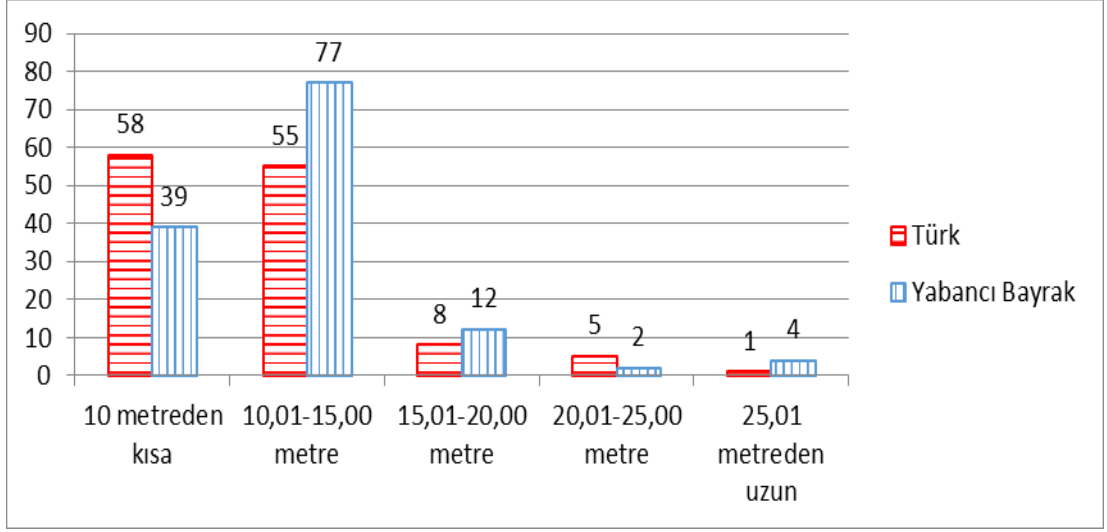


**Şekil 25:** Katılımcıların son aldıkları yatın alındığı yıl ile çekilen bayrak arasındaki farklılıkları

Katılımcıların büyük çoğunluğunun şu anda kullandıkları yatlarını son 6 (2016-2010) yıl içerisinde aldıkları görülmektedir. Şu anda kullandıkları yatı 13 (2003) yıl ve öncesinde alanların Türk bayrağını daha çok tercih ettikleri, şu anda kullandıkları yatı 2004 yılından sonra alanlarda yabancı bayrak tercihinin arttığı, 4 ile 9 (2007-2012) yıl önce şu anda kullandıkları yatı alan katılımcıların yabancı bayrak ve Türk bayrak oranlarının eşitlendiği ve son 3 (2013-2016) yılda yabancı bayrak oranında artış olduğu gözlenmektedir. 2007-2012 yıllarındaki yabancı bayrak ve Türk bayrağındaki eşitliğin 2009 yılında uygulanan vergi indiriminden kaynakladığı öngörülmektedir.

6. hipotez “yat uzunlukları açısından, yabancı bayraklı yatlar ile Türk bayraklı yatlar arasında fark vardır” şeklindedir.

Yatların uzunlukları açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında  $p=0,043$  düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı farklılık tespit edilmiş, hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık Şekil 26’de aktarılmaktadır.

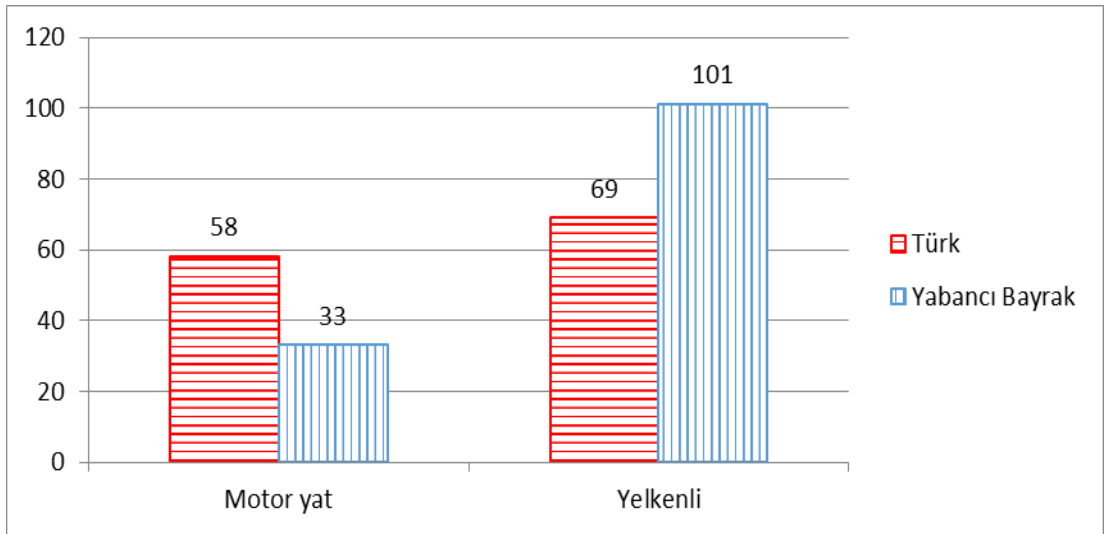


**Şekil 26:** Yatların uzunlukları ve çekilen bayrak arasındaki farklılıkları

Yatların boyları büyüdükçe yat sahipleri tarafından bayrak tercihlerinin değiştiği, 10 metreden uzun yatlarda yabancı bayrağın yat sahipleri tarafından daha fazla tercih edildiği tespit edilmiştir.

7. hipotez “alınan yatın yelkenli veya motor yat olması açısından, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında fark vardır” şeklindedir.

Yatların yelkenli veya motor yat olması açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında  $p=0,000$  düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı farklılık tespit edilmiş, hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 27’te aktarılmıştır.

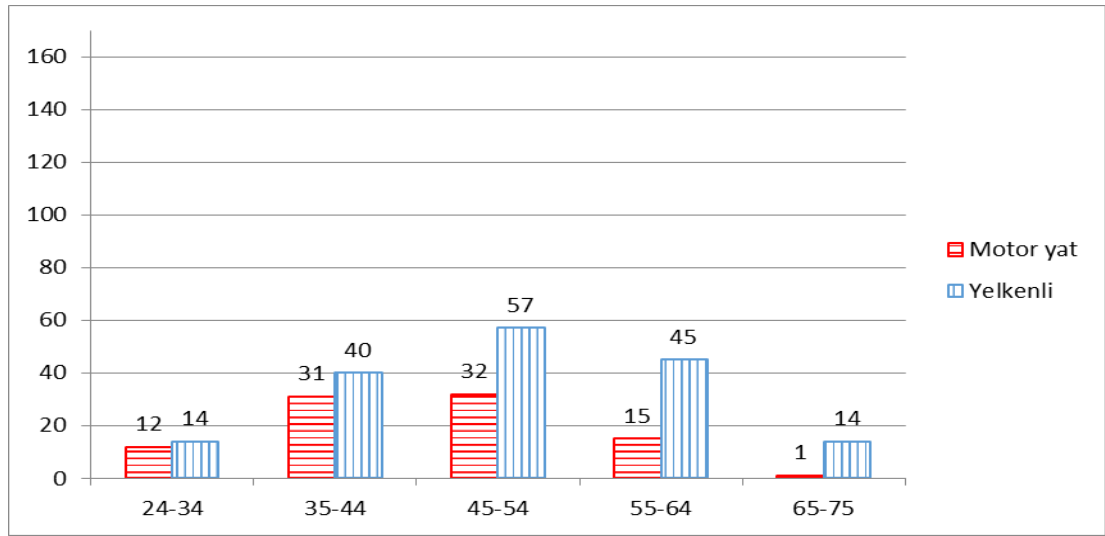


**Şekil 27:** Yat tipine göre bayrak tercihleri

Tekene tipine göre bayrak tercihinin değişebileceği, motor yat sahiplerinin Türk bayrağını daha fazla tercih ederken, yelkenli yat sahiplerinin de yabancı bayrağı daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir.

8. hipotez “yat sahiplerinin yaşları ile aldıkları teknelerin tipi arasında fark vardır” şeklindedir.

Ankete katılanların yaşları ile tekne tipleri karşılaştırılmış ve  $p=0,001$  anlamlılık düzeyinde farklılık tespit edilmiş, hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 28’de aktarılmaktadır.

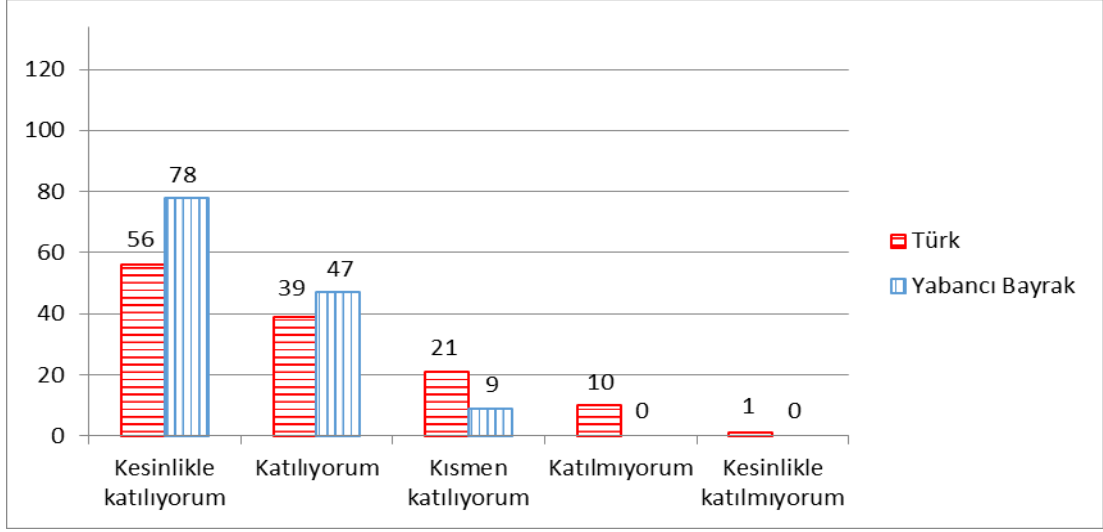


**Şekil 28:** Yat sahiplerinin yaşları ile tekne tipleri arasındaki farklılık

Yatçıların yaşına göre tercih edebileceği yat tipinin değişebileceği, genç yaştaki yatçıların tekne tipi tercihlerinde büyük bir fark görülmezken, ileriki yaşlarda yatçıların yelkenli yatı daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir.

9. hipotez “yat alma sebepleri açısından, Türk bayraklı yatlarla yabancı bayraklı yatlar arasında fark vardır” şeklindedir.

Boş zamanlarımda vakit geçirmek ( $p=0,840$ ), balık avlamak ( $p=0,136$ ), denize nadir çıkarım genelde, marınada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm ( $p=0,943$ ) cevapları açısından Türk bayraklı yatlarla, yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık görülmemiştir. Fakat tatile çıkarak farklı yerler görmek cevabı açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında  $p=0,000$  düzeyinde anlamlı farklılık tespit edilmiş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 29’de aktarılmaktadır.



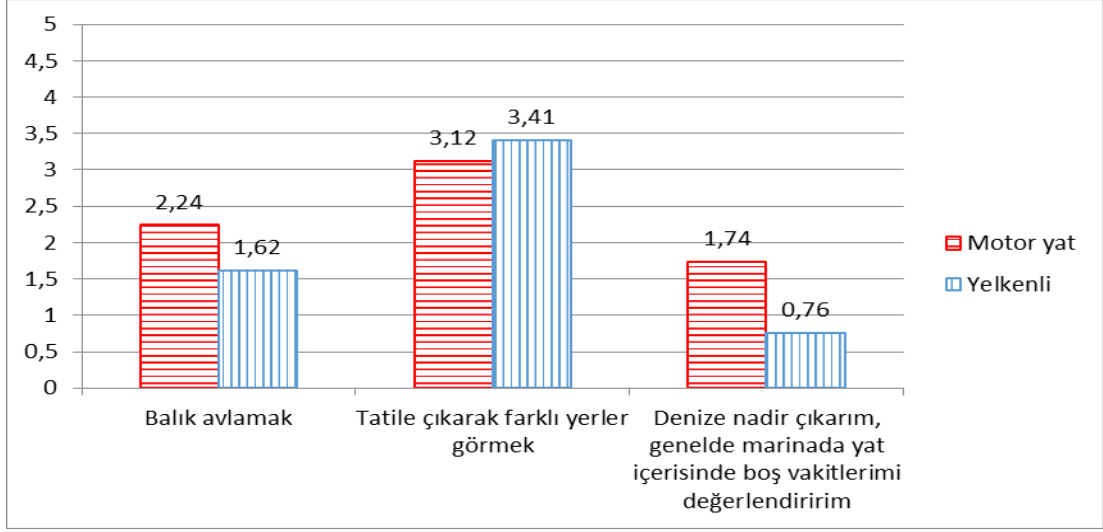
**Şekil 29:** Tatile çıkarak farklı yerler görmek açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasındaki farklılık

Tatile çıkarak farklı yerler görmek cevabının Türk ve yabancı bayraklı yatlara göre farklılık gösterebileceği, yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlara göre, daha çok tatil amacıyla alındığı söylenebilir.

10. hipotez “yat alma sebepleri açısından, yelkenli yatlarla motor yatlar arasında fark vardır” şeklindedir.

Yat alımındaki sebeplerden boş zamanlarımda vakit geçirmek ( $p=0,269$ ) ile yat tipleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark görülmemiştir. Fakat Balık avlamak ( $p=0,000$ ), tatile çıkarak farklı yerler görmek ( $p=0,008$ ), denize nadir çıkarım, genelde marinada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm ( $p=0,000$ ) cevapları ile yat tipleri arasında anlamlı farklılık bulunmuş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 30’da aktarılmaktadır.



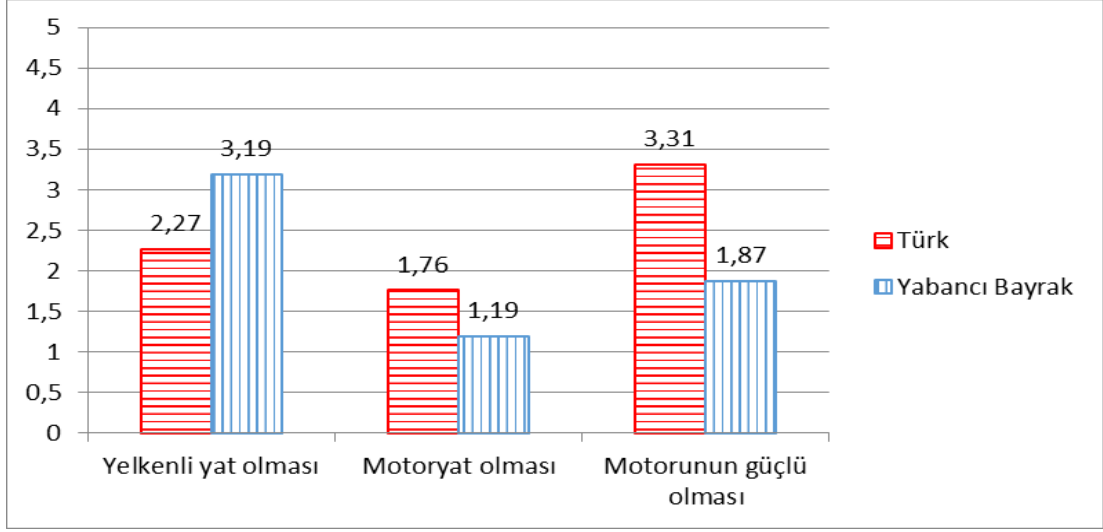


**Şekil 30:** Yat alımındaki sebepler açısından yat tipleri arasındaki anlamlı farklılıklar

Motor yat kullanan yat sahiplerinin yelkenli yat kullanan tekne sahiplerine göre yat alırken balık avlama amacını daha fazla önemsedikleri tespit edilmiştir. Motor yatlar yelkenlilere göre balık avlama konusunda daha elverişli olduğundan bu oran motor yatlarda daha yüksek çıkmaktadır. Yelkenli tekne sahiplerinin ise tatile çıkarak farklı yerler görmek amacını daha fazla önemsedikleri tespit edilmiştir. Yelkenlilerin yakıt harcamadan rüzgâr gücü ile çok daha ekonomik seyir icra edebilme kabiliyetleri bulunmaktadır. Bu özellik yelkenlileri daha çok tatil amacıyla kullanılmasını sağlamaktadır. Denize nadir çıkarım, genelde marınada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm maddesine motor yatların yelkenli teknelere oranla daha fazla katıldığı, yelkenli teknelerin tamamına yakınının katılmadığı söylenilebilir.

11. hipotez “yat alınırken önem verilen özellikler, Türk bayraklı yatı olanlar ile yabancı bayraklı yatı olanlar arasında farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Yat alırken önem verilen özelliklerden; az akaryakıt harcaması ( $p=0,536$ ), yaşam alanlarının geniş ve konforlu olması ( $p=864$ ), denize dayanıklı tekne yapısına sahip olması ( $p=521$ ), açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Fakat yelkenli olması ( $p=0,005$ ), motor yat olması ( $p=0,003$ ), motorunun güçlü olması ( $p=0,005$ ), açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık görülmüş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 31’de aktarılmaktadır.

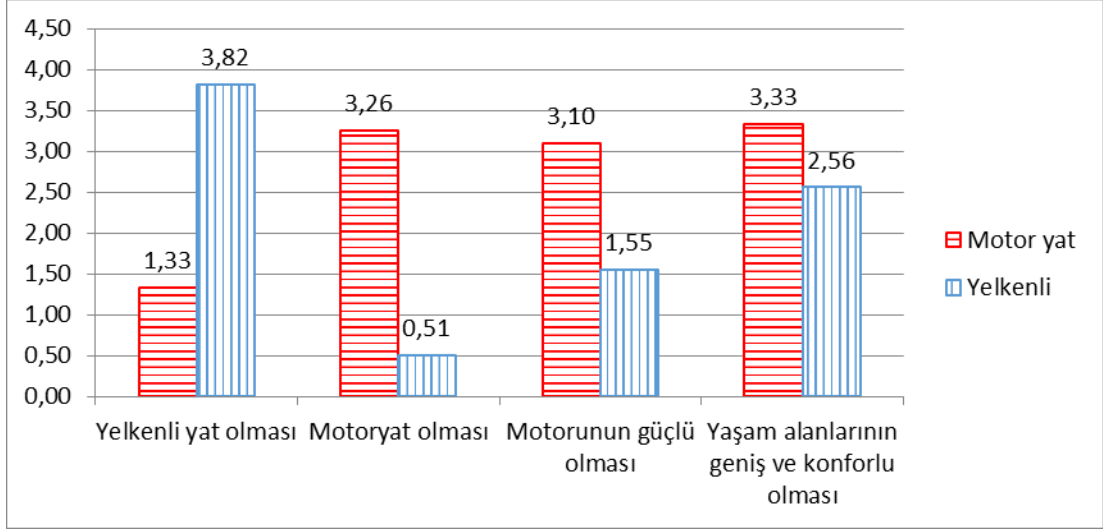


**Şekil 31:** Yat alınırken önem verilen özelliklerin, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasındaki farklılık

Yelkenli olması, motor yat olması ve motorunun güçlü olması kriterlerinin yat alımında Türk bayraklı yat sahipleri ile yabancı bayraklı yat sahipleri arasında farklılık gösterdiği, yabancı bayrağı tercih edenlerin yelkenli tekneleri daha fazla tercih ettiği, Türk bayrağını tercih edenlerinde motor yatı daha fazla tercih ettiği, Türk bayrağını tercih eden yat sahiplerinin yata motorunun güçlü olmasına daha fazla önem verdiği tespit edilmiştir.

12. hipotez “yat alınırken önem verilen özellikler, yelkenliye sahip olanlarla motor yata sahip olanlar arasında farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Yat alırken önem verilen özelliklerden; az akaryakıt harcaması ( $p=0,099$ ) ve denize dayanıklı tekne yapısına sahip olması ( $p=0,768$ ) açısından yelkenliler ile motor yatlar arasında anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Fakat yelkenli olması ( $p=0,000$ ), motor yat olması ( $p=0,000$ ), motorunun güçlü olması ( $p=0,000$ ) ve yaşam alanlarının geniş ve konforlu olması ( $p=0,000$ ) cevapları açısından yelkenliler ile motor yatlar arasında anlamlı farklılık tespit edilmiş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 32’de aktarılmaktadır.



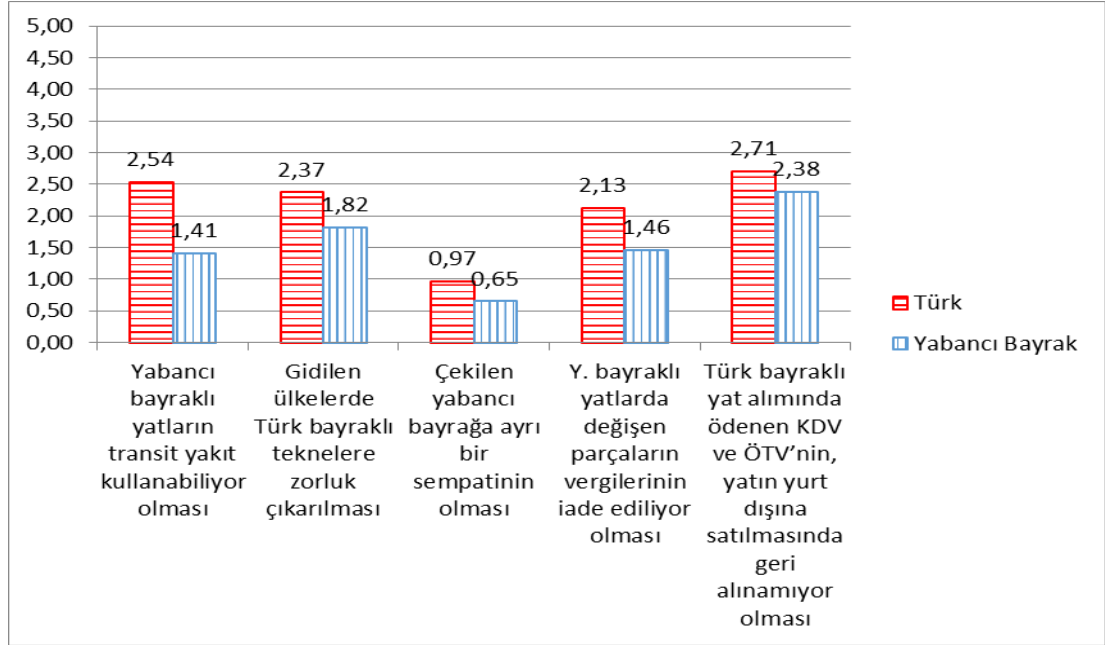
**Şekil 32:** Yat alırken önem verilen özellikler açısından yelkenli ile motor yat arasındaki farklılıklar

Yelkenli yat olması, motor yat olması, motorunun güçlü olması ve yaşam alanlarının geniş ve konforlu olması kriterlerinin yat alımında, yat sahibinin tekne tipi tercihine göre değiştiği söylenebilir. Yelkenli tekne sahiplerinin motor yatı, motor yat sahiplerinin de yelkenli tekneyi yat alırken tercih etmedikleri tespit edilmiştir. Motor yat sahiplerinin yat alırken, yat motorunun güçlü olmasına önem verdiği, yelkenli tekne kullanıcılarının motorun güçlü olmasına motor yat sahiplerine oranla daha az önem verdiği, motor yat sahiplerinin yat alırken yaşam alanlarının geniş ve konforlu olmasına yelkenli tekne sahiplerinden daha fazla önem verdiği tespit edilmiştir.

13. hipotez “Türk ya da yabancı bayraklı yata sahip kişiler açısından yabancı bayraklı yat alımındaki sebepler farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinden; yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması ( $p=0,131$ ), yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması ( $p=0,311$ ), yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de 5 yıl kalabiliyor olması ( $p=0,115$ ) açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Fakat yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması ( $p=0,000$ ), gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması ( $p=0,001$ ), çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması ( $p=0,024$ ), Yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması

( $p=0,000$ ) ve Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması ( $p=0,036$ ) açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık görülmüş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 33'da aktarılmaktadır.



**Şekil 33:** Yabancı bayraklı yat alma sebepleri açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasındaki farklılıklar

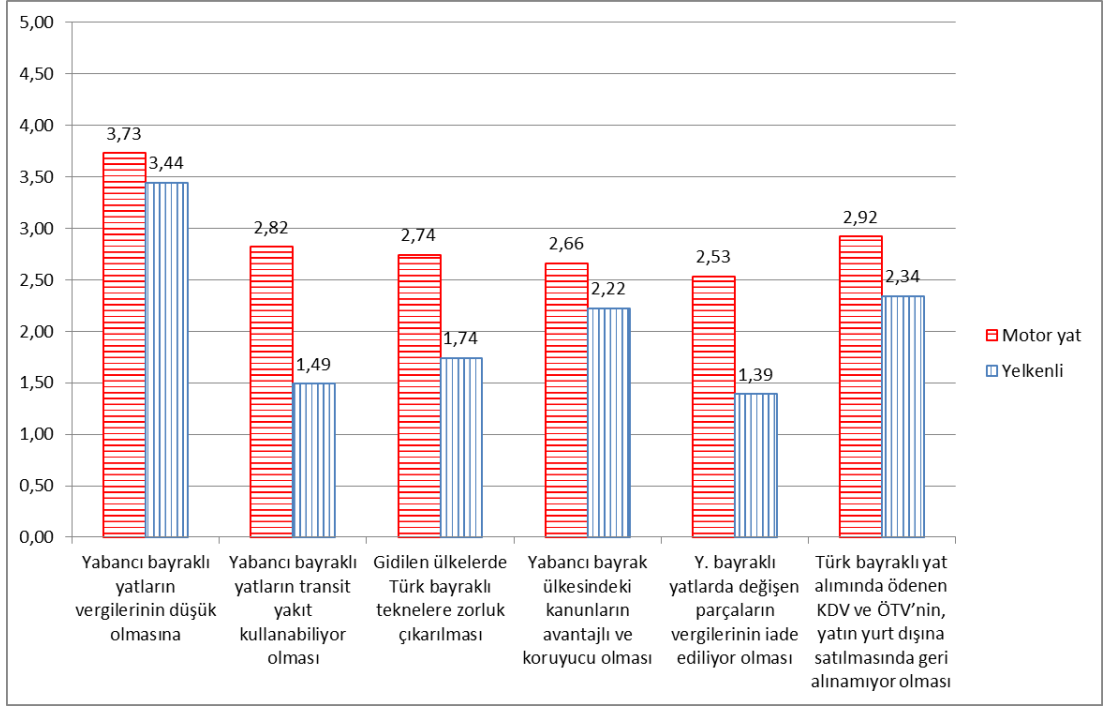
Yabancı bayraklı yat alınmasındaki sebeplerden; yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması, çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması, yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması, Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması kriterlerinin yabancı bayraklı yat alımında Türk bayraklı yat sahipleri ile yabancı bayraklı yat sahipleri arasında farklılık gösterebileceği söylenebilir.

Yabancı bayraklı yatların transit yakıt alabiliyor olmasından dolayı, tercih edilmesine, Türk bayraklı yat sahipleri, yabancı bayraklı yat sahiplerinden daha fazla katılmaktadır. Gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılmasına Türk bayraklı tekne sahipleri, yabancı bayraklı tekne sahiplerine oranla daha fazla katılmaktadır. Türk ve yabancı bayraklı tekne sahiplerinin her ikisinin de yabancı bayrağa sempatisinin olmadığı, yabancı bayraklı tekne sahiplerinin tamamına

yakınının sempati duymadığı tespit edilmiştir. Yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olmasından dolayı yabancı bayraklı yat alındığına, Türk bayraklı yat sahipleri yabancı bayraklı yat sahiplerine oranla daha fazla katılmaktadır. Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin yatın yurt dışına satıldığında geri alınamıyor olmasından dolayı yabancı bayraklı yat alınmasının tercih edilmesine, Türk bayraklı tekne sahipleri yabancı bayraklı tekne sahiplerine oranla daha fazla katılmaktadır.

14. hipotez “yat tipi açısından yabancı bayraklı yat alımındaki sebepler farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması ( $p=0,268$ ) ve yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de 5 yıl kalabiliyor olması ( $p=0,341$ ) açısından yelkenliler ile motor yatlar arasında anlamlı farklılık görülmemiştir. Fakat yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması ( $p=0,001$ ), Yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması ( $p=0,000$ ), gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması ( $p=0,000$ ), yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması ( $p=0,010$ ), yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması ( $p=0,000$ ), Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması ( $p=0,000$ ) açısından motor yatlar ile yelkenli yatlar arasında anlamlı farklılık görülmüş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 34’da aktarılmaktadır.



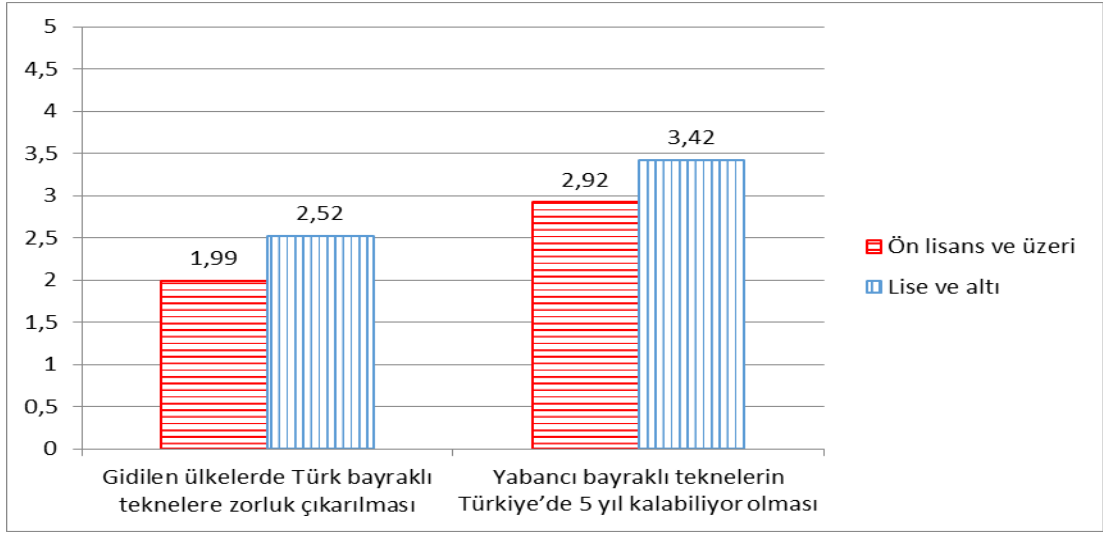
**Şekil 34:** Yabancı bayraklı yat alma sebepleri açısından yelkenliler ile motor yatlar arasında ki farklılık

Yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması, yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması, yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması, yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması, Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması kriterlerinin, yabancı bayraklı yat alınmasında yat sahiplerinin yat tipi tercihlerine göre farklılık gösterdiği, motor yat kullanıcılarının yelkenli yat kullanıcılarına göre yat alımında belirtilen kriterlere daha fazla katıldıkları tespit edilmiştir.

15. hipotez “eğitim düzeyi açısından yabancı bayraklı yat almadaki sebepler farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinden; yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması ( $p=0,650$ ), yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması ( $p=0,064$ ), çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması ( $p=0,069$ ), yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması ( $p=0,377$ ), yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması ( $p=0,501$ ), Türk

bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması ( $p=0,709$ ), açısından eğitim durumu ön lisans ve üzeri yat sahipleri ile lise ve altı eğitim düzeyine sahip yat sahipleri arasında anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Fakat gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması ( $p=0,014$ ) ve yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de 5 yıl kalabiliyor olması ( $p=0,003$ ) açısından eğitim durumu ön lisans ve üzeri yat sahipleri ile lise ve altı eğitim düzeyine sahip yat sahipleri arasında anlamlı farklılık tespit edilmiş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 35'de aktarılmaktadır.



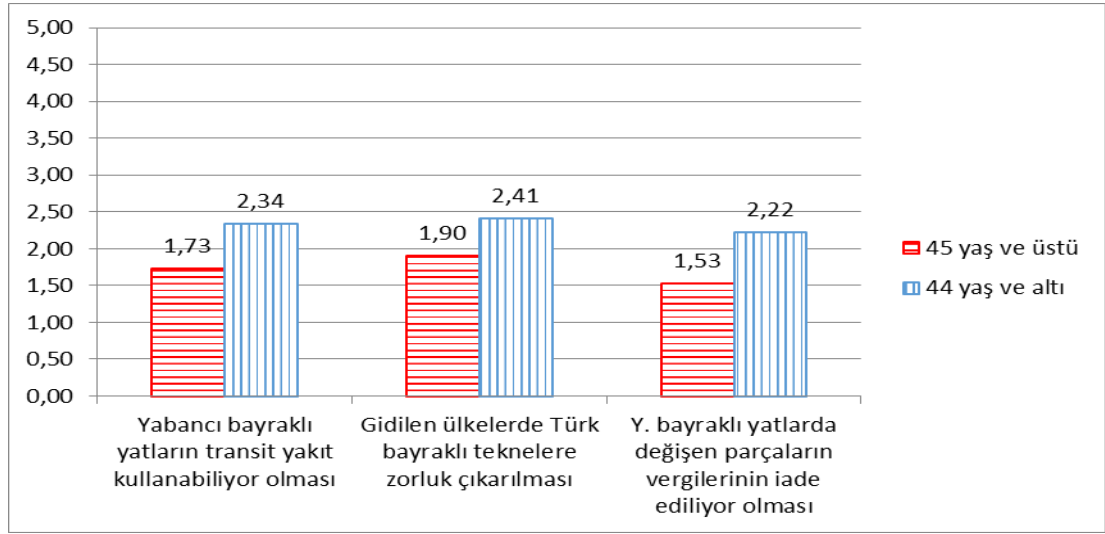
**Şekil 35:** Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinin katılımcıların eğitim durumuna göre gösterdikleri farklılıklar

Gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması ve Yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de 5 yıl kalabiliyor olmasının, yabancı bayraklı yat alımı açısından eğitim düzeyine göre farklılık gösterdiği, üniversite ve üzeri dereceye sahip yat sahiplerinin bu fikirlere daha az katıldıkları tespit edilmiştir.

16. hipotez “yaş açısından yabancı bayraklı yat alımındaki sebepler farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Yabancı bayraklı yat alma sebeplerinden; yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması ( $p=0,370$ ), çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması ( $p=0,302$ ), yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması ( $p=0,688$ ), yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de 5 yıl kalabiliyor olması ( $p=0,740$ ), Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında

geri alınamıyor olması ( $p=0,214$ ) açısından, 45 yaş ve üstü yat sahipleri ile 44 yaş ve altı yat sahipleri arasında anlamlı farklılık görülmemiştir. Fakat yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması ( $p=0,002$ ), gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması ( $p=0,003$ ), yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması ( $p=0,000$ ) açısından 45 yaş ve üstü yat sahipleri ile 44 yaş ve altı yat sahipleri arasında anlamlı farklılık görülmüş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 36’de aktarılmaktadır.



**Şekil 36:** Yabancı bayraklı yat alımında katılımcıların yaşları açısından gösterdikleri farklılık

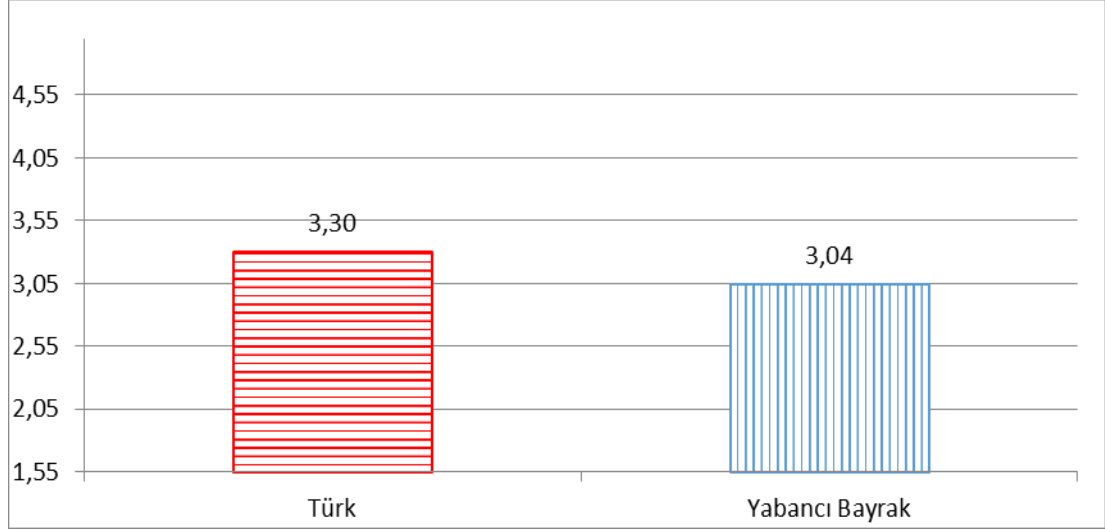
Yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması, yabancı bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olmasının yabancı bayraklı yat alımında 45 yaş ve üstü yat sahipleri ile bu yaşın altındaki yat sahipleri arasında farklılık gösterdiği, 44 yaş ve altı yat sahiplerinin, 45 yaş ve üstü yat sahiplerine oranla yat alımında bu kriterlere daha fazla katıldıkları tespit edilmiştir.

17. hipotez “Türkiye’de Türk ya da yabancı bayraklı yata sahip yatçıların sorunları farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Türkiye’deki yatçıların başlıca sorunlarından olan; barınacak yerlerinin kısıtlı olması ( $p=0,512$ ), barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olması ( $p=0,788$ ) ve mevzuat eksiklikleri ( $p=0,933$ ) açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık görülmemiştir. Fakat mavi kart sorunu ( $p=0,049$ ),



açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık görülmüş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 37’te aktarılmaktadır.

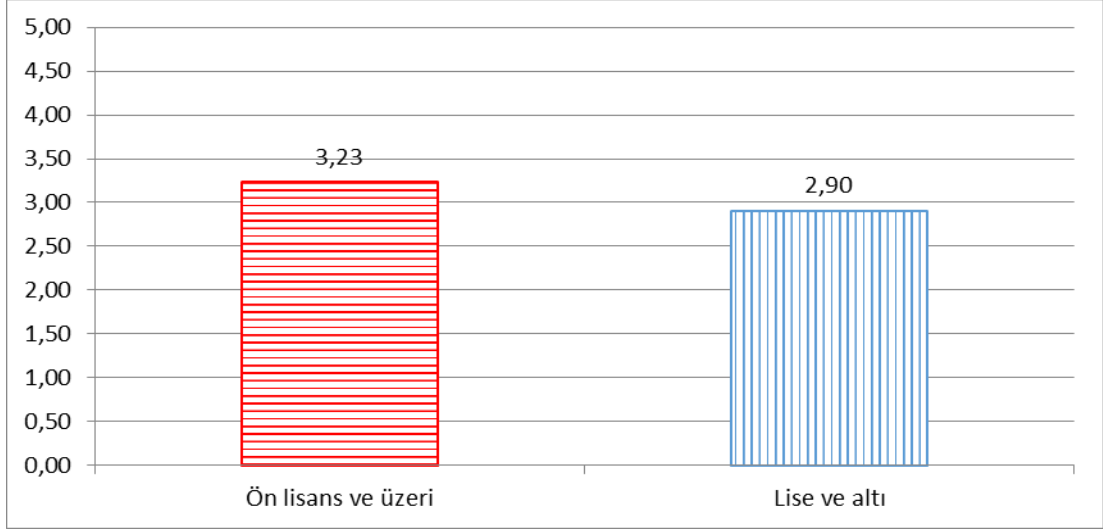


**Şekil 37:** Mavi kart sorununun Türk ile yabancı bayraklı yatlar arasında ki farkı

Mavi kart sorunu Türk bayraklı yatlar tarafından, yabancı bayraklı yatlara oranla daha fazla hissedildiği tespit edilmiştir.

18. hipotez “eğitim düzeyi açısından Türkiye’deki yatçıların sorunları farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Barınılacak yerlerin kısıtlı olması ( $p=0,206$ ), barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olması ( $p=0,052$ ), mevzuat eksiklikleri ( $p=0,882$ ) açısından yat sahiplerinin eğitim durumuna göre anlamlı farklılık görülmemiştir. Fakat mavi kart sorunu ( $p=0,043$ ) açısından üniversite ve üzerinde eğitime sahip olanlarla Lise ve altı eğitime sahip yat sahipleri arasında anlamlı farklılık tespit edilmiş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 38’de aktarılmaktadır.

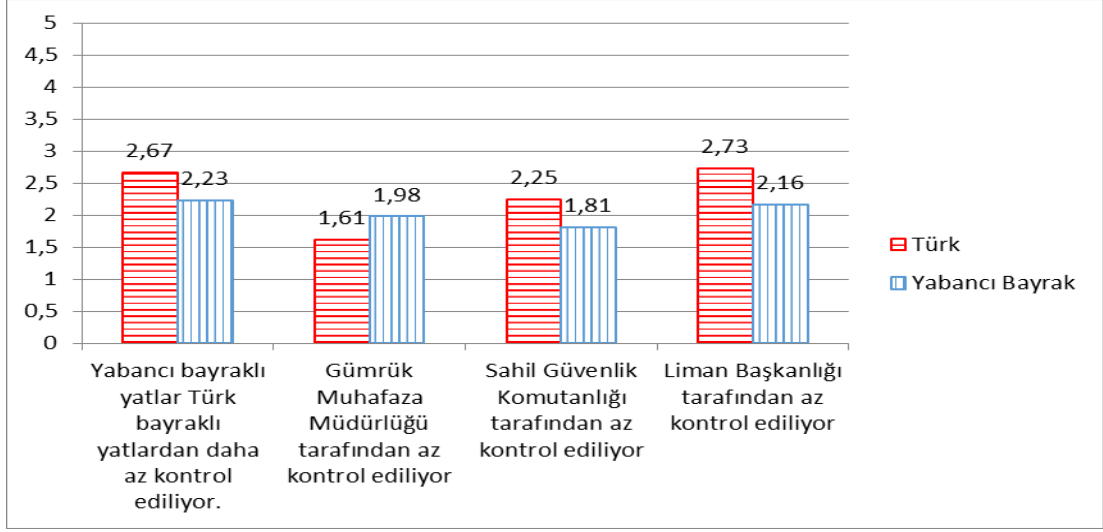


**Şekil 38:** Mavi kart sorununun eğitim durumuna göre farklılıkları

Mavi kart sorununu üniversite ve üzerinde eğitime sahip yat sahiplerinin daha fazla hissettiği tespit edilmiştir.

19. hipotez “yabancı bayraklı yatların, Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edilmelerinin, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında farklılık vardır” şeklindedir.

Yabancı bayraklı yatlar Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol ediliyor ( $p=0,009$ ), Gümrük Muhafaza Müdürlüğü tarafından az kontrol ediliyor ( $p=0,000$ ), Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından az kontrol ediliyor ( $p=0,014$ ), Liman Başkanlığı tarafından az kontrol ediliyor ( $p=0,001$ ) açısından Türk bayraklı yatlarla yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklar görülmüş, hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 39’de aktarılmaktadır.

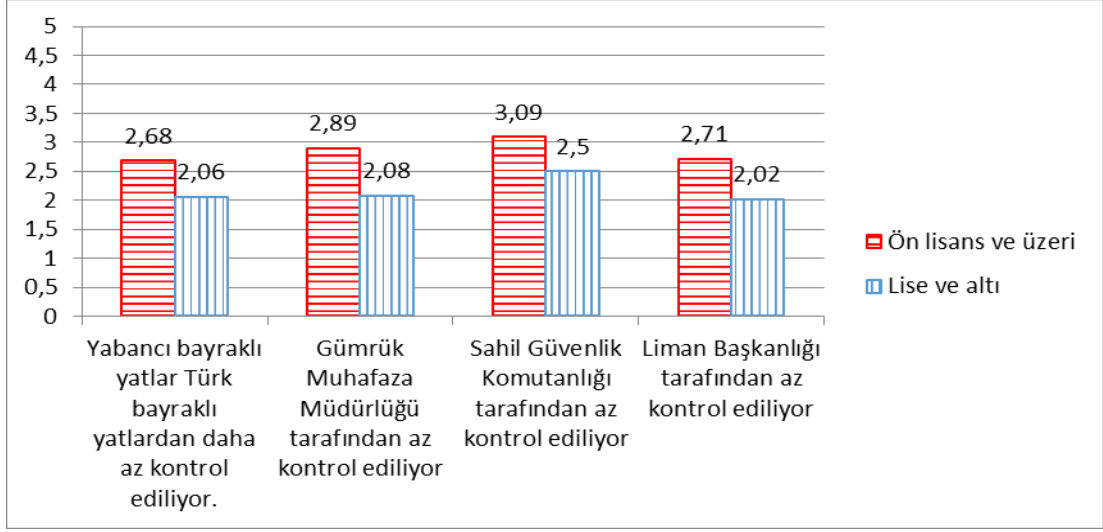


**Şekil 39:** Yabancı bayraklı yatların kontrolleri açısından Türk ve yabancı bayraklı yatlar arasında ki farklar

Türkiye’de yatları kontrol etmekle görevli otoriteler tarafından yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlara göre daha az kontrol edilmesinin, Türk bayraklı yat sahipleri ile yabancı bayraklı yat sahipleri arasında farklılık gösterdiği, Türk bayraklı yat sahiplerinin yabancı bayraklı yatların daha az kontrol edildiğine, yabancı bayraklı yat sahiplerine oranla daha fazla katıldığı tespit edilmiştir. Gümrük Muhafaza Müdürlüğü tarafından yabancı bayraklı yatların daha az kontrol edildiğine, yabancı bayraklı yat sahipleri, Türk bayraklı yat sahiplerine oranla daha fazla katılmaktadır. Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Liman Başkanlığı tarafından yabancı bayraklı yatların daha az kontrol edildiğine ise Türk bayraklı yat sahipleri yabancı bayraklı yat sahiplerine oranla daha fazla katılmaktadır.

20. hipotez “yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edilmeleri yat sahiplerinin eğitim durumlarına göre farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Yabancı bayraklı yatlar Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol ediliyor ( $p=0,004$ ), Gümrük muhafaza müdürlüğü tarafından az kontrol ediliyor ( $p=0,000$ ), Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından az kontrol ediliyor ( $p=0,007$ ), Liman Başkanlığı tarafından az kontrol ediliyor ( $p=0,001$ ) maddeleri, üniversite ve üzerinde eğitime sahip olanlar ile Lise ve aşağıda eğitime sahip olanlar arasında anlamlı farklılık görülmüştür. Bu farklılık şekil 40’da aktarılmaktadır.



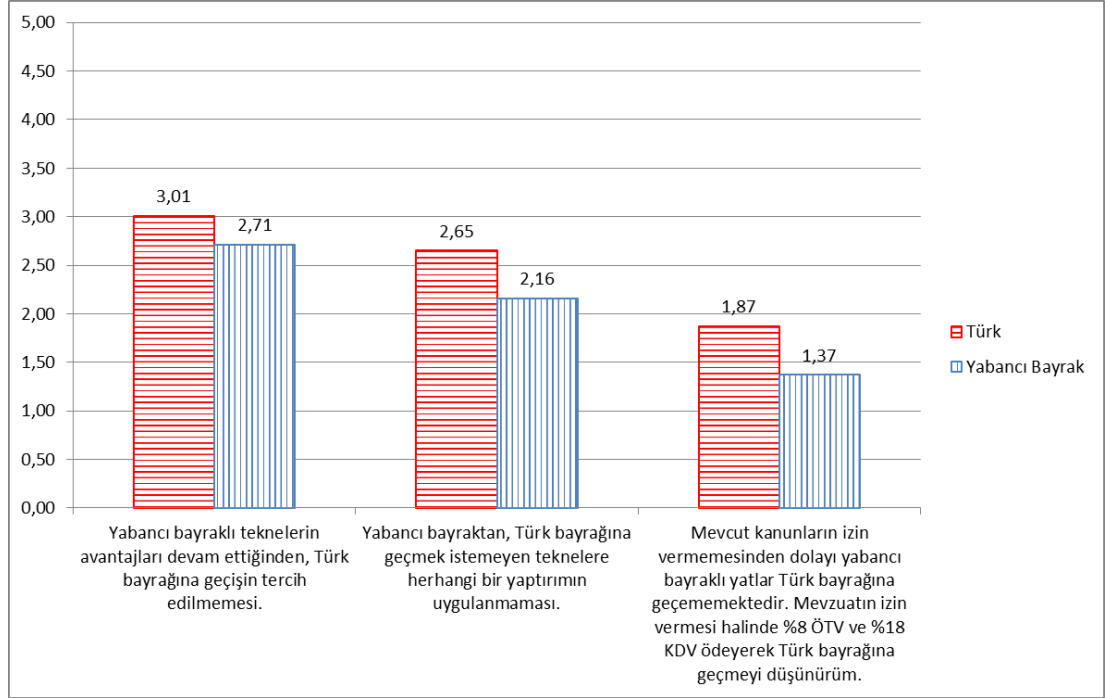
**Şekil 40:** Yabancı bayraklı yatların kontrollerinin katılımcıların eğitim durumuna göre gösterdiği farklar

Türkiye’de yatları kontrol etmekle görevli otoriteler tarafından yabancı bayraklı yatların az kontrol edildiği, eğitim durumu ön lisans ve üzeri yat sahipleri ile lise ve altı yat sahipleri arasında farklılık gösterdiği, üniversite ve üzerinde eğitime sahip yat sahiplerinin yabancı bayraklı yatların daha az kontrol edildiğine, lise ve altı eğitime sahip yat sahiplerinden daha fazla katıldıkları tespit edilmiştir.

21 hipotez “2009 yılında uygulanan vergi indiriminin eksik yanları açısından, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında farklılık vardır” şeklindedir.

2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekebilmesi maksadıyla, 3 ay süreliğine ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmış ve birçok yatın Türk bayrağı çekmesi sağlanmıştır. Bu uygulamadaki eksikliklerden olan; hükümetin 2009 öncesi alınan yüksek vergi oranlarına tekrardan dönmelerinden endişe edilmesi ( $p=0,258$ ), bakanlığın uygulama hakkında yeterli bilgi vermemesi ( $p=0,171$ ), yurt dışında yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmaması ( $p=0,592$ ), Türkiye’de yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmaması ( $p=0,210$ ) maddeleri açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Fakat yabancı bayraklı teknelerin avantajları devam ettiğinden, Türk bayrağına geçişin tercih edilmemesi ( $p=0,023$ ), yabancı bayraktan, Türk bayrağına geçmek istemeyen teknelere herhangi bir yaptırımın uygulanmaması ( $p=0,003$ ), mevcut kanunların izin vermemesinden

dolayı yabancı bayraklı yatlar Türk bayrağına geçememektedir. Mevzuatın izin vermesi halinde %8 ÖTV ve %18 KDV ödeyerek Türk bayrağına geçmeyi düşünürüm (p=0,012) maddeleri açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında anlamlı farklılık görülmüş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık şekil 41’de aktarılmaktadır.



**Şekil 41:** 2009 yılında uygulanan vergi indiriminin eksik taraflarının Türk ve yabancı bayrak arasında gösterdiği farklılık

Yabancı bayraklı teknelerin avantajları devam ettiğinden, Türk bayrağına geçişin tercih edilmemesi, yabancı bayraktan, Türk bayrağına geçmek istemeyen teknelere herhangi bir yaptırımın uygulanmaması, mevcut kanunların izin vermemesinden dolayı yabancı bayraklı yatlar Türk bayrağına geçememektedir. Mevzuatın izin vermesi halinde %8 ÖTV ve %18 KDV ödeyerek Türk bayrağına geçmeyi düşünürüm maddelerinin Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında farklılık gösterdiği, Türk bayraklı yat sahiplerinin yabancı bayraklı yat sahiplerine göre bu maddelere daha fazla katıldıkları tespit edilmiştir.

22. hipotez “2009 yılında uygulanan yöntemle benzer bir uygulamanın önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen sürenin ne kadar olması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin

düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında fark vardır” şeklindedir.

“2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen süre ne kadar olmalıdır?” sorusu açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında ( $p=0,828$ ) anlamlı farklılık tespit edilememiş, hipotez desteklenmemiştir.

23. hipotez “2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulamanın önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen sürenin ne kadar olması gerektiği açısından, yat sahiplerinin yaşlarına göre düşünceleri farklılık göstermektedir” şeklindedir.

“2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen süre ne kadar olmalıdır?” sorusu açısından, 45 yaş ve üzeri yat sahipleri ile altındaki ( $p=0,053$ ) yat sahipleri arasında farklılık tespit edilememiştir. Fakat 55 yaş ve üzeri yat sahipleri ile altındaki yat sahipleri arasında  $p=0,009$  düzeyinde anlamlı farklılık görülmüş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık tablo 24’da aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 24:** Türk bayrağına geçiş için verilecek sürenin katılımcıların yaşlarına göre gösterdiği farklılık

	55 yaş ve üzeri yat sahipleri ile 54 yaş ve altı yat sahipleri Ortalaması	Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen süre ne kadar olmalıdır?					
		3 ay	6 ay	1 yıl	2 yıl	Süresiz	Toplam
Yaşınız?		0	1	9	2	14	26
24-34		2	1	21	11	33	68
35-44		2	9	22	14	41	88
45-54		1	9	19	9	20	58
55-64		0	5	4	1	5	15
65-75	Toplam	5	25	75	37	113	255

54 yaş ve altında olan yat sahiplerinin yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen sürenin, 55 yaş ve üstü yat sahiplerine göre daha uzun olmasını tercih ettikleri tespit edilmiştir.

24. hipotez “2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulamanın önümüzdeki günlerde uygulanmak istense verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süreleri maksimum ne kadar olması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında fark vardır” şeklindedir.

“2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süreleri maksimum ne kadar olmalıdır?” sorusu açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar karşılaştırılmış ve  $p=0,001$  anlamlılık düzeyinde farklılık tespit edilmiş, hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık tablo 25’de aktarılmıştır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 25:** Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı yatların Türkiye’de kalması istenilen sürenin, Türk ve yabancı bayrak arasında gösterdiği farklılık

	Ortalama	Verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de kalış süreleri maksimum ne kadar olmalıdır?						
		3 ay	6 ay	1 yıl	5 yıl	10 yıl	Toplam	
Hangi bayrağı kullanmaktasınız?	Türk	3,07	14	21	47	26	16	124
	Yabancı Bayrak	3,52	6	13	36	54	19	128

Yabancı bayraklı teknelerin Türk bayrağına geçmek istememeleri durumunda Türkiye’de maksimum kalmaları öngörülen süreler açısından, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında farklılık görülmüştür. Yabancı bayraklı yat sahipleri, yabancı bayraklı yatların Türkiye’de maksimum 5 yıl kalmalarını Türk bayraklı yat sahiplerine oranla daha fazla tercih ederken, Türk bayraklı tekne sahiplerinin de,

yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de maksimum 1 yıl kalmalarını daha çok tercih ettikleri tespit edilmiştir.

25. hipotez “2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulamanın önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılmaz şerhi konulması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında farklılık vardır” şeklindedir.

“2009 yılında uygulanan yönteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılmaz şerhi konulmalıdır?” sorusu açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar arasında( $p=0,256$ ) anlamlı farklılık tespit edilememiş, hipotez desteklenmemiştir.

26. hipotez “yat alımında ÖTV+KDV oranının ne ölçüde olması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında, gelir düzeyleri farklı yat sahipleri arasında ve eğitim durumları farklı yat sahipleri arasında fark vardır” şeklindedir.

“Yat alımında ÖTV+KDV oranı sizce ne kadar olmalıdır?” sorusu açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar ( $p=0,284$ ), yüksek gelire sahip olanlar ile düşük gelire sahip olanlar ( $p=0,618$ ) ve üniversite eğitimi almış olanlar ile almamış olanlar ( $p=0,703$ ) karşılaştırılmış anlamlı farklılık tespit edilememiş hipotez desteklenmemiştir. Yat alımında uygulanan ÖTV+KDV oranlarının tercihleri yat sahiplerinin gelir düzeyleri, eğitim durumları ve bayrak tercihlerine göre değişmediği tespit edilmiştir.

27. hipotez “Bakanlar kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Kanunda haçların arttırılma miktarı ne kadar olması gerektiği açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında, gelir düzeyleri farklı yat sahipleri arasında ve eğitim durumları farklı yat sahipleri arasında fark vardır” şeklindedir.

“Bakanlar Kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Sizce kanunda harçların arttırılma miktarı ne kadar olmalıdır?” sorusu açısından, Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar ( $p=0,200$ ), yat sahiplerinin gelir



seviyeleri ( $p=0,906$ ) ve eğitim durumları ( $p=0,811$ ) açısından anlamlı farklılık tespit edilememiş, hipotez desteklenmemiştir.

28. hipotez “Bakanlar Kurulu’nun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Kanunda harçların arttırılma miktarı ne kadar olması gerektiği yat sahiplerinin yaşlarına göre farklılık göstermektedir” şeklindedir.

Bakanlar Kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. “Sizce kanunda harçların arttırılma miktarı ne kadar olmalıdır?” sorusu açısından, 45 yaş üzeri yat sahipleri ile altı yat sahipleri arasında ( $p=0,169$ ) anlamlı farklılık tespit edilememiştir. Fakat 55 yaş ve üzeri yat sahipleri ile altındaki yat sahipleri arasında  $p=0,048$  ve 35 yaş ve üzeri yat sahipleri ile altındaki yat sahipleri arasında ( $p=0,003$ ) anlamlı farklılık tespit edilmiş, hipotez kısmen desteklenmiştir. Bu farklılık tablo 26’de aktarılmıştır.

**Tablo 26:** Harçların arttırılma miktarının katılımcıların yaşlarına göre gösterdiği farklılık

	Ortalama 35 yaş ve üzeri ile altındaki yat sahipleri	Ortalama 55 yaş ve üzeri ile altındaki yat sahipleri	Bakanlar Kurulunun ihtiyaç halinde harçları arttırma yetkisi bulunmaktadır. Sizce kanunda harçların arttırılma miktarı ne kadar olmalıdır?						
			1-2 kat	3-7 kat	8-15 kat	15-20 kat	20 kattan fazla	Bilgim yok	Toplam
24-34	1,19	1,30	16	3	0	1	2	4	26
35-44	1,64		45	5	1	1	0	19	71
45-54		49	13	0	0	1	26	89	
55-64		1,08	35	3	0	0	0	22	60
65-75	11		1	0	0	0	3	15	
Toplam			156	25	1	2	3	74	261

34 yaş ve aşağı, 55 yaş ve yukarıdaki yat sahiplerinin diğer yat sahiplerine oranla en düşük arttırma oranını tercih ettikleri tespit edilmiştir. Ayrıca yat sahiplerinin konu hakkında eksik bilgiye sahip oldukları tespit edilmiştir.

29. hipotez “ikinci el ithalatın Türkiye’de serbest olması durumunda, ithal edilecek teknelerin yaşları açısından, Türk bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri ile yabancı

bayraklı yat sahiplerinin düşünceleri arasında, cinsiyetleri arasında, gelir düzeyleri farklı yat sahipleri arasında ve yaşları arasında farklılık vardır” şeklindedir.

“İkinci el ithalatının Türkiye’de serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir?” sorusu açısından Türk bayraklı yatlar ile yabancı bayraklı yatlar ( $p=0,081$ ), yat sahiplerinin cinsiyetleri ( $p=0,901$ ), yat sahiplerinin gelir düzeyleri ( $p=0,964$ ) ve yaşları arasında ( $p=0,156$ ) anlamlı farklılık tespit edilememiş, hipotez desteklenmemiştir.

30. hipotez “ikinci el yat ithalatın Türkiye’de serbest olması durumunda, ithal edilecek teknelerin yaşları yat sahiplerinin gördükleri eğitime göre değişmektedir” şeklindedir.

“İkinci el ithalatının Türkiye’de serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir?” sorusu açısından üniversite eğitimi almış yat sahipleri ile almamış yat sahipleri arasında  $p=0,002$  anlamlılık düzeyinde farklılık tespit edilmiş, hipotez desteklenmiştir. Bu farklılık tablo 27’de aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 27:** İkinci el tekne ithalatının yat sahiplerinin eğitim durumuna göre gösterdiği farklılık

		Ortalama	İkinci el yat ithalatının ülkemizde serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir?					Toplam
			1 yaşına kadar	5 yaşına kadar	10 yaşına kadar	20 yaşına kadar	yaşına bakılmak sızın	
Eğitim durumunuz nedir?	İlk okul	3,06	0	2	0	0	1	3
	Orta okul		0	0	0	0	1	1
	Lise		4	16	13	1	12	46
	Ön lisans/lisans	3,71	4	32	30	3	68	137
	Yüksek Lisans ve üzeri		1	13	24	3	31	74
Toplam			9	63	67	7	113	259

Üniversite ve üzeri eğitim almış yat sahiplerinin, Türkiye’de ikinci el tekne ithalatının serbest bırakılması durumunda, ithal edilecek teknelerin yaşına

bakılmaksızın ithal edilmesini daha çok tercih ettiği, lise ve altı eğitim görmüş yat sahiplerinin ise daha çok 5 ile 10 yaşına kadar teknelerin ithal edilmesini daha fazla tercih ettiği tespit edilmiştir.

31. hipotez “ikinci el yat ithalatının Türkiye’de serbest olması durumunda, ithal edilecek teknelerin yaşları, yelkenli ile motor yat sahipleri arasında farklılık göstermektedir” şeklindedir.

“İkinci el yat ithalatının ülkemizde serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir?” sorusu açısından motor yat sahipleri ile yelkenli yat sahipleri arasında  $p=0,000$  anlamlılık düzeyinde farklılık tespit edilmiştir. Bu farklılık tablo 28’de aktarılmaktadır. Bilgisi olmayanlar tabloya dâhil edilmemiştir.

**Tablo 28:** İkinci el tekne ithalatının katılımcıların sahip oldukları yat tiplerine göre gösterdikleri farklılık

		Ortalama	İkinci el yat ithalatının ülkemizde serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir?					
			1 yaşına kadar	5 yaşına kadar	10 yaşına kadar	20 yaşına kadar	Yaşına bakılmaksızın izin	Toplam
Yatınızın tipi nedir?	Motor yat	2,87	8	39	21	1	21	90
	Yelkenli	3,97	1	24	46	6	92	169
Toplam			9	63	67	7	113	259

İkinci el yat ithalatının serbest bırakılması durumunda, ithal edilecek teknelerin yaşları açısından motor yat sahipleri ile yelkenli yat sahipleri arasında farklılık gösterdiği, yelkenli tekne sahiplerinin daha çok yaşına bakılmaksızın ikinci el yatların ithal edilmesini tercih ettiği, motor yat sahiplerinin ise 5 yaşına kadar olan teknelerin ithalini daha çok tercih ettiği tespit edilmiştir.

## 6. TARTIŞMA ve SONUÇ

Türkiye'nin turizmden sağladığı gelirlerin dörtte birini deniz turizmi oluşturmaktadır (Deniz Turizmi, 2015;21). Fakat birçok Avrupa ülkesi ile karşılaştırıldığında daha çeşitli tarih, iklim ve coğrafya şartlarına sahip olmamıza rağmen birçok açıdan çok geride olduğumuz görülmektedir. Gelişmiş ülkelere göre deniz ve yat turizmine geç başlayan Türkiye, çeşitli yatırımlar ve kanun düzenlemeleri yaparak özellikle son 7 yılda önceki yıllara oranla büyük bir gelişme göstermiştir.

1982 yılında turizmin gelişmesi maksadıyla çıkartılan Turizmi Teşvik Kanunu sayesinde, yabancı bayraklı yatların Türkiye'de uzun süre kalmalarının yolu açılmış, Türkiye'de yat alımında ve sonrasında uygulanan yüksek vergiler nedeniyle Türk vatandaşlarının da yabancı bayrağa yönelmelerine sebep olmuştur. Ülke prestijine ve vergi kaybına neden olan bu durum konusunda 2009 yılında bazı yasal düzenlemeler gerçekleştirilmiş fakat kalıcı bir çözüm üretilmemiştir.

Bu çalışmada Türkiye'deki yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekilmesinde uygulanabilecek yöntemler araştırılarak, yat sahiplere anket düzenlenmiş, yat sahiplerinin tercih ettiği cevaplar analiz edilmiştir.

Anketlerden çıkan sonuçlara göre Türkiye'deki yatçıların %90'ının 35 yaşın üstünde olduğu tespit edilmiştir. Türkiye'de yatçılığa bu kadar geç bir zamanda başlanması ülkedeki deniz kültürünün ve yatçılığın gelişmemesine neden olmaktadır.

Oral ve Uluğ (2007) tarafından yapılan araştırmalarda da Türkiye'deki yatçıların orta yaş ve üzeri oldukları ortaya koyulmuştur. Araştırmanın üzerinden 9 yıl geçmiş olmasına rağmen Türkiye'deki yatçıların yaş ortalamasının değişmediği gözlenmiştir.

Ankete katılan yatçılarımızın %96'sı erkek yatçılardan oluşmaktadır. Parker (2015), Oral ve Uluğ (2007) tarafından da yapılan araştırmalarda benzer sonuçlara ulaşılmıştır. Türklerde erkeğin ailede baskın olması ve Türk kadınlarının denizcilikten çekinerek yeterli önemi vermemesi de bu sonuçlarda etkili olmaktadır. Türk halkının denizci bir toplum olmasındaki en önemli virajın Türk kadınının denizi sevmesinden geçtiği, denizciliği seven kadınların da denizi seven bireyler dünyaya getirerek ülkedeki deniz kültürünün gelişmesinde yardımcı olacağı değerlendirilmektedir.

Yat sahiplerinin %81'inin üniversite ve üzeri eğitime sahip olduğu tespit edilmiştir. Eğitim seviyesi arttıkça yatçılığa olan ilginin arttığı tespit edilmiştir.

Yat sahiplerin çoğunluğunu aylık geliri 6000 TL üzeri ve 45 yaş üstü kişilerin oluşturduğu tespit edilmiştir. Yatçılık Türkiye'de halen varlıklı kişilerin yapabileceği bir uğraş olarak görülmektedir. Bir yatın fiyatı, marina bağlama ücretleri ve tekne bakım ücretleri dikkate alındığında dar gelirli kişiler için bir teknenin alınıp idame edilmesi çok gerçekçi gelmemektedir. Yatçılığın gelişmesi ve tabana yayılabilmesi için çeşitli teşviklerin hayata geçirilmesi ve bağlama ücretlerinin denizcilikte gelişmiş ülkelerdeki gibi cüzi miktarlarda alınması sağlanmalıdır.

Gelir durumu 6000 TL'den az olan yatçıların Türk bayrağını daha çok tercih ettiği, 6000 TL'den yukarı olan yatçılarında yabancı bayrağı daha çok tercih ettiği tespit edilmiştir. Bunun sebebi yatçıların gelir seviyesine göre yat tercihlerinden kaynaklanmaktadır. Pahalı yatlarda bu vergilerin miktarı çok daha fazla olabilmektedir. Bu durum şu örnek ile daha kolay açıklanabilmektedir.

2017 yılı düzenlemesi öncesinde, gelir durumu iyi olan bir yatçının 15 metre uzunluğunda 300 000 USD tutarında aldığı bir yata Türk bayrağı çektiğinde 82 320 USD karşılığı TL olarak vergi ödemesi gerekmektedir. Fakat bayrak olarak Amerikan bayrağını tercih ettiğinde 1700 USD ödemesi yeterli olmaktadır. Aynı uzunlukta lüks olmayan bir yat yaklaşık 20 000 USD'a da bulunabilmektedir. Bu yat içinde 5488 USD karşılığı TL olarak Türkiye'ye vergi ödenmektedir. Bakıldığında her ikisinde de Amerikan bayrağının çekilmesi karlı olarak görünse de ucuz olan teknelerde Türk bayrağı daha çok tercih edilmektedir. Bunun nedenlerinin başında Amerikan bayraklı bir yat her yıl 900 USD bayrak sahibi ülkeye şirket ve tekne tescil ücreti ödemesi gerekmektedir. Türkiye'de bu ücret karşılığı harç alınmakta olup 2016 yılında 757 TL'dir (bahse konu harç ücreti 2017 yılında kaldırılmıştır). Ayrıca Yabancı bayraklı yatların sadece marinalara bağlanabiliyor olması ve marina fiyatlarının yüksek olması, küçük ücret farkları için yabancı bir bayrağın tercih edilmemesi, yabancı bayrak işlemlerinin her yerde yaptırılmıyor olması, kişilerin milli duygularla karar vermesi gibi birçok neden bulunmaktadır.

Katılımcılarımızın %48'i kendi teknesini son 6 (2010-2016) yıl içerisinde, %78'i ise şu anda kullandığı tekneyi son 6 yıl içerisinde aldığını beyan etmektedir. Türkiye'de yatçılıkta son 6-7 yılda sağlanan bu büyük gelişmenin 2009 yılında

kaldırılan motorlu taşıtlar vergisinden kaynaklandığı öngörülmektedir. 2009 yılında 670 HP motora sahip bir yat, yıllık 47630,3 TL gibi yüksek bir vergi ödemekteydi. Ayrıca son yıllarda marina miktarlarındaki artış ve gelir seviyesinin de yükselmesi bu miktarın artmasında etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Denizcilikte tecrübe esastır. Türkiye’de ki yatçıların yarısı kendi teknelerini son 6 yıl içerisinde almış olmaları, Türkiye’nin bu uğraşa ne kadar yeni başladığını göstermektedir. Denizcilikte gelişmiş ülkelerde 3-4 nesildir yat kullanan aileler sıklıkla görülmesine rağmen, Türkiye’de bu tür aileler yok denecek kadar az bulunmaktadır. Küçük yaşlardan itibaren yat içerisinde vakit geçiren kişilerin, emeklilikten sonra denize çıkmış kişilerden denizi daha iyi tanıyarak benimseyeceği değerlendirilmektedir.

2003 yılı sonrasında Türkiye’de yabancı bayraklı yat miktarında bir artış olduğu, bu artışın 2007-2009 yılları arasında azaldığı ve sonrasında tekrar arttığı gözlenmektedir. Bu yıllar arasındaki yabancı bayrak sayısındaki azalmanın 2009 yılında uygulanan ve 1238 yabancı bayraklı yatın Türk bayrağı çekmesi ile sonuçlanan vergi indiriminden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Türkiye 2000’li yıllara büyük bir krizle girmiş ve sonrasında krizin etkilerinin azalmasıyla yat sayısında bir artış gözlenmiştir. Motorlu Taşıtlar Vergisi ve yat alımındaki yüksek vergiler nedeniyle yabancı bayraklı yatlar daha fazla tercih edilmeye başlanmıştır. 2009 yılında Motorlu Taşıtlar Vergisi kaldırılmış ve yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçmesi için vergi indirimi uygulanmış fakat uygulamanın sona ermesine müteakip yüksek vergilere geri dönülmesinden dolayı yabancı bayrak miktarında tekrar artış olduğu gözlenmiştir.

Ankete katılan yat sahiplerinin en çok 10-15 metre boylardaki yatları tercih ettiği tespit edilmiştir. Türkiye’de efektif olarak en çok kullanılan yatlar 10-15 metre boylarındaki yatlardır. Bu boydaki bir yat içerisinde bir aile rahatlıkla kalabilmekte, daha küçük boylardaki yatlara bir ailenin sığması çok güç olmaktadır. Bu yatlar ile fırtınalı günler hariç yılın her mevsimi Türkiye’de seyir yapılabilmektedir. Ayrıca tekne bakım masrafları ve marina ücretleri daha büyük teknelere oranla daha düşük olmaktadır. Bu boylardaki tekneler kullanmayı bilen yat sahipleri tarafından da ayrıca bir kaptan çalıştırılmasına gerek duyulmadan da kullanılabilirlerdir.

Boyları 10 metreyi geçen yatlarda yabancı bayrak daha fazla tercih edilmektedir. Bu yatlarda yabancı bayrağın daha fazla tercih edilmesinde en önemli neden yat boyunun büyümesiyle fiyatının da artmasından kaynaklanmaktadır. Fiyatı yüksek olan yatlar daha fazla ücret ödememek için yabancı bayrağı tercih etmektedir.

Ankete katılan yat sahiplerinin %65'i yelkenli yatları tercih etmektedir. Türkiye'de yat sahiplerinin yelkenli yatları tercih etmesinde en önemli sebebin akaryakıt fiyatlarının yüksek olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Yatlar uzun süreli ve mesafeli seyahatlere uygun teknelerdir. Bu seyahat ve tatilleri ekonomik olarak geçirmenin en önemli nedeni az akaryakıt harcamaktan geçmektedir. Yelkenli tekneler sayesinde bu seyahatler motor yatlara göre çok daha ekonomik olmaktadır.

Motor yatı tercih eden katılımcıların daha çok Türk bayrağını, yelkenlileri tercih eden katılımcılarında daha çok yabancı bayrağı tercih ettiği tespit edilmiştir. Yabancı bayrak seçiminin tekne tipi ile dolaylı bir bağlantısı olduğu, daha ekonomik olduğu için yabancı bayrağı seçen kişilerin gene aynı sebepten dolayı daha ekonomik olan yelkenlileri tercih ettiği değerlendirilmektedir. Kişilerin bu tercihleri seçim seti teorisi ile tutarlıdır.

Orta yaş ve üzeri katılımcıların daha çok yelkenlileri tercih ettiği yatçıların yaşları ilerledikçe de yelkenliye eğilimin arttığı tespit edilmiştir. Bu tercihinde yelkenlilerin motor yatlardan daha ekonomik olmasından ve yelkenlilerin motor yatlara göre daha yavaş gitmesinden dolayı genç yatçılar tarafından daha az tercih edilmesinden kaynaklandığı görülmektedir.

Türkiye'deki yatların yarısını yabancı bayraklı yatlar oluşturmaktadır. Yabancı bayraklı yat oranının bu derece yüksek olmasında 2009 öncesi alınan Motorlu Taşıtlar Vergisi ve yat alımında alınan yüksek KDV ve ÖTV'den kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Türkiye'deki yabancı bayraklı yatların %90'ını ABD bayraklı yatlar oluşturmaktadır. Amerikan bayrağının çok tercih edilmesinde başlıca neden diğer serbest sicil uygulayan ülkelere nazaran daha ucuz ve kolay alınmasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

Katılımcıların çoğunun yabancı bayraklı tekne alma nedeni olarak; beğendikleri yatın yabancı bayraklı olması, mevcut kanunlardan dolayı Türk bayrağına

çevirememeleri ve yabancı bayraklı ikinci el teknelerin Türk bayraklı teknelerden daha ucuz olmasından kaynakladığını beyan etmektedirler. Yurt dışında tekne piyasasının Türkiye'den daha gelişmiş olması ve tekne çeşitliliğinin daha fazla olması gibi nedenlerle yurt dışından tekne almak çok daha karlı olmaktadır. Krizden etkilenen Avrupa ülkelerinde aileler giderlerini düşürmek için yatlarını çok cazip fiyatlara satabilmektedir. Türkiye'de ikinci el yat ithalatı yasak olduğundan bu yatlar ya mevcut bayrakları ile Türkiye'de kullanılmakta ya da en çok uygulanan yöntem, serbest sicil uygulayan Amerika'nın Delaware eyaletine kaydettirilerek kullanılmaktadır. Yasal olarak vergileri ödenerek ülkeye giremeyen yatlar, yabancı bayrak altında Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında 5+5 yıl Türkiye'de kalabilmektedir.

Yat sahiplerinin en çok tatile çıkmak için yat almayı tercih ettiği ve tercih edenlerin çoğunluğunu yabancı bayraklı yatların oluşturduğu tespit edilmiştir. Ayrıca katılımcıların boş zamanlarını geçirmek için de yat almayı tercih ettiği, denize nadir çıkıp genelde marina da yat içerisinde vakit geçirmek için yat almayı tercih etmedikleri tespit edilmiştir. Yat sahiplerinin çoğunun yat alma sebepleri arasında balık avlamak seçeneği bulunmakta fakat bu maddeye katılan yat sahiplerinin çoğunluğunu kısmen katılanlar oluşturmaktadır. Balık avlama seçeneğinin yat alımında çok etkili olmadığı, yat alanların eğlenmek maksadıyla balık ta avladıkları fakat balık avlamak için yat almayı tercih etmedikleri tespit edilmiştir.

Yat alırken, motor yatı tercih eden katılımcıların balık avlamayı, yelkenliyi tercih eden katılımcılarında tatile çıkmak seçeneklerini daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Motor yatlar yelkenlilere oranla balık avlamaya daha uygun tekne yapısına sahiptir. Yelkenli tekneler de yakıt harcamandan seyir yapabildikleri için daha ekonomiktir. Bu seçeneklerde yat tiplerinin öne çıkmasında bu özelliklerin etkili olduğu gözlenmektedir.

Yelkenli sahiplerinin tamamına yakını denize çıkmayarak marina içerisinde boş vakitlerini değerlendirmeyi tercih etmemektedir. Motor yatlar geniş alanları olduğu için marina içerisinde bağlı olarak kullanıma daha uygun tekne yapısına sahip yatlardır. Yelkenlilerin kıçüstünde büyük dümeninin oluşu ve etrafta çok fazla halatın olması kullanım alanını daraltmaktadır. Bundan dolayı yelkenliler genelde seyir yapmak, denize çıkmak için alınan teknelerdir.



Yat alırken yelkenliyi tercih edenlerin yabancı bayrağı, motor yatı tercih edenlerin de Türk bayrağını daha fazla tercih ettiği, bu seçimin nedeninin yabancı bayraklı yatların daha çok tatile çıkmak amacıyla alınması ve yelkenli tekneler ile seyahat etmenin motor yatlarla oranla çok daha ekonomik olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Yat alırken, yelkenliyi tercih eden yat sahiplerinin motor yatı tercih etmediği, motor yatı tercih edenlerin de yelkenliyi tercih etmediği tespit edilmiştir. Bir kişi yat almadan önce kendisine hangi yatın uygun olduğunu, hangi yatın ihtiyaçlarını karşıladığını iyice araştırdıktan sonra karar vermektedir. Katılımcıların kararında bu durum belirgin bir şekilde hissedilmekte, seçim seti teorisi ile tutarlılık göstermektedir. Yelkenlilerin özellikleri kendisine daha uygun olan yani yelkenliyi tercih eden katılımcılar, motor yatı tercih etmemektedir. Aynı durum motor yatı tercih edenlerde de görülmektedir. Katılımcıların mevcut yatlarını ilerleyen zamanlarda değiştirmek istemesi durumunda tercihlerinin şu an kullandıkları yat tipi ile aynı olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca bu sonuçlar katılımcıların kullandıkları yat tipinden memnun olduklarını da göstermekte, diğer yat tipinin kendilerine uygun olmadığını değerlendirmektedirler.

Yat alırken, Türk bayraklı ve motor yatı tercih edenlerin, motorunun güçlü olmasına daha fazla önem verdiği tespit edilmiştir. Bunun sebebinin Türk bayraklı yatların motor yatı daha fazla tercih etmesinden ve motor yatların deniz üzerinde ilerleyecekleri tek güç olan motorlarına güvenmeleri gerektiğinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Yelkenli tekneler motorlarını genelde liman giriş ve çıkışında kullandığından motorlarının güçlü olmasına çok önem vermedikleri tespit edilmiştir.

Yat sahiplerinin çok büyük bir bölümü yat alırken az akaryakıt harcamasına önem vermekte, bu önem gelir durumu, yat tipi ve bayrağa göre değişmemektedir.

Yat sahipleri, yat alırken yaşam alanlarının geniş ve konforlu olmasına önem vermektedir. Bu önem yat tipine göre değişiklik arz etmektedir. Motor yat sahipleri yaşam alanlarının geniş ve konforlu olmasına daha fazla önem vermektedir. Bu farklılığın nedeni motor yatların daha geniş ve konforlu alanlara sahip olmasından kaynaklanmaktadır.

Katılımcıların ikisi hariç bütün hepsi denize dayanıklı tekne almayı tercih etmektedir. Bu tercih yat sahiplerinin demografik özelliklerine ve Türk/yabancı bayrak tercihlerine göre değişmemektedir.

Yabancı bayraklı yat alımında en büyük sebebin, yabancı bayraklı yatlardaki vergilerin düşük olmasından kaynakladığı tespit edilmiştir. 4 yat sahibi haricinde bütün katılımcılar bu fikre katılmaktadır. Yat alımında uygulanan vergilerin yurt dışındaki seviyelere düşürülmesi ile yabancı bayrak tercihinde büyük bir azalma olacağı değerlendirilmektedir.

Gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılmasından dolayı yabancı bayrağın tercih edildiği tespit edilmiştir. Bu fikir Türk ve yabancı bayrak seçimi yapan yat sahiplerine göre farklılık arz etmektedir. Türk bayraklı yat sahiplerinin bu olumsuzluğu daha fazla hissettiği tespit edilmiştir. Türkiye'deki yatların yarısının yabancı bayrağı tercih etmesi, yabancı bayraklı teknelerin de tatil amacını Türk bayraklı teknelere göre daha fazla tercih etmesi komşu ülkelerimizde Türk bayrağının çok fazla görülmemesine neden olmaktadır. Türkiye'de Türk bayraklı yat sayısının artması ile özellikle komşu ülkelerde Türk bayraklı yat ziyaretlerinin de artması anlamına gelmektedir. Türk bayraklı yatlara alışan komşu ülkelerin ilerleyen zamanlarda Türk bayraklı yatlara zorluk çıkartmayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca üniversite eğitimi almış ve 45 yaş üzeri yat sahiplerinin bu olumsuzluğu daha az hissettikleri tespit edilmiştir. Yat sahiplerinin yüksek eğitimleri ve tecrübeleri sayesinde bu olumsuzlara daha az maruz kaldıkları değerlendirilmektedir.

Yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması, yabancı bayraklı yat alımında etkili bir sebep değildir. Yabancı bayraklı yat sahipleri ve yelkenli sahipleri bu fikre katılmamaktadırlar. Yabancı bayraklı yatalar ülke dışına çıkış izni aldıklarında transit yakıt alabilmekte, Türk bayraklı yatlar alamamaktadır. Fakat bu avantaj yabancı bayraklı yat alımında çok etkili olmadığı tespit edilmiştir.

Yat sahiplerinin çekilen yabancı bayrağa sempatisinin olmadığı, yabancı bayraklı yat sahiplerinin tamamına yakınının sempatisinin olmadığı tespit edilmiştir. Özellikle yüksek vergilerden dolayı, çekilen yabancı bayraklara yat sahiplerinin sempati duymaması, yatlarında yabancı bayrağı istemediklerini ortaya koymaktadır. Yat sahipleri yüksek vergilerden dolayı istemedikleri bir ülkenin bayrağını yatlarına

çekmek durumunda kalmaktadırlar. Yani yabancı bayraklı yat almanın asıl sebebinin ekonomik olduğu değerlendirilmektedir.

Yat sahipleri yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olmasından dolayı, yabancı bayraklı yat almayı tercih etmektedir. Kolay bayrak ülkeleri ve serbest sicil uygulayan ülkeler, yatırımcı çekebilmek için kanunlarını yatırımcılar için cazip hale getirmektedir. Bu ülkeler şirketlerin kurucularını ve üyelerini kimseyle paylaşmayarak yatırımcılarını korumaktadır. Bu koruma için şu şekilde bir örnek verilebilir. Yabancı bayraklı bir yat Türkiye’de başka bir yat ile çatışması durumunda yat sahibi hiçbir evrakta yazmadığından muhatap kaptan kabul edilir. Yat sahibinin adı geçmez. Ya da yat sahibinin Türkiye’de banka tarafından bir yaptırıma maruz kalmasında banka mükellefinin varlıklarına şerh koydurabilmektedir. Bu mükellefin ABD bayraklı bir yatı varsa banka herhangi bir yaptırımda bulunamamaktadır. Bunun sebebi ABD’nin Delaware eyaletinde kurulu şirket üzerine yatın kayıtlı olması ve şirket kayıtlarının başka ülkeler ile paylaşılmamasından kaynaklanmaktadır. Yani siz şirketin sahibisiniz şirkette yatın sahibi. Ayrıca yabancı bayrak ülkelerindeki kanunlar Türkiye’ye göre daha avantajlı olabilmektedir. Örneğin Türk bayraklı bir yatın yangın söndürme donanımları her yıl kontrol edilmesi gerekirken diğer kolay bayrak ve serbest sicil uygulayan ülkelerde 2 ya da 3 yılda bir kontrol edilebilmektedir. Gemi adamları da Türk bayraklı gemilere oranla daha az kişi ve yeterlilikte personel ile donatılabilmektedir.

Yabancı bayraklı yat sahiplerinin, yabancı bayraklı yatların değişen parçalarının vergilerinin iade edilmesinden dolayı yabancı bayrağı tercih etmedikleri tespit edilmiştir. Yabancı bayraklı yatlar her ne kadar Türkiye’de kullanılsalar da değişen bir parçanın yatın demirbaşına işlenmesi durumunda ihracat olarak kabul edildiğinden ödenen vergiler geri alınabilmektedir. Yat sahiplerinin buna katılmamasının sebebi; yat sahiplerinin bu zamana kadar teknelerinde vergi iadesi almaya değer bir parça değişimi yapmamış olmasından ya da vergi iadesi alabileceklerini bilmemelerinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Yabancı bayraklı yatların Türkiye’de 5 yıl kalabilmesi yabancı bayraklı yat almak için etkili bir sebeptir. Turizmi Teşvik Kanunu çerçevesinde yabancı bayraklı yatların Türkiye’de 5 yıl kalarak turizmin desteklenmesi amaçlanmış fakat Türkiye’deki vergilerin yüksek olmasından dolayı Türk vatandaşlarının yabancı

bayrağa yönelmesine neden olmuştur. Türkiye'deki yabancı bayraklı yatların artmasındaki en önemli nedenin bu olduğu değerlendirilmektedir.

Türk bayraklı yatların yurt dışına satılmasında, yat alımında ödedikleri vergileri geri alamıyor olmaları yabancı bayraklı yat almada etkili bir sebeptir. Türkiye'de çok gelişmemiş olan yat pazarı nedeniyle kullanılmış yatlara ülke içinde alıcı bulunamaması durumunda yat yurt dışına satılabilmektedir. Fakat Türk bayraklı yat alımında ödenen %27,44 oranında ki vergiler yatın değerini yükseltmektedir. Aynı özelliklerde yabancı bayraklı bir yat ilk alındığında daha az vergi ödendiğinden ya da ödenmediğinden dolayı Türk bayraklı yata oranla daha düşük fiyatlara satılmaktadır. Yatın ilk alımında ödenen vergilerden dolayı Türk bayraklı yatlar yurt dışına satıldığında zarar edilmektedir. Bu fikre Türk bayraklı yatlar daha fazla katılmaktadır. Bunun sebebi de Türk bayraklı yatların bu olumsuzluktan daha fazla etkilenmesinden kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Türkiye'deki yatçıların en büyük sorunu, barınacak yerlerin kısıtlı olması ve barınak ücretlerinin yüksek olması olduğu tespit edilmiştir. Türkiye'de yatçılığın gelişmesi için yeni barınak ve marinalara ihtiyaç duyulduğu, bu yapılan marinaların kar amacı güdülerek değil de hizmet amacıyla yapılmasının Türkiye'de yatçılığı ve denizciliği geliştireceği değerlendirilmektedir.

2011 yılında Muğla ve çevresinde uygulamaya konulan 2 yıl sonrada tüm Türkiye'de uygulanmaya başlayan mavi kart uygulaması teknelerin atıklarını denize atmamaları için geliştirilmiş bir projedir. Katılımcıların %92'si mavi kart sorununa katılmaktadır. Mavi kart sorunu Türk bayraklı yatlar ve üniversite eğitimi almış yat sahipleri tarafından daha fazla hissedilmektedir. Mavi kart uygulaması düşünce açısından çok yararlı olarak görünse de uygulamada yatçılar açısından pek çok sorun barındırmaktadır. Yatların atıklarını verebilecekleri istasyon ve gemilerin alt yapı tesislerinin tamamlanmamış olması, her limana atık alım tesisinin kurulu olmaması gibi nedenlerle atıklarını bertaraf edememektedir. Ayrıca atık üretmeyen bir yat atık üretmediğini belgelendirememektedir. Örneğin 1 ay boyunca hiç kullanılmayan bir yat kısa süreliğine seyre çıktığında kontroller esnasında 1 aydır herhangi bir resmi kuruma atık vermediği için cezai yaptırıma maruz kalabilmektedir. Yatlarda jurnal tutulmadığından 1 aydır seyir yapmadığını kanıtlamasına imkân bulunmamaktadır. Yatlar için marinalarda tuvalet ve banyo imkânları sağlanmaktadır. Bu imkânları

kullanan yat sahipleri icra ettikleri kısa süreli seyirlerde kontroller esnasında görevlilere yataının atık üretmediğini kanıtlanamadığından çevre kirliliği yapmadığı halde cezai yaptırımlara maruz kalabilmektedir. Mavi kart uygulamasındaki bu eksikliğin giderilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Türkiye’de yatçılığın gelişmesinde ki en büyük engellerden birinin de mevzuat eksiklikleri olduğu ve katılımcıların %97’sinin bu fikre katıldığı tespit edilmiştir. Bu eksikliklerin başında ikinci el teknelerin Türkiye’ye ithal edilmesinin yasak olması, ÖTV’siz akaryakıtın yatlara da sağlanması, yıllık vizelerden ücret alınmaması gibi konular bulunmaktadır. Yatlardan alınan yıllık vize ücretleri 2017 yılında kaldırılmıştır.

Yat sahipleri denizciliğin zenginlerin yapabileceği bir uğraş olarak görülmesinden, çocuklara ve gençlere denizcilik bilincinin aşılmanmasından rahatsızlık duyduklarını belirtmektedir.

Yapılan anket neticesinde yabancı bayraklı yatların Türkiye’de Türk bayraklı yatlarla oranla daha az kontrol edildiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuçlarda yabancı bayraklı yat sahipleri ile Türk bayraklı yat sahipleri düşünceleri arasında farklılıklar görülmüştür. Türk bayraklı yat sahiplerinin, yabancı bayraklı yat sahiplerine göre, yabancı bayraklı yatların daha az kontrol edildiğine katıldıkları, ayrıca üniversite eğitimi alan yat sahiplerinin yabancı bayraklı yatların, Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol edildiğine katıldıkları tespit edilmiştir. Yabancı bayraklı yatların az kontrol edilmesindeki sebeplerin başında, yatların bayrak sahibi ülke kanunlarına tabi olmasından ve bayrak ülkesi kanunlarına göre donatılmalarından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Yani yabancı bayraklı yatlar Türkiye’de az sayıda kanuna tabi olmasından dolayı Türk bayraklı yatlarla oranla daha az kontrol edilmektedir. Bu durum çeşitli zafiyetlere de sebep olmaktadır. Yat turizminin en canlı olduğu yaz aylarında Ege ve Akdeniz koylarımızda çok fazla yerli ve yabancı bayraklı yat demirlemektedir. Türkiye’deki yatların yarısını yabancı bayraklı yatların oluşturduğu ve bunlara birde çeşitli ülkelerden gelen yatların da eklenmesiyle yabancı bayraklı yat sayısı Türk bayrağını geçmektedir. Yetkili kolluk birimleri tarafından icra edilen denetimlerde; yabancı bayraklı yatların hangisinin Türk sahipli yabancı bayraklı yat olduğu, hangisinin yurt dışından gelerek sahibinin yabancı olduğu ve ülkeye yasal yollardan giriş yapıp yapmadıklarının anlaşılabilmesi için hepsinin teker teker

kontrol edilmesi gerekmektedir. Bütün yatların her daim kontrol edilebilmesi çok gerçekçi değildir. Ülkedeki yatların yarısının yabancı bayrak taşıması, yabancı bayraklı yatlara farklı bir ülkeden gelmiş gözüyle bakılmamasına neden olabilmekte, farklı bir ülkeden gelip denetime tabi tutulmamış yatların gözden kaçırılabilmesine neden olabilmektedir.

2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçmesi maksadıyla uygulanan vergi indirimindeki eksiklik araştırmacı tarafından literatür taraması ile tespit edilmiş ve yat sahiplerine katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yat sahiplerinin hükümetin 2009 yılı öncesi yüksek vergi oranlarına tekrardan dönülmesinden endişe duydukları tespit edilmiştir. 2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçmesi maksadıyla yapılan uygulama bazı yabancı bayraklı yat sahiplerinin hükümetin 2009 yılı öncesi vergilere (bu vergiden kasıt Motorlu Taşıtlar Vergisidir) tekrar geri dönülmesi durumunda bu vergileri ödemek zorunda kalacaklarından dolayı temkinli yaklaşmasına neden olmuştur. Yabancı bayraklı yatların tercih ettiği yabancı ülkeler yatırım çekebilmek için bu tür vergilere başvurmamakta olduklarından yat sahipleri bu ülkelerde vergi konusunda kendilerini daha güvenli hissetmektedirler. Hükümetin vergi konusunda halka güven verici politikalar üreterek uygulamada vergi artırımlarının makul seviyelerde olması sağlanmalıdır. Ayrıca anket sonuçlarından 2009 yılında bakanlığın uygulama hakkında yat sahiplerini yeteri kadar bilgilendirmediği tespit edilmiştir. 2017 yılında yapılan uygulama birçok yazılı ve görsel haber ajansında yer bulmuş ve yat sahiplerinin uygulamadan bilgileri olmaları sağlanmıştır.

Ankete katılan yat sahipleri, 2009 yılındaki yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmek için uygulanan vergi indiriminin yaklaşık 3 ay olmasının yurt dışında ve yurt içindeki bürokratik işlemler için yeterli olmadığına katılmaktadır. 2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçmesi maksadıyla uygulanan ve 22 Ağustos-30 Kasım 2009 tarihleri arasında geçerli olan bu uygulama 3 ay 9 günlük bir süreyi kapsamaktadır. Fakat uygulama mevduatının Ekim ayına kadar yayınlanmaması yat sahiplerinin uzun bir süre kaybetmesine neden olmuştur. Zaten kısa olan süre daha da kısalmış yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmek isteyen birçok tekne sürenin kısa olmasından dolayı geçememiştir.

2009 yılında ki uygulamanın sona ermesine müteakip sahibi Türk olan yabancı bayraklı teknelere herhangi bir yaptırım uygulanmamıştır. Ankete katılan yat sahiplerinin %87'si bu sebepten dolayı 2009 yılında katılımın istenilen seviyede olmadığına katılmaktadır. Bu fikirde Türk ve yabancı bayraklı yatlar arasında farklılık görülmüş, Türk bayraklı yat sahiplerinin bu fikre daha fazla katıldıkları tespit edilmiştir. Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmek istemeyen yatların Türkiye'deki kalış süreleri 6 ay ya da 1 yıl ile sınırlanması durumunda Türk bayrağına geçen yat sayısının çok daha fazla olacağı değerlendirilmektedir. 2009 yılından sonra yabancı bayraklı yat alımında önceki yıllara göre artış olduğu tespit edilmiştir. Bunun başlıca nedeninin yabancı bayraklı yatların Türkiye'de kalış sürelerinin çok fazla olması ve 2009 yılındaki vergi indiriminin ilerleyen zamanlarda tekrardan yapılabileceği beklentisidir.

Yat sahipleri, %8 ÖTV ve %18 KDV ödeyerek Türk bayrağına geçmeyi tercih etmemekte fakat yat sahiplerinin tamamına (%96,6) yakını %0 ÖTV ve %1 KDV ödeyerek Türk bayrağına geçmeyi tercih etmektedir. Türkiye'deki yatların yabancı bayrak çekmesindeki en önemli sebep vergilerdir. Vergilerin makul seviyelere düşürülmesi ile yabancı bayrak miktarında önemli azalmalar olacağı değerlendirilmektedir.

Anket sonuçlarına göre katılımcılar, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen sürenin 2009 yılında olduğu gibi kısa olmasını istememekte, 1 yıl veya süresiz olmasını istemektedir. Geçişin süresiz olması katılımcılar tarafından daha fazla tercih edilmektedir. Geçişin süresiz olması ilerleyen zamanlarda yabancılara da Türk bayrağı çekebilme hakkı tanınması durumunda farklı ülke vatandaşlarının da Türk bayrağı çekerek ülke gelirine ve prestijine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Katılımcılar, Türk bayrağına geçmek istemeyen yatların Türkiye'de maksimum 1 yıl ve 5 yıl kalmalarını istemektedir. Yabancı bayraklı yat sahipleri Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı yatların Türkiye'de 5 yıl kalmalarını tercih ederken, Türk bayraklı yat sahipleri 1 yıl kalmalarını tercih etmektedir. Yabancı bayraklı yat sahiplerinin 5 yıl seçeneğini daha fazla tercih etmelerinin asıl sebebinin hali hazırdaki avantajlı konumlarını kaybetmek istemediklerinden kaynakladığı değerlendirilmektedir. Yabancı bayraklı yatların Türkiye'de kalış süresinin hali

hazırda uygulandığı gibi 5 yıl olarak devam etmesi durumunda yabancı bayraktan Türk bayrağına geçişin istenilen düzeyde olmayabileceği öngörülmektedir. Yabancı bayraklı yatların Türkiye’de kalış süresi maksimum 1 yıl veya daha kısa olması geçişin istenilen düzeyde olmasını sağlayacağı ve sonrasında yabancı bayrağa eğilimi azaltacağı değerlendirilmektedir.

Katılımcılar, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan yatlara satılamaz şerhinin konulmamasını istemektedirler. 2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçen teknelere 1 yıl satılamaz şerhi konulmuştur. Yata konulan 1 yıl satılamaz şerhinin geçişlerde kısıtlayıcı bir faktör olabileceği ve yatın 1 yıldan önce bir başkasına satılmasının ülke çıkarlarına zarar vermeyeceği değerlendirilmektedir.

Ankete katılan yat sahipleri yat alımında ödenen KDV+ÖTV’nin %5’ten az olmasını tercih etmektedirler. 31 Ocak 2017 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından yatlar ÖTV’den muaf tutulması kararlaştırılmış, KDV de %1’e indirilmiştir. Vergi indiriminden 1 hafta sonra gerçekleştirilen CNR Avrasya Boat Show’da vergi indiriminin etkileri hemen karşılık bulmuş, katılım ve satışlar geçen seneye göre %20 artmış göstermiştir ([www.cnravrasyaboatshow.com](http://www.cnravrasyaboatshow.com) Erişim tarihi: 26 Şubat 2017).

Katılımcılar, Bakanlar Kurulunun harçları arttırma yetkisinin 1-2 kat ile sınırlı olmasını tercih etmektedirler. Tekne alım/satışlarında ve her yıl yaptırılan vize işlemlerinden alınan tekne harçları, 31 Ocak 2017 tarihinden itibaren bakanlar kurulu kararıyla sadece tekne alım/satımlarından alınmaya başlanmıştır. Bahse konu harçları Bakanlar Kurulunun 20 katına kadar arttırmaya yetkisi bulunmaktadır. Hali hazırda sadece yat alım/satımından alınan harçların yükseltilmesi durumunda yat satışlarında önemli düşüşlerin yaşanabileceği değerlendirilmektedir.

İkinci el yat ithalatının Türkiye’de serbest bırakılması durumunda, yat sahiplerinin en çok yaşına bakılmaksızın ikinci el yatların ithal edilmesine müsaade edilmesi gerektiğini tercih etmektedir. Üniversite mezunu yat sahipleri ile yelkenli kullanıcılarının yaşına bakılmaksızın seçeneğini diğer yat sahiplerine oranla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Yüz yüze yapılan anket çalışmasında yat sahiplerinin burada kıstas olarak teknenin durumu ve yeterliliklerinin göz önünde bulundurulması gerektiğini beyan etmektedir. Yani önemli olan yatın yaşı değil denize dayanıklılığı, tekne donanımları ve materyallerinin durumudur. Dünyanın en önemli yatı olarak nitelendirilen Savarona yatı 1931 yılında inşa edilmiş, 7 yıl sonra



Türkiye tarafından satın alınmış ikinci el bir yattır. Yapımının üzerinden 86 yıl geçmesine rağmen hala kullanılmaktadır.

Türkiye'deki mevcut kanunlar gereği yerli üreticinin zarara uğramaması için ikinci el yat ithalatına müsaade edilmemektedir. Fakat yurt dışından ikinci el bir yat satın alıp yabancı bayrak altında 5+5 yıl kullanılmasına müsaade edilmektedir. Anket çalışmamızın boşluk doldurmalı bölümünde de yat sahipleri tarafından dile getirilen bu problem yerli üreticiyi de zarara uğratmayacak şekilde çözülmesi beklenmektedir. Bu sorunun en iyi çözümünün Türkiye tarafından ithal edilecek ikinci el yatların standartlarının belirlenerek, sadece bahse konu standartlara uyan yatların ithal edilmesine müsaade edilmesi ile çözülebileceği değerlendirilmektedir. Belirtilen standartlara göre ithal edilecek ikinci el yatlar sayesinde tecrübesiz yat alıcılarının uluslararası pazarda kandırılmalarını da engelleyebileceği değerlendirilmektedir.

Bazı kanunlarda değişiklik yapılması amacıyla 31 Ocak 2017 tarihli, 2017/9759 sayılı kararname, Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilerek yürürlüğe girmiştir (T.C. Resmi Gazete, 03 Şubat 2017, sayı:29968). Bu kararname sayesinde Türk sahipli yabancı bayraklı yatlara, ikinci kez Türk bayrağı çekme seçeneği tanınmıştır. 2009 yılında uygulanan uygulama ile bazı benzerlikler gözlenmekle birlikte pek çok farklılık ta içermektedir.

2009 yılında sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatlara 3 ay 9 günlük bir geçiş süresi tanınmıştır. 2017 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçecek yatlara süre sınırlaması konulmamıştır. 2009 yılında ki uygulamada süre sınırından dolayı bazı yat sahiplerinin yurt içi ve yurt dışı işlemleri yetiştirememesi nedeniyle Türk bayrağına geçemediği tespit edilmiştir. Yat sahiplerine yaptığımız anket çalışmasında da katılımcılar 2009 yılındaki uygulamanın süresinin kısa olduğuna katılmaktadır. 2017 yılında süre sınırı konulmamasının yurt içi ve yurt dışında yapılacak işlemlerin daha geniş bir zamana yayılmasını sağlayacaktır. Yat sahipleri geçiş esnasında bir problem ile karşılaşsalar dahi, bu problemi çözebilmeleri için ihtiyaç duydukları zaman hali hazırdaki uygulamada yat sahiplerine sunulmuştur. 2009 yılında bu süre kısıtlı idi.

2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş hakkı sadece Türk vatandaşlarına ve tüzel kişilik olarak ta Türk sahiplerinin çoğunlukta olduğu şirketlere tanınmıştır. 2017 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş hakkında

Türk olma zorunluluğu getirilmemiş, oturma izni almış olan yabancılarında Türk bayrağı çekebilmeleri sağlanmıştır. Türkiye’de oturma izni almış bulunan çok sayıda yabancı bulunmaktadır. Bu kişilerin yatlarına Türk bayrağı çekmeleri ve gittikleri yabancı ülkelerde ve kendi ülkelerinde Türk bayrağı dalgalandırmaları Türkiye’nin prestijine olumlu katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçişte sadece geçecek yatlara GV ve ÖTV’de muafiyet tanınmış KDV %1 olarak uygulanmıştır. 2017 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçecek yatlara da aynı oranda vergi indirimi yapılmış ilaveten bundan sonra alınacak bütün Türk bayraklı yatlarda ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmaya başlanmıştır. Uygulamanın bu şekilde olması adaletsizliği de önlemiş olmaktadır. Ayrıca yabancı bayraklı yat alınmasının en önemli sebebi olan vergi avantajı da ortadan kalkmış bulunmaktadır.

2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan yatlara 1 yıl satılmaz şerhi konulmuştur. 2017 yılında geçiş yapacak yatlara böyle bir satılmaz şerhi konulmamıştır. Yatlar her ne kadar gezi ve eğlence amacıyla alınsalar da ihtiyaç halinde satıldıklarında iyi finansman sağlayacak varlıklardır. Yat sahipleri bu finansman gelir kaynağından 1 yıl boyunca mağdur kalmak istemeyebilirler. Yaptığımız anket araştırmasında da katılımcılar Türk bayrağına geçiş yapan yatlara şerh konulmasını istememektedirler.

2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için Bakanlar Kurulu Kararı yayınlanmadan önce MTV’nin deniz taşıtlarından alınması kaldırılmış, 2017 yılında da teknelerden alınan vize harcı kaldırılmıştır. Böylece artık devlet sadece teknenin ilk alındığında harç almakta sonrasında herhangi bir ücret almamaktadır. Bu ücretlerin alınmaması yat sahipleri tarafından olumlu karşılanmıştır.

2009 yılında yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapmayan yatlara herhangi bir yaptırımda bulunulmamıştır. Hali hazırda 2017 yılında da yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmeyen yatlara da bir yaptırımda bulunulmamıştır. Fakat Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı tarafından çeşitli platformlarda Türk bayrağına geçmeyen yabancı bayraklı yatlara çeşitli yaptırımlarda bulunulacağı dile getirilmiştir. İleriki tarihlerde uygulanabilecek yaptırımlara maruz kalmamak için yabancı bayraklı yat sahiplerinin bu uygulamayı daha fazla önemseyecekleri ve yabancı bayrağı terkin ederek Türk bayrağına geçecekleri değerlendirilmektedir.

Anket çalışmasında tespit edilen ve kanunda düzeltme yapılması gereken birçok madde, 2017 yılında yapılan uygulama sayesinde hayata geçirilmiştir. Hayata geçirilen bu uygulama sayesinde yat sahipleri yabancı bayrağı “bilinç dışı” sete alarak Türk bayrağına geçmeye başlamış ve uygulama üzerinden 2,5 ay kadar kısa bir süre geçmiş olmasına rağmen yabancı bayraklı yatların %25’i Türk bayrağına geçmiştir. Liman Başkanlıklarındaki, yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmek isteyen tekne evraklarının yoğunluğu da göz önüne alındığında yapılan uygulamanın işe yaradığı gözlenmiştir.

Sahibi Türk olan yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçmesi ne kadar önemli ise yabancılarında Türk bayrağı alabilmesi o kadar önemlidir. 2017 yılında Türkiye’de denizcilik alanında sağlanan avantajlar sayesinde Türkiye’deki yatlar dünyadaki ülkelerin birçoğundan daha az vergi ödemektedir. Bu avantajların daha iyi bir şekilde kullanılabilmesi için yabancılarının da Türk bayrağı çekebilmesinin önünün açılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Her ne kadar Türkiye’de oturma izni almış yabancılarının Türk bayrağı çekebilmesi sağlanmışsa da oturma izni olmayan yabancılarının Türk bayrağı çekmelerine müsaade edilmemektedir. Türk Ticaret Kanunu madde 940’a göre Türk bayrağı çekme hakkı sadece Türk vatandaşlarına verilmiştir. Fakat Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliğinin 22. maddesine göre turizm amaçlı kullanılmak üzere bakanlıktan turizm işletme belgesi alan yabancı bayraklı yatlara talepleri durumunda kiralandıkları süreler boyunca Türk bayrağı çekmelerine izin verilmektedir (T.C. Resmi Gazete, 28 Nisan 2010, sayı: 27565). Türkiye’de hali hazırda uygulanan uygulamanın kapsamının daha genişletilmesinin sağlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçmeyen yatlara ileriki tarihlerde yaptırımlar uygulanabileceği bakan tarafından dile getirilmiştir. Türkiye’de yabancı bayrak altında sahibi de yabancı olan yüksek turizm geliri elde ettiğimiz yatlar bulunmaktadır. Bu yatlara uygulanacak yaptırımlar bu yatların kaybedilmesine neden olabilir. Bu yatların farklı bayraklar adı altında marinalarımızda kalması yerine Türk bayrağı çekerek marinalarımızda kalmaları çok daha avantajlı olacağı, yabancılarının Türk bayrağı çekmesinin ülke tanıtımına da faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Formula 1 yarışlarının düzenleyicisi Bernie Eccelstone Türkiye’de 54 metre ve 62 metre boyunda 2 adet mega yat yaptırdıktan sonra

dünyaca ünlü bir yat dergisine verdiği röportajında “ben Türkiye’de ucuz olduğu için yat yaptırmadım, kaliteli olduğu için yat yaptırdım” demiştir (Ünlüsü, 2010). Bu sayede milyonlarca lira değerinde Türkiye’nin ve yat inşa sektörünün reklamına yardımcı olmuştur. Türk bayrağı konusunda da tutucu politikalar dışına çıkılarak yabancıların Türk bayrağı çekmesi teşvik edilmelidir. Bu kişilerin gittikleri ülkelerde bayrağımızı dalgalandırmaları ülke reklamı açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Kanunda yapılan düzenlemeler dışında Türk bayrağının özendirilmesi ve geçişin daha süratli olması için Türk bayraklı yatlardan marina ücretlerinin daha düşük alınması sağlanmalıdır. Çünkü yapılan her marina kamu alanına bir müdahaledir. Bu kamu alanları Türk vatandaşlarına aittir. Türk vatandaşlarına ait olan bir yere yapılan yapılardan istifade eden Türk bayraklı yatlardan yabancı bayraklı yatlara oranla daha az ücret alınması gerektiği değerlendirilmektedir.

Türkiye konumu itibari ile Rusya, Gürcistan, Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya’nın Akdeniz’e açılan kapısıdır. Türkiye marina işletmeciliği, yat turizmi konusunda bu ülkelerden oldukça ileri bir konumdadır. Ayrıca doğa güzellikleri ve yat turizminin ihtiyaç duyduğu iklim koşulları yönünden de bu ülkelerden oldukça avantajlı bir konumdadır. Karadeniz’e kıyısı olan bu ülkelere ait zenginlerin yatları, Türk bayrağı altında Türkiye’de kalmaya devam etmeleri, ülke geliri ve prestiji açısından yararlı olacağı, bu yatların dünyanın her yerinde liman ve marinalara girerek Türk bayrağını dalgalandırmasının da ülke tanıtımında faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Tarihi bağlarımız olan Asya’daki Türk Cumhuriyetlerinin denize kıyısı bulunmamaktadır. Bu ülkelerde yaşayan zenginlerin yatları Türkiye’de Türk bayrağı çekerek marinalarımızda konuşlanabileceği değerlendirilmektedir.

Türkiye’nin güneyinde bulunan zengin Arap coğrafyası ile tarihsel ve dini bir bütünlüğümüz bulunmaktadır. Bu ülkelerde bulunan zengin vatandaşlarında imkân tanınması durumunda İslam dünyasında öncü olan Türk bayrağını çekebilecekleri değerlendirilmektedir.

2017 yılında yapılan vergi indirimleri sayesinde yatlardan alınan vergiler komşumuz Yunanistan’dan daha avantajlı bir duruma kavuşmuştur. Yabancılarla da

bayrak çekme hakkı verilmesi durumunda yunan vatandaşlarının dahi Türk bayrağı çekebileceği değerlendirilmektedir.

Türkiye’de deniz turizminin gelişmesi için gösterilen çabalar sadece teşviklerin verilmesi ile sınırlı kalmamalı, deniz turizm tesislerine (marina) de ayrıca önem verilerek yatırımlar teşvik edilmelidir. Tekne olmadan marina, marina olmadan da yat turizminin gelişmesi mümkün değildir (Dağcı 2002). Yat turizminin daha da gelişmesi için marinaların ve yat bağlama kapasitelerinin artırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu marinaların kar amacı güden yüksek ücret talep eden ticarethanelere dönüşmemesi için de gerekli düzenlemeler yapılmalı ya da marinalar devlet tarafından yapılmalıdır.

Marinalar yapılırken yatların güvenliği gibi nedenlerden dolayı sahiller kamu kullanımına kapatılmamalıdır. Halkın denizden uzaklaşmasına sebep olan ve Türkiye’de çok kullanılan bu yöntemden vaz geçilmeli İstanbul/Tuzla’da bulunan Viaport Marina tarzı modellere ağırlık verilerek halkın marina ve teknelerle mesafesi azaltılmalı, halkın marina içerisini ve yatları görmesi sağlanmalıdır. Marinalar sadece tekne ve tekne sahiplerine ait mekanlar olmanın dışına çıkmalı diğer vatandaşların da gezip dolaşabileceği spor ve alışveriş yapabileceği mekanlar olmalıdır.

Türkiye deniz turizminde Akdeniz’de öncü olabilecek her materyale sahip olmasına rağmen bu güne kadar iyi olacak diye yapılmış korumacı politikalar yüzünden deniz turizminde tam bir gelişme yakalayamamıştır.

Türkiye’de kullanılmayan Avrupa’da örneklerine sıkça rastladığımız karanın kazılarak tekne ve konutların bir arada planlandığı deniz ile iç içe yaşanan marinaların gerekli planlamaların yapılması durumunda Türkiye’de de olabileceği değerlendirilmektedir. Bu gibi yapılar halkın kullanımına ait olan kıyıları diğer marina tiplerine göre daha az zapt etmekte, halkın denizden uzaklaşmasını engellemektedir.

Birleşik Arap Emirlikleri başkenti Dubai’de denizin doldurulması ile yapılan marina ve konut kompleksleri sayesinde şehir çöl ortasında bir turizm şehri olmuştur. İklim, tarih ve coğrafi konumu düşünüldüğünde turizm açısından Dubai’den çok daha avantajlı konumda olan Türkiye’de bu gibi yatırımların önünün açılması hatta destek verilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarına konut ve marinanın bir arada olduğu yüksek prestijli inşaatların yapılabileceği, bu yapıların

tıpkı Dubai'deki gibi popülaritesi yüksek ünlü kişilere pazarlanması ile turizm geliri elde etmenin yanında ülke reklamına da katkıda bulunacağı, dünyaca ünlü kişilerin Türkiye'yi ziyaret ederek tatillerini geçirmesi turizmde en önemli etkenlerden biri olan güvenli ülke olgusunu arttıracığı, bununda gelen turist miktarını arttırabileceğı değerlendirilmektedir.

## 7. KAYNAKLAR

### **Makale:**

Amatör Denizcilik Federasyonu, Denizci Millet Olunması ve İnsanımızın Denizle Buluşmasının Önündeki Temel Engeller, <http://www.adf.org.tr/images/adfrapor1.pdf>  
Erişim tarihi: 05 Kasım 2016

Aydın M. Ülkemizde Yat ve Gezinti Teknesi Dizaynı, Üretimi ve Kullanımı. Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi. Aralık 2013;197

Canbek M.M. Amatör Yatlarda Yabancı Bayrak Tercihinin Nedenleri ve Önerileri. Lebip Yakın Mevzuat Dergisi. 2010;77

Clark A.H. New history of yachting from the earlies time. The New York Times. December. 1994

Çapar M. Özel Tüketim Vergisi ve Türkiye Uygulaması. Sayıştay Dergisi. 2004

Deniz Turizm Birliği. Türk Sahipli Yabancı Bayraklı Yatlar Sorunlar ve Öneriler. <http://www.denizturizmbirligi.org.tr/wp-content/uploads/2016/06/yabanci-bayrakli-turk-sahipli-yatlar-dtb-gorusu.pdf>. Erişim tarihi: 05 Kasım 2016

Dinç D. Ahşap Mega Yelkenli İmalatı. Gemi ve Deniz Teknoloji Dergisi. 2009:181

Dinçer Z. Türkiye’de Yat Turizmi. Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Yıllığı. Ankara. 1987.

Dölarıslan EŞ. Seçim Seti Teorisi Çerçevesinde Tüketici Satın Alma Karar Süreci. Eskişehir Osman Gazi Üniversitesi İİBF Dergisi. Nisan 2012

Durmaz Y, Bahar R, Kurtlar M. Kişisel Faktörlerin Satın Alma Davranışlarına Etkisi Üzerine Bir Araştırma. Akademik Yaklaşımlar Dergisi. 2011 cilt:2;1

Güner D. Amfibi Mekanlar Marinalar, Yat Limanları, Çekek Yerleri ve Barınaklar. Ege Mimarlık. 2004;4

Kan N, Nas S. Yat Satın Alma Kararında Yat Tipi Tercihi: IC Çeşme Marina'daki Yat Sahipleri Üzerinde Bir Uygulama. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi. 2014;2

Murray KB. A Test of Services Marketing Theory: Consumer Information Acquisition Activities. Journal of Marketing. 1991

Muslu A. Yat İnşa Sektörünün Sürdürülebilirliği İçin Deniz Turizminin Önemi. Route Educational and Social Science Journal. 2015;2

Noyan T. Teknelere Türk Bayrağı Avantajı. Naviga. 2016;10

Oral EZ, Uluğ Ç. Türkiye'de Yatçıların Yat Bağlama Yeri Seçimine Yaklaşımı. 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu. İzmir. 25-28 Ekim 2007

Öztürk Y. Deniz Turizminden Daha Çok Para Kazanabiliriz. Deniz Turizmi Dergisi. 2015

Paker N. Destinasyon Olarak Marinaların Çekim Unsurları ve Yatçılığa Yönelmede Etkili İtici Motivasyon Faktörleri. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi. 2015;2

Paulssen M, Bagozzi RP. A Self-Regulatory Model of Consideration Set Formation. Psychology & Marketing. 2005

Sirgy, JM. Self-Concept in Consumer Behavior: A Critical Review. Journal of Consumer Research. 1982;9



Ünlüsü C. Türkiye’de Mega Yat Yapımı. İ.T.Ü. Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi. Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu. İstanbul 24-25 Aralık. 2004

**Kitap:**

Altunışık R. Pazarlama İlkeleri. T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 3012. Eskişehir. 2013

Arslan M. Türk Vergi Sistemi. Nobel Yayın Dağıtım. Ankara. 2004.

Barlas İmar Planlama Müşavirlik Limited Şti. Türkiye Yat Limanları Master Planı. Ankara. 1996.

Can A. SPSS ile Bilimsel Araştırma Sürecinde Nicel Veri Analizi. Pegem Akademi. Ankara. 2014.

Çetinkaya A. Özel Vergi Hukuku-II. T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No:3154. Eskişehir. 2015

Çimen M. Fen ve Sağlık Bilimleri Alanında SPSS uygulamalı Veri Analizi. Palmiye Yayıncılık. Ankara. 2015

Dağcı Y. Dünyada ve Ülkemizde Yat Turizminin Gelişmesi. Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 02 Konferansı Bildiriler Kitabı. İzmir. 5-8 Kasım 2002.

Doğruyol C. Kamu Maliyesi: Bütçe ve Borçlanma. Savaş Yayınevi. Ankara. 2010.

Doğaner S. Türkiye Turizm Coğrafyası. Çantay Kitapevi. İstanbul. 2001.

Güleryüz A. Ertuğrul Savarona & Türk devlet yatları. Denizler Kitabevi. İstanbul. 2007.

Hawkins DI, Best RJ, Coney KA. Consumer Behavior Building Marketing Strategy. McGraw-Hill Company. New York. 2004

Howard JA. Marketing Management Analysis and Planning. McGraw-Hill. New York. 1963

İlker İ.C. Deniz Turizminde Neredeyiz? Turizm Yıllığı 1985. Turizm Bankası Araştırma ve Eğitim Bakanlığı. Ankara. 1986

İMEAK DTO. 2015 Deniz Sektör Raporu. 2016

İMEAK DTO. Deniz Turizminin Bu Günü ve Sürdürülebilirliği. Deniz Turizmi Dergisi Nisan Eki. 2015

İMEAK DTO. Deniz Turizm Tesisleri Lokasyon ve Kapasite. İMEAK DTO Ekim Sayısı Marinalar Eki. Deniz Ticareti Dergisi. Ekim 2016

Khan M. Consumer Behaviour and Advertising Management. New Age International P Limited, Publisher. New Delhi. 2006

Özer M. Türkiye’de Yat Turizmi. Kalkınma Bankası Turizm Proje Değerlendirme Müdürlüğü. Ankara. 1990.

Somuncu A. Özel Vergi Hukuku-II. T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No:3154. Eskişehir. 2015

Uyanık T, Sarı A. Gemi İnşa Sektörü. Dış Ticaret Bakanlığı Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara. 2008

**Tez:**

Arat E.P. Türkiye'deki Yat Turizmi ve Marinaların Pazarlama Yönünden Değerlendirilmesi. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi, 2006, İstanbul (Danışman: Prof. Dr. N. Güler)

Arslan T. Balıkçı Barınaklarının Yat Turizmine Kazandırılması: Şile Örneği. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletme Genel Müdürlüğü. Uzmanlık Tezi, 2009, Ankara (Danışman: Ş. Aldemir)

Ateşgümüş S. Motor Yat Ön Dizaynı ve Ekonomik Analizine Etki Eden Parametreler. İ.T.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012, İstanbul (Danışman: Yar.Doç.Dr. Barış Barlas)

Atlay Işık D. Yat Turizminde Holistik Pazarlama ve Türkiye İçin Farklılaştırma Stratejileri. D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü. Doktora Tezi, 2010, İzmir (Danışman: Prof.Dr.A. G. Cerit)

Ercanik C. Türkiye'de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi. A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2003, Ankara (Danışman: Yrd. Doç. Dr. M. Somuncu).

Kınacı Ö.K. Gulet Tipi Yat Serilerinin Matematiksel Modellenmesi. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009, İstanbul (Danışman: Prof. Dr. A. Kükner)

Özkan Ö. Türkiye'de Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri ve Öneriler. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, 2008, İstanbul (Danışman: Doç.Dr. N Ayıran)

Özkuşaksız O. Özel Üretim Yat Tasarımı Sürecinin Yönetimi. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2007, İstanbul (Danışman: Prof. Dr. A Er).

### **Resmi makamların yayınları**

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. Mavi Kart Uygulama Genelgesi. B.09.0.Çyg.0.06.03-140.07-2428. 05 Ağustos 2011.

Deniz Sektör Raporu 2014. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası. İstanbul. 2015:113-115

Gümrük Müsteşarlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü, Sayı : B.02.1.GÜM.0.06.08.00-010.06.01, Genelge 2009/48 06 Mayıs 2009, Ankara

İzmir Liman Başkanlığı. Bağlama Kütüğüne İlk Kayıt İşlemi. [http://www.izmirdenizcilik.gov.tr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=873&Itemid=164](http://www.izmirdenizcilik.gov.tr/index.php?option=com_content&task=view&id=873&Itemid=164). Erişim tarihi: 05 Kasım 2016

Kültür ve Turizm Bakanlığı. Yat Turizmi Master Planı. Ankara. 1992.

Sarvan E.F.D, Özdemir E.D, Köksal C.D, Başer G, Almaz F, Kamay M. Türkiye’de Yat Yapım Kümelerinin Bilgi Paylaşım Ağları, Entelektüel Sermaye ve Kurumsal Çevrenin Yenilikçilik ve Performans Etkileri Açısından Karşılaştırmalı Analizi. (TÜBİTAK araştırma projesi. Proje no: 110 K 357). Antalya. 2012

Yüksel Proje Uluslararası A.Ş., Belde Proje ve Danışmanlık Tic.Ltd.Şti., Turizm kıyı yapıları master plan çalışması sonuç raporu. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. Temmuz 2010.

### **Resmi Gazete’de yayınlanan yasa ve yönetmelikler:**

T.C. Resmi Gazete. 2009/15315 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı. 22 Ağustos 2009. sayı:27327. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. 2017/9759 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı. 03 Şubat 2017. sayı:29968. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989). 23 Temmuz 1984. sayı:18467. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Deniz Turizmi Yönetmeliği. 24 Temmuz 2009. sayı:27298. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. 16 Mayıs 2009. sayı:27230. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Deniz Turizmi Uygulama Tebliği. 28 Nisan 2010. sayı:27565. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Emekli Sandığı Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. 27 Ocak 2017. sayı:29961. Başbakanlık Basımevi, Ankara

T.C. Resmi Gazete. Gemi Adamları Yönetmeliği. 31 Temmuz 2002. sayı:24832. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Gümrük Kanunu. 04 Kasım 1999. sayı:23866. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Harçlar Kanunu. 17 Temmuz 1964. sayı:11756. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. İthalat Rejimi Kararı. 31 Aralık 1995. sayı:22510. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Katma Değer Vergisi Kanunu. 02 Kasım 1984. sayı:18563. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Kullanılmış veya Yenilenmiş Olarak İthal Edilebilecek Bazı Maddelere İlişkin Tebliğ (İthalat: 2014/9). 31 Aralık 2013. sayı:28868. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu. 23 Şubat 1963. sayı:11342. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Turizmi Teşvik Kanunu. 16 Mart 1982. sayı:17635. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Türk Sahipli Olup, Yabancı Bayrakta Bulunan ve Özel Kullanıma Mahsus Gemi Deniz ve İç Su Araçlarının İthal Edilmesine İlişkin Tebliğ. 22 Ağustos 2009. sayı:27327. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Türk Ticaret Kanunu. 14 Şubat 2011. sayı:27846. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu. 21 Aralık 1999. sayı:23913. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Yat Turizmi Yönetmeliği. 04 Ağustos 1983. sayı:18125. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

T.C. Resmi Gazete. Yurt Dışında Bulunan veya Yabancı Bayrak Çeken Teknelerin Türk Bayrağına Geçmesine İlişkin Tebliğ. 03 Mart 2017. sayı:29996. Başbakanlık Basımevi, Ankara.

## 8. EKLER

### 8.1. Anket

### MİLLİ YATÇILIĞIN GELİŞTİRİLMESİ ÇALIŞMASI (Yüksek Lisans Anket Çalışması)

Bu anket çalışması yüksek lisans tezim dâhilinde akademik amaçlı olarak, milli yatçılığının geliştirilmesi maksadıyla yapılmaktadır. Anket formuna özel bilgilerinizi yazmanıza gerek yoktur. Gösterdiğiniz ilgiden dolayı teşekkür ederim.

Serkan KOTEL [serkankotel@gmail.com](mailto:serkankotel@gmail.com)

1	Yaşınız? .....	2	Cinsiyetiniz? Erkek <input type="checkbox"/> Kadın <input type="checkbox"/>			
3	Eğitim durumunuz İlk okul <input type="checkbox"/> Orta okul <input type="checkbox"/> Lise <input type="checkbox"/> Ön Lisans/Lisans <input type="checkbox"/> Yüksek Lisans ve üzeri <input type="checkbox"/>	4	Ortalama aylık geliriniz 1.000-2.999 TL <input type="checkbox"/> 3.000-5.999 TL <input type="checkbox"/> 6.000-9.999 TL <input type="checkbox"/> 10.000-19.999 TL <input type="checkbox"/> 20.000 TL üzeri <input type="checkbox"/>			
5	Kaç senedir kendi teknenizi kullanıyorsunuz? .....	6	Şu anda sahip olduğunuz tekneyi satın alalı kaç sene oldu? .....			
7	Yatınızın uzunluğu nedir? ..... m.	8	Yatınızın tipi nedir? Motor yat <input type="checkbox"/> Yelkenli <input type="checkbox"/>			
9	Hangi bayrağı kullanmaktasınız?		Türk <input type="checkbox"/> ABD <input type="checkbox"/> Panama <input type="checkbox"/> Malta <input type="checkbox"/> İngiliz <input type="checkbox"/> Diğer.....			
10	Neden yabancı bayraklı tekne almayı tercih ettiniz?		..... .....			
<b>Yat almanızdaki sebep nedir?</b> (Lütfen tüm soruları cevaplayınız)						
Kesinlikle katılıyorum "1" Katılıyorum "2" Kısmen katılıyorum "3" Katılmıyorum "4" Kesinlikle katılmıyorum "5"						
11	Boş zamanlarımda vakit geçirmek	1	2	3	4	5
12	Balık avlamak	1	2	3	4	5
13	Tatile çıkarak farklı yerler görmek	1	2	3	4	5
14	Denize nadir çıkarım genelde, marinada yat içerisinde boş vakitlerimi değerlendiririm	1	2	3	4	5
<b>Yat alırken nelere önem verdiğinizizi belirtiniz?</b>						
Kesinlikle katılıyorum "1" Katılıyorum "2" Kısmen katılıyorum "3" Katılmıyorum "4" Kesinlikle katılmıyorum "5"						
15	Yelkenli yat olmasına	1	2	3	4	5
16	Motor yat olmasına	1	2	3	4	5
17	Motorunun güçlü olmasına	1	2	3	4	5
18	Az akaryakıt harcamasına	1	2	3	4	5
19	Yaşam alanlarının geniş ve konforlu olmasına	1	2	3	4	5
20	Denize dayanıklı tekne yapısına sahip olmasına	1	2	3	4	5
<b>Yabancı bayraklı yat alınmasının sebebi nedir?</b>						
Kesinlikle katılıyorum "1" Katılıyorum "2" Kısmen katılıyorum "3" Katılmıyorum "4" Kesinlikle katılmıyorum "5"						
21	Yabancı bayraklı yatların vergilerinin düşük olması	1	2	3	4	5
22	Yabancı bayraklı yatların transit yakıt kullanabiliyor olması	1	2	3	4	5
23	Gidilen ülkelerde Türk bayraklı teknelere zorluk çıkarılması	1	2	3	4	5
24	Çekilen yabancı bayrağa ayrı bir sempatinin olması	1	2	3	4	5
25	Yabancı bayrak ülkesindeki kanunların avantajlı ve koruyucu olması	1	2	3	4	5
26	Y. bayraklı yatlarda değişen parçaların vergilerinin iade ediliyor olması	1	2	3	4	5
27	Yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de 5 yıl kalabiliyor olması	1	2	3	4	5
28	Türk bayraklı yat alımında ödenen KDV ve ÖTV'nin, yatın yurt dışına satılmasında geri alınamıyor olması	1	2	3	4	5
<b>Ülkemizdeki yatçıların başlıca sorunları nelerdir?</b>						
Kesinlikle katılıyorum "1" Katılıyorum "2" Kısmen katılıyorum "3" Katılmıyorum "4" Kesinlikle katılmıyorum "5"						
29	Barınacak yerlerin kısıtlı olması	1	2	3	4	5
30	Barınılacak yerlerdeki ücretlerin yüksek olması	1	2	3	4	5
31	Mavi kart sorunu(alt yapı, atık üretilmediğini belgeleyememe vb.)	1	2	3	4	5
32	Mevzuat eksiklikleri (Akaryakıt, barınma, bağlama kaydı gibi konularda )	1	2	3	4	5
33	Diğer sorunlar	..... .....				

<b>Yabancı bayraklı yatların Türk bayraklı yatlara göre aşağıdaki kurumlar tarafından daha az kontrol edildiğine katılıyor musunuz?</b>			
Kesinlikle katılıyorum "1" Katılıyorum "2" Kısmen katılıyorum "3" Katılmıyorum "4" Kesinlikle katılmıyorum "5"			
34	Yabancı bayraklı yatlar Türk bayraklı yatlardan daha az kontrol ediliyor.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
35	Gümrük Muhafaza Müdürlüğü tarafından az kontrol ediliyor.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36	Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından az kontrol ediliyor.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	Liman Başkanlığı tarafından az kontrol ediliyor.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2009 yılında yabancı bayraklı yatların Türk bayrağı çekebilmesi maksadıyla, 3 ay süreliğine ÖTV %0, KDV %1 olarak uygulanmış ve birçok yatın Türk bayrağı çekmesi sağlanmış fakat istenilen rakamlara ulaşamamıştır. Sizce bu uygulamadaki eksiklikler ne olabilir?</b>			
Kesinlikle katılıyorum "1" Katılıyorum "2" Kısmen katılıyorum "3" Katılmıyorum "4" Kesinlikle katılmıyorum "5"			
38	Hükümetin 2009 öncesi alınan yüksek vergi oranlarına tekrardan dönmelerinden endişe edilmesi.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
39	Bakanlığın uygulama hakkında yeterli bilgi vermemesi.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	Yurt dışında yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmaması.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
41	Türkiye'deki yapılması gereken birçok bürokratik işlem için bu sürenin yeterli olmaması.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
42	Yabancı bayraklı teknelerin avantajları devam ettiği için, Türk bayrağına geçişin tercih edilmemesi.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
43	Yabancı bayraktan, Türk bayrağına geçmek istemeyen teknelere herhangi bir yaptırımın uygulanmaması.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
44	Mevcut kanunların izin vermemesinden dolayı yabancı bayraklı yatlar Türk bayrağına geçememektedir. Mevzuatın izin vermesi halinde %8 ÖTV ve %18 KDV ödeyerek Türk bayrağına geçmeyi düşünürüm.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
45	ÖTV'nin %0, KDV'nin %1 oranında uygulanması durumunda Türk bayrağına geçmeyi düşünürüm.	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
<b>2009 yılında uygulanan yonteme benzer bir uygulama önümüzdeki günlerde uygulanmak istense...</b>			
46	Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş için verilen süre ne kadar olmalıdır?	3 ay <input type="checkbox"/> 6 ay <input type="checkbox"/> 1 yıl <input type="checkbox"/> 2 yıl <input type="checkbox"/> süresiz <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
47	Verilen sürenin sona ermesine müteakip Türk bayrağına geçmek istemeyen yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'de kalış süreleri maksimum ne kadar olmalıdır?	3 ay <input type="checkbox"/> 6 ay <input type="checkbox"/> 1 yıl <input type="checkbox"/> 5 yıl <input type="checkbox"/> 10 yıl <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
48	Yabancı bayraktan Türk bayrağına geçiş yapan teknelere ne kadar süre satılamaz şerhi konulmalıdır?	şerh konulmamalıdır <input type="checkbox"/> 3 ay <input type="checkbox"/> 6 ay <input type="checkbox"/> 1 yıl <input type="checkbox"/> 2 yıl <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
49	Yat alımında ÖTV+KDV oranını sizce ne kadar olmalı	%5'den az <input type="checkbox"/> %10'dan az <input type="checkbox"/> %15'den az <input type="checkbox"/> %20'dan az <input type="checkbox"/> %30'dan az <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
50	Bakanlar Kurulunun ihtiyaç halinde harçları artırma yetkisi bulunmaktadır. Sizce kanunda harçların artırılma miktarı ne kadar olmalıdır?	1-2 kat <input type="checkbox"/> 3-7 kat <input type="checkbox"/> 8-15 kat <input type="checkbox"/> 15-20 kat <input type="checkbox"/> 20 kattan fazla <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>
51	İkinci el yat ithalatının ülkemizde serbest bırakılması durumunda, kaç yaşına kadar teknelerin ithalatına müsaade edilmelidir?	1 yaşına kadar <input type="checkbox"/> 5 yaşına kadar <input type="checkbox"/> 10 yaşına kadar <input type="checkbox"/> 20 yaşına kadar <input type="checkbox"/> yaşına bakılmaksızın <input type="checkbox"/>	Bilgim yok <input type="checkbox"/>



## 8.2. Özgeçmiş

Adı	Serkan	Soyadı	KOTEL
Doğum Yeri	Çanakkale/Biga	Doğum Tarihi	11 Mart 1981
Uyruğu	T.C.	Tel	0544 689 4004
E-mail	serkankotel@gmail.com		

### Eğitim Düzeyi

	Mezun Olduğu Kurum Adı	Mezuniyet Yılı
Doktora/Uzmanlık		
Yüksek Lisans		
Lisans	Anadolu Üniversitesi	2015
Lise	Armatör Yakup Aksoy Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi	1999

### İş Deneyimi

Görevi	Kurum	Süre (Yıl - Yıl)
Seyir Astsubayı	Deniz Kuvvetleri K.lığı Sahil Güvenlik K.lığı	2001-2013
Bot Komutanı	Sahil Güvenlik K.lığı	2013-2017

Yabancı Diller	Okuduğunu Anlama	Konuşma	Yazma
İngilizce	Orta	Orta	Orta

Yabancı Dil Sınavı Notu								
YDS	ÜDS	IELTS	TOEFL IBT	TOEFL PBT	TOEFL CBT	FCE	CAE	CPE

	SAYISAL	Eşit Ağırlık	Sözel
ALES Puanı	61,84818	62,08938	62,35121
(Diğer) Puanı			

### Bilgisayar

Program	Kullanma Becerisi