

COULD PROPORTIONAL RENTAL CHARGE APPLICATION BE ABOLISHED? NİSBİ KİRA BEDELİ KALKABİLİR Mİ ?

BANU SARI

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) düzenlediği "Liman Yatırımları Hakkındaki Mevzuat ve Uygulamalar" konulu seminer, 6 Nisan 2007 Cuma günü, The Marmara Otel'de gerçekleştirildi. Toplantıda %15 nisbi kira bedeli uygulamasının yatırımcılar açısından doğurduğu sıkıntılar öne çıktı.

The seminar titled "Legislation and Applications on Port Investments", which is organized by the Port Operators Association of Turkey (TURKLIM), was held at The Marmara Hotel on Friday, April 6, 2007. The most important subject of the seminar was the problems caused by the 15% proportional rental charge application in terms of investors.



Mustafa Yalçın, Hasan Hami Yıldırım, Metin Kalkavan, Özkan Poyraz, Metin Tahan

Seminere Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Müsteşarı Sabri Özkan Erbakan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan, TÜRKLİM Başkanı Kaan Gürgeç, Teknik Araştırma Genel Müdürü Hasan Hami Yıldırım, Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürü Özkan Poyraz, Demiryolu Liman Hava Meydanları İnşaat (DLH) Genel Müdür Yardımcısı Metin Tahan, Milli Emlak Genel Müdürlüğü İrtifaklar Daire Başkanı Mustafa Yalçın ile sektör temsilcileri katıldı.

Özel sektörden liman ve iskele işletmelerinin temsilcileri, limanların kapasite ve işletmeye dair yaşadıkları problemleri ve geliştirdikleri çözüm önerilerini ilgili bakanlık yetkilileriyle paylaştı. TÜRKLİM, limanlarda yaşanan işletme ve yatırım problemleri ile bunlara yönelik çözüm önerilerini bir paket halinde sundu.

Seminerin açılış konuşmasını yapan Kaan Gürgeç, liman işletmecilerinin karşılaştığı problemlere değinerek liman yatırımları ve işletilmesiyle ilgili mevzuatların hem sayıca çok, hem de karmaşık

The seminar was attended by Sabri Ozkan Erbakan, Undersecretary of the Ministry of Public Works and Housing, Metin Kalkavan, Chairman of the Board of Directors of the İMEAK Chamber of Shipping, Kaan Gurgenc, Chairman of TURKLIM, Hasan Hami Yildirim, General Director of Technical Research, Ozkan Poyraz, General Manager of Sea Transportation of Undersecretariat for Maritime Affairs, Metin Taban, Vice General Director of Railways, Ports, and Airports Construction (DLH), Director of the Department of Easements of the General Directorate of National Estate Mustafa Yalcin and representatives of the industry.

Representatives of the private sector port and quay enterprises shared the problems they experience with respect to the capacity and operation of the ports, and the solution proposals they developed with the ministry authorities. TURKLIM submitted the operation and investment problems at ports and solution proposals as a package.

olduğunu belirtti. Yatırımlarla ilgili doğrudan ve dolaylı 24 kanun, 16 liman yönetmeliği ve çok sayıda tebliğ olduğunu ifade eden Gürgeç, ilk başvurunun nereye yapılacağını hala belli olmadığını dikkat çekti. Yeni liman projeleri ve mevcut limanların tevsi projelerinde, planlamadan inşaat aşamasına kadar geçen sürenin çok uzun olduğunu kaydeden Gürgeç, sözlerini şöyle sürdürdü: "Yatırımcı, fizibilite ve hesaplarını yaparak ihaleye giriyor. Devlet ile sözleşme imzalıyor ve ilk ödemesini yapıyor. İnşaata başlamak için 'Kullanım sözleşmesi imzala' deniyor. Bu aşamada önüne, yaptığı sözleşmede olmayan yeni şartlar getiriliyor ve %15'e tabi olması, aksi takdirde inşaata başlayamayacağı belirtiliyor." %15 nisbi kira bedeli uygulamasının sadece iskelede yapılan elleçlemeden alınırken kapsamının genişletildiğini ve geri sahadaki faaliyetlerden de alındığını belirten Gürgeç, kullanma iznine konu olan tesislerin işletilmesinden elde edilecek toplam yıllık işletme hasılatının hazinece %1 oranında pay alınması şartının getirildiğini de ifade etti.

Daha sonra kürsüye gelen Milli Emlak Genel Müdürlüğü İrtifaklar Daire Başkanı Mustafa Yalçın, kamu limanlarının zarar etmemesi ve atıl kalması için özel iskelelerden, maktu bedelden harıç, ayrıca %15 alınmasının kararlaştırıldığını aktardı. Özelleştirilen limanlardan %15 alınmadığı yönündeki eleştirilere yönelik olarak ise Yalçın, şu açıklamayı yaptı: "Bu konuyu Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'yla görüştük. Özelleştirme sürecinde satış bedelinin içinde %15 payı peşin aldıklarını açıkladılar. Ancak biz bu bedeli satış bedelinden ayrıca almaları yönünde görüş bildirdik." Limanların üçüncü kişilerin yüklerini tahmil ve tahliyesi halinde yatırımcı tarafından bu işten elde edilen hasılatın %15'inin hazineye ödendiğine dikkat çeken Yalçın, 2006 yılında tahsil edilen %15 oranındaki hazine payı tutarının yaklaşık 30 milyon ytl olduğunu kaydetti. Yalçın, hazinenin gelir kaybına uğrayacağından %15 nisbi bedel uygulamasının ancak kanuni düzenlemeyle kalkabileceğini belirtti.

YENİ LİMAN PROJELERİ YOLDA

DLH Genel Müdür Yardımcısı Metin Tahan konuşmasında, Akdeniz üzerinden geçen konteyner trafiğinin artması ve kıtalararası trafiğin denize kayması nedeniyle Türk limanlarının önem kazandığını aktardı. "Uluslararası konteyner taşımacılığında söz sahibi olabilmemiz için; süre, maliyet ve kalite konularında üstünlük sağlamalıyız. Bu da alt yapı ve işletmecilikte Avrupa standartlarına erişmekle mümkün olabilir." diyen Tahan, bu gelişmeleri sağlayacak alt yapının oluşturulması için yeni limanlar yapılacağını söy-



Kaan Gürgeç



Mustafa Yalçın



Metin Tahan

Kaan Gurgenc delivered the opening speech of the seminar. Gurgenc touched on the problems encountered by port operators and stated that the legislations relating to port investment and operation were rather high in number and complicated. Noting that there were 24 laws and 16 port regulations relating to investments directly or indirectly, Gurgenc said it was still not clear where to submit the first application. Pointing out to the fact that the period from planning to construction phases in new port projects and enlargement projects for existing ports were too long, Gurgenc continued, "The investor participates in the tender by conducting necessary feasibility studies and calculations. They conclude a contract with the government and effect the first payment. They say "Sign the utilization contract" to begin construction. At this stage, they impose new conditions not included in the contract, as well as the 15% application. They say otherwise you would not be able to begin construction works." Stating that while the 15% proportional rental charge had been collected for handling works at the quay, they expanded the coverage of the application and that the charge started to be collected for some other activities as well, Gurgenc said they imposed a new condition for collection of 1% of the annual operating revenues, which are obtained from the operation of the facilities that are subject to the utilization license, by the Treasury.

Mustafa Yalcin, Director of the Department of Easements of the General Directorate of National Estate, who took the floor after Gurgenc, said it was decided to collect a 15% charge in addition to the fixed charge, in order to prevent public ports to incur losses and to be left idle. In response to the criticisms that 15% charge was not collected from privatized ports, Yalcin said, "We discussed this matter with the Privatization Administration. They said they collected this 15% charge in advance, which is included in the sales price. But we submitted them an opinion that this charge should be collected separately from the sales price." Pointing out to the fact that, in case the ports handle cargoes of third parties, 15% of the revenues obtained from such activities is paid to the Treasury, Yalcin noted that total amount of the 15% Treasury share collected during 2006 amounted to approximately YTL 30 million. Yalcin said the application of 15% proportional charge could be abolished only through a legal arrangement, for the Treasury would incur revenue losses.

ledi. Batı Karadeniz'de Kilyos, İzmit Körfezi'nde Derince, Ege'de Çandarlı, Akdeniz'de Mersin Konteyner Limanı gibi liman projelerinin hayata geçirileceğini ifade eden Tahan, mevcut limanların sorunlarının çözümünde kurumların koordineli biçimde hareket etmesi gerektiğini vurguladı.

Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürü Özkan Poyraz, 18 Şubat 2007 tarihli ve 26438 sayılı Resmî Gazete'de Kıyı Tesisleri İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin yayımlanarak yürürlüğe girdiğini ve bu yönetmelikle ilk kez limanların, faaliyetlerine göre ayrıldığını belirtti. Poyraz sözlerini şöyle sürdürdü: "Kıyı yapıları prosedürünün güncellenmesi konusunda çalışmalarımız devam ediyor. Plan onay aşamasının 90 güne indirilmesi ve revize planlarının onayı için kısıtlı sayıda kuruluşa görüş sorulması



Özkan Poyraz



Sabri Özkan Erbakan

NEW PORT PROJECTS ON THE WAY

In his speech, Metin Tahan, Vice General Manager of DLH, said the Turkish ports gained importance due to the increasing container traffic in the Mediterranean and the shift in intercontinental traffic toward sea. "In order to be closely involved in the international container transportation, we should achieve superiority in time, cost and quality. This can only be possible by reaching the European standards in infrastructure and operating," Tahan continued. Tahan said new ports would be established in order to create this infrastructure. Stating that new container port projects would be implemented in Kilyos in the Black Sea, Derince in Gulf of İzmit, Candarli in the Aegean, and Mersin in the Mediterranean, Tahan emphasized that the government bodies should act in coordination to solve the problems of the existing ports.

Ozkan Poyraz, Undersecretariat for Maritime Affairs, General Director of Sea Transportation, said the "Procedures and Principles Relating to Provision of Permission for Operation of Coastal Facilities" was published in the Official Gazette number 26438, dated February 18, 2007 and entered into effect and that ports were for the first time classified by their activities. "Our activities relating to updating the procedure for coastal facilities continue. It is extremely important for our Undersecretariat that the plan approval phase is decreased to 90 days and asking opinions of the limited number of organizations for the approval of the revised plan. Furthermore, the Regulations on Application of the International Ship and Port Facility Security Code was published in the Official Gazette number 26468, dated March 20, 2007 and entered into effect. These Regulations set forth the application procedures and principles relating to authorities, duties and responsibilities of



Liman Yatırımları ve İşletilmesi Hakkındaki Mevzuat ve Uygulamalar

TÜRKLİM Başkanı Kaan Gürgeç, seminerde yaptığı sunumda limanların problemleri ve çözüm önerileri ile ilgili bir paket sundu. Gürgeç'in sunumunda şu notlar yer aldı:

Problem: Liman yatırımları ve işletilmesi ile ilgili mevzuatın çok sayıda ve karmaşık olması.

Öneri: Planlama, proje geliştirme ve kiralama dahil tüm hususları ihtiva eden ve çok taraflı mevzuat yapısını basitleştiren bir resmi döküman, ilgili kurum ve kuruluşların koordinesinde hazırlanmalı. Böylece kolay anlaşılabilir ve uygulanan sisteme sahip olabiliriz.

Problem: Yeni liman projeleri ve mevcut limanların tevsi projelerinde planlamadan inşaat aşamasına kadar geçen süre çok uzun.

Öneri: İzin başvurusunu takiben görüşleri alınacak tüm taraflar, görüşlerini paralel ve sınırlı zaman içerisinde oluşturabilirlerse, önceden belirlenen süre içerisinde yatırımcıya net kabul veya red cevabı verilerek belirsizlik minimum düzeye indirilebilir.

Problem: Projeye başlarken alınan ve çok yüksek olan ön izin bedeli yatırımcıya, daha gelir yaratmadan ek maliyetler getirerek yatırımı güçleştiriyor.

Öneri: Ön izin bedeli için herkesin izin almaya kalkışmasını engelleyecek makul bir bedel belirlenmeli, onayı takiben alınacak maktu bedelden düşülmeli. Onaylanmadığı takdirde de yatırımcıya geri ödenmeli. Böylelikle yatırımcı zorlanmadan, kısa bir süre (90 gün) için ön izin bedelini ödeyecek, planı onaylanmadığında da parasını geri alabileceğini bilecektir.

Problem: Ön izin süresi sonunda plan ve uygulama projesinin tamamlanması ile birlikte, kullanım izni alınması hususu açık ve net değil.

Öneri: Kamuya ait olduğu söylenen ancak fikri, emeği ve şimdiki kadar yapılan harcamaları yatırımcıya ait olan planın 2 yıl süre ile yatırımcıya ait olduğu kabul edilebilir. Bu sürenin sonunda bir şey yapılmamışsa kamu malı haline gelmesi sağlanır, böylelikle gerçek yatırımcı korunabilir.

Problem: Limanların kıyı kenar çizgisi altındaki üst yapıları Bayındırlık ve İmar Bakanlığı tarafından yapılan planlarda gösterilmiyor.

Öneri: Kamu malı olan bu planlarda liman bir bütün olarak düşünülmeli, deniz yapılarının yanı sıra üst yapılarının da imar planlarında yer alması ve onaylanması sağlanmalı. Onaylı plana göre ruhsat verilmeli, bu aşamada da görüş sorma süreci yaşanmamalı. Böylece, limanın ayrılmaz parçası olan üst yapılar için ayrıca zaman geçirilmez.

Problem: Dolgu alanı üstüne yapılan ve limancılığın olmazsa olmazları arasında yer alan iskele, rampa, depo gibi yapılar için Milli Emlak Genel Müdürlü-

ğü dolgu alanı kirasından ayrı kira talep ediyor.

Öneri: Liman projesinin bir bütün olarak düşünülmesi ve bu yapıların ayrı fiyatlandırılmaması gerekiyor.

Problem: Tevsi amaçlı imar planı değişikliklerine de yeni plan prosedürü uygulanıyor.

Öneri: Basit ayrı bir prosedür uygulanmalı. Bu uygulama, gerekli olmasına rağmen prosedürün uzun olması nedeni ile yapılmayan ek yatırımların önünü açacaktır.

Problem: Bina inşaatı olmayan dolgu ve iskele alanları, belediyeler tarafından bina inşaatı gibi değerlendiriliyor ve yüksek meblağlarda harç ücretleri talep ediliyor.

Öneri: Gerekli düzenleme yapılarak belediyelerin bina inşaatı olmayan dolgu alanlarından, bina inşaatı harcı almamaları sağlanmalı. Böylelikle belediyelerle yaşanan anlaşmazlık ortadan kalkacak, zaman ve para kaybedilmeyecektir.

Problem: Yatırımcılara farklı uygulamalar yapıyor.

Öneri: Gerekli mevzuat değişiklikleri ile her yatırımcı için adil uygulama yapılması sağlanmalı. Bu sayede herkese eşit uzaklıkta olan serbest rekabet ortamı yaratılacaktır.

Problem: Kamu kurum ve kuruluşları birbirinden bağımsız hareket ediyor, belli konularda diğer kurumların uygulamaları ve yatırımcıya olan taahhütleri dikkate alınmıyor.

Öneri: "Özel hukuk kapsamında iki taraflı sözleşme yapılıyor, şartlar uygun değilse imzalanmaz." şeklinde düşünülmemeli, uygulanacak şartlar önceden resmi yollardan bildirilmeli. Böylece liman gibi ağır yatırımları gerçekleştirirken, tüm fizibilite hesaplarımızı alt üst edecek sürprizlerle karşılaşmayız.

Problem: İzmit Körfez Bölgesi'ndeki imar planları veya değişiklikleri Ağustos 2005'ten beri onaylanmıyor.

Öneri: Bölgedeki tüm yatırımları etkileyen bu fiili durum araştırılmalı. Bürokrasinin çarkları arasında beklemek yerine, kurumların imar değişikliğinin aksi yönünde görüşleri varsa yüksek sesle dile getirilmeli. Bu sayede bölgedeki yatırımcı durum değerlendirmesi yapıp, önünü rahat görebilecektir.

Problem: Değişik süreli irtifak hakkı / kullanma izin sözleşmeleri mevcut.

Öneri: Niçin farklı sözleşme sürelerinin ortaya çıktığı yatırımcılar ile açıklıkla paylaşılmalı. Aynı koşullar için aynı süreler ile sözleşmeler yapılmalı. Böylelikle yatırımın en önemli parametresi olan sürelerle ilgili oluşabilecek soru işaretleri ortadan kalkacaktır.

Müşterilerimiz açısından son dedece önemli. Ayrıca Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği 20 Mart 2007 tarih ve 26468 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Bu yönetmelikte güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirler geliştirilmesi için uluslararası sefer yapan gemilere hizmet veren liman tesislerimize yönelik olarak ISPS Kodu'nun etkin olarak kullanılmasını teminen ilgili kurum ve kuruluşların yetki, görev ve sorumluluklarına ilişkin uygulama usul ve esasları belirlendi. Türkiye'de 168 limanın güvenlik planı onaylandı ve 179 liman tesisinin güvenlik değerlendirmesi yapıldı. Uluslararası gemi trafiğine açık terminalerin tamamının, ISPS Kodu'na uygunluğu sağlandı."

the concerned organizations and bodies, to ensure efficient use of the ISPS Code by port facilities providing services to vessels going on international voyages, to prevent security threats and develop counter measures. The security plans of 168 ports in Turkey have been approved, and 179 port facilities have been evaluated in terms of security. All terminals open to international vessel traffic have been ensured to comply with the ISPS Code," Poyraz continued.

CANCELLATION FOR PROJECTS NOT COMPLETED ON TIME

In his speech he delivered at the seminar, Sabri Ozkan Erbakan,

Legislation and Practices Relating to Port Investments and Management

Kaan Gurgenc, Chairman of TURKLİM, presented a package relating to problems of ports and solution proposals with a presentation he made at the seminar. Gurgenc's presentation contained the following important notes:

Problem: High number of legislations and their complexness relating to port investments and management.

Proposal: An official document that contains all matters including planning, project development and renting, and that simplifies the multilateral legislation structure should be prepared in coordination with the concerned organizations and bodies. Thus, we can have a system that can be easily understood and applied.

Problem: The time from planning to construction phase in new port projects or enlargement projects for existing ports is too long.

Proposal: If all parties, whose opinions would be asked following the license application, could submit their opinion in a limited period of time, uncertainty could be minimized by providing a clear refusal or acceptance within a pre-defined period of time.

Problem: The preliminary license fee, which is too high and collected at the time the project commences, makes the investment difficult by introducing additional costs before starting to create revenues.

Proposal: A reasonable fee, which would prevent unconcerned people to get permission, should be determined, and it should be deducted from the fixed fee to be collected following the approval. In case the plan is not approved, it should be returned to the investor. Thus, the investors would pay the preliminary license fee for a comparatively short period of time (90 days), and know that they would be returned the money in case their plans are not approved.

Problem: At the end of the preliminary permission period, with the approval of the plan and application project, it is not clear whether the utilization license would be received.

Proposal: It can be accepted that a plan, which are so-called to be in the public domain and whose idea, efforts and any expenses made belong to the investor, belongs to the investor for a period of 2 years. If nothing has been done by the end of this period, it could be taken into the public domain, thus the real investors can be protected.

Problem: The superstructure of ports below the shore edge line are not shown on plans prepared by the Ministry of Public Works and Housing.

Proposal: Ports should be considered as a whole in such plans, which are in public domain. Not only the sea structures, but also their superstructures should be included in development plans and approved. Licenses should be issued according to the approved plan. Thus, not time would be spent for superstructures, which are an integral part of ports.

Problem: The General Directorate of National Estate imposes extra fees for structures such as quays, ramps, warehouses, etc., which are constructed on

the reclaimed land and are indispensable for ports, in addition to the rental for the reclaimed land.

Proposal: The port project should be considered as a whole and such structures should be priced separately.

Problem: The new plan procedure is applied also to modifications on development plans aimed at enlargement.

Proposal: A separate and simple procedure should be applied. This application will clear the way for additional investments, which are necessary but not made due to the long procedure.

Problem: The reclamation and quay areas with no buildings are considered as buildings by municipalities and they request high amounts of fess for them.

Proposal: Through necessary arrangements, municipalities should be prevented to request building construction fees from reclamation areas with no building construction. Thus, disagreements with municipalities would come to an end, and time and money losses would be prevented.

Problem: Different treatments to each investor.

Proposal: Through necessary amendments to legislation, fair treatment should be ensured. Thus, a free competition environment could be provided to everyone.

Problem: Public organizations and institutions act independently. They do not take into consideration the application and commitments of the others to investors.

Proposal: It should not be considered as "A bilateral contract is concluded within the scope of the private law, and if the conditions were not appropriate, then it would not be signed". Conditions to be applied should be notified through official channels in advance. Thus, we would not encounter surprises that could turn all our feasibility calculation upside down, while making heavy investments such as ports.

Problem: The development plans or modifications to them in the Gulf of Izmit region have not been approved since August 2005.

Proposal: This actual circumstance that affects all investments in the region should be investigated. Instead of waiting due to red tape, then the public organizations should word out express clearly if they have any contrary opinions. Thus, an investor in the region could make an evaluation of the situation and act accordingly.

Problem: There are easement/right of use permission agreements with different periods.

Proposal: The reason why there are different contractual periods should be clearly shared with investors. Agreements with the same conditions should have the same periods. Thus, any suspicions that could arise in connection with periods would be eliminated.

ZAMANINDA BİTMİYEN PROJYE İPTAL

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Müsteşarı Sabri Özkan Erbakan, seminerde yaptığı konuşmada kurumlardan istenen görüşlerin geç gelmesinden dolayı yatırımların geciktiğini vurguladı. Bakanlıklar arasında koordinasyonu sağlayacak bir çalışma hazırladıklarını belirten Erbakan, bu sayede gecikmelerin önüne geçmeyi amaçladıklarını ifade etti. Belde belediyelerde yeterli düzeyde kıyı denetimi yapılmadığı konusunda da görüş bildiren Erbakan, kıyı kanunu değişikliği çalışmalarında işletmelerin görüşlerini aldıklarını, bunun yanında Avrupa limanlarını da incelediklerini kaydetti. Erbakan, yapılan projeler için süre sınırı koyulduğuna ve bu süre içinde hayata geçirilmeyen projelerin iptal edileceğine de dikkat çekti. ☒

Undersecretary of the Ministry of Public Works and Housing, noted that investments were delayed due to the fact that opinions requested from concerned organizations come too late. Stating that they prepared a project to ensure coordination among ministries, Erbakan said this way they aimed to prevent any delays. Also commenting on the fact that municipalities did not conduct sufficient coastal inspections, Erbakan said they obtained opinions of companies for their activities relating to amendments to the coastal law and that they also examined the European ports as well. Erdogan drew attention to the fact that there was a time limit for implementation of the projects, and that projects not implemented within that time limit would be cancelled. ☒