

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**MARİNA İŞLETMELERİ
YAPI TİPOLOJİSİ İLİŞKİLERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Kıvanç İLHAN**

Anabilim Dalı : MİMARLIK

Programı : MİMARİ TASARIM

HAZİRAN 2008

**MARİNA İŞLETMELERİ
YAPI TİPOLOJİSİ İLİŞKİLERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Mimar Kıvanç İLHAN
(502041019)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 5 Mayıs 2008
Tezin Savunulduğu Tarih : 11 Haziran 2008**

**Tez Danışmanı : Doç.Dr. Sinan Mert ŞENER
Diğer Jüri Üyeleri Doç.Dr. Seda TÖNÜK (Y.T.Ü.)
Y.Doç.Dr. Ahmet BULUT (İ.T.Ü.)**

HAZİRAN 2008

ÖNSÖZ

Tez çalışmam süresince sabrı, fikirleri, yapıcı eleştirileri ve sadece tezle sınırlı kalmayan yol göstericiliği için danışmanım Doç. Dr. Sinan Mert ŞENER'e,

Katkılarından dolayı değerli jüri üyeleri Doç. Dr. Seda TÖNÜK ve Y. Doç. Dr. Ahmet BULUT'a,

Konu ile engin bilgilerini benimle paylaşan Kaptan Yılmaz DAĞCI ve SETUR Finike Marina Müdürü Tuncay ÖZSES'e,

Çalışmanın farklı aşamalarında katkıları olan Uzm. Dr.Buket ÖNEM ve Arzu Zeynep ŞEN'e,

Sonsuz destekleri için Mimar Özlem ŞALLI'ya,

Lisans ve yüksek lisans dönemleri boyunca dostluk ve desteğini benden esirgemeyen Y.Mimar Onur KARAHAN'a, Mimar Ahmet MUTLU ve İnş. Müh. Murat ALABOZ'a,

Maddi-manevi destekleri ve varlıkları için Sevgili Annem'e, Babam'a çok teşekkür ederim.

Temmuz, 2008

Kıvanç İLHAN

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	ix
SUMMARY	x
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç	1
1.2. Kapsam	2
1.3. Yöntem	2
2. YAT, YATÇILIK ve YAT TURİZMİ	3
2.1. Yat	3
2.1.1. Yatların Tarihçesi	3
2.1.2. Yat Çeşitleri	4
2.1.2.1. Kullanım Amaçlarına Göre	5
2.1.2.2. Hareket Gücüne Göre	5
2.1.2.3. İmalat Malzemesine Göre	5
2.2. Yatçılık	6
2.2.1. Yatlar ve Yatçılarla ilgili Prosedürler	6
2.2.1.1. Giriş, Çıkış ve Liman İşlemleri	7
2.2.1.2. Transitlog Belgesi	7
2.2.1.3. Kabotaj Hakkı	7
2.3. Yat Turizmi	8
2.3.1. Yat Turizmi Kavramı	9
2.3.2. Yat İşletmeciliği	10
2.3.3. Dünyada Yat Turizmi	10
2.3.4. Türkiye'de Yat Turizmi	11
2.3.5. Yat Turizminin Etkiledikleri Bölgelere Katkıları	12
2.3.6. Türkiye'de Yat Turizminin Sorunları	13
2.4. Marinaların Tarihçesi	14
2.5. Marina ve Yat Limanı Kavramı	14
2.6. Yat Limanlarının Sınıflandırılması	15
2.6.1. İşlev ve Yapısal Özelliklerine Göre	15
2.6.2. Mülkiyet Durumlarına Göre	16
2.6.2.1. Belediyelere Ait Yat Limanları	16
2.6.2.2. Şahıs ve Şirketlere Ait Yat Limanları	17
2.7. Marinalar; İşletilmesi ve Yönetimi	17
2.8. Marina Yatırımı	18
2.8.1. Ülkemizde Marina Yatırımındaki Aktörler	18
2.8.1.1. Kamu Sektörü	18
2.8.1.2. Özel Sektör	18
2.8.1.3. Mahalli İdareler	19
2.8.2. Piyasa Araştırması ve Arz-Talep İlişkisi	19
2.8.3. Fizibilite Çalışmaları	20
2.8.4. Pazarlama Stratejileri	20
2.9. Bölüm Sonuçları	21

3. MARİNA TASARIM İLKELERİ	23
3.1. Marinaların Planlama Süreçleri	23
3.1.1. Bürokratik Süreç ve Hukuki Prosedürler	23
3.1.1.1. Kanun, Yasa ve Yönetmelikler	23
3.1.1.2. Marina Yatırımları İle Doğrudan İlişkili Kurumlar	25
3.1.1.3. Marina Yatırımları İçin Başvuru Süreci	26
3.1.2. Marina Yatırımları İçin Yer Seçimi Ölçütleri	28
3.1.3. Marinalarda Kapasite Tespiti	29
3.2. Marinaların Yapısal Özellikleri	29
3.2.1. Marinalarda Yapım Teknikleri	29
3.2.1.1. Sabit İskele Sistemleri	29
3.2.1.2. Yüzer İskele Sistemleri	31
3.2.2. Marinalar ve Ekoloji	33
3.2.2.1. Marina Kaynaklı Deniz Kirliliği	33
3.2.2.2. Çevresel Etki Değerlendirmesi	34
3.2.2.3. Altın Çıpa ve Mavi Bayrak Uygulaması	35
3.3. Marinalarda Sağlanması Zorunlu Hizmetler	36
3.4. Marinalarda Bulunması Gereken Fiziksel Nitelik ve Tesisler	38
3.4.1. Marinaların Sahip Olması Gereken Fiziksel Nitelikler	38
3.4.2. Marinaların Sahip Olması Gereken Altyapı Tesisleri	38
3.4.3. Marinaların Sahip Olması Gereken Üstyapı Tesisleri	38
3.4.4. Karada Bulunan Tesisler	39
3.4.5. Kıyıda Bulunan Tesisler	40
3.4.6. Denizde Bulunan Tesisler	41
3.5. Bölüm Sonuçları	46
4. DÜNYADAN ve TÜRKİYE'DEN MARİNA PROJE ÖRNEKLERİ	47
4.1. İtalya'dan Marina Proje Örnekleri	47
4.1.1. Marina di Porto Cervo	47
4.1.2. Porto Lotti	49
4.2. Fransa'dan Marina Proje Örnekleri	51
4.2.1. Le Cap d'Agde Marina	51
4.2.2. La Marina Baie des Anges	53
4.3. Yunanistan'dan Marina Proje Örnekleri	55
4.3.1. Marina of Aghios Nikolaos	55
4.3.2. Porto Gouves Marina	56
4.4. Türkiye'den Marina Proje Örnekleri	57
4.4.1. Ataköy Marina	57
4.4.2. D-Marin Turgutreis Marina	60
4.4.3. Bodrum Milta Marina	63
4.5. Bölüm Sonuçları	67
5. TÜRKİYE'DEKİ MARİNALARIN DEĞERLENDİRİLMESİ ve SONUÇ	68
KAYNAKLAR	77
EK-A: YAT TURİZMİ YÖNETMELİĞİ	80
ÖZGEÇMİŞ	95

TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 2.1	: PIANC (1965) Teknelerin Sınıflandırılması.....	4
Tablo 3.1	: Türkiye’de Mavi Bayraklı Marinalar.....	34
Tablo 3.2	: Tekne bağlanma düzeni ve boyutlar.....	42
Tablo 3.3	: Gezinti Tekneleri için Tipik Standart Boyutlar	43
Tablo 5.1	: Adie’ye (1975) göre tiplerin avantaj ve dezavantajları.....	65
Tablo 5.2	: Marinaların Tiplere göre dağılımı.....	69
Tablo 5.3	: Ükelere göre marina kapasitelerinin (%) dağılımı.....	69
Tablo 5.4	: Marinaların Tipleri ve Kapasiteleri.....	70
Tablo 5.5	: Türkiye marinaları kapasite ve tesis özellikleri.....	72

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1	: Eski Mısır yelkenlileri (nefertiti.iwebland.com).....	4
Şekil 2.2	: “Marry” İsimli Yat (cichw.net).....	4
Şekil 2.3	: “Halikarnas Balıkçısı” (turkiyem01.azbuz.com).....	9
Şekil 2.4	: Flotilla seyri yapan yatlar (ionianyachting.com)	10
Şekil 3.1	: Yüzer sistem iskele ve parmak iskele (photoready.co.uk).....	30
Şekil 3.2	: Yüzer sistem beton iskele (www.flickr.com).....	30
Şekil 3.3	: Çelik konstrüksiyon yüzer iskele (affordablepontoons.com).....	31
Şekil 3.4	: Yüzer dalgakıran (marinetek.net).....	39
Şekil 3.5	: Yat Limanı Ulaşım Kanalı.....	40
Şekil 3.6	: Navigasyon kanalı (www.fhwa.dot.gov).....	40
Şekil 3.7	: Akaryakıt iskelesi (www.hollywoodmarina.org).....	41
Şekil 3.8	: Bağlama düzeninde iskele uzunluk ve genişlikleri.....	42
Şekil 4.1	: Marina di Porto Cervo’nun koy içerisindeki Konumu (maps.google.com).....	45
Şekil 4.2	: Marina di Porto Cervo yerleşim planı (marinadiportocervo.com).....	46
Şekil 4.3	: Pontondan genel görünüm (marinadiportocervo.com).....	46
Şekil 4.4	: Spezia Körfezi ve dalgakıranı (maps.google.com).....	47
Şekil 4.5	: Marinadan genel görünüm (portolotti.com).....	48
Şekil 4.6	: Marina Porto Lotti yerleşim planı (portolotti.com).....	49
Şekil 4.7	: Marinanın kıyı üzerindeki konumu (maps.google.com).....	49
Şekil 4.8	: Marinanın yerleşim planı (bleumarine-plaisance.com).....	50
Şekil 4.9	: Marinadan genel görünüm (lafrancedunordausud.fr).....	50
Şekil 4.10	: Marina ve çevre birimlerinin yerleşimi (marina-baie-des-anges.com).....	51
Şekil 4.11	: Marina yakın alanına ait hava fotoğrafı (extrospection.com).....	51
Şekil 4.12	: La Marina Baie des Angles genel görünümü (picasaweb.google.com).....	52
Şekil 4.13	: Marina of Aghios Nikolaos yerleşim planı (marinaofagiosnikolaos.gr).....	53
Şekil 4.14	: Marina of Aghios Nikolaos genel görünümü (marinaofagiosnikolaos.gr).....	53
Şekil 4.15	: Porto Gouves Marina yerleşim planı (portogouves.gr).....	54
Şekil 4.16	: Ataköy Marina yerleşim planı (atakoymarina.com.tr).....	55
Şekil 4.17	: Ataköy Marina genel görünümü (wowturkey.com)	56
Şekil 4.18	: D-Marin Turgutreis Marina yerleşim Planı (dogusmarina.com.tr).....	57
Şekil 4.19	: D-Marin Turgutreis Marina genel görünümü.....	58
Şekil 4.20	: D-Marin Turgutreis Marina yönetim binası (dogusmarina.com.tr)	59

Şekil 4.21	: Milta Bodrum Marina yönetim yapısı (miltabodrummarina.com).....	60
Şekil 4.22	: Milta Bodrum Marina yerleşim planı (miltabodrummarina.com).....	60
Şekil 4.23	: Milta Bodrum Marina uydu görüntüsü (maps.google.com).....	61
Şekil 5.1	: Adie'ye göre marina sınıflandırması.....	64
Şekil 5.2	: TİP 1 Genel yerleşim biçimi.....	65
Şekil 5.3	: Ataköy Marina (maps.google.com).....	66
Şekil 5.4	: Setur Kuşadası Marina (maps.google.com).....	66
Şekil 5.5	: TİP 2 Genel yerleşim biçimi.....	66
Şekil 5.6	: Park Kemer Marina (maps.google.com).....	66
Şekil 5.7	: Setur Çeşme Marina (maps.google.com).....	66
Şekil 5.8	: TİP 3 Genel yerleşim biçimi.....	67
Şekil 5.9	: Antalya Kaleiçi Marina (maps.google.com).....	67
Şekil 5.10	: Milta Bodrum Marina (maps.google.com).....	67
Şekil 5.11	: Club Marina (maps.google.com).....	68
Şekil 5.12	: Marmaris Yacht Marin (maps.google.com).....	68

MARİNA İŞLETMELERİ YAPI TİPOLOJİSİ İLİŞKİLERİ

ÖZET

Yat turizminin önemli bir parçası olan marinalar, dünyada ve Türkiye’de yaklaşık olarak benzer bileşenlere ve tesislere sahip olsalar da bulundukları coğrafyanın şekillendirdiği kıyı çizgilerinin özellikleri nedeniyle deniz üstü tesislerinde farklı şekillerde tasarlanırlar. Çalışma Türkiye kıyılarında konumlanmış 20 farklı marinanın tipolojik biçimlenişini belirlemeyi hedeflemektedir.

Bu bağlamda çalışmanın ikinci bölümünde marinaların varoluş sebepleri olan yatlar, yatçılık ve yat turizmi kavramlarından bahsedilmiş, konuyla ilgili prosedürler, yat turizminin dünyadaki ve özellikle Türkiye’deki gelişimi açıklanmıştır.

Üçüncü bölümde, marinaların dünyadaki ve Türkiye’deki süreçleri açıklanarak, tipoloji belirlemede önemli rol oynayabilecek sınıflandırma konusu, marina yatırımcıları, yatırım aracı olarak marinalar ve marinaların pazarlama stratejilerinden söz edilmiştir.

Planlamanın belirleyici kısmı olan bürokratik süreç ve hukuki prosedürler ile iskele yapım teknikleri ve marinalarda bulunması gereken tesislere marina tasarım ilkeleri başlıklı dördüncü bölümde yer verilmiştir.

Beşinci bölümde Türkiye’nin marinacılık konusunda rakipleri olarak sayılabilecek Akdeniz ülkeleri olan İtalya, Fransa ve Yunanistan marinalarından örnekler seçilmiş ayrıca Türkiye’deki uygulanmış 3 marina projesine bu bölümde yer verilerek söz konusu marinaların sahip olduğu tesisler ve müşterilerine verdikleri hizmetler tespit edilmiştir.

Sonuç ve değerlendirme bölümü ise Türkiye’de yer alan 30’a yakın marinadan kapasite ve bağlama kapasiteleri göz önünde bulundurularak belirlenmiş 20 adetinin kıyı üzerindeki biçimlenişlerine göre TİP 1, TİP 2, TİP 3 ve TİP 4 olmak üzere 4 farklı tipte sınıflandırılmasını içermektedir. Ayrıca bu sınıflandırma dahilinde sahip oldukları imkân, tesisler ve verdikleri hizmetler bakımından incelenen tiplerin ortak ya da farklı yönleri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

MARINAS AND TYPOLOGICAL RELATIONS

SUMMARY

The marinas are of great importance in yacht tourism and even though they consist of similar compounds and facilities all around the globe as well as in Turkey, each and everyone of them are designed individually, different from one and another according to the properties of coastal lines formed by the geographic elements. The objective of this study is to determine the typology of the various marinas situated in Turkish coasts.

Within this context, in the second part the yachts which are the very basic reason of the marinas existence, the yacht industry and yacht tourism concept is mentioned. In addition to this the procedures related with the subject and the development of the yacht tourism around the world and especially in Turkey is explained in detail.

In the third part, the process of building marinas around the world and in Turkey, the issue of classifying in identifying typology, the investors of marinas, marinas as means of investment and the marketing strategies of marinas are also referred.

The bureaucratic process and the legal procedures which consist the determinative part of planning and the construction techniques of the ports and the principles of marina design for the obligatory facilities are mentioned in chapter four.

In the fifth part, examples of marinas are chosen from countries such as Greece, Italy and France which might be considered as rivals in marining for Turkey. Three marina projects applied in Turkey is also mentioned and the facilities those very marinas possess and the type of service they provide for their costumers is thoroughly analysed.

In the evaluation and the resulting part, the classification of the 20 marinas chosen from approximately 30 marinas existing in Turkey according to their capacity of number of boats anchored and their capacity in general which were determined by the coastal properties they were in and these were classified as Type 1, Type 2, Type 3 and Type 4.

Within this kind of classification, the opportunities, the facilities and the service these marinas provide is examined according to the types they belong considering their similarity and differences they have in common.

1. GİRİŞ

1.1.Amaç

Komşu ülkelerle karşılaştırıldığında ülkemizde yat turizmi ve buna bağlı olarak marina yatırımları olması gereken sayının çok altında seyretmektedir. Türkiye’de 8000 km.’nin üzerinde kıyı şeridi uzunluğuna, iklim ve rüzgâr şartlarının gayet elverişli olmasına rağmen toplamda irili ufaklı 30’dan fazla bağlama yeri ve marinaya bulunmaktadır. Bu tesislerden yalnız 8 adedi 400 ve üstünde bağlama kapasitesine sahiptir. Bu yetersiz kapasite Türkiye’nin bulunduğu bölge ve yat turizmi ile ilgili olarak marinalar zinciri kapsamında ele alındığında ülke ekonomisi ve yatçılık faaliyetleri açısından bir ciddi dezavantaj olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye gündeminde özel sektörün marinacılık konusunda ilgisi büyük olmakla birlikte, yerel yönetimlerde de gerek kentsel dönüşüm projeleri kapsamı dahilinde gerekse bağımsız projeler şeklinde marina yatırımları söz konusu olmaktadır.

Tüm bu gelişmelerle birlikte marinaların sadece bir yatırım aracı olarak düşünülmesi de yanlış bir yaklaşım olacaktır. Marinalar teknik bir konu oldukları kadar bulundukları çevreyi birçok yönden etkileyen yapılardır. Dolayısıyla, tasarlanma süreçlerinde yapım sistemleri, çevresel etki değerlendirmeleri, fayda-maliyet çalışmalarıyla birlikte yakın çevresini etkileyecek olan sosyolojik faktörler ve estetik kaygıların da göz önünde bulundurularak tasarlanmaları gerekmektedir.

Marinaların tasarımı konusunda yabancı ve özellikle Türkçe yayın konusunda kaynak eksikliği birlikte mevcut çalışmalar büyük çoğunlukla marinaların işletilmesi ve organizasyonu, marina ve limanların dalga modellemeleri, marina yapım sistemleri ve marinaların çevreye etkileri üzerine yoğunlaşmış, bu konuda mimara tasarımda kaynak olabilecek bütünsel bir kaynak bulunmamaktadır. Bu eksiklik göz önünde bulundurularak bu çalışmanın tasarımcıya rehber teşkil edebilecek nitelikte bir altlık oluşturabilmesi amaçlanmıştır.

1.2. Kapsam

Tez kapsamında, yat, yatçılık, yat turizmi, marinalar ve marinalarla doğrudan ilişkili konular ile marina tasarım ilkelerinden bahsedilmiş, çalışmada dünyadaki ve Türkiye’deki örneklerden yer verilmiştir. Türkiye’de konumlanan marinalar arasından

seçilmiş, bağlama yeri statüsü dışındaki marinalar üzerinden devam eden son bölümde ise Türkiye'deki marinalar planlandıkları kıyı çizgisindeki yerleşimleri ve diğer ölçütler bakımından incelenerek farklı kategoriler içerisinde sınıflandırılmıştır.

Dünyada ve Türkiye'de marinalar biçimlenişleri, yapım teknikleri ve sahip oldukları tesisler itibarı ile birbirlerine benzer özellikler taşırlar. Bu nedenden dolayı sonuç bölümünde incelenen marinalar belirli bir kapasitenin üstünde ve işletme altyapısına sahip olanlardan seçilmiş, topoğrafya üzerinde biçimlenişleri, kapasiteleri, barındırdıkları hizmet tesisleri ve donanımlarına göre incelenmiştir.

1.3. Yöntem

Çalışmada yerli-yabancı yayınlar, yüksek lisans-doktora tezleri, sektörel internet sayfaları, yönetmelikler ve konuyla ilgili istatistiksel verilerdeki bilgilerden yararlanılmıştır. Ayrıca konuyla ilgili uzmanlar, marina yöneticileri, marina projesi konusunda çalışan mimarlık ve mühendislik ofisleri ile sözlü görüşmeler yapılmıştır. Sonuç bölümünde ortaya konulan örnek analizinde ise tüm bu veriler değerlendirilerek Türkiye marinalarının ana hatları belirlenmiştir.

2.YAT, YATÇILIK VE YAT TURİZMİ

2.1. Yat

Yat tanımı, 1983 tarihli Yat Turizmi Yönetmeliği'nde "yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacı ile yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36'yı geçmeyen, yük veya yolcu gemisi niteliği olmayan, tonilato belgelerinde (ölçü belgesi) "Ticari Yat" veya "Özel Yat" olarak belirtilen deniz araçlarını ifade etmektedir." şeklinde geçmektedir.

Diğer bir tanımla; konaklama, mutfak ve banyo (duş-wc) gibi mekânlardan oluşan seyahat ve turizm amaçlı kullanılan suda yüzen deniz araçlarıdır (**Özer, 1990**).

Bu araçlar hareket yeteneklerini yelken kullanarak rüzgâr gücüyle ya da motor gücüyle sağlar. Yatları kullanım amaçları, şekilleri ve yapı malzemesine göre sınıflamak mümkündür. Birçok yelkenli teknede aynı zamanda motor da bulunmaktadır. Bu özellikleri hem marinaya giriş ve çıkışlarında, hem de rüzgârsız havalarda hareket avantajı sağlamaktadır.

2.1.1. Yatların Tarihçesi

İlk yelkenli teknelerin M.Ö. 4000'li yıllarda Mısır Firavunları tarafından Nil nehri üzerinde zevk amaçlı kullanıldıkları bilinmektedir. (Şekil 2.1) Kaynaklara göre 14. yy.da Felemenkler "avcı" anlamına gelen "jaght" isimli küçük ve hızlı tekneleri kaçakçıları yakalamak için kullanmışlar ve daha sonra da Amsterdam zenginlerinin büyük tekneleri karşılamak için gönderdikleri bu teknelere "jaghtschippen", yani "avcı gemisi" ismi verilmiştir. Yatçılığın o dönemden itibaren bir spor olarak gelişmeye başlaması ise avcılarının işini bitirdikten sonra limana varan ilk tekne olma isteklerinin ortaya çıkardığı yarışlar olmuştur (**Durukan, 2004**).

"jaght" kelimesinin "yacht" a dönüşmesi ise Felemenk vatandaşlarının dönemin İngiltere Kralı olan II. Charles'a 1660 yılında Marry isimli bir yat hediye etmelerinden sonra olmuştur (**Gerr, 1995**). (Şekil 2.2)

Ülkelerin yat inşa sanayisinde ve denizcilik sektöründeki gelişimleri mevcut koşullarına ve kaynaklarına göre farklı gelişmeler göstermiştir. Bu gelişmeler sürecinde denge, emniyet ve hız önemli faktörler olmuştur. 1890'da ilk alüminyum yat gövdesi üretilmiş, tekne eni sürtünmeyi en aza indirmek için azaltılmıştır. 1946 yılında naylon yelken bezi olarak ilk defa kullanılmıştır. 1950'de ise ilk polyester ve fiberglas tekneler inşa edilmiştir. İlerleyen yıllarda ise sektörün öneminin artmasıyla

yat yapım uzmanları yetişmiş ve günümüz yatlarının ilk örneklerinin temelleri planlı bir şekilde atılmıştır (Herreshoff, 1963).



Şekil 2.1: Eski Mısır yelkenlileri



Şekil 2.2: “Marry” isimli Yat

2.1.2. Yat Çeşitleri

Yatlar uluslararası literatürde LOA (Length Over All) kısaltmasıyla bilinen teknenin en başından en kışına kadar olan mesafelerine, yaşam mahalli, motorlu ya da yelkenli olma durumlarına göre PIANC tarafından dört grupta sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma sistemi Tablo 2.1’de görülebilir.

Tablo 2.1: PIANC (1965) Teknelerin Sınıflandırılması (Yüksel vd., 1998).

Sınıf	Loa (m)	Alt Sınıflar
I	Loa<5	Motorlu tekne/Yelkenli, Motor/yelkenli
II	5<Loa<8	Yaşam mahalli tekne, Yaşam mahalsiz tekne Yaşam mahalli- yelkenli, Yaşam mahalsiz-yelkenli Yaşam mahalli/motor/yelken, Yaşam mahalsiz/ motor/yelken
III	8<Loa<15	Motorlu tekne, Yelkenli, Motor/yelken
IV	Loa>15	Motorlu tekne, Yelkenli, Motor/yelken

Yatları PIANC’ın sınıflandırması dışında kullanım amaçları, hareketlerini aldıkları güçler ve imalat malzemelerine göre aşağıdaki gibi üç grupta toplayabiliriz.

2.1.2.1. Kullanım Amaçlarına Göre

Ticari Yat: Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, mutfığı olan, ticari olarak gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu, balıkçı teknesi niteliğinde olmayan taşıdığı yolcu sayısı onikiyi geçmeyen ya da kabotaj seferi yüz mil ile sınırlı en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak şartıyla taşıdığı yolcu sayısı otuzaltıyı geçmeyen ve tonilato belgesinde ticari yat olduğu belirtilmiş yatlardır (**Gemi Adamları Yönetmeliği, 2002**). Ticari yatlar mürettebatlı veya mürettebatsız olabilir.

Özel Yat: Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, mutfığı olan, taşıdığı yolcu sayısı onikiyi geçmeyen, gezi ve spor amaçlı yararlanılan tonilato belgesinde özel yat olduğu belirtilen yatlardır (**Gemi Adamları Yönetmeliği, 2002**). Ticari bir amaç olmaksızın mülkiyetlerinin birden fazla kişiye ait olduğu yatlar da özel yat sınıfına dahil edilebilir.

2.1.2.2. Hareket Gücüne Göre

Hareket gücüne göre yatları yelkenli, motorlu ve karma yatlar olarak sınıflandırmak mümkündür.

Yelkenli Yat: Hareketlerini yelken donanımlarını kullanarak rüzgâr gücüyle sağlayan yatlardır. Acil durumlarda ve gerekli hallerde kullanılmak için sahip oldukları dahili motorları mevcuttur.

Motorlu Yat: Motor gücüyle hareket eden yatlardır.

Karma Yat: Motorlu ve yelkenli yatların tüm özelliklerine sahip olan yatlardır.

2.1.2.3. İmalat Malzemesine Göre

Yatları imalat malzemelerine göre de sınıflandırmak mümkündür. Yat imalatında kullanılan malzemelere baktığımızda fiberglas ve ahşap ağırlıklı olmak üzere metal ve hatta beton malzemenin kullanıldığı görülmektedir. Çok pahalı ve hassas imalat gerektirmekle birlikte karbon liflerinden elde edilen kevlar malzemeler de günümüzde özellikle yüksek performansa sahip hafif ve süratli yarış sınıfı teknelerin inşasında kullanılmaktadır. Yatlar sınıflandırma düzeni içerisinde en çok kullanılan malzemeler olan ahşap, fiberglas ve metal yatlar olmak üzere üç başlık altında incelenebilirler.

Ahşap Yatlar: Ahşap yatlar işçilik maliyetleri ve diğer malzemelere oranla daha fazla bakım istemeleri nedeniyle dünyada tercih edilmemeye başlamıştır. Ahşap yatlar bu dezavantajlarının dışında yalıtkanlık özelliğinin fazla olması, bölgesel yenilemelere imkân vermesi ve yeni yapım teknikleri ile geleneksel ahşap tekneler kadar sık bakım istememeleri nedeniyle de cazip hale gelebilmektedirler. Özellikle

Ege Bölgesi'nde imal edilen gulet tarzı yatların tamamına yakını ahşap malzeme ile imal edilmektedir.

Fiberglas Yatlar: Cam elyafı ile bağlayıcı olarak kullanılan reçineden imal edilmiş yatlardır. Az bakım gerektirmesi, hafif olması ve kolay imal edilmesiyle beraber zamanla delaminasyon ve osmosis gibi dezavantajları vardır. Günümüzde ilk örnekleri 50 yaşlarında olan fiberglas tekneler bir kalıp ile çok sayıda tekne kabuğu oluşturmaya imkân vermeleri sebebiyle en çok tercih edilen malzemelerin başında gelmektedir. En küçük boylardan başlayıp 35 metre boya kadar teknelerin imalatı bu malzeme ile mümkündür.

Metal Yatlar: Metal, gemi ve tekne inşasında 300 yıla yakın bir süredir kullanılmaktadır. Özellikle çelik ve alüminyum bu alanda kullanılan metallerdir. Sağlam bir strüktür sağlaması sebebiyle okyanus aşırı seyahat yapanların tercih ettikleri bir malzemedir. Korozyon ihtimali ve aynı boyutlardaki fiberglas teknelerle karşılaştırıldığında daha ağır olmaları sebebiyle çok sık tercih edilmezler.

2.2.Yatçılık

Yatçı: Yat seyahatine fiilen katılarak yat kullanan insanlara denmektedir.

Yatçılık: Yatların eğlence, spor ve turizm amaçlı kullanılması eylemidir (**Özer, 1990**).

Çağlayan'a göre ise yatçı ve yatçılık tanımları şu şekildedir; gezi ve spor amacıyla geçici bir süre mürettebatlı yat kiralayan veya ehliyeti olduğu takdirde kendine ait ya da kiraladığı yatı kullanabilen kişilere yatçı, bu kişilerin yaptıkları faaliyetlerin tümüne de yatçılık denmektedir (**Çağlayan, 1992**).

2.2.1. Yatlar ve Yatçılarla ilgili Prosedürler

Türkiye'de yurt içi ve yurt dışına giriş-çıkış işlemi yapan yat ve yatçıların yapması gereken işlemler aşağıda açıklanmıştır.

2.2.1.1. Giriş, Çıkış ve Liman İşlemleri

Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 36. maddesi Türkiye'ye giren veya Türkiye'den çıkan yatların bu giriş-çıkışları hudut kapılarından yapmaya zorunlu kılar.

Bakanlar Kurulu Tarafından ilan edilen 49 adet Deniz Hudut Kapısı şunlardır;

BOTAŞ, Antalya, Alanya, Kaş, Finike, Kemer, Hopa, Kuşadası, Söke, Akçay, Ayvalık, Bandırma, Mudanya, Gemlik, Çanakkale, Giresun, İskenderun, Mersin, Taşucu, Taşucu-Seka, Anamur, Bozyazı, Karaköy, İstanbul, Pendik, İzmir, Dikili,

Çeşme, Foça, İnebolu, Derince, Marmaris, Bodrum, Fethiye, Güllük, Datça, Yalıkavak, Turgutreis, Ordu, Ünye, Rize, Samsun, Sinop, Tekirdağ, Trabzon, Zonguldak, Ereğli Limanı, Kepez Limanı, Bartın (<http://www.gumrukler.gov.tr>).

2.2.1.2. Transit Log Belgesi

Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 38. maddesine göre; Yatçıların gümrük, pasaport, sıhhi muamele, liman, yat, yatçı, mürettebat, eşya ve diğer beyanları ve bu beyanlara göre gümrük, pasaport, liman, sağlık ve diğer görevlilerce yapılan giriş ve çıkış kayıt işlemlerinin tamamı yat kayıt belgesinde; çeşitli kamu idarelerine ait giriş ve çıkış kayıt ve işlemlerinin tamamı ise yat kayıt belgelerine dayanılarak yat kayıt kütük defterinde toplanır (**Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983**).

2.2.1.3. Kabotaj hakkı

Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 46 ve 47. maddelerinde Türkiye karasularına giriş-çıkış yapan yatların kalış süreleri ile kabotaj hakları düzenlenmiştir.

Bu maddelere göre; Türkiye'ye giriş yapan yabancı yatlar aynı kanunun 29. Maddesi'ne göre yatlarını belgeli bir yat limanına veya yat çekek yerine iki yıla kadar bir süre için kışlama, bakım ve onarım amacı ile bırakarak başka bir vasıta ile Türkiye'den ayrılabilirler. Bu halde yat limanı veya yat çekek yeri müdüründen alacakları bir belge ile mahalli gümrük idaresine müracaat ettikleri takdirde, pasaportları üzerinde gerekli işlem yapılır. Bu suretle yat limanında veya yat çekek yerlerinde kışlayan en az iki yılda bir sahipleri tarafından kullanılan yatlar, ayrıca bir izne gerek kalmaksızın beş yıla kadar Türkiye'de kalabilirler. Beş yılın bitiminde bu süreyi uzatmaya Bakanlık yetkilidir.

Yine bu yabancı yatların kabotaj hakları Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 47. maddesi ile şu şekilde belirtilmiştir;

Türkiye'de kışlayan veya yabancı bir limandan gelerek Türkiye'ye giriş yapan her türlü yabancı bayraklı özel yatların liman içinde veya Türk limanları arasında kullanılmasına yalnızca sahibi içinde olmak şartıyla izin verilebilir. Çok sahipli yabancı bayraklı özel yatlar ile yabancı kulüp, dernek ve birliklere ait yatlar yılda en fazla dört sahibi tarafından kullanılabilir. Bu çeşit yatlara yat sahibinin ailesi dışında, karşılığında hiç bir ücret alınmadan yalnızca gezi, spor, eğlence amacıyla Türk veya yabancı misafir alınması mümkündür.

Türkiye'ye giriş yapan özel yatların sahibi veya mürettebatı tarafından kullanılmalrı ya da ücretsiz Türk ve yabancı misafir ile mürettebat alınması, yatçıların

mürettebatsız olarak kiraladıkları yatları kullanmaları gemi adamlığı sayılmaz ve yatçılar, gemi adamlarının sahip olduğu haklardan yararlanamazlar.

Türkiye'de kışlayan veya yabancı bir limandan gelen özel yat veya bir yat işletmesine dahil yabancı bayraklı yatlara, yatçılar yatçılık amacı ile bir Türk Limanı'ndan binebilirler ve yatı diğer bir Türk Limanı'nda terk edebilirler.

Bu Yönetmelik uyarınca yat işletmeciliği kapsamında kullanılan Bakanlıktan belgeli yabancı bayraklı ticari yatlar, ücret ve navlun mukabili liman içinde ve Türk Limanları arasında yolcu taşımacılığı yapamazlar. Ancak bu yatların turizm amaçlı faaliyetleri yolcu taşımacılığı sayılmaz.

Belgeli olmayan yabancı bayraklı yatların, belirli program dahilinde veya programsız olarak ücret karşılığı yatçı veya yolcu olarak Türk Limanları arasında gezi tertip etmeleri halinde Kabotaj Kanunu hükümlerine göre işlem yapılır.

Turizm ve tanıtma açısından önem taşıyan yatçılık faaliyetlerinin bu madde kapsamı dışında değerlendirilmesi, bakanlığın uygun görüşü ile mümkündür (**Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983**).

2.3. Yat Turizmi

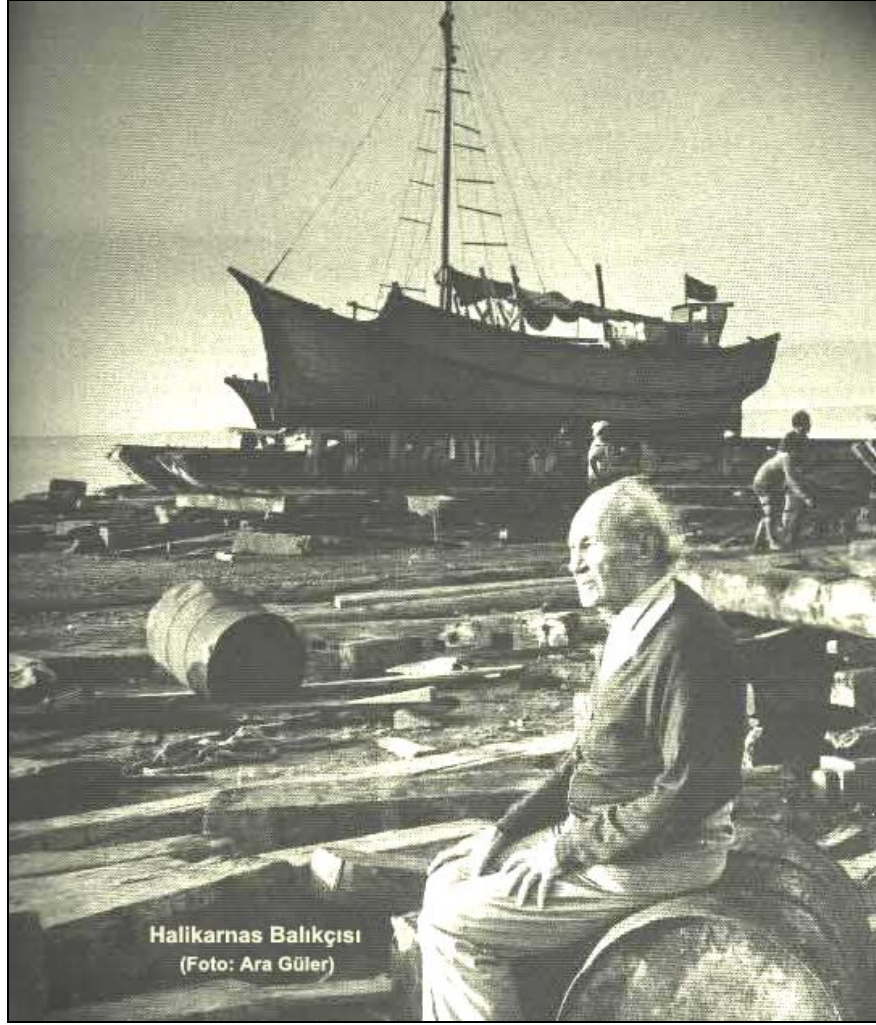
2.3.1. Yat Turizmi Kavramı

Yat Turizmi: Yatçı, yat limanı ve deniz yolculuğu unsurlarından oluşan, turistin yata ulaşması ile başlayıp, belirli bir tekne gezintisi sonrasında yatı terk etmesi arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetler yat turizmi olarak tanımlanır. Yat turizmi özel yatlarla ticari amaç olmadan ve ticari bir amaçla charter yapma veya yatların firmalara kiralanması yoluyla gerçekleşir (**Yat Turizmi Master Planı, 1992**).

Yatçılık Bölgesi: Yat Turizmi Yönetmeliği'ne göre; kanunun 28. maddesinin (d) fıkrası uyarınca belirlenmesi gereken bölge, 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu uyarınca belirlenmiş ve belirlenecek olan Askeri Yasak Bölgeler, Askeri Güvenlik ve Özel Güvenlik Bölgeleri ile Genelkurmay Başkanlığı'nca yat turizminin yapılması sakıncalı görülen bölgeler dışında kalan ülkemiz sahillerinin tamamını kapsar (**Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983**).

2.3.2. Yat İşletmeciliği

Ülkemizde ilk yat işletmeciliği 1980'li yıllarda Halikarnas Balıkcısı adıyla tanınan Cevat Şakir Kabaağaç ve arkadaşları ile başlamıştır. (Şekil 2.3) Daha sonra "Mavi Yolculuk" adını alan yat turizmi sünger avcılarının kullandığı teknelerle yaptıkları gezilerle başlamıştır (**Açıkbaş, 2006**).



Şekil 2.3: Ülkemizin İlk Yat İşletmecilerinden “Halikarnas Balıkcısı”

Kullanım amaçlarına göre özel ve ticari yat olarak iki gruba ayrılan yatlar, ticari yatların da mürettebatlı ve mürettebatsız olarak kiralanması yoluyla ayrı iki gruba ayrılabilir.

Mürettebatlı yatçılıkta, boyları 15 m.’den büyük olmak üzere yatlar günlük veya haftalık olarak kiralanır. Bu yatların mürettebatlı olarak kiralanmasında kullanıcıların konfor beklentileri ve sınırlı seviyede veya hiç olmayan yatçılık tecrübeleri belirleyici olur. Türk yat işletmecilerinin de %80 gibi bir oranla uyguladıkları kiralama şekli mürettebatlı kiralamaadır (**Türker, 1996**).

Ülkemizde uygulanan mürettebatlı yatçılık türleri flotilla (grup) ve crewed (mürettebatlı) yatçılıktır.

Flotilla (grup) yatçılığı, öncü bir tekne önderliğinde genellikle 9-9,5 m boylarında yedi veya daha fazla yatın peş peşe grup halinde yaptıkları seyirlerdir. (Şekil 2.4) Seyre katılan her yatta kaptanlık yapabilecek ehliyete sahip yerli veya yabancı bir yatçının bulunması zorunludur.



Şekil 2.4: Flotilla seyri yapan yatlar

Mürettebatsız (Bare Boating) yatçılıkta ise kiralanan yatı kiralayan kişiler istedikleri program ve rotayı uygular, kiraladıkları tekneyi kendileri kullanır ve süre sonunda tekneyi belirlenen limanda teslim eder. Bu tür uygulama Türkiye’de daha çok yabancı yat işletmeleri tarafından uygulanmaktadır (**İşgen, 1999**).

2.3.3. Dünyada Yat Turizmi

Hayat standartlarının artması ve bununla birlikte daha iyi zaman geçirme düşüncesi zevk ve gezi amaçlı denizciliğin salt aristokrat sınıfının tekelinde olduğu düşüncesinin yıkılıp, toplumun diğer sınıflarında da rağbet görmesine sebep olmuştur. Son yıllarda rüzgâr sörfü, jet-ski ve yelken okulları ise genç nüfusun denizcilik ve deniz sporlarına daha yakın durmalarını sağlamıştır (**Conti, 1992**).

Tüm bunlarla birlikte artan maliyetler nedeniyle yatların kiralınması gündeme gelmiş, böylelikle sektöre bir canlılık katan bu durum tekne sahibi olmayanların da bu olanaklardan yararlanmalarını mümkün kılmıştır. Coğrafik özellikleri nedeniyle ılımlı ve yatçılık için uygun rüzgâr ve koylara sahip olan Akdeniz kıyılarına olan ilgi 20. yüzyılın başından itibaren artmış, Fransız Rıvırası olarak bilinen Fransa’nın güney sahilleri ile İtalya yat turizminin önde gelen adresleri olmuştur (**Erkan, 2003**).

Akdenizle birlikte Karayip Adaları da yat turizminde gelişmenin hızlı ve yoğun olduğu bölgeler olmuştur. Batı Akdeniz ülkelerinde yat limanı yatırımlarına önem verilmiş, liman yatırımı devlet tarafından ucuz krediler ve hatta altyapı üstlenilerek desteklenmiştir (**Turan, 2002**).

Okyanus ötesi adalar ve Atlantik kıyıları Avrupa ve Amerikalı yatçıların ilk gezi rotalarını oluşturmuş, İtalya ve Fransa'dan sonra İspanya da yat turizmi alanında önde gelen ülkelerden olmuştur **(Dinçer, 1987)**.

Charter piyasasına olan ilginin de artmasıyla Avrupa'da daha sakin kıyılar arayan işletmeciler ve yatçılar İtalya ve Fransa ve İspanya'dan sonra Eski Yugoslavya ve Yunanistan kıyılarını kullanmaya başlamışlardır **(Ercanik, 2003)**.

Akdeniz Bölgesinde görülen hızlı yat turizmi artışı Akdeniz'in kuzeybatı sahillerinde marina yatırımlarını artması ile sonuçlanmıştır. Akdeniz genelinde toplam yat bağlama kapasitesinin %88'ine sahip olan Fransa, İtalya ve İspanya'ya karşılık Türkiye'nin payı %3 gibi düşük bir oranda seyretmektedir **(Park Kemer Marina İşletmesi, 2003)**.

2.3.4.Türkiye'de Yat Turizmi

Ülkemizde yat turizmi ile resmi çalışmaların başlaması 1967 yılında Bakanlıklar Arası Yat Limanları Tetkik Komisyonunun kurulmasıyla başlamıştır. 1968-1972 yıllarına denk gelen İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında ise Ulaştırma Bakanlığı tarafından işletilmesi öngörülen bir yat limanı zinciri kurulmasının uygun olacağı kanaatine varılmıştır **(Yat Turizmi Master Planı, 1992)**.

1960'larda Kuşadası'nda başlayan turizm hareketi, zaman ve değişen taleplerle kendi içerisinde birçok alt dala ayrılmıştır. Son yıllarda yabancı turistlerin ilgisi ile Türkiye'de yat turizmi ağırlık kazanmaya başlamış, yat turizminde içerisinde "marina müşterisi" olarak adlandırılacak bireysel yatçılar da artan bir talep göstermişlerdir **(Eriş, 2007)**

Günümüzde Akdeniz'deki yat sayısının 1.000.000 adetini üstünde olduğu bilinmektedir. Türkiye'de ise kayıtlı yatların tam sayısının 8000 kadar olduğu tahmin edilmektedir. Yat bağlama kapasitesinde ise durum, yat limanları, yanaşma yerleri ve balıkçı barınakları toplamında 10.064 adettir. Batı ve Orta Akdeniz'deki marinalardaki yetersizlik ve Avrupa Birliği ülkelerinde yürürlüğe konan vergiler nedeniyle yatçılar Doğu Akdeniz'e doğru bir eğilim içerisine girmişlerdir. Türk yat turizminin ise bu piyasadan payını alabilmesi ise mevcut sorunların çözümü, sağlıklı bir yapıya kavuşması ve yat limanlarında kapasitenin kısa vadede 26.517'ye çıkarılması ile mümkündür **(Denizcilik Müsteşarlığı, 2000)**.

Ülkemiz Avrupa ve dünya yatçılarının gözde yatçılık merkezi olmaya adaydır. Bunun nedeni ise doğal ve tarihi zenginlikleri, coğrafya açısından güvenli seyir olanağı, meteorolojik ve oşinografik şartlar ve tüm kıyılarında değişik ve özel demir atacakları koy ve körfezlerin bulunmasıdır. Ayrıca İstanbul'u Antalya'ya bağlayan kıyı

çizgisinde ise büyük marinalar mevcuttur. Türkiye'nin en donanımlı marinaları Güney Ege ve Akdeniz kıyılarında yer almaktadır. Bu marinalar yatçıların seyirleri boyunca ihtiyaç duyabilecekleri hizmet ve donanımlara sahiptir **(Kara ve Emecen, 2002)**.

2.3.5. Yat Turizminin Etkilediği Bölgelere Katkıları

Yat turizmi etkiledikleri bölgelere istihdam, gelir yaratma ve çevresel bakımdan katkılar sağlar.

Yat Turizmi, turizmin diğer alanları gibi istihdam alanının çok geniş olduğu bir sektördür. Sektör bu istihdamı yatırım aşamasında ve işletme aşamasında yaratır. Yat işletmeciliğinin büyümesine paralel olarak yat imalat sektöründe de gelişmeler olarak ve buna bağlı istihdam artışı yaşanacaktır. Ayrıca yat işletmelerine gelen yerli ve yabancı turistleri günlük tüketimlerine cevap verecek ticaret ve hizmet sektörünün işgücü gereksinimleri de istihdam artışının yükselmesini sağlayacaktır **(Gökmen, 2001)**.

Bu istihdam artışıyla birlikte yat turizminin gelir yaratma potansiyeli de büyük önem arz eder. Yat turizmi bu anlamda, liman hizmetlerinden, satış ürünlerinden, teknik atölyelerden, haberleşme servislerinden ve yiyecek-içecek satışlarından ciddi gelirler sağlanmasını da sağlar **(Olgaç, 2001)**.

Turizm sektöründe, yapısı ve bir hizmet sektörü olması nedeniyle mekanizasyon ve otomasyon imkânı yoktur. Bu durum sektörün ihtiyaç duyduğu insan faktörünün istihdam yoğunluğu sağlamasının bir nedeni olarak karşımıza çıkar. Turistik harcamalar bir yandan doğrudan istihdam yaratırken, diğer yandan da bu sektöre hizmet veren diğer iş kollarının da bu fırsatlardan yararlanması ile dolaylı bir istihdam etkisi oluşturur **(Olalı ve Timur, 1988)**.

Yat turizmi iki yönüyle çevrenin korunmasına katkı sağlar. Bunlardan birincisi, kıyı çizgisinde ve yakınında doğal çevrenin bozulmasına neden olabilecek sabit yatırımlar olan oteller, pansiyonlar gibi tesislerine yapımına bir alternatif olarak yapılaşmaya alternatif olmasıdır. Diğer bir katkısı ise yat turizminin ve yatçıların diğer turizm sektörleri ile kıyaslandığında çevrenin korunmasına daha fazla duyarlı olduğudur. Bunun bir göstergesi olan ve çevre koruması konusunda gerekli şartları ve yükümlülükleri yerine getiren yat limanlarına verilen Mavi Bayrak uygulaması çevre koruma konusunda bir sembol niteliği taşır **(Gökmen, 2001)**.

Yat turizminin tüm bu katkıları şu şekilde sıralanabilir;

- Yatçılığın ve yatçılıkla ilgili yatırımlar bölgede istihdam etkisi yaratır, mal ve hizmet konularında yeni iş alanları ortaya çıkmasını sağlar.
- Herhangi bir bölgede yatçılıkla ilgili faaliyetler geliştikçe, buna bağlı turizm işletmelerinin ve yan hizmetler sağlayan kuruluşların gelişiminin önü açılacaktır (**Tandoğan, 1996**).

2.3.6. Türkiye’de Yat Turizminin Sorunları

Türkiye’nin deniz turizminde ve buna bağlı olarak da yat turizminde birçok avantaj ve cazibesi bulunmasına karşın, mevcut kaynaklardan had safhada yarar sağlamayı engelleyecek bir takım sorunlar da mevcuttur.

Ülkemiz karasularını ve kıyılarını kullanan yatçıların yaşadıkları sorunların başında bürokratik işlemler, yat bağlama sorunu, hizmet eksikliği ve kirlilik gelmektedir. Bürokratik işlemler bu sorunların %33’ünü oluştururken, %24’lük payı da kirlilik, diğer sorunları da eğitim eksikliği, sosyo-kültürel yapı, teknik yetersizlikler oluşturmaktadır. Yatçılık alanındaki yetersiz mevzuat ve yat turizm politikasındaki yetersizlikler ülkemizi ziyaret eden yatçılar için sorun olmaktadır. En basit örnekle, Türkiye’ye giriş yapan bir yatçı resmi kurumlar arasında iletişim eksikliği nedeniyle beş ayrı kuruma başvuru yapmak zorunda kalmakta, bu sorun sebebiyle zaman zaman yatçılara farklı işlemler yapılmaktadır. Yatçılarla birlikte sorunlarla karşılaşan diğer bir grup ise yatırımcılardır (**Olgaç, 2001**).

Deniz Ticaret Odası’nın (2003) yayınladığı sektör raporunda ülkemizin deniz ve yat turizmi ile ilgili eksikleri aşağıdaki gibi tespit edilmiştir.

- Deniz turizminde kullanılan yakıtlardaki vergi oranları,
- Limanlardaki sağlık rüsumları, fener, kılavuz ve römorkör hizmetlerinin pahalılığı,
- Standart dışı uygulamalar ve giriş ücretlerindeki pahalılık,
- Yatlardan alınan yüksek vergiler.

Devletin ilgili makamlarının bu ücretleri düşürmesi halinde, kamu maliyesine girdilerin azalacağı düşünülmektedir. Hâlbuki bu ücretlerin düşmesi limanlarımıza gelen kruvaziyer gemi ve yatların sayısını ciddi ölçüde arttıracak, bu artış gelir artışını da beraberinde getirecektir. Yatçılık, deniz sevgisinin yaygınlığını sağlamak ve yat inşasını teşvik için önem arz etmektedir. Ancak Türkiye’de yatlardan alınan Özel Tüketim, Lüks Tüketim, Motorlu Araç ve Katma Değer vergileri ile yat inşasının ve yat sahibi olmanın önü kesilmektedir (**Deniz Ticaret Odası, 2003**).

2.4. Marinaların Tarihçesi

Marinacılık kavramının temelleri 1930'larda modern anlamda başlamış, 1950'lerde ise Avrupa'da gelişmiştir. Bu 20 senelik dönem marinacılığın birinci jenerasyonu olarak tanımlanır. Marinacılıkta ikinci jenerasyon ise 1970'lerde deniz kıyısı yaşamının popüler olmasıyla gelişmiştir. Zamanla değişim gösteren ve sürekli artan müşteri beklentileri 1990'lı yılların başından itibaren üçüncü jenerasyon marinacılığın başlangıcı olmuştur **(Bourne, 1993)**.

1970'li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı Turistler Yunanistan'dan kiraladıkları yatlarla Türkiye'ye gelmeye başlamışlardır. Bu hareketlilikle birlikte Turizm Bakanlığı 1970'lerin sonunda yat turizmini tekrar gündeme alarak çeşitli marina yerleri tespit edilmiş, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanmıştır. 1970 ile 1980 yılları arasında ise Bodrum, Kuşadası ve Çeşme Yat Limanları hizmete açılmışlardır **(Açıkbaş, 2006)**.

2.5. Marina ve Yat Limanı Kavramı

Ülkemiz Yat Turizmi Yönetmeliği, yat limanı kavramını "Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yeri ile Çekek Yerleri olarak belirlenen mahallerdir" şeklinde 4. maddede tanımlamıştır.

Türkçede aynı anlama gelen ve hatta gündelik hayatta ikisi birden kullanılan marina ve yat limanı kavramları bir kavram kargaşası yaratmaktadır. Marina terimi 1920'li yılların sonuna doğru Amerika Birleşik Devletleri'nde kullanılmaya başlanmıştır. PIANC olarak bilinen National Association of Boat and Engine Manufacturers (Ulusal Makine ve Gemi Yapımcıları Derneği) bir liman tanımı vermiştir. PIANC'a göre marina; gemici ve yatçıların uyuma, temizlik, yemek yeme gibi temel ihtiyaçlarıyla birlikte tatil, yakıt ve gıda temini sağlayabileceği, yelkenini gerebileceği haberleşme, teçhizatın sağlanabildiği bir faaliyet alanıdır **(Aykut, 1993)**.

Yüksel ise yat limanlarını geniş amaçlı limanlarda farklı olarak sadece yatların yanaşacakları ve gereksinimlerini karşılayacakları bununla birlikte bakım, onarım, kışlama, elektrik, haberleşme ve su ihtiyaçlarının sağlandığı yerler olarak tanımlamıştır **(Yüksel vd., 1998)**.

2.6. Yat Limanlarının Sınıflandırılması

Simpson'a (1998) göre marinalar benzer hizmet özellikleri sahip olmakla birlikte ayırt edici özelliklerine göre üç ayrı grup olarak sınıflandırılabilir. Bu sınıflandırmaya göre marinalar;

- Rekreatyoneel Marinalar,
- Yat Kulüpleri ve
- Çekek Yerleri olarak sınıflandırılabilir (**Simpson, 1998**).

Türkiye koşullarına, mevcut yönetmelik ve tanımlara göre yat limanları farklı kategoriler içinde olmak üzere aşağıdaki gibi iki ana grupta sınıflandırılabilir;

- İşlev ve Yapısal Özelliklerine Göre
- Mülkiyet Durumlarına Göre

2.6.1. İşlev ve Yapısal Özelliklerine Göre

Yat Turizmi Yönetmeliği yat limanlarını sırasıyla 9, 10, 11 ve 12. maddelerinde aşağıdaki gibi sınıflandırmıştır.

Çekek Yerleri: Deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan, yatların kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük çapta onarım hizmetlerini verebilecek niteliklere sahip tesislerdir. Giriş ve çıkış kontrolü ile yangın, hırsızlık, soygun vb. yönünden teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmadığı yat çekek yerlerine faaliyet izni verilmez.

Yat Yanaşma Yerleri: Küçük çapta ve kısa süreli yanaşmalara imkân tanıyan yat limanlarıdır. Bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesislerinin bulundurulması zorunlu değildir.

Tali Yat Limanı: Tabii veya kapalı bir su alanına sahip olan, uzun süreli kalış ve onarım imkânları sağlayan yat limanlarıdır. Ayrıca akaryakıt satışı, 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte vinç, meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkânı, yangın ikaz sistemi, yatçıların dinlenmeleri için sosyal bir mahal, satış üniteleri, telefon ve telsiz sistemi ve imkânlar ölçüsünde telex sistemi, çamaşır yıkama ve yıkatma imkânı, eşya emanet deposu, teknik servis, kapalı depo, otopark, yiyecek-içecek ünitesi, emniyetli bağlama sistemi ve yabancı dil bilen bir personel bulundurma gibi özellikleri sahiplerdir.

Ana Yat Limanı: Dalga etkisinden uzak bir alanı kapsayan, büyük çapta kışlama ve bakım onarım imkânları yat limanları ana yat limanı olarak tanımlanır. Bu özelliklerle birlikte bünyelerinde akaryakıt iskelesi, hava ve deniz durumlarıyla ilgili bilgi sağlayan cihazlar, yatları karaya çekme ve denize indirme teçhizatı, yatların karada park etmelerine imkân verecek alanlar, en az iki teknenin birden onarımının yapılabileceği bir atölye, yiyecek-içecek tesisleri, spor tesisleri, yangın ikaz sistemi, satış üniteleri, telsiz, telefon ve telex sistemi, eşya emanet deposu, kapalı depo,

otopark, emniyetli bağlama sistemi, çamaşır yıkama, yıkatma imkânı ve teknik servis bulundurulur (**Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983**).

2.6.2. Mülkiyet Durumlarına Göre

Türkiye’de marinaları mülkiyet durumlarına göre aşağıdaki gibi iki alt başlıkta toplayabiliriz.

2.6.2.1. Belediyelere Ait Yat Limanları

Bu tür yat limanları, bulundukları belediyeye bağlı olduklarından dolayı Turizm Bakanlığı standartlarını taşımamaktadırlar. Bu şekilde faaliyet gösteren belediyelere ait yat limanlarından bazıları şunlardır;

- Zonguldak
- Gerze
- Gemlik
- Erdek
- Çeşme
- Bodrum
- Marmaris
- Fethiye
- Kalkan
- Kaş
- Finike
- Anamur
- Çanakkale
- Datça
- Mersin (**Gökmen, 2001**).

2.6.2.2. Şahıs ve Şirketlere Ait Yat limanları

Turizm Bakanlığı standartlarına uymayan, düzensiz yapılaşmalara sahip, emniyet tedbirleri yetersiz olan bu yat limanları kendilerine özel şartlarda çalışmakta ve özel şahıslar tarafından işletilmektedirler. Genellikle bir konaklama tesisinin parçası olan ve turistik amaçlı olarak kullanılan özel yat limanlarından bazıları şunlardır;

- Levent Marina
- Gökova
- Fethiye Seka
- Moda Yat Çekek Yeri (**Gökmen, 2001**).

2.7. Marinalar; İşletilmesi ve Yönetimi

Türkiye'de yat limanı işletmeciliği konusunda farklılıklar mevcuttur. Bu durumun sebebi ise yat limanlarının işletmeciliğinin kamuya bağlı kuruluşlar ve çeşitli özel işletmeler tarafından yürütülmesidir. Bu nedenle yat limanlarının sundukları hizmet ve imkânlar, personel politikaları, işletme anlayışları, fiyat politikaları gibi birçok konu da farklı olmaktadır (**Saatçioğlu, 1995**).

Fransa ve İtalya marinalarının işletme biçimlerinde ise turizm ve yatçılık mevzuatlarının yaratmış olduğu durum nedeniyle ülkemizden farklı olarak yürütülmektedir. İki ülkede de marinaların %80'i kar amaçlı işletmeler olup, devlet tarafından işletilmektedirler. Yasalar toplam bağlama kapasitelerinin %90'lık kısmını satma haklarını saklı tutmaktadır. Genel işletme politikalarına göre kar yatırım sonrası yer satışından elde edilir. Geriye kalan süreçte temel amaç hizmete yönelik olup, mali hedefler ikinci sırada yer almaktadır. Dolayısıyla tek ve asıl amaç karlılıktan ziyade gelir-gider dengesini sağlamaktır. Fransa marinalarında bağlama yeri sahibi marina işletmesine de ortak olur (**Erkan, 2003**).

2.8. Marina Yatırımı

Herhangi bir marina yatırımında finansman modelinin nasıl olacağı konusu gündeme geldiğinde maliyet, yatırımın getirileri ve finansmanın nasıl yapılacağı önem taşır. Gerçekçi bir maliyet tahmini ise tüm yapı ve geliştirme maliyetlerinin bilinmesi ile mümkündür. Yatırımın finans odaklarına cazip görünmesi, o yatırımın geri dönüş süresi ile doğrudan ilişkilidir. Bu süre ancak pazarlama, işletme ve bakım maliyetlerinin analizleri yapıldıktan sonra belirlenebilir (**Saatçioğlu, 1995**).

2.8.1. Ülkemizde Marina Yatırımındaki Aktörler

Ülkemizde yat limanlarının yapılmasında üç sektör rol oynamaktadır. Bunlar kamu sektörü, özel sektör ve mahalli idarelerdir. Genel olarak incelendiğinde;

- Belediyeler tarafından işletilen iskeleler ve balıkçı barınakları yönetim ve işletme eksikliğinden kaynaklanan sorunların neticesinde büyük ekonomik kayıplarla karşı karşıya kalmaktadır.
- Özel sektör ise planlama, yatırım ve işletme faaliyetlerinde maksimum kazancı sağlamak üzere bulunmaktadır.
- Devlet tarafından işletilen kıyı yapılarında, yönetimin Ankara merkezli oluşu, karar almada eksikler, mevzuat baskısı, verilen hizmetlerdeki verim düşüklüğü ve geciken yatırımlar gibi nedenlerle beklenen ekonomik fayda sağlayamamaktadır (**Denizcilik Müsteşarlığı, 1999**).

2.8.1.1. Kamu Sektörü

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı DLH (Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları) Genel Müdürlüğü, kamu adına yapılacak yat limanları, turizm politikaları ve yat limanlarının fiziki planlarını inceleyerek programına alır. Ancak uygulamada siyasi tercihler nedeniyle öncelikleri olmayan yat limanları DLH programına alınmakta, böylelikle ciddi bir kaynak israfına olmaktadır (**Çağlayan 1999**).

DLH kamu bütçe görüşmelerinde yeterli kaynak ayıramayan yat limanı yatırımlarını özelleştirmeye çalışmaktadır. Kamu, inşasına başlanmamış yat limanı yatırımlarını da özel sektöre açarak Yap İşlet Devret modeli ile ihaleye açmaktadır. (**Gökmen, 2001**).

2.8.1.2. Özel Sektör

Yat limanları yapıları gereği hem kıyı hem de denizde yer kaplayan kıyı tesisleridir. Bir kısım arazi kıyıda, diğer kısımlar denizde dolgu yapılan alanlardır. Arazi yatırımcıya ait olsa dahi Kıyı Kanunu tanımında yer almaktadır. Bundan dolayı bu alanların yatırımcıya kamu kurumlarınca tahsisi zorunludur. Özel sektör tarafından yat limanları aşağıda anlatıldığı gibi iki şekilde yapılır;

Yat limanı yatırımları Turizm Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından özel sektöre ihale edilerek yaptırılmaktadır.

- 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'na göre, Turizm Bakanlığı tarafından tespit edilen turizm alan ve merkezlerindeki yat limanı yatırımları Kamu Arazilerinin Tahsisi Hakkındaki Yönetmelik hükümleri uyarınca yapılan ihaleler yapılmaktadır. Turizm Bakanlığı tarafından açılan bu ihalelerde, irtifak ve kullanma hakkı süresi 49 yıl olup, irtifak ve kullanma hakkı sözleşmesi düzenlenmekte, bu sözleşme yatırım tutarı üzerinden belirlenen kira bedeli hazinece tahsil edilmektedir.
- Yüksek Planlama Kurulu kararınca 3996 sayılı Yap İşlet Devret Modeli kanunun hükümlerine göre, DLH Genel Müdürlüğü tarafından yapılan ihaleler ile de özel sektör yat limanı yapabilmektedir. Bu ihalelerde irtifak ve kullanma hakkı 25 yıl olarak belirlenmekte, imtiyaz sözleşmesi yapılmakta ve kira bedeli, ihale sırasındaki artırmada belirlenerek tahsil edilmektedir. (**Çağlayan 1999**).

2.8.1.3. Mahalli İdareler

Mahalli idarelerde durum kendilerine ait mevcut taşınmazları üzerine yat limanı yapmaları ya da mevcut balıkçı barınaklarını yat limanı haline getirmeleri

şeklindedir. Bu yatırımlarda finansman kaynakları, uzun sürelerle yayılan kira anlaşmaları veya özel sektörle yapılan ortaklıklar neticesinde sağlanmaktadır. Bu sebeplerden dolayı mahalli idareleri yaptığı ve işlettiği yat limanlarının statüleri de ayrı belirlenmektedir (**Gökmen, 2001**).

2.8.2. Piyasa Araştırması ve Arz-Talep İlişkisi

Diğer tüm yatırım alanlarında olduğu gibi marina yatırımlarında da konuya olan talebin derecesi ve buna bağlı öngörülecek arz, proje öncesinde yapılacak piyasa araştırmaları ile değerlendirilmelidir.

Marina yatırımı söz konusu olduğunda konuyla direkt ya da süreç içerisinde dolaylı olarak ilişkilendirilebilecek piyasa verileri ve grupları bu dengede araştırmak ve sisteme dahil etmek önem taşır.

Saatçioğlu'na göre, konuyla ilgili üç türlü piyasa mevcuttur. Bunlar yerleşik piyasa, ziyaretçi piyasası ve iş çevresi ile ilişkili piyasadır. Yerleşik piyasa adından da anlaşılacağı, yatırımın gerçekleşeceği alanda bulunan piyasadır. Fakat marinadan beklenen performansın alınabilmesi için yeterli bir hacme sahip değildir. Yerleşik piyasanın etkinliği marina çevresindeki küçük evler, çeşitli dükkân ve alışveriş merkezlerinin sağlanması ve bunların iyi yönetilmeleri ile mümkündür. İkinci piyasayı oluşturan grup ise ziyaretçilerdir. Marinanın günlük kullanımına yönelik ziyaretçilerin sportif tesisler, konaklama ve diğer hizmetlerden yararlanacak şekilde düşünülmelidir. Üçüncü piyasa grubu ise iş çevresidir. Taleplere yönelik kaliteli ofis alanları ve bunlara bağlı yardımcı alanlar ve hizmetlerin planlama aşamasında ele alınması iş çevrelerini de potansiyel bir kaynak olarak sisteme alabilmenin anahtarı olmaktadır. Burada başarı bu çevre ile kurulacak karşılıklı ilişkiler ile sağlanabilmektedir (**Saatçioğlu, 1995**).

2.8.3. Fizibilite Çalışmaları

Yatırım konusunda vazgeçilmez bir unsur olan fizibilite çalışmalarının ortak noktası maliyetin ne olacağı, bu maliyetin ne kadar sürede geri döneceğidir. Yatırımla, bu yatırımın geri dönüşü arasında bir sermaye açığı varsa proje ne kadar cazip olursa olsun vazgeçilebilirliği yüksek bir proje olacaktır. Gerçekleştirilecek marinadan ciddi bir potansiyel alınması için mühendislik çalışmaları ile finansal kaygılar bir arada değerlendirilerek çalışma yapılmalıdır. Yatırım safhasından sonra diğer bir önemli safha ise işletme modelinin ortaya koyulup değerlendirilmesidir (**Saatçioğlu, 1995**).

2.8.4. Pazarlama Stratejileri

Turizm sektörü ve yatçılık kendini sürekli yenileyen bir sistemlerdir. Türkiye’de bu gelişime yönelik 1983 yılından itibaren bir atılım başlatılmıştır. Burada dikkat edilmesi gereken durum, bu gelişmelerin pazarlama metodlarıyla birlikte sürdürülebilir olmasının sağlanmasıdır. Yatçılık konusu sadece yatlar ve marinalardan ibaret kapalı bir sistem değildir. Dolayısıyla, yatçılık faaliyetlerinin amacına ulaşabilmesi için sektörle direkt veya dolaylı tüm iş kollarının birlikte ve koordineli bir şekilde çalışmaları gerekmektedir **(Kural, 2004)**.

Genel anlamda yatçılık ülkemiz koşullarında vergiler nedeniyle maliyetli bir uğraştır. Bu özelliği nedeniyle de belirli gelir seviyesine sahip grupların ilgi gösterdiği bir ilgi alanıdır. Fakat bu özelliği yatçılığı krizlerden en az etkilenen sektör olmasını da beraberinde getirir. Bu nedenle marinacılık başta müşteri memnuniyetini esas alan modern pazarlama tekniklerini uygulamayı gerektirmektedir. Müşteri ihtiyaçları ve memnuniyetinin çok iyi değerlendirilmesi gerekir **(Cerit vd.,1995)**.

2.9. Bölüm Sonuçları

Bu bölümde marinaların planlanmasında tasarımı boyutsal anlamda belirleyecek olan yatlar ile marinaların varoluşunun temel sebebi olan yatçılık ve yat turizmi ile marina kavramları incelenmiştir.

Yatlar boyutları ve yapıları itibarı ile marinalarda iskele boyutlandırması konusunda ihtiyaç duyulan parametrelere sahiptirler. Henüz tasarım aşamasında marina işletmesinin en önemli verisi olan bağlama kapasitesinin tespiti, konaklaması öngörülen yatların boyutları ve yapıları ile direkt ilişkilidir. Günümüzde boyları 50 metreyi aşan megayatlar, 65 metreyi aşan süperyatlar üretilmekte, boyutları nedeniyle bu yatlara teknik olarak, sahiplerine de sosyal anlamda hizmet verebilecek marinaların önemi artmaktadır. Hatta sadece bunlara yönelik megayat marinaları tasarlanmakta ve işletilmektedir.

Dünyada çoğu ülkede uzun senelerdir belirli bir sistematığe sahip yat turizminin hukuki yönü ve yatçılık kavramları ülkemizde ancak 1960’lı yıllarda gündeme alınabilmiş, 1982 yılında da Turizm Teşvik Kanunu ile somut adımlar atılmıştır. Ülke ekonomisine ciddi bir katma değer yaratan turizm sektörü ülkemizde hala verimli kullanılamamakta, bunun yanında vergilerden diğer yasal düzenlemelere uzanan sorunlar bir denizcilik politikası oluşturulamadığından dolayı amatör denizcileri, yat işletmecilerini ve bunlarla dolaylı olarak ilişkili tüm sektörleri etkilemektedir.

Dünyada 1930'larda başlayan marinacılık, ülkemizde 1970 ve 1980 yılları arasında Bodrum, Kuşadası ve Çeşme Yat Limanları ile başlamış ve günümüze kadar gelmiştir. İşletmeye açılma süreçleri bürokratik nedenlerden dolayı çok uzun olan marinaların, ülkemizde bu ve benzer nedenlerle günümüzde sayıları kıyı uzunluğumuza rağmen olarak kırkı geçememiştir.

Türkiye'de özel sektörle birlikte bu konuda hizmet veren diğer bir grup mahalli idarelerdir. Mahalli idarelere bağlı işletmelerin marinacılıktan çok yanaşma yeri biçiminde oluşları, hizmet ve işletme yetersizlikleri yerli ve özellikle yabancı müşteri kitlesinin gözünde ülke imajını düşürme nedeni olabilmektedir. Ülkemiz koşullarında marinalar konusunda standartlar net bir şekilde belirlenmeli ve bu konuda faaliyet gösterecek işletmelerin de uluslararası seviyeye gelmesi sağlanmalıdır.

Fizibilite çalışmalarından itibaren yapılması düşünülen marina yatırımının finansman modelinden işletme modeline kadar tüm evrelerinin titizlikle planlanıp bu plana göre uygulanması başarı açısından mutlak önem taşımaktadır. Her ticari işletmede olduğu gibi marinalarda da işletme, yönetim ve pazarlama politikalarına ihtiyaç vardır. Farklı işleyiş yapısı, müşteri grubunun farklılığı ve bununla birlikte gelişen beklentilerin de farklı oluşu, bu konuda alışılmış işletme ve pazarlama stratejilerinin dışında hedef kitleye özel stratejilerin kullanılmasını gerekli kılmaktadır.

3. MARİNA TASARIM İLKELERİ

3.1. Marinaların Planlama Süreçleri

Marinaların planlanmaları sürecinde üç temel konu vardır. Bunlardan ilki yatırımcılar için en zorlu ve uzun soluklu bir süreç olan bürokratik ve hukuki süreçtir. Bölüm içerisinde konuyla ilgili kurumlar, yasalar, marinalarda yer seçimi konusu ve kapasite başlıkları incelenecektir.

3.1.1. Bürokratik Süreç ve Hukuki Prosedürler

Ülkemizde marina yatırımları konusunda çok karmaşık ve kapsamlı bir süreç işlemektedir. Bu sürecin en önemli ayakları olan kanun, yasa, yönetmelikleri konuyla ilgili kurumlar ve başvuru sistematigi aşağıdaki başlıklarda açıklanmıştır.

3.1.1.1. Kanun, Yasa ve Yönetmelikler

Kıyı Kanunu: 4 Nisan 1990 tarihinde kabul edilen 3621 sayılı Kıyı Kanunu denizler, tabii ve yapay göller, akarsu kıyıları ile bu yerlerin etki alanlarında ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özellikleri koruma ve toplum yararı için kullanım esaslarını belirlemek amacıyla şekillendirilmiştir (**Denizcilik Müsteşarlığı, 1998**).

Turizmi Teşvik Kanunu: 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun yayımlanması ile bakanlık yat turizminin önündeki engelleri çözme yönünde bir adım atmıştır. Turizmi Teşvik Kanunu'ndan bir yıl sonra da dayanağını bu kanundan alan "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik" 1983 tarihinde yayımlanmıştır. İlgili Kanun ve Yönetmeliğin sağladığı kolaylıklar aşağıdaki gibi sıralanabilir (**Açıkbaş, 2006**).

- Yat limanı yatırımları sadece devlet elinde olmaktan çıkarılmış, belgeye bağlanarak özel sektöre de bu alanda yatırım yapma imkânı sağlanmıştır.
- Yat İşletmeciliği konusunun tanım ve sınırları belirlenerek bakanlıktan belge almak zorunlu hale getirilmiştir.
- Yabancı bandıralı yatların ülkemize giriş ve çıkış formaliteleri azaltılmış, yatların ülkemize giriş-çıkış formaliteleri azaltılarak, Kabotaj Kanunu uygulamalarında ticaret ve döviz esnekliği getirilmiştir.
- Kelime anlamının ülke halkı tarafından lüksle bağdaştırıldığı yat sözcüğü her sınıfın gezinti teknelerini tanımlayan bir kelime haline gelmiştir.

- Yat turizmine bağılı artış, beraberinde yat imalatını da arttırmış; metal ve geleneksel ahşap teknelerle birlikte fiberglas tekneler de imal edilmeye başlanarak büyük ve ufak çaplı imalathaneler kurulmuştur.
- 17 Mayıs 1985 tarihinde ise yat ithalatı yasak olmaktan çıkmıştır **(Yeşilöz, 1999)**.

Turizmi Teşvik Kanunu'nun bu desteğı, mürettebatsız tekne işletmelerinin doğmasını sağlamış, bununla birlikte sayıları artan marina işletmeleri yerli ve yabancı yatçılarını hizmetine girmiştir. Özellikle güney kıyılarımızda komşu adalara yapılan feribot seferleri de başlı başına bir sektör haline gelmiş, 1990'dan sonra yat yapımı ve çekek yerleri gelişimlerini turizm odaklı olarak sürdürmüşlerdir. Bu sektörlerin bu denli hızlı gelişimi ise özellikle Akdeniz ve Doğu Ege kıyılarında Yat Turizmi Yönetmeliğı'nin beklentilere cevap veremeyecek duruma gelmesine neden olmuştur. Bu eksikliği fark eden Kültür ve Turizm Bakanlığı ve deniz turizmi ile sektörler Deniz Turizmi Yönetmeliğı'nin hazırlıklarına başlamışlardır **(Topçuoğlu, 2006)**.

1984 yılından itibaren yabancı yatlar Yat Turizmini Geliştirme Yönetmeliğı'nin verdiği izinle Türk karasularında faaliyete başlamıştır. Tröstleşme eğiliminin yerli işletmelere oranla yabancı işletmelerde daha fazla oluşu nedeniyle, bu işletmeler şirket bazında daha organize çalışmakta, kapasiteleri de buna bağılı olarak yerli işletmelerden daha fazla olmaktadır. Ayrıca yabancı işletmelere tanınan mevzuat kolaylıkları bu işletmelere ait yatlarda personel sayısında azaltma yapabilmelerini ve buradan ortaya çıkan maliyet düşüşünü indirim olarak müşterilere sunarak avantajlı konuma gelmelerini sağlamıştır **(Deniz Ticaret Odası, 1990)**.

Çevre Kanunu: 2872 sayılı Çevre Kanunu 9 Ağustos 1983 tarihinde kabul edilmiştir. Kanun, çevrenin korunması, iyileştirilmesi, kırsal ve kentsel alanda arazi ve doğal kaynakların en etkin şekilde kullanılabilmesi ve korunması, ülkenin flora ve faunası ile doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak günümüz ve gelecek kuşakların sağlık, uygarlık ve yaşam seviyelerini geliştirmek amacıyla yapılacak düzenleme ve önlemleri ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleri ile uyumlu olarak belirli hukuki ve teknik esaslara göre belirlemeyi ve düzenlemeyi amaçlar **(Denizcilik Müsteşarlığı, 1998)**.

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik: Temelde 1990 Tarih ve 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'na dayanan bu yönetmelik, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile sahi şeritlerini, bu bölgelerle ilgili yerlerde kamu yararına ilişkin yararlanma imkân ve şartlarını kıyılarda ve sahil şeritlerindeki her türlü yapılaşma ve planlama esaslarını, doldurma ve kurutma yöntemleri ile arazi kazanımı ve kullanımı

esaslarını, kıyı kenar çizgisi tespit komisyonunun teşekkülünü, görev, yetki ve çalışma şekli ile kanunun uygulamasına ilişkin esasları kapsar **(Denizcilik Müsteşarlığı, 1998)**.

Yat Turizmi Yönetmeliği: Yat limanlarının tanım, tarif ve sınıflandırmalarını da içeren Yat Turizmi Yönetmeliği 9 Haziran 1983 tarihinde kabul edilmiştir. Bunlara ek olarak, yat turizmi, yat limanı işletmeciliği ve yönlendirilmesi için gerekli düzenlemeler, bu işletmecilerin, kamu görevlilerinin ve yatçıların uyacakları kuralları belirler. Ayrıca yabancı yatların ülkemiz karasularında seyirlerini, kalış sürelerini ve kabotaj haklarını da içeren bölümleri Turizmi Teşvik Kanunu'nun ilgili maddelerine göre düzenlenmiştir.

3.1.1.2. Marina Yatırımları İle Doğrudan İlişkili Kurumlar

Türkiye'de yat turizmi ile buna bağlı olarak marina yatırımları ile doğrudan ilişkili kurumlar aşağıda açıklanmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı: Yat turizmi ve yatırımları ilgili düzenlemelerde Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) yetkilidir. 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile DLH Genel Müdürlüğü'nün yetki ve sorumlulukları şu şekilde tanımlanmıştır; "Devletçe yaptırılacak limanlar, barınaklar ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı koruma yapıları, kıyı yapı ve tesislerinin ve bunlarla ilgili tesislerin alakalı kuruluşlarla işbirliği yaparak plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve imkânları sağlamak, araştırma, etüt, istikşaf, proje, keşif, şartname ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak veya yaptırmak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanların bakımı ve onarımlarının organizasyonları için esaslar hazırlamak".

Denizcilik Müsteşarlığı: Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı, 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile kıyı tesislerinin yapımında söz sahibi bir kurum olarak belirlenmiştir. Denizcilik Müsteşarlığı liman tesisleri ve ulaşım alt sistemlerinin birbirine uygunluğunu sağlamak üzere kara ve deniz yolu ulaşım sistemlerine dahil edilebilecek tesisleri planlamaya, yapmaya ve yaptırmaya, bu tesisleri kara üzerinde uzantısı olan ek tesisleri de planlamaya yetkili bir kurumdur **(Denizcilik Müsteşarlığı, 2000)**.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı: 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'te tanımlanan kıyı yapılarının 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarının onama yetkisi Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na

verilmiştir. Bakanlık onama aşamasında ulusal denizcilik politikaları, denizcilik usul ve esasları, denizde seyir emniyeti ile can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına ilişkin hususlar dikkate alınarak Denizcilik Müsteşarlığı görüş verir (**Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2007**). Bakanlık bünyesinde ise ilgili birim Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'dür.

Kültür ve Turizm Bakanlığı: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ve Turizm Merkezi kapsamında bulunan kıyılarda her ölçekte plan onama yetkisine 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu uyarınca sahiptir.

Çevre ve Orman Bakanlığı: 2872 sayılı Çevre Kanunu, kıyılarımızda gerçekleştirilmesi planlanan tesislere, ÇED Raporu (Çevresel Etki Değerlendirmesi) düzenlenmesi görevini zorunlu kılıp, Çevre ve Orman Bakanlığı'na verilmiştir. Bakanlığın bu görevle sorumlu birimi Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü'dür.

Türkiye'de yat turizmi ile ilgili söz sahibi kurumlar, yukarıda adı geçen kurumlarla birlikte valilikler, varsa ilgili belediyeler ve Maliye Bakanlığı'dır.

Kamu ve özel kuruluşların yapımını talep ettikleri kıyı tesisleri ve yatırımlarının bürokratik işlemleri süresince uygulanacak işler, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın katılımıyla yapılan toplantılar neticesinde 26.04.2007 tarihinde "Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler " adı ile tanımlanmıştır.

Bu yatırımlara, kıyılardan başka yerde yapılması mümkün olmayan liman, yat limanı-marina, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri, akaryakıt/sıvılaştırılmış petrol gazı boru hattı ve şamandıra sistemleri ve benzeri kıyı tesisleri ile deniz ulaşımına yönelik diğer üst ve altyapı tesisleri dahildir.

3.1.1.3. Marina Yatırımları İçin Başvuru Süreci

Ülkemizde yat limanı turizm yatırımı belgesi Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü tarafından verilir. Gereken evrakları tamamlayarak bakanlığı yapılan başvurular değerlendirilir ve uygun bulunursa Turizm Yatırımı Belgesi makam onayı ile düzenlenir. Yatırım bittikten sonra ise Turizm İşletme Belgesi için yine aynı kuruma başvuru yapılır (<http://www.kultur.gov.tr>).

Yat Limanı Turizm Yatırımı Belgesi talebinde istenilen belgeler ise aşağıdaki gibidir;

Başvuru Dilekçesi: Bakanlıkça hazırlanmış matbu dilekçe doldurulur ve bu dilekçede söz konusu talep açıkça belirtilir. Belge için başvuruda bulunan özel ya da tüzel kişi ile ilgili tüm iletişim bilgileri ve imzaları bu dilekçede yer alır.

Ticaret Sicil Gazetesi: Eğer belge başvurusu tüzel bir kişilik tarafından yapıldıysa başvuruda şirket tesciline ilişkin ticaret sicil gazetesi de verilir. Burada önemli nokta başvuru sahibi şirketin faaliyet alanları arasında turizm işletmeciliğinin bulunması konusundaki gerekliliktir.

İmza Sirküleri: Yine tüzel kişilik adına yapılan başvurularda olması gereken bir belgedir. Herhangi bir noter tarafından düzenlenen belge, söz konusu tüzel kişilikte temsile yetkili kişileri ve temsil yetkilerinin sınırlarını içerir.

Yatırımla İlgili Kurum Görüşleri: İmar planı onay yazısı, kıyı tesisi ile projenin onaylandığını belirten DLHİGM'den alınan görüş yazısı da başvuruya eklenir.

Rapor: Yatırımı yapılacak tesis ile ilgili tüm bilgilerin anlatıldığı raporda; yatırımın türü, adı, adresi, ada, pafta, parsel numarası, mülkiyet durumu hakkında bilgi, mal sahibinin adı, adresi, irtibat telefonu, belge sahibinin adı, adresi, irtibat telefonu, elektronik posta adresi, yatırımın başlama ve yatırımın tahmini tamamlanma süresi, denizde bağlama, karada park kapasitesi, toplam liman alanı metrekaresi, toplam inşaat alanı metrekaresi, hizmet ünitelerinin adı, adedi, kapasiteleri, lokanta ve kafeterya gibi ünitelerin kullanım metrekaresi, kapasiteleri, limanın yerleşim merkezlerine uzaklığı, ulaşım durumu, elektrik, haberleşme, su temini, yangın alarmı ve söndürme sistemi, drenaj, kanalizasyon, katı ve sıvı atıkların imhası, diğer liman hizmetleri yer alır.

Vaziyet Planı: Karada ve denizde yapılması planlanan yapıların boyut ve özelliklerini gösteren, uygun ölçekte vaziyet planı başvuru belgeleri arasında yer almalıdır.

Taahhütname: Noter huzurunda hazırlanmış, "Yatırımın, raporda beyan edildiği şekilde, 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ve bu kanuna bağlı çıkartılan Yat Turizmi Yönetmeliği'nin ilgili hükümlerine göre gerçekleştirileceği, imar planı, plan kararları ve ilgili diğer mevzuatlar çerçevesinde gerçekleştirilmesinin girişimcinin kendi sorumluluğunda olduğu, Bakanlıkça re'sen yapılacak araştırmalar veya ilgili kurum veya kuruluşlardan alınacak görüşler sonucunda, aksinin belirlenmesi durumunda, 2634 sayılı Kanun'un 34. maddesi uyarınca işlem yapılacağına kabul edildiği " hususlarını içeren taahhütname de bakanlık tarafından istenmektedir.

Turizm Yatırım Belgesi'nin alınıp yatırımın bitmesinden sonra yatırımcının "İşletmeye Açılabilirlik Yazısı" ile bakanlığa başvurup, gerekli denetimlerin bakanlık

yetkililerince yapılması ve uygun görülürse yatırımcı adına "Turizm İşletmesi Belgesi" düzenlenir (<http://www.kultur.gov.tr>).

3.1.2. Marina Yatırımları İçin Yer Seçimi Ölçütleri

Her kıyı kendine özgü topoğrafik, coğrafik ve fiziksel özelliklere sahiptir. Ayrıca bu özellikler kendisine ait sorunları veya avantajları beraberinde getirir. Bu nedenle söz konusu marinalar olunca, kendilerinin de kıyılar gibi dinamikleri olan bu yapılar için yer seçimini belirleyecek kuralların olamayacağı da açıktır. Yer seçimi konusunda çevre halkı, yatçıların beklentileri, genel planlama ilkeleri ve teknik veriler bir bütün halinde değerlendirilmedir (**Topanoğlu,1986**).

Örs (1979), marina tasarımlarında yer seçimi ölçütlerinden aşağıdaki gibi bahsetmiştir;

Arazinin Uygunluğu: Yer seçiminde yatırım yapılacağı alanla birlikte bu alanın öz niteliklerinin işletmeye ne şekilde yansıtacağı düşünülmelidir. Örneğin kıyıları düz bir hatta sahip olan Amerika Birleşik Devletleri'nde marinalar da düz bir kıyı çizgisi üzerinde planlanır. Buna karşın Akdeniz kıyılarında belirgin bir karakteristik olan kıvrımlı ve içerek yapı daha korunaklı yapılara sahip koylar marinalar için uygun yerleşim alanları olabilir. Fiziksel şartlar ve zorunluluklara rağmen her iki sistem de uygun olabilir. Fakat karar sürecinde işletmecilik, tekne sahiplerinin tesisten beklentileri ve denetim gibi konular karar vermede büyük rol oynayacaktır. Bu konuda bir diğer önemli konu ise uygun kıyı hattına ve biçimine sahip olan alanın karasal alanının da marinanın işletme özelliklerine yetebilecek büyüklükte olmasıdır.

Fiziksel Koşullar: Yer seçimiyle birlikte planlama ve tasarıma yönelik önemli parametrelerin elde edilebileceği diğer bir konu fiziksel koşullardır. Bu koşullar rüzgâr, akıntı, gel-git, balçık ve çamur birikimi ya da aşınma gibi durumlardır. Tüm bu etkenler, dalgaların yükseklik, yönü gibi karakteristikleri deneylerle sayısal verilere olarak ortaya koyulmalıdır. Marinanın sürekliliği konusunda önemli bilgiler sağlayacak olan bu veriler titizlikle değerlendirilmeli ve olası koşullar belirlenerek tasarıma yön verilmelidir.

Tekne Sahiplerinin Beklentileri: Tekne sahiplerinin bu uğraşa yönelme sebeplerinden biri de marinalarda sağlanması gereken sessiz ve sakin atmosferdir. Bun yönüyle marinalar sessiz bir yerde kurulmalı, fabrika, demiryolları ve karayolları gibi etkilerden uzakta olmalıdır. Bu hem transit hem de bölgede yerleşik tekne sahipleri için geçerli bir beklentidir. Fakat tekne sahipleri rahatlık ve kolaylıktan vazgeçmek istemedikleri için marında su, haberleşme, elektrik imkânları

sağlanmalı ayrıca ana ulaşım yollarına, iş ve alışveriş merkezlerine de yakın bir bölgede olmalıdır (Örs, 1979).

3.1.3. Marinalarda Kapasite Tespiti

Yapılması planlanan marinanın tasarımına başlanmadan önce başlangıç, ara ve sonuç evreleri hakkında sağlıklı kararlar verilmesi gerekmektedir. Çünkü önerilen kapasite, buna bağlı olarak verilebilecek hizmet öngörülen tekne ve ziyaretçi sayısına yetecek düzeyde olmalıdır. İyi belirlenememiş kapasite tespiti ya marinada planlanandan çok sayıda boş yer kalmasına ya da bağlayacak yer bulunamamasına neden olacaktır. Bunların yaşanmaması için bölgede var olan veya olabilecek talebin, ilk birkaç mevsime ilişkin yaklaşık eğilimin, ortalama kalış süresinin, gel-geç bağlama yapan yatlarla beraber sürekli kiralama yapan yatların sağlıklı ve gerçekçi talep analizleri yapılmalıdır (Açıkbaş, 2006).

3.2. Marinaların Yapısal Özellikleri

Bu bölümde marinalarda kullanılan yapım teknikleri ve marinaların ekolojik etkileri incelenecektir.

3.2.1. Marinalarda Yapım Teknikleri

Marinalarda yapım teknikleri hizmet birimleri başta olmak üzere asgari gereksinimleri oluşturan birimlerde yaklaşık olarak benzer teknikleri içerir. Bu konuda önemli ve belirleyici olan marinayı oluşturan iskele sistemlerinin yapım teknikleri olmaktadır.

Bu sistemleri Topçuoğlu'na (2006) göre marinalarda ise sabit ve yüzer iskele sistemleri olmak üzere iki ana başlıkta incelenebilir (Topçuoğlu, 2006).

3.2.1.1. Sabit İskele Sistemleri

Sabit iskele sistemleri yapıları nedeniyle dönemsel su değişimlerinin az olduğu deniz ve göl üzerindeki yapılarda tercih edilirler. Sistem itibarı ile deniz tabanına bağlı kazıklar ile bunların üstünde oluşturulan platform ve kaplama malzemesinden oluşmaktadırlar. Liman içi derinliğinin fazla olduğu yerlerde kullanılması kazık imalatının zorluğundan dolayı maliyetli bir seçim olacağı için yüzer iskele yapılabilecek yerlerde tercih edilmezler.

Sabit iskele sistemleri aşağıdaki maddelerde bahsedildiği gibi ahşap, çelik, betonarme, alüminyum, taş ve plastik malzemelerle üretilebilirler.

Ahşap Sistemler: İskele yapımında uzun süreler kullanılmış olan bir yapı malzemesidir. Organik yapısının bozulmaya müsaade etmesi nedeniyle kullanımı

günümüz malzemelerinin özellikleri ile karşılaştırıldığında akılcı olmamaktadır. Ayrıca ekolojik kaygılar nedeniyle de tercih edilmemesi gereken bir malzeme olan ahşap böyle bir amaçla kullanılacaksa uygun bir koruyucu madde ile işlem görmesi malzeme ömrü ve yapısı açısından uygun olacaktır.

Çelik Sistemler: Kazık ve iskele imalatında kullanılabilen çelik korozyona karşı hassas olması ve maliyeti nedeniyle kullanımının özellikle tuzlu sularda kullanılmaması gereken bir malzemedir. Maliyetli bir malzeme olan ve yüksek miktarda nikel içeren “monel” ise paslanmaya karşı daha dayanıklı bir alaşımdır. Çelik malzeme her ne şekilde kullanılırsa kullanılsın katodik koruma ile korozyona karşı önlem alınmalıdır.

Betonarme Sistemler: İmalat kolaylığı ve maliyet faktörü göz önünde bulundurulduğunda betonarmenin kıyı yapılarında ön plana çıktığı görülmektedir. Yine çelikte olduğu gibi betonarme sistemlerde de yapıyı oluşturan donatıların korozyon ihtimali bulunmaktadır. Tatlı sularda tasarlanan yapılarda 5 cm., tuzlu sularda ise 7,5 cm. paspayı yeterli olmaktadır.

Alüminyum Sistemler: Basınca dayanımı ve hafifliği nedeniyle iskele yapılarında kullanılmaya başlanan alüminyum, farklı malzemelerle birlikte kullanıldığında aşınmaya maruz kalacağından detayların bu özellik göz önünde bulundurularak oluşturulması önemlidir.

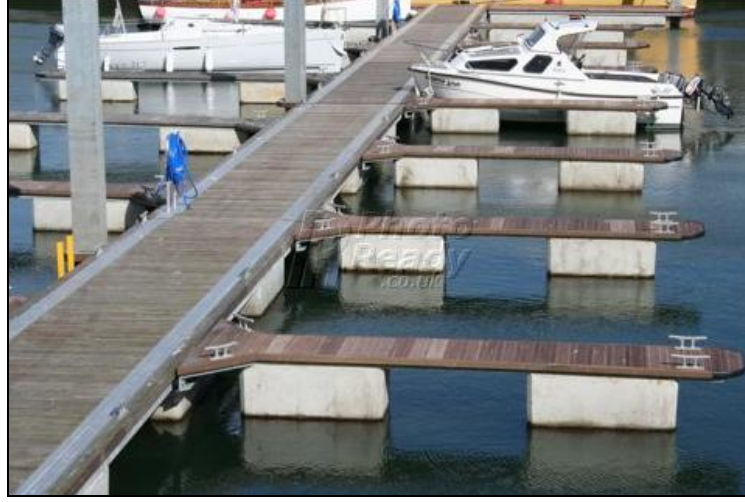
Taş Sistemler: Kullanılan en eski malzemelerden biri olmakla birlikte, günümüzde kullanımı çok az olan bir malzemedir. Taşın bol bulunduğu bölgelerde kullanılabilir. Bu sisteme sahip iskelelerde teknelerin yanaşmaları sırasında zarar görmemeleri için zincir sistemi oluşturulmalıdır.

Plastik Sistemler: Plastik ve benzer malzemelerle oluşturduğu kompozit sistemler geri dönüşümlü olmaları ve kolay imal edilebilmeleri gibi nedenlerden dolayı sıklıkla kullanılmaya başlanmıştır. Uzun süreli kullanımlarda deniz içerisinde ekosisteme verebileceği zararlar incelenmelidir. Sistemin sabit oluşu nedeniyle ilerde gündeme gelmesi kaçınılmaz tamir ve yenileme masrafları da malzeme ve sistem seçimi aşamasında göz ardı edilmemelidir.

3.2.1.2. Yüzer İskele Sistemleri

İskele sistemlerinde yoğun bir şekilde kullanılmaya başlanan yüzer iskeleler ise dalgalanmanın az olduğu, zeminin uygun olmadığı ve aynı zamanda dönemsel su seviyesi değişikliklerinin görüldüğü marinalarda kullanılabilir. (Şekil 3.1) Yenilenebilir parçalardan oluşan yapısı yüzdürücü, kaplama ve tekneleri koruyan koruma malzemesinden oluşur.

Yüzer iskele sistemlerinde betonarme, çelik, alüminyum, plastik ve kompozit malzemeler kullanılabilir. Bu malzemeler aşağıda açıklanmıştır.



Şekil 3.1: Yüzer sistem iskele ve parmak iskele

Beton Sistemler: Oldukça yaygın kullanım oranına sahip beton sistemler, sağlamlıkları, kolay tamir edilmeleri ve güvenilir olmaları sebebiyle tercih edilirler. Yüzer iskele sistemlerinde kullanılan beton sistemler polyester bloklar üzerinde tek başına uygulanabildiği gibi, çelik hasır kullanılarak betonarme olarak da imal edilebilir. Bu sistemlerde dikkat edilmesi gereken önemli bir konu betonun yeterli kalınlıkta atılmasıdır. Yeterli kalınlığa ulaşılamayan durumlarda büyük çatlaklar birlikte kopma ve kırılmalar, küçük çatlaklarda ise donatının paslanması tehlikesi vardır. (Şekil 3.2)



Şekil 3.2: Yüzer sistem beton iskele

Ahşap Sistemler: Bu konuda en eski sistemlerden biridir. Çeşitli ebatlardaki ahşap parçalar cıvata ve galvanizli çiviler yardımıyla birbirlerine sabitlenir. Yapıştırıcı malzemenin kullanılmaması gereken bu sistemde ana karkas tamamlandıktan sonra güçlü köşebentler ile desteklenmelidir. Bu sistemlerde ahşabın dayanıklılığını ve kullanım ömrünü uzatmak için gerekli işlemler kesinlikle ihmal edilmemelidir.

Çelik ve Alüminyum Kutu Profil Sistemler: Tatlı ve tuzlu sularda kullanılabilecek bu malzemelerde profiller seçimi çok değişken olabilir. Tüm kısımlarının galvanizlenmesi gereken bu sistemlerde, malzeme alüminyum olaksa parçaların tümü atölyede birleştirilmeli ve cıvata kullanılmamalıdır. (Şekil 3.3)



Şekil 3.3: Çelik Konstrüksiyon Yüzer İskele

Tekli Düz Çelik Çerçeve Sistemler: Tekli düz çelik çerçeve sistemler 7,6 cm ile 15 cm derinliğe sahiptirler. Bu sistemler ana strüktür yapısı olarak kullanılabileceği gibi üzerlerine galvanizlenmiş çelik levhalar yerleştirilerek de kullanılabilirler. Genellikle 9,1 metrenin altındaki iskeleler için kullanılırlar.

Plastik Sistemler: Plastik sistemlerin en çok bilinenleri fiberglas ve polietilen bazlı olanlardır. Bu sistemler ilk zamanlarında iyi sonuçlar verseler bile süreç içerisinde aynı performansı gösteremezler. Diğer bir dezavantajları ise farklı bölümlerinin tamir gerektirmesi veya başka iskelelerin eklenmesinin gerekli olduğu durumlarda aynı parçaların üretici firma tarafından imal edilememe ihtimalinin bulunmasıdır (Topçuoğlu, 2006).

3.2.2. Marinalar ve Ekoloji

Marinalar yapıları gereği ekosisteme zarar verme ihtimalleri olan yapılardır. Fakat doğru ve planlı tedbirlerle olası kirlilik problemlerinin önüne geçmek mümkündür. Yat turizminin yoğun yaşandığı fakat marina bulunmayan koy, kıyı ve güzergâhlarda

altyapı sistemlerinin bölgede marina bulunmamasından kaynaklanan kirlilik sorunları daha fazla olabilmektedir. Günümüzde dünyada ve Türkiye’de deniz ekosistemi ve marinaların ilişkilerini esas alan bilimsel çalışmalar ve bunun doğrultusunda marinalarda alınması gereken önlemler belirlenmektedir.

3.2.2.1. Marina Kaynaklı Deniz Kirliliği

Marinalar bulundukları çevreler için potansiyel bir kirlilik tehlikesi olarak görülmekte ve daha proje aşamasında çevre halkı tarafından ciddi eleştiriler almaktadır. Deniz turizmi ve buna bağlı olarak yatçılık kaynaklı kirlenme kaçınılmaz bir sonuç olarak görülse de çeşitli uygulamalar ve atık yönetimi çalışmaları denizlerimizin bu aktivitelerden çok daha az zarar görmesini sağlamaktadır. Bu da ancak çeşitli önlem ve düzenlemelerle mümkün olabilmektedir. Marinalarda oluşabilecek olası kirlilik faktörleri ve bunlarla ilgili çalışmalar Turan (2002) tarafından aşağıda gibi farklı atık türleri için özelleşmiş çözümler şeklinde açıklanmıştır.

Katı Atıklar Üzerinde Uygulanan Çalışmalar: Marinalarda direkt kullanıcıların ürettiği ya da teknelerle ilgili bakım işlerinden kaynaklı katı atıklar oluşur. Bu atıklar kâğıt, cam, plastik olabileceği gibi, tekne bakımları esnasında ortaya çıkabilecek fiberglas parçaları ve ahşap parçaları gibi geri dönüşümlü malzemeler olabilirler. Toplanmaları ve taşınmaları sıvı atıklardan daha kolay katı atıklar uygun toplama birimleri oluşturularak önemli ölçüde geri dönüşümle değerlendirilebilir.

Tehlikeli Sıvı Atıklar Üzerinde Uygulanan Çalışmalar: Çevreye zararlı olabilecek birtakım maddeler marinacılık faaliyetlerinde kullanımı kaçınılmaz olan rutin iş ve işlemlerde kullanılmak zorundadır. Bazı temizleyiciler, solventler ve boyalar deniz yaşamına zarar verebileceği gibi yatçı ve çalışan personelin sağlığı açısından tehlike arz eder. Bu maddelerle ilgili bir program geliştirilmeli ve titizlikle uygulanmalıdır.

Yakıt, Yağ ve Diğer Petrol Ürünleri Üzerinde Uygulanan Çalışmalar: Bir damla petrol türevinin büyük bir alan deniz yüzeyini kirletebildiği göz önünde bulundurulursa, bu ürünlerle ilgili alınması gereken önlemlerin de ciddiyeti ortaya çıkacaktır. Olası sızıntılar hem deniz yüzeyini hem de tekneleri etkileyecek, zamanla ciddi çevre sorunlara yol açabilecektir. Bu ürünlerle ilgili marinalarda atık yağ depolama üniteleri sağlanmalı, ayrıca sintine suyuna yağ karışma ihtimali de göz önünde bulundurularak aynı çözüme sintine suları için de gidilmelidir.

Pis Su Pompalama Sistemi Üzerinde Uygulanan Çalışmalar: Teknelerin ve marina birimlerinin oluşturacağı sağlığa zararlı pis suların işlenmemiş halde denize bırakılmamaları gerekmektedir. Bu durumda marina birimlerinin pis su sistemleri bir

artıma tesisi ile bütünleşmeli, yatlarda biriken bu sularında pompalanması için marinada sistemler kurulup, yatçılar içerisinde kullanımı yaygınlaştırılmalıdır (**Turan, 2002**).

3.2.2.2. Çevresel Etki Değerlendirmesi

ÇED kısaltması ile daha yaygın şekilde bilinen Çevresel Etki Değerlendirmesi, bir proje veya sistematik gelişmenin çevre üzerindeki etkilerinin araştırıldığı ve belirlendiği bir süreçtir. Tek başına bir karar verme süreci olmayıp, karar verme süreci ile birlikte gelişen ve o süreci destekleyen bir yapıdır. Yeni proje ve gelişmelerin potansiyel etkilenin sonuçlarını ve alternatif çözüm yollarını da kapsayan bir analiz sistemidir (<http://www.cedgm.gov.tr>).

ÇED raporları söz konusu projelerle varolabilecek su, hava, toprak kirliliği, gürültü, titreşim, ışık, ısı, radyasyon vb. çevresel etkileri genel olarak açıklar. Konu marinalar özelinde incelendiğinde ise yine ÇED raporları hazırlanmaktadır. Bu raporlar; proje ile ilgili kısa, orta ve uzun vadeli olumlu ve olumsuz etkileri, bu olumsuz etkilerin değerlendirilmelerinde kullanılacak tahmin yöntemlerinin genel tanımlarını ve projenin çevrede yaratacağı olası olumsuz etkilerin ne şekilde azaltılması ile ilgili önerileri içerir.

3.2.2.3. Altın Çıpa ve Mavi Bayrak Uygulaması

Altın Çıpa Uygulaması: Altın Çıpa, merkezi İngiltere’de bulunan Uluslararası Denizcilik Federasyonu (British Marine Federation) bünyesinde faaliyetlerini sürdüren (The Yacht Harbour Association-TYHA) Yat Limanları Birliği tarafından saptanan uluslararası kalite standartlarını sağlayan marinalara verilen bir ödüdür. Birliğin en ayrıcalıklı ödülü ise üyesi olan 25 ülkeden toplam 345 marina arasında 50 tanesinin sahip olduğu “5 Altın Çıpa” ödülüdür. Bu ödülü Türkiye’de ise Ataköy Marina ile Milta Bodrum Marina ellerinde tutmaktadır.

Mavi Bayrak Uygulaması: Mavi Bayrak Projesi, Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) koordinasyonunda yürütülen uluslararası projelerden birisidir. Bu proje 1989 yılında Turizm Bakanlığı ile yapılan bir protokolün ardından 1992 yılında 7 ilde başlatılmıştır. 1996 sonundan itibaren 27 il ve 396 noktadan Avrupa standartlarına uygun olarak Nisan-Ekim aylarında 15 günde bir, diğer aylarda ise ayda bir olmak üzere deniz sularından mikrobiyolojik ve kimyasal analizleri için numuneler alınmaktadır. Analiz sonuçları ve plajlara ilişkin diğer kriterler her yıl ulusal jüri tarafından değerlendirilerek Avrupa Çevre Eğitim Vakfı’na başvurulmakta ve aday plajlara Mavi Bayrak verilmektedir.

Mavi Bayrak ayrıca deniz turizmi ve buna bağılı olarak yat turizminde tercih sebebi olmayı sağılayan bir özellik olup, yabancı ziyaretçilerin tatil kararlarında da önemli bir kriter olarak yer tutmaktadır.

2008 yılı itibariyle ülkemizde Mavi Bayrak sahibi marina sayısı 14 tanedir. Bu marinalar Tablo 3.1’de verilmiştir.

Tablo 3.1: Türkiye’de Mavi Bayraklı Marinalar (<http://www.kultur.gov.tr>)

	İL	MARİNA ADI
1	ANTALYA	Kemer Türkiz Marina
2		Setur Finike Marina
3	MUĞLA	Ece Marina
4		Port Gocek Marina
5		Netsel Marina
6		Akdeniz Martı Marina
7		Milta Marina
8		D-Marin Turgutreis
9		Port Bodrum Yalıkavak
10	AYDIN	Setur Kuşadası Marina
11	BALIKESİR	Setur Ayvalık Marina
12	İSTANBUL	Setur Amiral Fahri Korutürk Fenerbahçe ve Kalamış Marinaları
13		Ataköy Marina

3.3. Marinalarda Sağlanması Zorunlu Hizmetler Hizmetler

Yat Turizmi Yönetmeliğı’ne (1983) göre bir yat limanında bulunması gereken servisler ise şu şekildedir;

Hizmet yapıları:

- Kontrol kulesi
- Marina yönetim binası
- Sağlık tesisi
- Teknik servis binası ve yatçı depoları
- Gümrük ve liman müdürlüğü
- Gıda ve buz temin yerleri (eğer yakında yoksa)
- Banka şubesi, postane,
- Çamaşırhane, WC, yatçı duş ve soyunma kabinleri

Altyapı tesisleri:

- Su deposu
- Trafo/jeneratör
- Akaryakıt istasyonu
- Arıtma tesisi ve sintine boşaltma birimi/ mobil vidanjör

- Atık yağ ve çöp toplama birimi
- Yangın şebekesi
- Otopark

Donanımlar:

- Marina servis botu ve güvenlik
- İskelelerde elektrik, su, aydınlatma servis kutuları
- Meteoroloji İstasyonu ve Seyrüsefer Kütüphanesi
- Telekomünikasyon, telsiz birimleri
- Çekek vinç veya treyler
- Çekek rampası

Bu bileşenler Yat Turizmi Yönetmeliği'nde yukarıdaki gibi iken PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses) tarafından da aşağıdakiler gibi belirlenmiştir;

- WC'ler
- Katı ve sıvı atık depolama merkezi
- Asgari teknik atölyeler
- Tekneler için karada park alanları, çekek yerleri
- Akaryakıt istasyonu
- Navigasyon ve telsiz istasyonu
- Kiralık depo ambarlar
- Çamaşır, bulaşık ve yelken yıkama yerleri
- Araba ve treyler park alanı
- Alışveriş merkezleri
- Yiyecek ve içecek üniteleri
- Kamu otoriteleri
- Gümrüklü depo ve ofisler
- Marina yönetim binası
- Personel sosyal tesisi
- Gemici ve güvenlik kontrol kulüpleri
- Yat acentası ofisleri
- Sağlık hizmetleri merkezi
- Helikopter sahası
- Hobi alanları (spor sahaları)
- Çocuk parkı
- Sauna ve fitness merkezi

- Konferans ve konser salonları
- Yat kulübü
- Su deposu
- Arıtma tesisi
- Trafo
- Sintine tesisleri
- Deniz suyu arıtma tesisi

3.4. Marinalarda Bulunması Gereken Fiziksel Nitelik ve Tesisler

Yat Turizmi Yönetmeliği'ne (1983) göre bir yat limanında bulunması gereken fiziksel nitelikler ile alt ve üst yapı nitelikleri aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

3.4.1. Marinaların Sahip Olması gereken Fiziksel Nitelikler

Marinaların aşağıda fiziksel nitelikleri sağlamaları gerekmektedir;

- Hâkim dalgalara açık olmaması,
- Liman içine yönelik kanalizasyon ve su akıntısının olmaması,
- En yakın yerleşim birimine karayolu ile bağlantısının olması,
- Elektrik, tatlı su ve haberleşme olanaklarının olması,
- Deniz alanı kadar kara alanına sahip olması,

3.4.2. Marinalarda Bulunması Gereken Altyapı Tesisleri

- En az 2,5 m. derinlik,
- Deniz çalkantısını en az düzeyde tutacak rıhtım ve iskele,
- Güvenli giriş için deniz feneri,
- Yeterli aydınlatma sistemi,
- Rıhtım ve iskelelerde bağlanmaya elverişli mapa ve aneleler,
- Yatlara tazyikli su ve elektrik bağlantısı.

3.4.3. Marinalarda Bulunması Gereken Üstyapı Tesisleri

- Elektrik ve tatlı su sağlayan kutular,
- Bağlanma kapasitesinin %5'i kadar duş ve WC,
- Çöp/katı-sıvı atıklar için tasfiye önlemleri,
- Kullanılmış yağ toplama yeri,
- Ortak oturma ve dinlenme yerleri,
- Deniz-liman arası ilişkiyi sağlayan motorlu tekne,
- İlk yardım imkânı,
- Yangın söndürme sistemi.

Tüm bu bileşenlerle birlikte marinalarda bulunan tesis ve fiziki imkânlar Açıkbaş'a (2006) göre üç ana başlık altında sınıflandırılabilir.

3.4.4.Karada bulunan tesisler

Otopark: Marinalarda önemli bir ihtiyaç olan otoparkların kapasite tespitlerinde yat bağlama kapasitesine göre 1/1, 1/2 gibi oranlar kullanılabilir. Burada önemli konu marinanın bulunduğu bölgenin yerleşim özellikleri ve marinanın işletme stratejisidir.

Otoparklar planlanırken bağlama yerlerine mümkün olan en yakın mesafede olmaları ve yatçıların araçlarını göz önünde tutma talepleri düşünülmelidir. Ayrıca ana dalgakıran üzerinde ve sosyal tesislere yakın yerlerde park imkânları da sağlanmalıdır (Bezirgân, 2005).

Römork (Çekici) Parkı: Çekik yerlerine yakın konumlanması gereken çekici parkları geçici süre konaklayan yatçılar için aynı anda araba ve çekiciyi alacak şekilde boyutlandırılmalıdır. Çekicileri kilitlemek için ray ve direkler yerleştirilmelidir. Bu alanlarda bitki ve ağaçlar yardımıyla görsel bir perdeleme yapmak uygun olacaktır (Açıkbaş, 2006).

Servis Araçları Otoparkı: Marinayı bütünleyici servislerin ihtiyaç duyduğu park alanı da hesaplanmalı, ayrıca marina personelinin de araçları için park yerleri ayrılmalıdır.

Tekne Yapım ve Onarım Atölyesi: Yat Turizmi Yönetmeliği'nde tarif edilen ana yat limanlarında bulunması gereken tekne yapım ve onarım atölyesi marina sınırları içinde bulunabileceği gibi uzak bir yerde de bulunabilir. Girişleri doğrudan ana yola verilmelidir (Açıkbaş, 2006). Bu şekilde bir tasarım hem atölyelere ulaşımında kolaylık sağlayacak, hem de diğer girişlerle olası çakışmaları önleyecektir.

Marina Şantiyesi: Atölyelerle bir arada planlanabilir. Eğer sadece marinaya hizmet edecek bir birim olarak çalışacaksa kıyıda planlamasına ihtiyaç duyulmayıp, geri planda konumlandırılabilir.

Tekne Çekik Yerleri: Marina ile yakın olması tercih edilir. Alan sorunu olan tesislerde marinaya yakın başka bir noktada olmasında sakınca yoktur. Hareketli vinç sistemi ve çekme-indirme rampası bulundurması işletme açısından avantajlıdır.

Satış, Servis ve Danışma Merkezi: Bu birimlerin alan kaybından kaçınılarak bir arada düzenlenmesi uygundur. Konumlandırılmasında giriş yönü karadan yaklaşım yönüne doğru olmalıdır. Personel ile ilgili odalar, tuvalet ve halka açık alanları içeren bu merkez ulaşılabilir bir noktada olmalıdır.

Konaklama Üniteleri: Marinalarda satılabilir ve kiralanabilir alanların işletmenin kâra geçme süresini kısaltacak şekilde düşünülmesi gerekmektedir. Bu yönüyle konaklama birimleri işletmeciler açısından büyük önem taşımaktadır. Hem uzun seyir sonrası yatçılara, hem de dışarıdan misafirlere hizmet verebilecek konaklama üniteleri marinanın daha sakin kısımlarında tasarlanmalıdır.

Alış-Veriş Dükkânları: Konaklama üniteleri gibi aynı öneme sahip olan diğer bir birim olan alış-veriş dükkânları denizcilik malzemeleri, tekstil ürünleri, hediyelik eşyalar ve günlük alış-verişin yapılabildiği alanlardır.

Spor ve Rekreasyon Alanları: Alan kullanımı el verdiği sürece spor ve rekreasyon alanları marina bünyesinde bulunmalı, deniz sporları ile birlikte tenis, voleybol, basketbol gibi aktiviteler içinde sahalar düşünülmelidir. Ayrıca aletli jimnastik ve sağlık merkezi niteliğinde bir tesis yatçı ve yakın bölge halkı için önemli bir imkân olacaktır.

Kulüp Binası: Marinanın canlılığı ve yatçıların bir arada fikir alışverişinde bulunabileceği yat kulüpleri kıyıya yakın yerlerde, otel veya spor tesislerine yakın bir bölgede olabilir. Büyük marinalarda bulunan kulüp yapılarında servis ve ziyaretçi girişlerinin ayrı düzenlenmesi önemlidir (**Açıkbaş, 2006**).

3.4.5. Kıyıda bulunan tesisler

Gümrük: Gümrük bürosunun teknelerin güverte seviyesine inen sabit bir merdiveni ya da yüzer iskelesi bulunmalıdır. Kapağın ya da rıhtımın kıyı tarafında yer alır, yatçılara yakın tasarlanması önemlidir.

Sahil Güvenlik: Marinalar sahil güvenlik birimleri için uygun yerlerdir. Rıhtım seviyelerinde tasarlanabilirler. Bu şekilde tasarlanmaları durumunda gözetleme kulesi bulunması gerekmektedir.

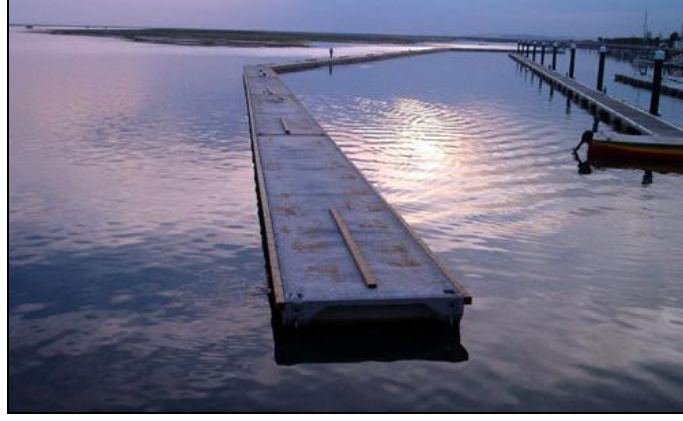
Liman Başkanlığı: Bu birim rıhtım üzerinde yer alabilir. Tekne sahiplerine yakın olmalıdır (**Açıkbaş, 2006**).

3.4.6. Denizde bulunan tesisler

Dalgakıran: Dalgakıranlar deniz araçlarının güvenli barınabilecekleri ve liman içerisinde işlevlerin güvenli bir şekilde yürütülebilmesini sağlayan, korunmuş su alanları oluşturmak için tasarlanan yapılardır. Dalgakıranlarda en çok kullanılan sistemler taş dolgu ve kompozit sistemlerdir (**Yüksel vd., 1998**).

Sabit ve yüzer şekilde tasarlanabilen dalgakıranların farklı durumlara göre kullanımları daha avantajlı olabilir. Dalga boyunun fazla olmadığı denizlerde uygun olabilen dalgakıranlar açık deniz sahillerinde çok avantajlı olmamakla birlikte sabit

dalgakıranlara göre daha kullanışlı olabilir. Yüzer sistemlerin deniz derinliğinden bağımsız bir şekilde tasarlanabilmeleri, deniz tabanı koşullarının uygun olmadığı yerlerde de uygulanabilir olmaları, sökülebilir olmaları ve estetik yapıları bu sistemlerin avantajlı yönleridir (**Great Barrier Reef Marine Park Authority, 1994**). (Şekil 3.4)



Şekil 3.4: Yüzer dalgakıran

Ulaşım (navigasyon) kanalı ve liman girişi: Ulaşım kanalları teknelerin sis, karanlık, rüzgâr gibi zor şartlar altında bile limana güvenli girişlerini sağlar. Kanal genişliği belirli bir minimum genişliğe sahip olmalıdır. (Şekil 3.5) Liman girişlerini belirleyici faktör ulaşım kanalının boyutu olsa da girişin minimum genişliği 20-25 m veya limanı kullanacak en büyük tekne genişliğinin 4,5-5 katı olmalıdır. Bu ölçü teknelerin düşük hızlı seyirleri için geçerli olup, girişte teknelerin sürekli birbirlerini geçme durumları varsa tasarım genişliği arttırılmalıdır (**Yüksel vd., 1998**).

Kanalın derinliği en düşük su seviyesinin bulunduğu yere göre tasarlanmalı, güvenilir kaynaklardan yıllık su seviyeleri öğrenilmeli ve aşırılıklar gösteren kısa süreli derinlik farklılıkları da bu hesaplarda kullanılmalıdır (**Tsuneyoshi, 2005**).

Yat limanlarında kullanılabilecek ulaşım kanalının genişliği ile ilgili çizim şekil 3.6'da verilmiştir. Çizimde de görüldüğü yelkenli teknelerin geçişine de uygun olacak şekilde düzenlenebilecek ulaşım kanalı aşağıda verilen bağıntı ile tasarlanabilir.

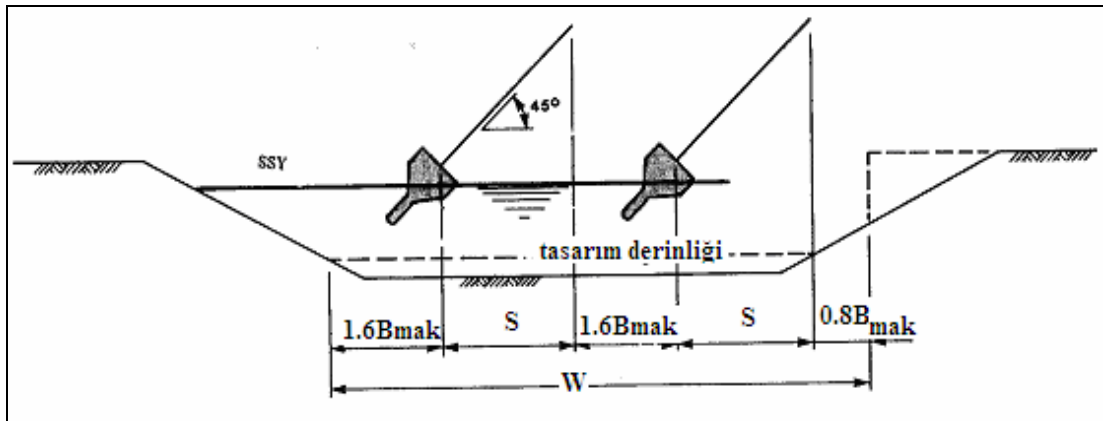
$W = n.S + 2,4 + 1,6(n-1)B_{\max}$ bu bağıntıda;

W= Navigasyon kanalının en alçak su seviyesinde genişliği,

n= bir sırada seyir eden tekne sayısı,

$B_{\max}$ = en büyük tasarım teknesinin genişliği,

S= yelkenlinin direk yüksekliğinin izdüşüm uzunluğudur (**Yüksel vd.,1998**).



İskeleler: Marinalarda yapım sistemlerinde de bahsedildiği gibi marinalarda iskeleler yüzer veya sabit sistemlerle inşa edilir.

Bir marinada sabit iskele uygulanabilmesi için su derinliğinin 5-6 metreyi geçmemesi ve su yüzeyindeki salınımın ise 1 metreden fazla olmaması gerekmektedir. İskele döşemesi üst kotu 7,5 m.'den küçük tekneler için 0,8 m., 7,5-12 m. arasındaki tekneler için 1,2 m. ve 12 m.'den uzun tekneler için 1,5 m. deniz suyu seviyesinden 1,5 m. yukarıda olmalıdır.

Yüzer iskeleler ise su seviyesindeki çalkantının 0,5-1,5 m. arasında olduğu kıyı bölgelerinde uygundur. Fakat bölgenin gel-git zamanlarında su seviyesindeki değişim 1,5 m'den fazla ise bu sistem kullanılmamalıdır. İskele kotunun su yüzeyinden 0,5 m. yüksekte olduğu yüzer sistemlerde iskelelerin rıhtıma bağlantıları mafsallı köprü ile yapılır (**Yüksel vd., 1998**).

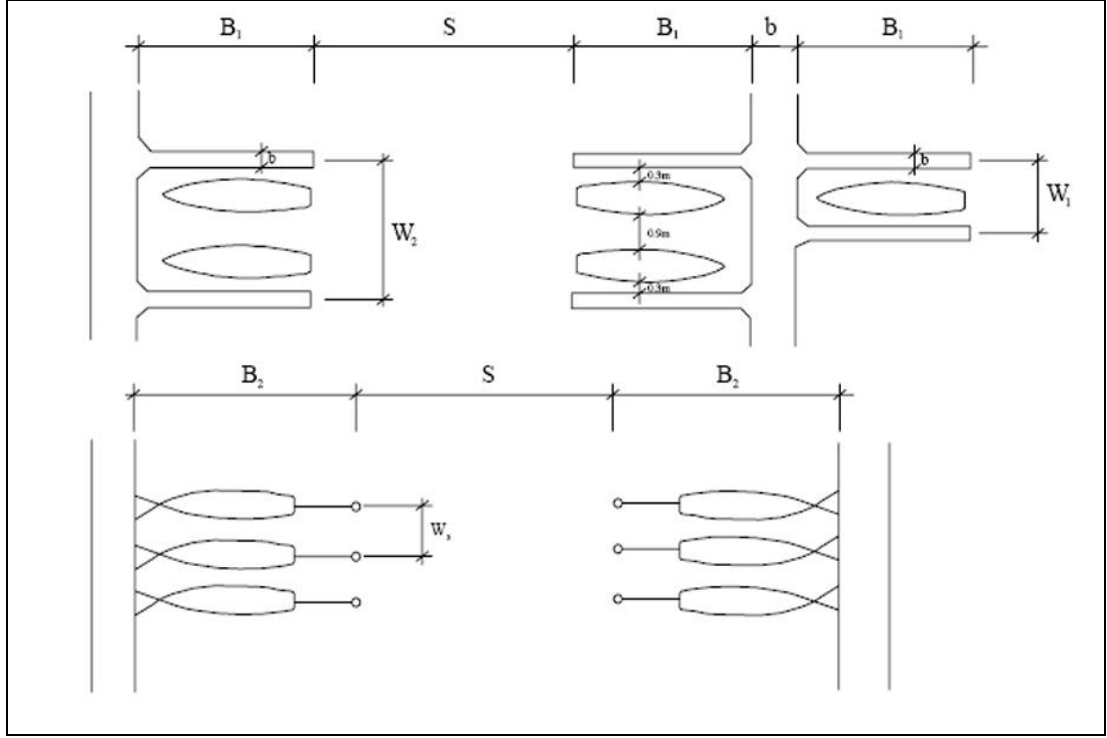
Ayrıca önemli servislerden biri olan yakıt ikmal iskelelerinin yangın tehlikesine karşı betonarme olmaları faydalıdır. Yakıt iskelelerini besleyen tanklar karada bulunmalı, akaryakıtın bu tanklardan iskelelere aktarımı dövülmüş demirden imal edilmelidir (**Topçuoğlu, 2006**). (Şekil 3.7)



Şekil 3.7: Akaryakıt iskelesi

İskelelerde bağlama düzeni parmak iskeleli ve sadece pontondan baştankara şeklinde olabilir.

Bu farklı iki şekilde de ihtiyaç duyulan iskele uzunluk ve genişlikleri ile ilgili yerleşim düzeni Şekil 3.8'de ve Tablo 3.2'de verilmiştir.



Şekil 3.8: Bağlama düzeninde iskele uzunluk ve genişlikleri (Yüksel vd.,1998).

İskele genişlikleri;

b' ana iskele: 1,5-3,0 m

b tali iskele: 1,0-1,5 m

Tablo 3.2: Tekne bağlanma düzeni ve boyutlar (Yüksel vd., 1998).

Tekne Uzunluğu	Yanaşma yeri uzunluğu	Karşılıklı iskeleler arası mesafe	İskeleler arası mesafe
L	B ₁ = (0,7 - 1,2) L B ₂ = (1,5 - 2,0) L	S= (1,5 - 2,0) L	W ₁ = (Maks genişlik) + b + (0,3 - 0,6 m) W ₂ = (2. Maks genişlik) + b + (1,5 - 2,0 m) W ₃ = (Maks genişlik) + (1,0 + 2,0 m)
Not: Kruvazör yatların demirlenmesi sırasında bu değerler rüzgâr nedeniyle yelken direklerinin temasından kaçınmak için dikkatlice hesaplanmalıdır.			

Tekneler 6 metreden 50 metreye kadar farklı boyutlarda bulunabilir. Planlanması düşünülen marina bu aralıktaki her boyutta tekneye hizmet edebileceği gibi, tasarım aşamasında alınacak kararlar belirli bir boya kadar olan teknelere hizmet verilmesi gibi bir karar da alınabilir. İşletmenin tercihinine bağlı bu karar planlama aşamasında büyük önem taşımaktadır. Zira daha sonra yapılacak bir değişiklik tüm iskele planlamasının da değişmesini gerektirebilir (Ayhan, 2005).

Tablo 3.3'de planlamada kullanılabilecek tekne ebatları en-boy ilişkisi, su çekimi ve kütle değerleri verilmiştir.

Tablo 3.3: Gezinti Tekneleri için Tipik Standart Boyutlar (Yüksel vd., 1998).

Tip	Toplam uzunluk (m)	Genişlik (m)	Su Çekimi (m)	Kütle (kg)
Kruvazör	7.0	2.8	1.5	2,300
	7.5	2.9	1.6	2,600
	8.0	3.0	1.6	2,900
	8.5	3.1	1.7	3,200
	9.0	3.2	1.8	3,600
	9.5	3.4	1.8	4,100
	10.0	3.5	1.9	6,700
	10.5	3.6	1.9	7,200
	11.0	3.7	2.0	7,800
	11.5	3.8	2.0	8,400
	12.0	3.9	2.1	9,100
	12.5	4.1	2.2	9,800
	13.0	4.2	2.3	10,700
	13.5	4.4	2.3	11,500
	14.0	4.5	2.4	12,500
	15.0	4.8	2.6	14,800
	16.0	5.1	2.8	17,500
Küçük tekne	3.5	1.6	0.9	60
	4.0	1.7	1.0	80
	4.5	1.8	1.1	110
	5.0	1.9	1.2	150
	5.5	2.0	1.3	250
	6.0	2.1	1.3	330
	6.5	2.2	1.4	440
	7.0	2.3	1.6	600
	7.5	2.5	1.7	820
Motorlu tekne	6.0	2.6	0.6	1,800
	7.0	2.8	0.7	2,100
	8.0	3.0	0.7	2,800
	9.0	3.6	1.1	7,600
	10.0	3.8	1.1	8,700
	11.0	4.0	1.1	10,000
	12.0	4.1	1.1	11,600
	13.0	4.3	1.1	13,400
	14.0	4.7	1.1	15,600
	15.0	4.9	1.2	18,300
	16.0	4.9	1.2	21,500
	17.0	5.1	1.2	25,600
	18.0	5.4	1.2	29,800

3.5. Bölüm Sonuçları

Bu bölümde marina yatırımlarının en zor kısımlarından biri olan bürokratik süreç ve hukuki prosedürlerden bahsedilmiştir. Ülkemizde yetki sahibi birçok kurum olmasından dolayı yatırımcılara ciddi zaman kaybettiren bu durum üzerinde devlet tarafından çalışma yapılmasını gerektiren bir konu olması gerekliliğini beraberinde getirmektedir.

Türkiye’de marina yapılabilecek uygunlukta kıyı yerleşimleri Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı Demiryollar, Limanlar ve Havalimanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından tespit edilmiştir. Sistemin işleyişi itibarı ile bu belirlenen yerler üzerinde alınan plan notu kararları alan üzerinde yapılacak olan yerleşimin nitelik ve niceliğini belirleyeceğinden dolayı mimari planlama da bunlara bağlı gelişecektir.

Marinaların yapım sistemleri konusunda yapıldıkları şartların ekonomik durumları ve teknolojik imkânları dahilinde farklı malzeme ve uygulama şekilleri bulunmaktadır. Fakat günümüzde mümkün olan birçok yerde yüzer sistemlerin uygulanması kabul gören bir yapım sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Yüzer iskele sistemi özellikle ileriye dönük değişikliklere imkân veren esnek yapısı, nispeten ön üretimli olması sebebiyle yerinde imalatın kısa oluşu ve marina dahilinde deniz içi çalkantıları engellememesi nedeniyle en çok kullanılan sistem olarak yerini almıştır. Dalgakıranlarda dahi yüzer uygulama yapılabilmekte, bunu bölgenin ortalama dalga karakteristikleri ve dip durumu belirlemektedir.

4. DÜNYADAN VE TÜRKİYE'DEN MARİNA PROJE ÖRNEKLERİ

Bölüm dahilinde dünyadan ve Türkiye'den marina proje örneklerine yer verilecektir. Dünyadan örneklerde Türkiye'nin Akdeniz Bölgesi'nde marinacılık konusunda rakipleri olan İtalya, Fransa ve Yunanistan marinalarından ikişer örnek incelenecek, Türkiye örneklerini ise Ataköy Marina, D-Marin Turgutreis Marina ve Bodrum Milta Marina oluşturacaktır. Bölüm sonucunda konuyla ilgili değerlendirmelere yer verilecektir.

4.1. İtalya'dan Marina Proje Örnekleri

İtalya kıyılarındaki marinalardan Marina di Porto Cervo ile Porto Lotti incelenmiştir. Bu marinalarla ilgili detaylar aşağıdaki maddelerde verilmiştir.

4.1.1. Marina di Porto Cervo

Marina di Porto Cervo, İtalya'nın Sardegna Adası'nda korunaklı bir koyda konumlanan bir marinedir. (Şekil 4.1) 700 bağlama kapasitesinin 100 adedi transit yatlar için ayrılmış olan marinede 1964 ve 1975 yılları arasında inşa edilmiş iki bölüm bulunur. (Şekil 4.2) 115 metre uzunluğa kadar teknelere bağlama imkânı sunan marinede 55 metre civarındaki megavatlar için uygun 25 adet bağlama yeri olanağı vardır. Marinenin iskele sistemi sabit betonarme iskele sistemidir. (Şekil 4.3)



Şekil 4.1: Marina di Porto Cervo'nun koy içerisindeki konumu



Şekil 4.2: Marina di Porto Cervo Yerleşim Planı

Marinanın sahip olduğu tesis ve özellikler ise aşağıda verilmiştir.

- Akaryakıt istasyonu
- Kullanılmış yağ toplama noktası
- Çamaşırhane
- Süpermarket
- Tuvalet ve Duşlar
- Tekne malzemesi satış birimleri
- Palamar servisi
- Feribot
- Otel ve restoranlar
- Kafe - bar



Şekil 4.3: Pontondan genel görünüm

4.1.2. Porto Lotti

Porto Lotti İtalya'nın Spezia Körfezi'nin doğusunda bulunan San Bartolomeo Pagliari'de kurulmuş bir marinadır. Marina uzun bir dalgakıranla korunmuş bir körfezde konumlanmasına rağmen yine de iki kollu dalgakıranla tasarlanmıştır. (Şekil 4.4, Şekil 4.5)



Şekil 4.4: Spezia Körfezi ve Dalgakıranı

Kuruluşu 1991- 1996 yılları arasında tamamlanan marinada, 45'i transit tekneler için ayrılmış toplam 448 tekne bağlama imkânı sunulmaktadır. (Şekil 4.6) Sabit betonarme iskele sistemine sahip marinanın sahip olduğu tesis ve özellikler ise aşağıdaki gibidir;

Denizcilik Servisleri:

- Tersane
- Denizcilik ürünleri satış birimi
- Elektronik ürünler satış, servis ve kurulum hizmetleri
- Teknik ofis
- Motor servisleri
- Mekanik servisler
- Yelken - arma servisleri
- Tekne kaplama
- Akaryakıt istasyonu

Spor ve dinlenme:

- Tenis kortu
- Yüzme havuzu

- Sağlık kulübü,
- Spor salonu,
- Spor giyim mağazası

Yönetim ve Müşteri Hizmetleri:

- Temizlikçi imkânı,
- Palamar hizmeti,
- Kulüp evi,
- Kongre ve organizasyonlar

Yiyecek – içecek ve dükkânlar:

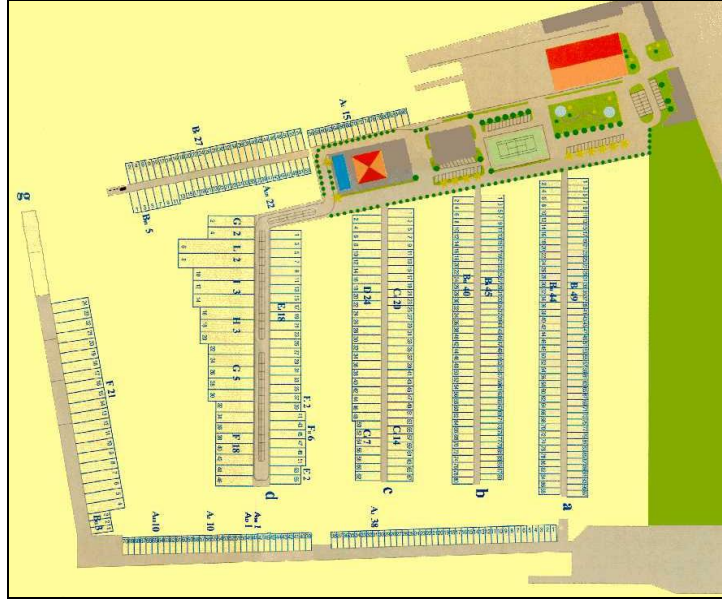
- Restoran,
- Süpermarket,
- Gazete – dergi standı,
- Bar,
- Kafe
- İnternet kafe,
- ATM

Mobil Servisler:

- Helikopter pisti
- Saha içerisinde golf arabası
- Açık ve kapalı otopark



Şekil 4.5: Marinadan genel görünüm



Şekil 4.6: Marina Porto Lotti yerleşim planı

4.2. Fransa'dan Marina Proje Örnekleri

Fransa kıyılarındaki marinalardan Le Cap d'agde ile La Marina Baie des Anges incelenmiştir.

4.2.1. Le Cap d'Agde Marina

Marina Fransa'nın Montpellier şehrinde bir yerleşim yeri olan Le Cap d'Agde'da bulunmaktadır. Lion Körfezi'nde çok korunaklı bir coğrafi yapı içerisinde konumlanmış olan marina 25 metre uzunluğa kadar teknelere hizmet verebilecek 2500 gibi alışılmadık bir bağlama kapasitesine sahiptir. Yüzer iskele sistemine sahip marında katamaran ve trimaran gibi multihull olarak tabir edilen çok gövdeli tekneler için de özel bağlama yerleri mevcuttur. (Şekil 4.7, 4.8, 4.9)



Şekil 4.7: Marinanın kıyı üzerindeki konumu



Şekil 4.8: Marinarının yerleşim planı

1987 yılından bu yana mavi bayrak ödüllü marina aşağıdaki tesis ve özelliklere sahiptir.

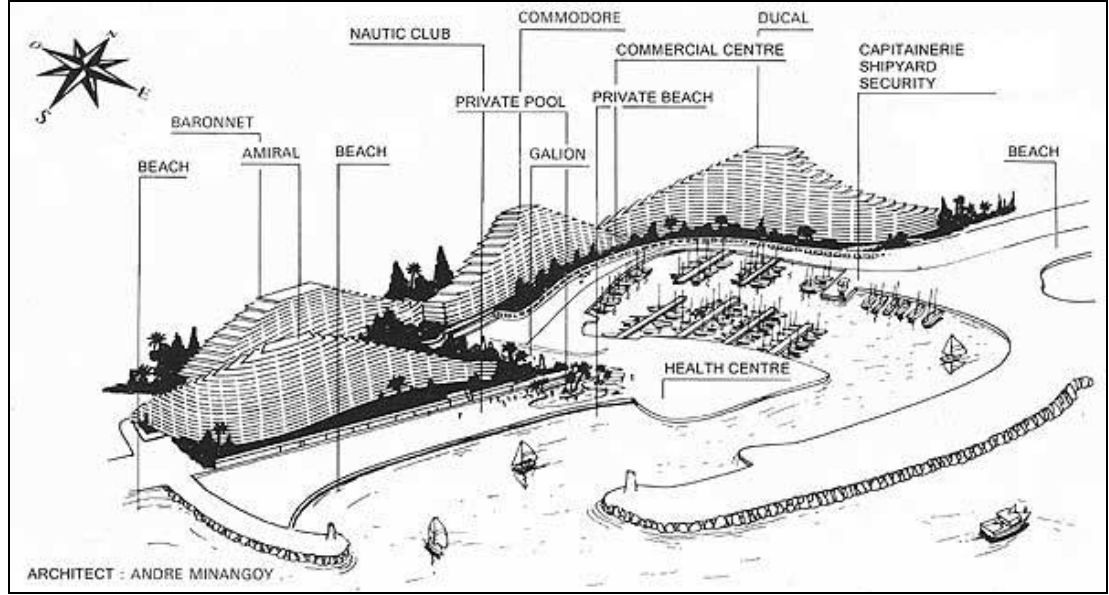
- Vinç ve kaldırma alanı
- 2 adet havuz ve kızak
- Bakım alanı, Profesyonel tamir hizmetleri
- Kumlama alanı ve Osmosis tedavisi için bir alan
- Park alanı
- Avrupa standartlarında atık toplama birimleri
- Akaryakıt iskelesi
- Atık yağ toplama alanı
- Restoran
- 6 adet duş, tuvalet ve çamaşırhane



Şekil 4.9: Marinadan genel görünüm

4.2.2. La Marina Baie des Anges

Marina Fransız Rivierası'nın Cote d'Azur sahili üzerinde Villeneuve Loubet'de konumlanmıştır. 1968 – 1978 yılları arasında tasarlanan ve inşa edilen marina kompleksinin tasarımını Michel Marot and André Minangoy'un yaptığı marinada 6 metreden 35 metreye kadar olan 600 adet tekneye bağlama imkânı sunulmaktadır. Biri ana dalgakıran olmak üzere iki kollu dalgakıranla tasarlanmış marina su üzerinde 6 hektardan fazla alan kaplamaktadır. (Şekil 4.10, 4.11)



Şekil 4.10: Marina ve çevre birimlerinin yerleşimi



Şekil 4.11: Marina yakın alanına ait hava fotoğrafı

Alışılmışın aksine, sadece tekne bağlama fikri üzerine tasarlanmamış olan marina çok amaçlı bir yatırım aracı olarak bünyesinde aynı zamanda apartman daireleri

talaso terapi merkezi bulundurmaktadır. (Şekil 4.12) Tesisin sahip olduğu diğer servisler ve özellikler aşağıdaki gibidir.

- 400 metre uzunluğunda dalgakıran
- Bakım alanı
- Tamir servisleri
- İş merkezi
- Konaklama yapıları
- Restoranlar
- Eczane
- Giyim mağazaları
- Süpermarket
- Yüzme havuzu
- Sağlık Merkezi
- 2 adet plaj
- Otopark



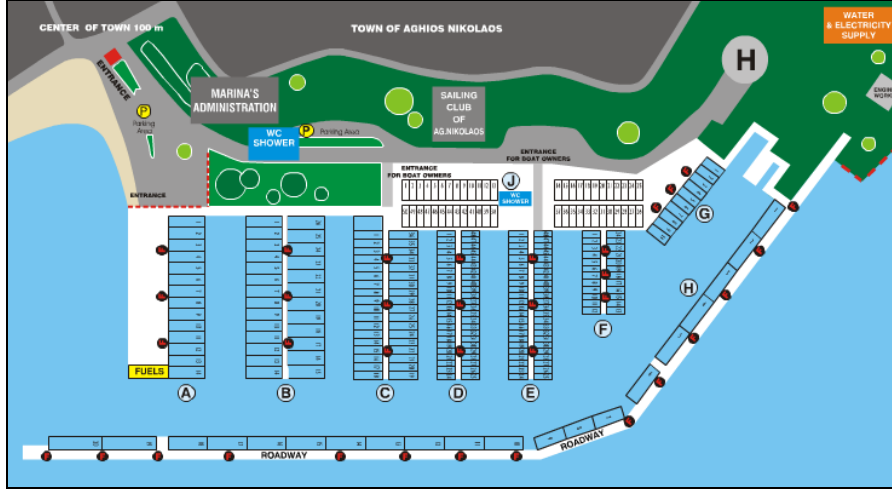
Şekil 4.12: La Marina Baie des Anges genel görünümü

4.3. Yunanistan'dan Marina Proje Örnekleri

Yunanistan'ın önde gelen yat turizmi noktası olan Girit Adası'nda konumlanan Marina of Aghios Nikolaos ile Porto Gouves Marina bu bölümde incelenmiştir.

4.3.1. Marina of Aghios Nikolaos

Aghios Nikolaos marinası Yunanistan'ın Girit Adası'nda bulunmaktadır. 1971 yılında kurulmuş olan marina 255 adet tekneye kadar hizmet verebilecek kapasitededir. Marina betonarme iskele sistemiyle inşa edilmiştir. (Şekil 4.13, 4.14)



Şekil 4.13: Marina of Aghios Nikolaos yerleşim planı



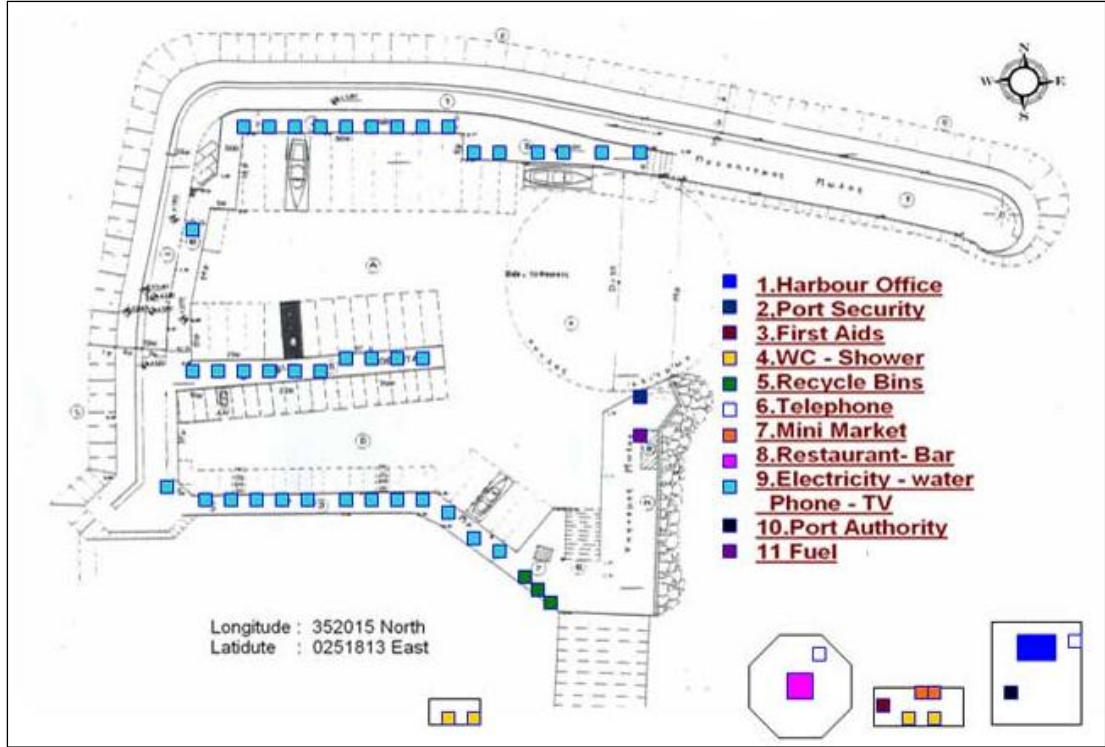
Şekil 4.14: Marina of Aghios Nikolaos genel görünümü

Marinanın sahip olduğu birim ve özellikler aşağıdaki gibidir.

- Yat kulübü
- Helikopter pisti
- Duş – tuvaletler ve çamaşırhane
- Akaryakıt ve yağ istasyonu
- Travel lift
- Tekne bakım-onarım hizmetleri
- Otopark
- Sürekli güvenlik hizmeti
- Yangın önleme sistemleri
- Kablosuz internet bağlantısı
- Atık toplama hizmeti

4.3.2. Porto Gouves Marina

2005 yılında hizmet vermeye başlayan marina Yunanistan'ın Girit Adası'nda bulunan ilk özel marinedir. 18.50 metre boya kadar 72 adet tekneye hizmet verebilecek bir kapasiteye sahiptir. Porto Gouves marinayla birlikte Marina Hotel ve bungalovlar da aynı alanda hizmet vermektedir. (Şekil 4.15)



Şekil 4.15: Porto Gouves Marina Yerleşim Planı

Marinada Bulunan Tesis ve hizmetler aşağıdaki gibidir.

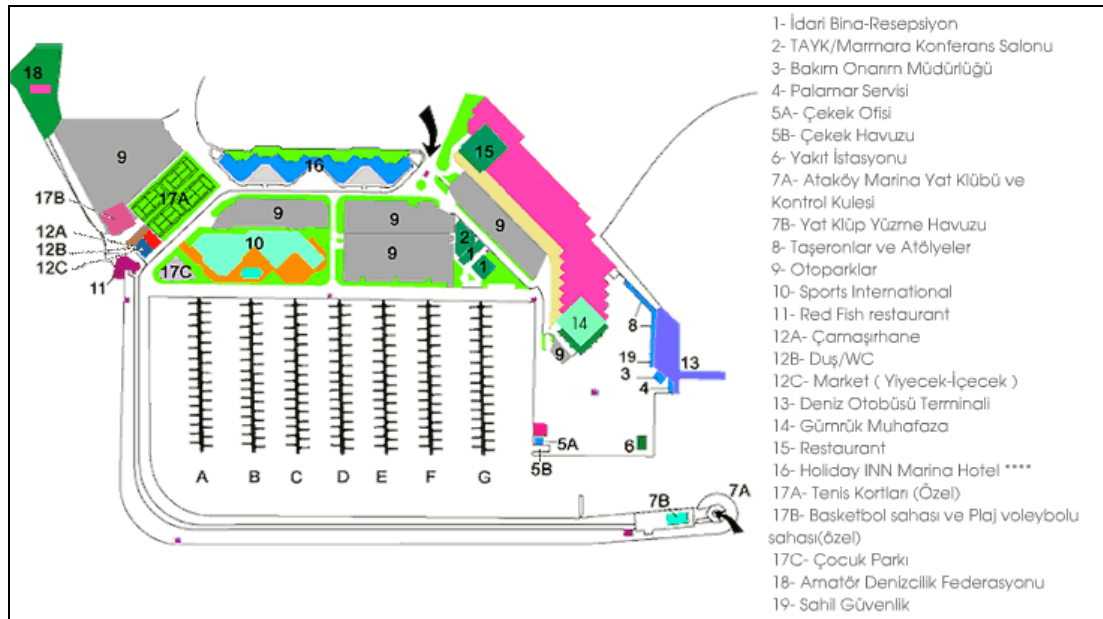
- Sağlık birimi
- Su, elektrik ve yangın güvenliği
- Akaryakıt istasyonu
- Duş, tuvalet ve çamaşırhane
- Otopark alanı
- Atık yağ ve sintine suyu toplama birimi
- Konaklama
- Restoran, bar,
- Yüzme havuzu,
- Konferans merkezi,
- Hediyelik eşya satışı,
- Kuaför
- Spor salonu

4.4. Türkiye’den Marina Proje Örnekleri

Bölüm dahilinde Türkiye kıyılarından Ataköy Marina, D-Marin Turgutreis Marina ve Bodrum Milta Marina incelenmiştir.

4.4.1. Ataköy Marina

Mimari tasarımı Hayati Tabanlıoğlu tarafından gerçekleştirilen Ataköy Marina çevresinde oteller ve spor tesisleri bulunduran bir turizm tesisinin bir parçasıdır. Denizde 700, karada ise 100 adet tekne kapasitesine sahip olan marina mavi bayrak ve 5 Altın Çıpa ödüllüdür. (Şekil 4.16, 4.17)



Şekil 4.16: Ataköy Marina Yerleşim Planı

Marinada sağlanan hizmetler ise aşağıdaki gibidir.

Ön Büro Hizmetleri:

- Transitlog işlemlerinde rehberlik, günlük meteoroloji bilgileri
- Haberleşme hizmeti, fotokopi-internet
- İlk yardım, ambulans ve doktor
- Taksi ve araç kiralama

Liman Hizmetleri:

- Palamar servisi
- Yedekleme ve kurtarma
- Bağlama yerinde su, elektrik, telefon, kablolu TV, kablosuz internet

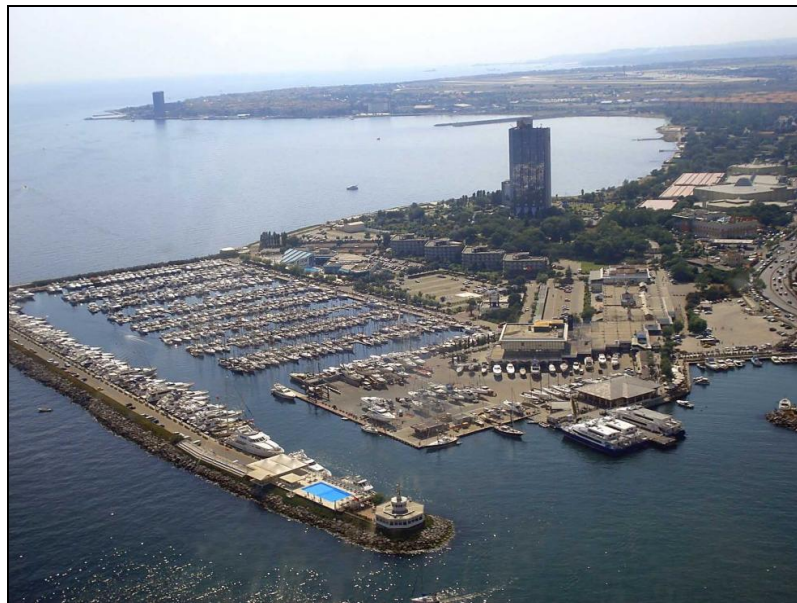
- Tuvalet-duş ve çamaşırhane
- 1200 araçlık otopark
- Pontonlarda parmak iskeleler, rıhtımlarda tonozlu bağlama
- Gözetleme kulesi ve telsizle haberleşme imkânı
- Sürekli güvenlik elemanları ve kameralı izleme
- 24 saat motorin, euro dizel, benzin ve süper benzin satışı
- Market ve şarküteri

Bakım-Onarım Hizmetleri:

- Travel lift, forklift ve mobil vinç
- Karada park imkânı
- Çekek rampası
- Yelken, arma donanım işleri
- Deniz malzemeleri satışı

Sosyal Hizmet Tesisleri:

- Yat kulübü
- Yelken okulu
- Yüzme havuzu
- Çocuk oyun alanı
- Fitness merkezi, sauna, tenis kortu
- Voleybol - basketbol sahası, Park ve gezi alanları
- Alışveriş merkezi
- Restoranlar



Şekil 4.17: Ataköy Marina genel görünümü

- Telefon hizmeti, TV yayınları,
- Kiralık depo,
- Açık-kapalı otopark hizmetleri.



Şekil 4.19: D-Marin Turgutreis Marina genel görünümü

Sağlık Hizmetleri:

- Ambulans,
- İlk yardım ve doktor imkânı.

Güvenlik Hizmetleri:

- Marinada emniyetli bağlama sistemi (parmak iskele ve tonozlu bağlama),
- Gözetleme kulesi ve kameralı kontrol,
- 24 saat güvenlik elemanları,
- Yangın ikaz ve söndürme sistemleri.

Akaryakıt İkmal Merkezi:

- Gümrüklü-gümrüksüz motorin satışı,
- Süper benzin ve yağ satışı.

Teknik Servis Hizmetleri:

- 100 tonluk travel lift,
- Karada kışlama imkânı,
- Çekek rampası,
- Hangar içerisinde bakım ve onarım hizmetleri,
- Alt yıkama ve temizlik, boya-polyester işleri, sulu kumlama,

- Motor-makine bakım-onarımı, elektrik-elektronik aletlerin bakımı,
- Arma ve yelken işleri,
- Kışlık bakım hizmetleri.

Çevresel Temizlik Hizmetleri:

- Liman içi su sirkülasyon sistemi,
- Atık su toplama ve arıtma tesisi, katı atık toplama istasyonu,
- Sintine suyu alma hizmeti ve atık motor yağlarını toplama istasyonu.

Sosyal Hizmet Tesisleri:

- Yat kulübü,
- Yüzme havuzu,
- Çocuk oyun alanı,
- Fitness ve sauna, tenis kortu, plaj voleybolu sahası,
- Gemici restoranı-kafeteryası,
- Amfi-tiyatro, park ve gezi alanları.

Alışveriş ve Eğlence Merkezi Tesisleri:

- Süpermarket, deniz malzemeleri mağazası,
- Restoranlar,
- Kafeterya-barlar,
- Banka şubeleri ve ATM noktaları,
- Charter ve seyahat acenteleri,
- Kiralık araç bürosu,
- Yat broker ve sigortacılık hizmetleri ve diğer mağazalar.



Şekil 4.20: D-Marin Turgutreis Marina yönetim binası

4.4.3. Bodrum Milta Marina

Bodrum Milta Marina faaliyete 1976 yılında T.C. Turizm Bankası A.Ş. ile başlamış, 1988 yılında kadar 125 bağlama yeri kapasitesi ile çalışmıştır. 1997 yılında ise özelleştirilerek Karada Turizm İşletmeleri A.Ş. tarafından 49 yıllığına kiralanmış ve bağlama kapasitesi 375 tekneye çıkarılmıştır. 1997-1998 yıllarında bugünkü halini Mimar Murat Cengiz KIR'ın tasarımıyla alan marina 2002 yılında da Milta Turizm İşletmeleri A.Ş.'ne devredilerek 475 bağlama kapasitesi ile bugünkü adını almıştır. (Şekil 4.21, 4.22, 4.23)



Şekil 4.21: Milta Bodrum Marina yönetim yapısı



Şekil 4.22: Milta Bodrum Marina yerleşim planı



Şekil 4.23: Milta Bodrum Marina Uydu Görüntüsü

Milta Bodrum Marina'nın sunduğu hizmetler aşağıdaki gibidir.

Ön Büro Hizmetleri:

- Yurtdışı giriş ve çıkış işlemleri danışmanlığı
- Yatın marina sorumluluğuna alınması ve geri teslimi işlemleri
- Deniz Ticaret Odası adına Transitlog satışı ve danışmanlığı
- Faks, fotokopi, internet, posta, telefon bağlantısı hizmetleri
- Kablosuz internet
- Hava raporu bilgisi
- Döviz işlemleri
- Araba kiralama ve transfer

Liman Hizmetleri:

- Palamar hizmeti
- Dalgıç hizmeti
- Güverte yıkama
- Liman içi palamar hizmeti

Yat Teknik Servis:

- Boya ve osmos Tedavisi
- Marangoz
- Elektrik ve jeneratör
- Motor bakım
- Mekanik
- Krom işleri
- Yelken, tente, branda
- Joker bot servis
- 70 ton Lift (direk, motor sökme-takma)
- Çekme-Atma, Alt Yıkama

Genel Hizmetler:

- Tuvalet ve duş
- Temizlik
- Otopark
- Elektrik
- Taksi
- Çamaşır, kuru temizleme
- Atık su toplama
- Sintine ve atık yağ toplama
- Kışlık periyodik bakım (Motor çalıştırma, akü ve sintine kontrol ve havalandırma)
- Su, elektrik, telefon, TV bağlantısı
- Akaryakıt servisi
- Sağlık birimi

4.5. Bölüm Sonuçları

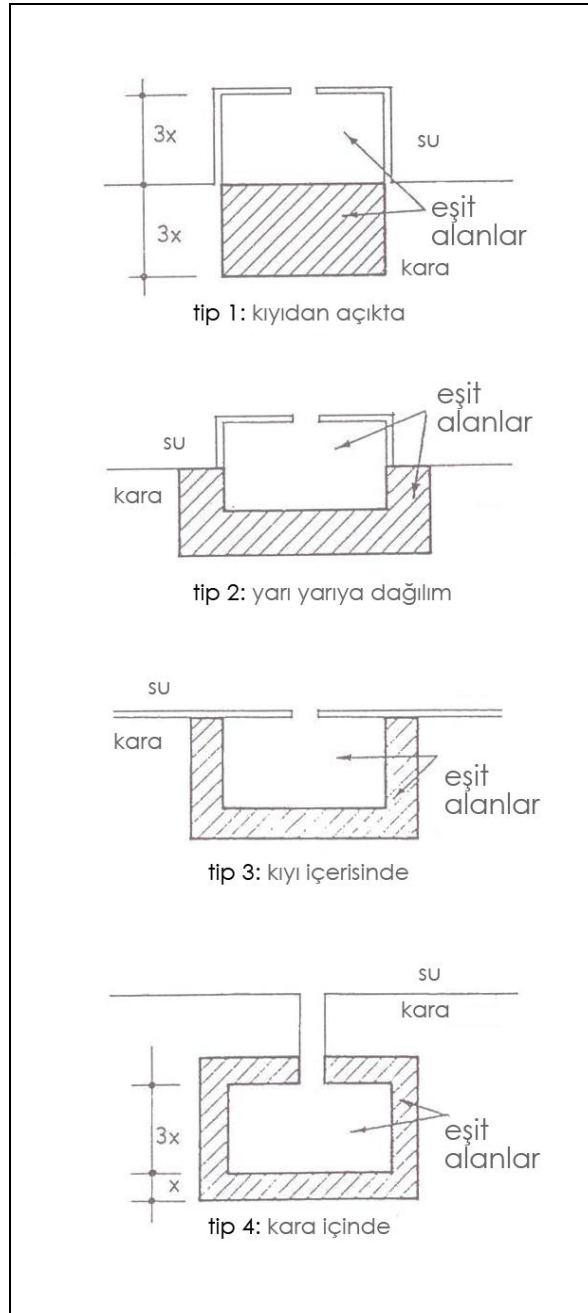
Uluslararası standartlar ve ülkemizde geçerli olan Yat Turizmi Yönetmeliği ile belirlenmiş bulunması zorunlu alt ve üstyapı tesisleri yukarıdaki örneklerde de görüleceği gibi çok büyük farklılıklar göstermemekte, marinanın kalitesini bu verilen hizmetlerin sunuluş biçimi ve kalitesi belirlemektedir. Ülkemizde geçerli olan 25 ya da 49 yıllığına kiralaan Yap İşlet Devret (YİD) Modeline dayalı işletmelerin sadece bağlama fiyatları ile yatırımı kara geçirmeleri mümkün görülmemektedir. Bu durumda öne çıkan düşünce karada planlanabilecek satılabilir veya kiralanabilir alanların en etkin şekilde planlanmasıdır.

Bölüm içerisinde ele alınan İtalya, Fransa, Yunanistan ve Türkiye marinaları bütünsel bir bakışla incelendiğinde tüm bu marinaların verdikleri hizmetlerin, sahip oldukları altyapı ve üstyapı tesislerinin birbirlerinden çok farklı olmadığı görülmektedir.

Tüm örnekler içinde yapısal anlamda farklı sayılabilecek örnekler çok yakınında ya da tamamen marinanın parçası olduğu bir bütün olarak tasarlanmış konaklama imkânını da içeren marinalar olmaktadır.

5. TÜRKİYE'DEKİ MARİNALARIN DEĞERLENDİRİLMESİ VE SONUÇ

Marinaları farklı kategorileri göre sınıflandırmak mümkündür. **Adie (1975)**, marinaları suda ve karada eşit alanlar kaplayan marinaları 4 farklı tipte sınıflandırmış, bunların avantaj ve dezavantajlarından bahsetmiştir. (Şekil 5.1)



Şekil 5.1: Adie'ye göre marina sınıflandırması

Şekil 5.1’de görülen marina tiplerinin avantaj ve dezavantajları Tablo 5.1’de verilmiştir.

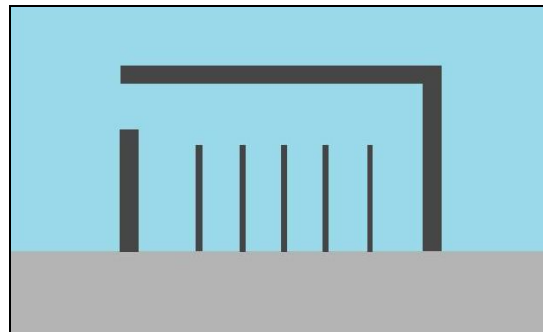
Tablo 5.1: Adie’ye (1975) göre tiplerin avantaj ve dezavantajları

TİP	Avantajlar	Dezavantajlar
tip 1	minimum kara kullanımı	derin sularda maliyetli
tip 2	hafriyat-dolgu dengesi	giriş-çıkışlarda düzensizlik
tip 3	kıyı çizgisinin sürekliliği	karada fazla yer kaybı
tip 4	kıyı çizgisinde min. kesinti	denizden mesafe

Çalışma kapsamında Türkiye’deki marinaların tipolojik biçimlenişleri kıyı çizgisi üzerinde yerleşimlerine incelendiğinde, deniz üzerindeki tesislerin planlamasında dört yerleşim biçiminin varlığı göze çarpmaktadır. Bu çalışmada özgün olarak belirlenen söz konusu yerleşim tipleri aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir;

TİP 1:

Bu yerleşim tipi, marina olarak planlanması düşünülen alanın doğal korunaklı yapısının bulunmasına ihtiyaç duyulmadan bir yerleşim düzeni sağlama imkânı tanımaktadır. (Şekil 5.2) İskeleler herhangi doğrusal formda bir kıyı çizgisinin bulunduğu yerde konumlanarak tasarlanabilir. Bu özelliği yanında TİP 1’in diğer bir avantajı da yüzer iskelelerin de doğrusal bir şekilde tasarlanabilmesine olanak tanıyarak iskele yerleşiminden kaynaklanan alan kayıplarının minimuma indirgenebilmesidir. Bununla birlikte yüzer iskele sisteminin seçildiği durumlarda dalgakıran ve iskelelerde ilaveler yapılarak kapasitenin artırılması da mümkündür. Dezavantajları ise; sabit dalgakıranlı tasarımlarda uzun dalgakıran imalatının maliyeti ve süresi olarak düşünülebilir. Ülkemiz marinalarından TİP 1’e Ataköy Marina, Setur Kuşadası Marina ve Fethiye Ece Marina örnek olarak gösterilebilir. (Şekil 5.3, 5.4)



Şekil 5.2: TİP 1 Genel yerleşim biçimi



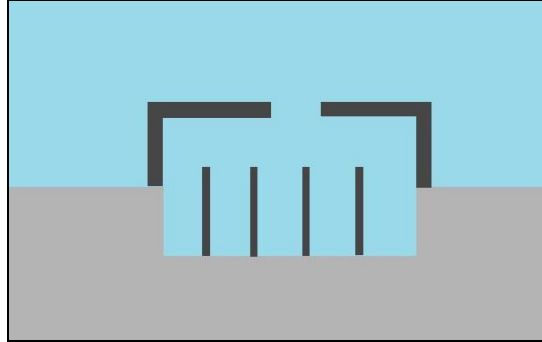
Şekil 5.3: Ataköy Marina



Şekil 5.4: Setur Kuşadası Marina

TİP 2:

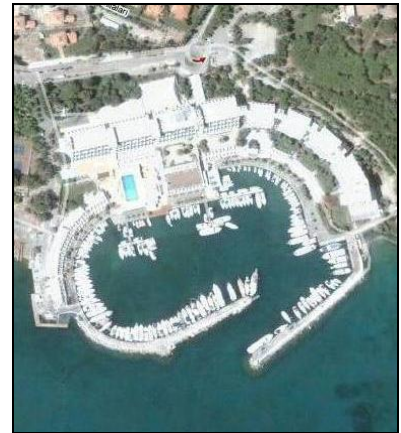
Bu yerleşim sisteminde gruplanan marinaların iskele ve dalgakıran sistemleri incelendiğinde yarı yarıya kıyıda ve denizde yat bağlama alanı oluşturulduğu göze çarpmaktadır. (Şekil 5.5) Bu gruba dahil edilebilecek marinaların Türkiye'deki örneklerinde ise korunaklı alan iki kollu dalgakıranla sağlanmış olduğu görülmektedir. Bu yerleşim sistemine Türkiye marinalarında örnek olarak Park Kemer Marina ile Setur Çeşme Altinyunus Marina verilebilir. (Şekil 5.6, 5.7)



Şekil 5.5: TİP 2 Genel yerleşim biçimi



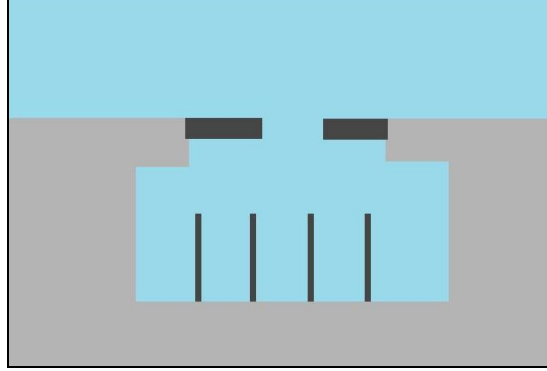
Şekil 5.6: Park Kemer Marina



Şekil 5.7: Setur Çeşme Marina

TİP 3:

Bu gruptaki marinalar ise, denizdeki kurulum alanlarının neredeyse tamamının doğal bir kıyı girintisinin içerisinde yerleştiği marinalardır. (Şekil 5.8) TİP 2 ile benzer olmakla birlikte, dalgakıran boylarının daha kısa olması sebebiyle imalat ve maliyet bakımından en uygun olan marina yerleşim biçimidir. Bu avantajları ile birlikte en büyük dezavantajı ise marina içerisindeki su sirkülasyonunun azlığı nedeniyle cebri sirkülasyon sistemlerine duyacağı kesin gereksinimdir. Bu Tip'in örnekleri olarak Antalya Kaleiçi Marina ve Milta Bodrum Marina gösterilebilir. (Şekil 5.9, 5.10)



Şekil 5.8: TİP 3 Yerleşim biçimi



Şekil 5.9: Antalya Kaleiçi Marina



Şekil 5.10: Milta Bodrum Marina

TİP 4:

Bu grupta sınıflandırılan marinalar ise yukarıda açıklanan 3 farklı gruptan herhangi birine dahil edilemeyip kendilerine özgü yerleşim biçimleri olan ya da bulunduğu coğrafi bölgenin öz niteliklerine göre tasarlanmış marinalardır. İncelenen marinalar arasında bu gruba Club Marina (Göcek) ve Yalancıboğaz olarak bilinen yerde konumlanan Marmaris Yacht Marin dahil edilebilir. (Şekil 5.11, 5.12)



Şekil 5.11: Club Marina



Şekil 5.12: Marmaris Yacht Marin

Yukarıda açıklanan marina tiplerinin Türkiye marinalarındaki oranları Tablo 5.2’de incelendiğinde TİP 1 ve TİP 3 grubundaki marinaların en büyük yüzdeyi oluşturduğu göze çarpmaktadır. Bu tipler arasında biçimleniş olarak düz kıyı çizgisi üzerinde planlanan marinaları ifade eden TİP 1’in bu denli yüksek bir oranda tabloda yer alma nedeni ise özel biçimde bir kıyı çizgisine sahip olmayan herhangi bir yerde uygulanabilmesi veya dolgu yapılarak düzleştirilen kıyı çizgisinin devamına inşa edilebilmesidir.

Tablodaki ikinci yüksek orana TİP 3 ve bu grupta marinaların sayıca fazla olmasının sebebi ise çoğu Akdeniz ülkesinin kıyıları gibi ülkemizin de doğal girintili-çıkıntılı kıyı ve koylara sahip olmasıdır. Bu biçimleniş hem dalgakıran maliyetlerinin düşüklüğü, hem de daha korunaklı bir yapı sağladığı için tercih edilmektedir.

Tablo 5.4’de Türkiye marinalarının kapasite konusunda tabloda belirlenen aralıklar içerisinde 101-300 bağlama kapasiteli marinalarla 301-500 ve 500 üstü sayıda bağlama kapasitesine sahip olan marinaların oranlarının birbirlerine çok yakın olduğu görülmektedir. Bağlama yeri kapasitesi karada yapılaşma sınırlarının gereksinimlere cevap verebilecek durumda olması durumunda işletme açısından 500’ün üzerinde tasarlanması uygun olacaktır. Ülkemiz şartlarında özellikle İstanbul’da bulunan marinalardaki yer sıkıntısı göz önüne alındığında bu durumun gerekliliği fark edilmektedir. Ayrıca uç noktalara ulaşmadıkça belirli bir sayıya kadar bağlama sayısının yüksek olması işletme karlılığı ve yatırımın geri dönüşünü de hızlandıracaktır. Burada önemli faktör, yüksek bağlama kapasitesinin işletme ve yönetimde de zorlukları da beraberinde getirmesidir.

Marina yatırımlarında rekabetin yoğun olması beraberinde büyük çaplı projelerinde gündeme gelmesine neden olmuştur. Kapasitenin artması ile oluşan bağlama yeri başına düşen maliyet azaldığından yüksek kapasiteli marinaların yoğunluğu rekabetçi piyasa şartları değerlendirildiğinde açıklanabilir olmaktadır. Yurtdışında

250 bağlama kapasitesine kadar olan marinalar yat turizminden ziyade yerel halkın teknelerine hizmet etmektedir **(Artı Proje, X)**

Tablo 5.2: Marinaların Tiplere göre dağılımı

SIRA NO	MARİNA'NIN ADI	TOPO.YERLEŞİM			
		TİP 1	TİP 2	TİP 3	TİP 4
1	ATAKÖY MARİNA	•			
2	CLUB MARİNA (GÖCEK)				•
3	ÇEŞME MARİNA (Camper & Nicholsons)			•	
4	D-MARIN TURGUTREİS (BODRUM)	•			
5	ECE MARİNA (Fethiye Ece Saray)	•			
6	KALEİÇİ YAT MARİNA (ANTALYA)			•	
7	MARMARİS YACHT MARIN				•
8	MARTI MARİNA (Marmaris) (AKDENİZ MARTI)	•			
9	MİLTAR BODRUM MARİNA (Esk. KARADA)			•	
10	NETSEL MARMARİS MARİNA			•	
11	KEMER TÜRKİZ MARİNA (PARK KEMER)		•		
12	PORT BODRUM YALIKAVAK MARİNA	•			
13	PORT GÖCEK MARİNA		•		
14	SETUR ANTALYA MARİNA			•	
15	SETUR AYVALIK MARİNA	•			
16	SETUR ÇEŞME ALTINYUNUS MARİNA		•		
17	SETUR FİNİKE MARİNA	•			
18	SETUR KALAMIŞ MARİNA		•		
19	SETUR FENERBAHÇE MARİNA			•	
20	SETUR KUŞADASI MARİNA	•			

Tablo 5.3: Ülkelere göre marina kapasitelerinin (%) dağılımı

Bağlanma Kapasitesi	1000 +	750-999	500-749	250-499	100-249	0-100
Fransa	20.0	9.0	20.0	31.0	16.0	4.0
İspanya	8.4	3.3	10.9	37.0	24.4	16.0
İtalya	6.0	3.4	14.7	24.1	31.9	19.9
Türkiye	-	4.4	17.4	8.7	30.4	39.1
Yunanistan	-	8.3	8.3	33.4	25.0	25.0

Tablo 5.4: Marinaların Tipleri ve Kapasiteleri

SIRA NO	MARİNA'NIN ADI	TOPOĞRAFİK YER				KAPASİTE			
		TİP 1	TİP 2	TİP 3	TİP 4	0-100	101-300	301-500	500 - (+)
1	ATAKÖY MARİNA	•							•
2	CLUB MARİNA (GÖCEK)				•		•		
3	ÇEŞME MARİNA (Camper & Nicholson's)			•				•	
4	D-MARIN TURGUTREİS (BODRUM)	•							•
5	ECE MARİNA (Fethiye Ece Saray)	•						•	
6	KALEİÇİ YAT MARİNA (ANTALYA)			•		•			
7	MARMARİS YACHT MARIN				•				•
8	MARTI MARİNA (Marmaris) (AKDENİZ MARTI)	•					•		
9	MİLTA BODRUM MARİNA (Esk. KARADA)			•				•	
10	NETSEL MARMARİS MARİNA			•					•
11	KEMER TÜRKİZ MARİNA (PARK KEMER)		•				•		
12	PORT BODRUM YALIKAVAK MARİNA	•						•	
13	PORT GÖCEK MARİNA		•					•	
14	SETUR ANTALYA MARİNA			•			•		
15	SETUR AYVALIK MARİNA	•					•		
16	SETUR ÇEŞME ALTINYUNUS MARİNA		•				•		
17	SETUR FİNİKE MARİNA	•					•		
18	SETUR KALAMIŞ MARİNA		•						•
19	SETUR FENERBAHÇE MARİNA			•					•
20	SETUR KUŞADASI MARİNA	•						•	

Bölüm 4'te de belirtildiği gibi, uluslararası ve ulusal ölçekte marinaların farklılığını sağlayan konaklama imkânları Tablo 5.5'te de görülebileceği gibi Türkiye marinalarında ele alınan 20 örneğin yarıya yakınında farklı kapasite ve özelliklerde mevcuttur. Konaklama imkânları farklılık yaratacak bir bileşen olmalarının ötesinde özellikle uzun seyirler yapan yatçılar için de önemli bir tercih sebebi olacaktır. Bu uzun süreli seyirlerin sonunda dinlenme ve temizlik ihtiyacı duyacak yabancı ve yerli yatçılar için marina yakınında planlanabilecek konaklama tesisleri özellikle kiralanabilir alan olarak marina yatırımcısına finansal boyutta hizmet edecek, ayrıca sezonun düşük olduğu dönemlerde de kongre veya diğer etkinliklerde kullanılıp marinanın diğer tesislerinin de canlılığını korumasına yardımcı olacaklardır.

Konaklama imkânı sağlayan tesislerin yatak kapasitesi ve bağlama kapasitesi arasındaki oranın tespiti de önemli bir konudur. Lawson ve Baud-Bovy (1977) bu gruba giren marinaların kapasite tespitlerinde kullanılabilecek bir oran aşağıdaki gibi açıklanmaktadır;

Bir marinanın kapasite tespiti yapılırken yönetim ve işletme maliyetleri bakımından 500 bağlama kapasitesini aşmaması önerilmektedir. Yaklaşık olarak 2,5 hektara karşılık gelen bu alana sahip olacak böylesi bir marinada 150-200 m² arasında bir liman servisleri alanına ihtiyaç olacaktır. Genelde yerli turistlerin kendi yatlarıyla resort işletmelerinde 10 yatak başına 1 tekne yeri standardı geçerlidir. Bu durumda 5000 yatak kapasiteli bir tesis 500 tekne bağlama kapasitesine sahip olmalıdır **(Lawson ve Baud-Bovy,1977)**.

Ülkemizde konaklama tesisine sahip en marinalardan en bilinir olanı Setur Çeşme Altın Yunus Marinadır. 465 oda ve toplam 1000 yatak sayısına sahip Altın Yunus Otel Lawson ve Baud-Bovy'nin sistematığı ile düşünüldüğünde denizde 180, karada 60 adet bağlama kapasitesine sahip marinada bu oran yaklaşık 1/5 gibi karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 5.5 : Türkiye marinaları kapasite ve tesis özellikleri

		KAPASİTE				SINIFI				HİZMET TESİSLERİ							DONANIMLAR				
SIRA NO	MARINA'NIN ADI	0-100	101-300	301-500	500 - (+)	ANA YAT LIMANI	TALİ YAT LIMANI	YAT YANAŞMA YERİ	ÇEKER YERİ	OTEL (veya PANS.)	RESTORAN	BAR, CAFE	ALİŞVERİŞ	SPOR TESİSİ	POSTA	ECZANE v SAĞLIK BR.	YAKIT İSTASYONU	KARADA KİŞİLEME	OTOPARK	TRAVEL LİFT	TAMİR SERVİSLERİ
1	ATAKÖY MARINA				•		•			•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
2	CLUB MARİNA (GÖCEK)		•			•				•	•	•	•	•	•						
3	ÇEŞME MARİNA (Camper & Nicholson's)			•		•					•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
4	D-MARIN TURGUTREİS (BODRUM)				•	•					•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
5	ECE MARİNA (Fethiye Ece Saray)			•		•				•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
6	KALEİÇİ YAT MARİNA (ANTALYA)	•						•			•	•	•	•	•		•				
7	MARMARIS YACHT MARIN				•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
8	MARTI MARİNA (Marmaris) (AKDENİZ MARTI)		•				•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
9	MİLT A BODRUM MARİNA (Esk. KARADA)			•			•			•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•
10	NETSEL MARMARİS MARİNA				•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
11	KEMER TÜRKİZ MARİNA (PARK KEMER)		•				•			•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
12	PORT BODRUM YALIKAVAK MARİNA			•		•				•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
13	PORT GÖCEK MARİNA			•				•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
14	SETUR ANTALYA MARİNA		•			•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
15	SETUR AYVALIK MARİNA		•						•		•	•	•		•	•	•	•	•	•	•
16	SETUR ÇEŞME ALTINYUNUS MARİNA		•			•				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
17	SETUR FİNİKE MARİNA		•				•				•	•	•	•		•	•	•	•	•	•
18	SETUR KALAMIŞ MARİNA				•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
19	SETUR FENERBAHÇE MARİNA				•	•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
20	SETUR KUŞADASI MARİNA			•			•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

KAYNAKLAR

Açıkbaş, C.Ö., 2006. Kıyı Alanlarının Kullanımı kapsamında Yat Turizmi ve Marinalar; Bodrum Yarımadası ve Bodrum Marina Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara

Adie, D.W., 1975. Marinas, A Working Guide to Their Development and Design, The Architectural Press Ltd, London.

Artı Proje, X. Kaş Yat Limanı Projesi Teknik Raporu, İstanbul

Ayhan, N., 2005. Kıyı-Liman Planlama ve Tasarımı, Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti., İstanbul

Aykut, C.İ., 1993. Türkiye’de Yat Turizmi ve Örnek Bir Marina Organizasyonunun İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2007. Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler, 26.04.2007 tarihli ve 1086-3115 sayılı yazı, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Ankara

Bezirgan, A.E., 2005. 5. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu. TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Ankara ve Muğla Şubeleri.

Bourne, S., 1993. The Issues Facing Marina Management in Today’s Market. ICOMIA Online Library, URL <http://www.icomia.com>, erişim tarihi 14.04.2008.

Cerit, A.G., Kişi, H. ve Tuna, O., 1995. Yat İşletmeleri, Marinalar Ve Yat İnşa Sanayi Stratejik Pazarlama Planlaması: Türkiye Uygulaması, VI. Ulusal Turizm Kongresi Bildirileri, Kuşadası, İzmir.

Conti, M., 1992. A Worldwide Survey on the Requests of Yacht Harbours Users, ICOMIA International Marina Conference, Southampton/England

Çağlayan, A., 1992, Yat Turizmi ve Eğitimi, Deniz Turizmi Birliği Yayınları, Ankara

Deniz Ticaret Odası, 1990. II. Ulusal Denizcilik Kongresi, İstanbul

Deniz Ticaret Odası, 2003. 2002 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul

Durukan, R.Ç., 2004. Ege Bölgesi’ndeki Yat Bağlama Tesislerinin Müşteri Yönlü Değerlendirilmesi. *Tezsiz Yüksek Lisans Projesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir

Ercanik, C.T., 2003. Türkiye’de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Ankara Üniversitesi Coğrafya (Beşeri ve İktisadi) Ana Bilim Dalı

Eriş, E.D., 2007. Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri. Ege Akademik Bakış Dergisi 7, ss. 37-55

Erkan, K.S., 2003. Akdeniz’de Türk Marinalarıyla Rekabet Edecek Marinaların İncelenmesi ve Sürdürülebilir Rekabetçi Üstünlüğün Bir Marina Modeli İle Ortaya Konulması, *Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Gemi Adamları Yönetmeliği, Resmi Gazete Sayı: 24832, 2002

Gerr, D., 1995. The Nature of Boats, McGraw-Hill, United States

Gökmen, E., 2001. Türk Yat Turizmi ve Yat Limanları: Potansiyel Gelişimi ve Gelişme Sorunlarının Değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Great Barrier Reef Marine Park Authority, 1994. Environmental Guidelines for Marinas in the Great Barrier Reef Marine Park, Townsville

Herreshoff, F.L., 1963. An Introduction to Yachting, Sheridan House, New York

İşgen, G., 1999. Mavi Yolculuktan Yat Turizmine, Deniz Ticareti Dergisi, s: 14

Kara, G. ve Emecen E.G., 2002. Türkiye’de Yat Turizmi, Sorunları ve Çözüm Önerileri, Türkiye Kıyıları’02 Bildiriler Kitabı, İzmir

Kural, T.F., 2004. Ege Bölgesi’nde Bir Yat Limanı-Marina Kuruluş Yeri Seçimi Etüd Çalışmaları ve Modellemesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Lawson, F. ve Baud-Bovy, M., 1998. Tourism and Recreation: Handbook of Planning and Design, The Architectural Press, London

Olalı, H ve Timur, A. 1988. Turizm Ekonomisi, İzmir

Olgaç, S., 2001. Türkiye’deki Yat Limanlarından Elde Edilen Gelirlerin Türkiye Turizmine Katkısı, *Yüksek Lisans Tezi*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Örs, H.E., 1979. Marina Tasarım İlkeleri ve Kemer Marinası, *Yüksek Lisans Tezi*, Ortadoğu Teknik Üniversitesi

Özer, M., 1990. Kalkınma Bankası, Turizm Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara

Park Kemer Marina İşletmesi, 2003. Sektör Raporu, Antalya

Saatçioğlu, M.K., 1995. Türkiye’de Yat Limanı İşletmeciliği ve Etkinliğinin Arttırılması İçin Bir Model Önerisi, *Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Simpson, J. A., 1998. Valuation of Marinas, Appraisal Institute, USA

Tandoğan, V.U., 1996., Yat Turizmi Talebi ve Türkiye’de Yat Turizmine ve İşletmeciliğine Analitik Bir Yaklaşım, *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1998. Deniz Mevzuatı, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Personeli Yardımlaşma Vakfı yayını No:1, Ankara

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1999. Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler, Değerlendirmeler. Ulusal Denizcilik Şurası, Mersin Deniz Ticaret Odası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Teklifleri, Ankara

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2000. Deniz Turizmi ve Yatçılık, Ankara

Topanoğlu, M.E., 1986. Turizme Genel Yaklaşım, Türkiye’de Yat Turizmi ve Marinaların Geliştirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Topçuoğlu, A., 2006. Yat Limanlarında İnşaat Tekniklerinin Karşılaştırılması, *Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü

Tsuneyoshi, R., 2005. Layout & Design Guidelines for Marina Berthing Facilities, California

Turan, K.Ö., 2002. Türkiye’de Marina İşletmeciliği, *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü

Türker, E., 1996. Mürettebatsız Yat İşletmeciliğinin 13. Yılında Gelişim Doğrultuları, I. Bilkent Turizm Forumu, Ankara

Yat Turizmi Master Planı, 1992. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara

Yat Turizmi Yönetmeliği, Resmi Gazete Sayı: 18125, 1983

Yeşilöz, M., 1999. Türkiye’de Yat Turizminin Mevcut Durumu ve Çanakkale İlinde Yat Turizmini Geliştirme Olanakları, *Yüksek Lisans Tezi*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yüksel, Y., Çevik, E. Ve Çelikoğlu, Y., 1998. Kıyı ve Liman Mühendisliği, Ankara

Gümrükler Genel Müdürlüğü, Url: www.gumrukler.gov.tr, erişim tarihi 13.04.2008.

Çevresel Etki Değerlendirme Planlama Genel Müdürlüğü, Url: www.cedgm.gov.tr, erişim tarihi 01.05.2008.

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Url: www.kultur.gov.tr, erişim tarihi 23.03.2008.

EK-A

YAT TURİZMİ YÖNETMELİĞİ

Resmi Gazete Tarihi: 4/8/1983 Resmi Gazete Sayısı: 18125

BİRİNCİ BÖLÜM

Başlangıç Hükümleri

Amaç:

Madde 1 – Bu yönetmeliğin amacı Yat Turizmi, Yat Limanı İşletmeciliği ve Yat İşletmeciliğinin yönlendirilmesi ve geliştirilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ile işletmecilerin, kamu görevlilerinin ve yatçıların uyacakları kuralların belirlenmesidir.

Kapsam:

Madde 2 – Bu yönetmelik, yat limanları yatırım ve işletmeciliği yat işletmeciliği, yabancı yatların karasularımızdaki seyir esasları ile Türkiye'de kalış süreleri, kabotaj hakları ve yat turizminin geliştirilmesi amacıyla alınacak diğer tedbirlere dair hükümleri kapsar.

Yasal dayanak:

Madde 3 – Bu yönetmelik 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 37'nci maddesinin A fıkrasının 4 numaralı bendi uyarınca düzenlenmiştir.

Tanımlar:

Madde 4 – Bu yönetmelikte yer alan,

- a) "Bakanlık" deyiimi, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nı,
- b) "Kanun" deyiimi, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nu,
- c) (Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.) "Yat" deyiimi; yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36'yı geçmeyen, yük veya yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonilato belgelerinde "Ticari Yat" veya "Özel Yat" olarak belirtilen deniz araçlarını,
- d) "Yatçılık Bölgesi" deyiimi, yat turizminin geliştirilmesi için, ülkenin bu açıdan taşıdığı turizm potansiyeli dikkate alınarak Kanunun 28'nci maddesinin (d) fıkrası uyarınca tespit ve ilan edilen bölgeleri,
- e) "Yat Limanı" deyiimi, Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı ve Yat Yanaşma Yerleri ile Çekek Yerleri olarak belirlenen mahalleri,
- f) "Yat Kayıt Belgesi" deyiimi, Türk Bayraklı yatlar ile yabancı limanlardan gelen veya Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yatların vardıkları ilk Türk Limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları beyan ve işlemlerin yer aldığı, Türk Limanları Yat Kayıt Belgesini (Transit) (Log) ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Yat Limanları Yatırım ve İşletmeciliği

Belgelendirme

Madde 5 – Gerçek ve tüzel kişiler bu bölümde belirlenen vasıfları taşımak ve Bakanlıktan Turizm Yatırımı Belgesi almak şartı ile Yat Limanı alt ve/veya üst yapı yatırımı yapabilirler.

Özel veya kamu kesimi tarafından yaptırılan yat limanları Bakanlıkça verilen Turizm İşletmesi Belgesine haiz gerçek ve tüzel kişiler tarafından işletilebilir.

Fiziksel, nitelikler:

Madde 6 – Yat Limanı yapılması amacıyla seçilecek kuruluş yerlerinin;

- a) Hakim dalgalara açık olmaması,
- b) Liman içine yönelik yoğun kanalizasyon ve su akıntıları ile çamur birikintisi olmaması,
- c) Yakın yerleşme merkezi ile karayolu bağlantısı bulunması,
- d) Elektrik, tatlı su ve haberleşme imkânlarının bulunması,
- e) Denizdeki alanı kadar, kara alanının temini,
- f) Limanın su alanı içinde ve liman yaklaşmasında, batık, sığlık, topuk vb. engellerin bulunmaması, şartlarının mevcudiyeti veya gerçekleşme imkânı aranır.

Altyapı nitelikleri:

Madde 7 – Yat Limanları altyapı yatırımları açısından aşağıdaki niteliklere sahip olmalıdır.

- a) Korunmuş su alanının tamamında en az 2,5 metre derinlik,
- b) Yat limanı içinde soluganları (Deniz çalkantısı) en az düzeyde tutacak rıhtım ve iskeleler,
- c) Yat limanına denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler,
- d) Yatların düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler,
- e) Rıhtım ve iskelelerde bağlamaya elverişli mapa ve aneleler,
- f) Rıhtım ve iskelelerin yeterli derecede aydınlatılması,
- g) Yatlara tazyikli su ve elektrik bağlantısı yapılabilecek tesisat.

Üstyapı nitelikleri:

Madde 8 – Yat limanlarında bulunması gerekli asgari üstyapı tesisleri ile sağlanması zorunlu hizmetler aşağıda belirtilmiştir.

- a) Rıhtım ve iskelelerde yatlara elektrik ve tatlı su bağlantısı sağlayan kutular,
- b) Yat limanı idare binası ve yabancı yatların Türkiye'ye giriş ve çıkış yaptığı yat limanlarında bu yönetmeliğin 36'ncı maddesinin 2'nci fıkrasında belirlenen, hizmetler için gerekli kapalı alan,
- c) (Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Kadın ve erkek yatçılar için ayrı duş ve alafranga WC grupları (bağlama kapasitesinin % 5'i kadar),
- d) Çöplerin liman dışına atılması ile katı ve sıvı atıklardan çevrenin etkilenmemesini sağlayacak tasfiye tedbirleri,
- e) Acil ihtiyacı sağlamaya yeterli jeneratör ile yedek su deposu,
- f) Kullanılmış yağ toplama yeri,
- g) Kadın ve erkek görevliler için ayrı soyunma yerleri, duş, wc ve ortak oturma ve dinlenme yerleri,
- h) Yat limanında emniyeti sağlamak, kılavuzluk hizmetleri vermek, palamar botu olarak kullanılmak ve yat limanının deniz ile tüm diğer ilişkilerini sağlayacak motorlu bir tekne,
- i) İlk yardım imkânı.
- j) Yangın söndürme sistemi.

Yat Limanlarının sınıflandırılması:

Madde 9 – Yat limanları, bu yönetmeliğin 7 ve 8'nci maddelerinde belirlenen alt ve üstyapı niteliklerine ve bunlara ilave olarak sağladıkları imkânlarla göre sınıflandırılır ve belgelendirilir.

Deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) hizmetlerini verebilecek niteliklerle,

Bakanlıkça belirlenecek tesis ve teçhizata sahip olan çekek yerleri 7 ve 8'nci madde şartları aranmaksızın belgelendirilir. Çekerek yerlerinde giriş ve çıkış kontrolü ile teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir.

(Ek: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Yat çekerek yerlerinde giriş ve çıkış kontrolü ile yangın, hırsızlık soygun vb. yönünden teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir. Bu nitelikleri taşımayan yat çekerek yerlerine faaliyet izni verilmez.

Yat yanaşma yerleri:

Madde 10 – Küçük çapta, kısa süreli yanaşmalara imkân tanıyan yat limanları olup bunların 7 ve 8'nci maddelerde belirlenen asgari nitelikleri taşımaları yeterlidir. Bu işletmelerde bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesisleri ile jeneratör bulundurulması ihtiyaridir.

Tali yat limanları:

Madde 11 – Tali yat limanları, tabii veya yapılmış kapalı bir su alanına sahip olan, daha uzun süreli kalış ve onarım imkânları yanında aşağıdaki özelliklere sahip yat limanlarıdır.

- a) Akaryakıt satışı,
- b) 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte meyilli çekerek veya vinç,
- c) Meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkânı,
- d) Çamaşır yıkama veya yıkatma imkânı,
- e) Yangın ikaz sistemi,
- f) Yatçıların dinlenmelerini ve bir arada bulunmalarını sağlayacak sosyal bir mahal,
- g) Gümrüklü ve gümrüksüz satış yerleri,
- h) Telefon ve imkânları ölçüsünde teleks,
- i) Denizde seyreden yatlarla bağlantıyı sağlayacak mevzuata uygun telsiz sistemi,
- j) Gümrüklü veya gümrüksüz eşya emanet deposu,
- k) Teknik servis,
- l) Yat limanı ihtiyacı için kapalı depo,
- m) Yabancı dil bilen en az 1 personel,
- n) Otopark,
- o) Yakın çevrede olmaması halinde yiyecek - içecek ünitesi,
- p) Karada park hizmetinin verilmesi halinde, ana yat limanının bu hizmete ilişkin şartları,
- r) Emniyetli bağlama sistemi.

Ana yat limanı:

Madde 12 – Ana yat limanları, dalga etkisinden uzak kapalı bir alanı kapsayan büyük çapta, kışlama ve bakım - onarım imkânları yanında, tali yat limanı şartlarına ilave olarak aşağıdaki özellikleri taşıyan yat limanlarıdır.

- a) Akaryakıt ikmal iskelesi,
- b) Hava ve deniz durumu ile ilgili sürekli bilgi sağlayabilecek cihazlar,
- c) İmkânlar ölçüsünde teleks veya teleks hizmeti,
- d) Acil yardım merkezi,
- e) Limanın kapasitesi ve bağlanacak yatların nitelikleri ve uyumlu karaya çekme ve denize indirme tesisat ve teçhizatı (5 tona kadar olan tekneler için meyilli çekerek veya vinç ile daha ağır tekneler için ayrıca özel tesisat ve teçhizat),

f) (Değişik: 4/6/1991-91/1933 K.) Yatların karada park edebilecekleri drenajı yapılmış kapalı ve açık alanlar ile bakım hizmetleri için elektriği, suyu, aydınlatılması ve özel yangın söndürme gereçleri sağlanmış yerler,

g) En az 2 teknenin onarımının yapılacağı kapalı atölye,

h) Yeme içme ihtiyacını karşılayacak bir tesis

i) Spor imkânları.

Yat limanlarının idaresi:

Madde 13 – Yat limanlarının işletilmesi, yat limanı işletmecisi tarafından o liman için özel olarak hazırlanarak, Başkanlıkça onaylanan bir yönetmelik uyarınca yapılır. Çekek yerlerinin işletilme esasları ile bu yerlerin sorumlu yöneticisinde aranacak nitelikler Bakanlık tarafından belirlenir.

Yat limanına giren araç ve kişiler, limanda bulunan hizmet ünitelerinin sahip ve görevlileri bu yönetmelik hükümlerine ve yetkililerin kararlarına aynen uymayı kabul etmiş sayılırlar.

İşletme yönetmeliğinin esasları:

Madde 14 – Bakanlıkça düzenlenecek bir modele uygun olarak, yat limanı işletmecisi tarafından 13'üncü madde uyarınca hazırlanacak yönetmelik, en az aşağıdaki ana esasları kapsar.

a) Yat limanından yararlanacak teknelerin tam donanımlı ve kendi imkânları ile seyredebilecek durumda olmaları gereği,

b) Tekne sahipleri ve kaptanlarının mürettebat ve yatçıların yat limanı tesislerinde veya başka teknelerde meydana getirecekleri hasar ve zararların tazmininden bizzat sorumlu oldukları,

c) Kaptan ve tekne sahibinin, teknelerde bulunan eşyaların kaybindan veya çalınmasından veya hasara uğramasından ve yatçılar ile mürettebatın uğrayacağı kazalardan sorumlu oldukları haller,

d) Yat limanında bağlı bir teknenin sahibinin değişmesi halinde, teknenin yeni sahibinin adı, soyadı ve açık adresi ile bu kurallara uyacağını bildiren bir belgeyi yat limanı yönetimine vermesinin zorunlu olduğu, aksi halde bu kurallara uyulmamasından doğacak sonuçlardan teknenin eski sahibinin sorumlu tutulacağı,

e) Yatın sahibinin 46'ncı madde uyarınca üçüncü bir şahsın yatı kullanmasına izin vermesine ilişkin usul ve yat sahibinin sorumluluğunun devamını belirleyen ayrıntılar,

f) Yat limanındaki denizcilikle ilgili tüm hizmetlerin yalnızca gemi adamı belgesine haiz kişilerce yürütüleceği,

g) Yatların uzunluk, derinlik ve tiplerine göre hazırlanacak bağlama planı, iskelelerde bağlama yeri numaraları ve liman planlarında derinlikler.

Yat limanı müdürü:

Madde 15 – Yat limanlarında temizlik, düzen, güvenlik ve hizmetler ile hizmetliler arasındaki koordinasyon Yat Limanı Müdürü tarafından sağlanır.

Yat limanı Müdürü bu amaçla,

a) Yat limanı yönetmeliğinin öngördüğü görevleri yapar ve tedbirleri alır,

b) Yatların limana giriş, bağlama, kalış ve limandan çıkışlarını düzenler,

c) Olağanüstü hallerde yatları bağlama yerlerinden uzaklaştırır, gerekli tamirati kaptan veya sahibi adına yaptırıp bedelini tahsil eder,

d) Limanda huzur, düzen ve emniyeti bozan yatlar ve kişileri uyarır ve gerekiyorsa yat limanı dışına çıkarılmalarını sağlar. Yat limanı dışına çıkarılmasına karar verilen yatları uygulamadan önce Liman Başkanına bildirir.

e) Bakanlıktan tasdikli tarifeye uygun olarak tahakkuk ettirilen bedelleri ödemeyen yatlara, yat limanından ayrılma izni vermeyebilir.

f) Yat limanı işletme belgesi kapsamında sağlanan diğer hizmetlerde çalışan personelin, çalışmalarına ilişkin esasları düzenler, bu hizmetler arasında koordinasyonu sağlar ve uyum sağlamayanlarla sakıncalı davranışları görülenlerin Kanunun 31'inci maddesine göre cezalandırılmalarını Bakanlıktan ve/veya hizmetten men'ini işletme sorumlusundan ister,

g) Yatlardan gayri, teknelerin yat limanına girmesine, Liman Başkanı'nın isteği üzerine izin verilebilir.

(Üçüncü fıkra mülga: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Sahil güvenlik botları, zorunlu ve başka imkân bulunmadığı hallerde yat limanı müdürü ile koordine ederek, geçici olarak yat limanına girebilir ve bu hale zorlayıcı nedenin devamınca yat limanına bağlanabilir.

Liman başkanı:

Madde 16 – Ulaştırma Bakanlığı Liman Başkanının bu yönetmelikte aksine hüküm bulunmayan veya ilgili Kanunlarda yaralan yetkileri saklıdır.

Bakanlığın yetkileri:

Madde 17 – a) Yat limanlarının faaliyet ve yönetimi, işletmecilik ve turizm mevzuatı açısından Bakanlık denetim elemanlarınca denetlenir.

b) Yat limanlarının uygulayacakları, maktu fiyat tarifeleri (tamir, kontrol ve benzeri bir tarifeyle bağlanmayan özellik taşıyan hizmetler hariç), Kanunun 10'uncu maddesi ile belirlenen ilkeler uyarınca tasdikinden sonra uygulanabilir.

c) Bakanlığın izni olmadan, belgeye esas alt ve üstyapı tesislerinde ve hizmetlerde değişiklik yapılamaz.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Yat İşletmeciliği

Yat işletmeciliği:

Madde 18 – Yat işletmeleri, sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bayraklı yatları mürettebatlı veya mürettebatsız olarak bu yönetmelikte belirlenen şartlarla gezi, eğlence ve spor amaçlı kullanımları için yatçıların geçici kullanımına vererek faaliyette bulunan, Bakanlıktan belgeli yatırım ve işletmelerdir.

(Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Yat yatırımı veya işletmeciliği için belge talebinde bulunacak gerçek veya tüzel kişilerin, en az 30 yatak kapasiteli Türk bayraklı yatlara sahip olmaları veya bunları kiralamış olmaları gerekir. Bu işletmelerden mülkiyetinde işletme belgeli 30 yatak kapasitesi olanlar 19 ve 21 inci maddeler hükümlerine göre faaliyette bulunabilirler. Bunların kapasite sınırları Bakanlıkça artırılabilir.

Yat işletmecileri 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu kapsamında Seyahat Acentelerine münhasır faaliyetlerde bulunamazlar.

(Ek: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Ancak, yat işletmeleri yatçıları geliş noktalarından alıp, varış noktalarına bırakabilirler.

Kiralama esasları:

Madde 19 – Yat işletmeciliği belgesine sahip teşebbüsler yabancılara ait yatları Bakanlığın izni ile beş yıla kadar kiralayabilirler.

Anılan iznin verilmesi için yatların:

a) Mevsimde en az 4 ay kullanımları ve bu sürede en az 60 gün bu amaçla çalıştırılmaları,

b) Sağlanacak dövizin, asıl yat sahibine yapılacak ödemelerin bir katını geçeceğini taahhüt edilmesi,

c) (Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Türkiye'de kışlamaları; kışlama yapılmaması halinde Bakanlıkça belirlenen miktarın Turizmi Geliştirme Fonu'na yatırılması,

d) Sözleşmelerin Bakanlıkça tasdik edilmesi,

e) Sadece yabancı yatçılara ve yurtdışında mukim Türk vatandaşlarına döviz karşılığı kiralanabilmeleri Türkiye'de mukim Türk vatandaşlarına kiralanmaması, şartları aranır.

Bayrak çekme:

Madde 20 – Türkiye'de kurulmuş yat işletmeleri tarafından, yönetmeliğin 19'uncu maddesi uyarınca kiralanmış yabancı yatlara 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 823'üncü maddesine bağlı kalınmaksızın Türk bayrağı çekilmesine izin vermeye, 2634 sayılı Kanunun 27'nci maddesinin (a) fıkrası hükmü uyarınca Bakanlık yetkilidir.

(Ek : 4/6/1991 - 91/1933 K.) Bu şekilde bayrak çekilen yatlardan, Bakanlıkça belirlenecek miktar Turizmi Geliştirme Fonu olarak alınır.

Yabancı yat işletmeleri

Madde 21 – Türkiye dışında kurulu yabancı yat işletmelerinin, en az 60 yatak kapasiteli yabancı bayraklı yatlarını Türkiye'de tutarak bu yatları bulundukları ülkede veya diğer yerlerde pazarlamalarına Kanunun 3'üncü maddesinin (e) fıkrası ve 27'nci maddesi uyarınca Bakanlık her yat için Turizmi Geliştirme Fonuna yapılacak katkı miktarı ile asgari döviz kazancı ve diğer şartları da belirleyerek 3 yıla kadar sürelerle izin verebilir. Bu izinler gerektiğinde Bakanlıkça uzatılabilir.

(Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Ticari işlemleri tamamen yurt dışında yapılan bu yat işletmelerinin, Türkiye'deki temsil ve hizmetleri 18 inci maddeye göre yat işletme belgesi sahibi (A) veya (Geçici A) grubu Seyahat Acenteleri veya Türk uyruklu yat işletmeleri tarafından yapılır.

Bu madde uygulamalarında temsilciliği yüklenen seyahat acentesi veya yat işletmecisi, bu yönetmeliğin yat işletmecileri için öngördüğü tüm şartları gerçekleştirir.

Kullanılacak teknelerin temsilcisi, mevsim başında o yıl uygulanacak programı ve tarifeleri, yurt dışında dağıtılan broşürlerin örneklerini ve gerekli görülebilecek diğer bilgi ve belgeleri Bakanlığa ulaştırır. Türkiye'de görülecek temsil ve hizmetlere ait sözleşmelere ilişkin esaslar Bakanlık ve Maliye Bakanlığınca müştereken tespit edilir.

(Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Bu maddenin uygulanmasında, ayrıca 19 uncu maddenin ikinci fıkrasının (a), (c), (d) ve (e) bendlerinde öngörülen şartlar aranır.

Yat işletmeciliği için başvuru:

Madde 22 – Kanunun 27'nci maddesi uyarınca Yat İşletmeciliği Belgesi için Bakanlığa yapılacak başvurularda, aşağıda belirlenen bilgi ve belgeler istenir.

- a) İşletmeci hakkında bilgi,
- b) İşletme hakkında bilgi,
 1. Personel durumu,
 2. İşyeri büro, şubeler (veya bu amaçla yapılmış anlaşmalar) ile ilgili ayrıntılar.
- c) İşletmeye dahil yatlar hakkında bilgi,
 1. İşletme mülkiyetinde bulunan yatlar,
 2. Kısa veya uzun süreli kiralanmış yatlar,
- d) İşletme planı ayrıntıları,
- e) Pazarlama çalışmaları ve uygulama esasları,
- f) Kısa ve uzun süreli kiralama sözleşmesi yapılan yabancı bayraklı yatlar ile ilgili döviz kazancı programı ve taahhütnamesi,
- g) İşletme ile ilgili anlaşmaların örnekleri,
- h) Bakanlıkça gerek görülecek diğer bilgi ve belgeler.

(Ek: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Bu maddede yer alan bilgi ve belgelerin dağıtımı, düzenlenmesi ve Bakanlığa takdim şekli Bakanlıkça belirlenir.

(Ek: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Belge dosyasında bulunması gereken evrakın arşivlenmesi ve muhafazası ile ilgili hususlar Bakanlıkça tespit edilir. Yatırımcılar ve işletmelerce muhafazası gereken evrak her istenildiğinde veya Bakanlığa herhangi bir konuda başvurulduğunda ibraz edilecek şekilde hazır bulundurulur.

Faaliyet raporları

Madde 23 – Yat işletmeleri, kısa ve uzun süreli kiralama sözleşmesi yaptıkları yerli ve yabancı yatlar ile ilgili olarak aşağıda belirlenen bilgileri her yıl, en geç Aralık ayı içinde ve her yat için ayrı bir tablo halinde Bakanlığa vermek zorundadırlar.

- a) Yatın kiraya verildiği tarihler,
- b) Sağlanan gelir TL. ve döviz cinsinden,
- c) İşletmenin sağladığı toplam döviz ve döviz satış bordrolarının kopyaları.

Bürolar:

Madde 24 – Yat işletmeciliğine başlayacak kuruluşların, yatçılık bölgesinde müşterilerle ilişkileri düzenleyecek bir büro kurmaları veya aynı nitelikte bir büro ile temsilcilik ve hizmet anlaşması düzenlemiş olmaları gerekir.

Büro'da Bakanlıkça açılan dil sınavlarının birinde başarılı olmuş bir yönetici ile yeterli enformasyon ve hizmet görevlileri bulundurulur.

Yat tipleri:

Madde 25 – Belgeli yat işletmeleri aşağıda belirlenen tiplerdeki yatlar ile faaliyette bulunurlar.

- a) "Yelkenli Yat" (Rüzgâr gücü ile seyreden, bunun yanında acil durumda kullanılmak üzere motoru da bulunan yatlar),
- b) " Motorlu Yat" (Motor gücü ile seyreden yatlar),
- c) "Karma Yat" (Yelkenli ve motorlu yatların özelliklerini taşıyan yatlar)

İşletmelere ait yatların nitelikleri:

Madde 26 – (Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.)

Belgeli yat işletmelerine dahil tekneler "Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü"nde öngörülen donanım ile ulusal ve uluslararası mevzuatta belirtilen niteliklerde teçhiz edilir.

Yatların belgelendirilebilmeleri için, kamara, mutfak, umumi mahaller, WC ve duşlar ile yatçıların ve mürettebatın kullanacakları mahaller ve malzemede aranılacak nitelikler Bakanlıkça tespit edilir.

Benzinli motoru olan motorlu yatlar yolcu taşımaya tahsis edilemez. Ancak kullananla birlikte istiap haddi 4 kişiyi aşmayan küçük sürat teknelerinin motorları kıçtan takma benzinli olabilir.

Taşıyacakları yatçı sayısı 12'den fazla, 36'dan az olan ve yat tipinde inşa edilmiş spor ve gezi amacıyla kullanılan teknelerde; uluslararası teknik kurallara göre yolcu gemilerinde olması gerekli nitelikler aranır.

Ticari ve özel yatların personel donatımı, ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yapılır.

İlave teçhizat:

Madde 27 – Yelkenli ve karma yatlarda 26'ncı maddede belirlenen niteliklere ilave olarak aşağıda belirtilen donatım malzemeleri bulundurulur.

- a) Yelkenli yatlarda acil haller için yeterli motor,
- b) Güverte emniyet kayısı, tel halat makası veya demir testeresi,

Muayene:

Madde 28 – Kiraya verilecek yatlar yılda en az bir defa uluslararası denizde can ve mal emniyeti sözleşmesi ile denizde çatışmayı önleme tüzüğü ve ilgili mevzuata göre denizde muayene edilirler.

Yabancı bayraklı yatların sahip oldukları aynı nitelikteki belgeler ve muayeneler geçerlidir.

Yatların kiralanmasında mürettebat:

Madde 29 – Yat işletmelerine dahil teknelerin mürettebatlı veya mürettebatsız olarak kiraya verilmelerinde aşağıda belirlenen esaslar uygulanır.

a) 100 gros tonilatoya kadar olup yatçı kapasitesi 12'yi geçmeyen tekneler mürettebatsız olarak kiraya verilebilirler.

Anılan yatlar yatçılık veya yelken federasyon ve kulüplerince verilen ehliyetler ile yabancıların kulüplerinden aldıkları lisanslar dahil amatör denizci (yatçı) yönetiminde seyir yapabilirler.

b) Tekne boyu 30 m. tonilatosu 101-150 yatçı kapasitesi 12 kişiyi aşmayan yatlar mürettebatlı olarak kiraya verilirler. Bu yatlar bir yat kaptanı veya kıyı kaptanı yönetiminde seyir yapabilirler.

c) (a) ve (b) fıkralarında belirlenen yatlardan 49-100 grostonilatoya kadar olanlar ayrıca bir amatör denizci veya gemici, 101-150 grostonilato arasında olanlar ise, ayrıca bir amatör denizci veya usta gemici ve bir deniz motorcusu ile seyredebilirler.

Ancak, makinesi doğrudan dümen başından kullanılan yatlarda kaptan ve diğer mürettebattan birisi deniz motorcusu yeterliliğine de sahip ise, ayrıca bir deniz motorcusu bulundurulması gerekmez.

Bu Kararname kapsamındaki yatlarda bulundurulacak gemi adamlarına ilişkin yukarıda belirlenen şartlarda teknik ve işletme özellikleri nedeniyle gerekecek değişiklikler Bakanlık ve Ulaştırma Bakanlığının mutabakatı ile belirlenir.

İşletmelere ait Türk Bayraklı yatlar:

Madde 30 – Yat işletmecileri tarafından kiraya verilen Türk Bayraklı yatlarda aranacak nitelikler, Kanunun 29'uncu maddesinin 2'nci fıkrası uyarınca bu yönetmeliğin 26'ncı maddesinde belirlenmiştir.

Bu yönetmeliğin 21'nci maddesi uyarınca işletilen yabancı bayraklı yatlarda da aynı nitelikler aranır.

(Ek: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Yat işletme belgesi sahibi olmayan ve ticari amaçla çalışan Türk bayraklı yatların kontrolünü sağlamak ve bunları belirli bir standarda ulaştırma için gerekli hususlar, Bakanlıkça, ilgili bakanlıklar ve meslek kuruluşlarının işbirliği ile düzenlenir.

(Ek: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen yatlar, münhasıran yeme-içme ve eğlence hizmetleri verecek şekilde kullanılamazlar.

Yatların ölçülmesi:

Madde 31 – (Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.)

Yatların ölçümleri ulusal ve uluslararası ilgili mevzuat hükümlerine göre yapılır.

Sigorta:

Madde 32 – Bu yönetmelik uyarınca işletilen yatlar ile bu yatların üçüncü kişilere ika edecekleri zararlara karşı sigorta ettirilmeleri zorunludur. Daimi mürettebat ve yatçılar için yaptırılacak bedeni kaza sigortasının şahıs başına miktarı Bakanlıkça tespit edilir.

Teminat:

Madde 33 – Yat limanı ile yat işletmecileri müşterilerine sunacakları hizmetler ve faaliyetleri nedeniyle yapacakları işlemlerinden doğacak yükümlülüklerine karşılık teşkil etmek üzere, miktarı Bakanlıkça tespit edilecek bir teminatı vermek zorundadırlar.

Teminat, Bakanlık emrine kayıtsız şartsız olarak para, Devlet İstikraz Tahvilleri, kati ve süresiz banka teminat mektubu türlerinden biri seçilerek verilir. Bu yönetmelikteki faaliyetler dışında başka bir alacak nedeniyle temlik, terhin ve haciz edilemez.

Teminatlarda meydana gelen eksilmelerle, teminat miktarlarının arttırılmasından doğacak farklar 30 gün içinde tamamlanır.

İşletme faaliyetinin herhangi bir şekilde sona ermesi halinde teminat bir yıl sonra iade edilir.

Teminattan ödeme:

Madde 34 – Yat limanı veya yat işletmelerinden teminat konusu ile ilgili talep hakkı doğanlar Bakanlığa başvururlar.

Borcunu ödemesi için Bakanlığın tebligatına uymayan veya ödemeyiş nedeni haklı bulunmayan işletmenin borcu Bakanlıkça teminatından ödenir.

Fiyatların tasdiki:

Madde 35 – Bu yönetmelik uyarınca faaliyet gösterecek yat işletmecileri bir sonraki yıla ait fiyat tarifelerini Kanunun 10'uncu maddesi uyarınca Bakanlığın tasdikinden sonra uygulayabilirler.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Yatların Karasularında Seyir Esasları

Türkiye'ye giriş-çıkış işlemleri:

Madde 36 – Türkiye'ye giren veya çıkan yatların hudut kapılarından giriş çıkış yapmaları zorunludur.

Yat limanlarının 5682 sayılı Pasaport Kanununun 1 inci maddesi uyarınca giriş kapısı haline getirilmelerine Bakanlığın teklifine dayanarak Bakanlar Kurulu karar verir. Yatlarla ilgili liman, gümrük, pasaport, sağlık ve diğer işlemler, ilgililerce yat limanı içinde bir mahalde toplanır.

Bu madde uyarınca bir mahalde toplanan kamu görevlileri arasındaki koordinasyon ve çalışma düzeni bu kişiler arasından valilerce seçilecek bir görevli tarafından sağlanır. Giriş işlemleriyle ilgili idarelerden birinin yat limanına görevli tahsis edememesi halinde o idareye ilişkin işler Valinin tayin edeceği diğer bir kamu görevlisi tarafından yürütülür.

Yatlardan yapılacak tahsilât:

Madde 37 – Çeşitli mevzuat uyarınca Türk ve yabancı yatlardan alınması gereken her türlü vergi, resim harç ve benzeri tahsilâtın (Gümrük vergi ve resimleri hariç) beyan edilen güzergâha göre uğranılacak limanlar dikkate alınarak ilgili idarelerce yapılması 35'inci madde uyarınca seçilecek görevli tarafından sağlanır. Her ayın tahsilâtı, izleyen ayın ilk 20 günü içinde mahalli Mal Sandığına, ilgili kuruluşların payları belirtilerek yatırılır.

Bu ödemeler, kesin çıkış yapılmadığı takdirde, Yat Kayıt Belgesi'nin yürürlük süresince uğranılacak diğer limanlarda da geçerlidir.

Yat kayıt belgesi:

Madde 38 – Yatçıların gümrük, pasaport, sıhhi muamele, liman, yat, yatçı, mürettebat, eşya ve diğer beyanları ve bu beyanlara göre gümrük, pasaport, liman, sağlık ve diğer görevlilerce yapılan giriş ve çıkış kayıt ve işlemlerinin tamamı yat kayıt belgesinde (Transit log); çeşitli kamu idarelerine ait giriş ve çıkış kayıt ve işlemlerinin tamamı ise yat kayıt belgesine dayanılarak yat kayıt kütük defterinde toplanır.

Yabancı bayraklı ve yabancı limanlardan gelen yatlar için ilgili mevzuat uyarınca ilk vardıkları Türk Limanında, Yat Kayıt Belgesi kapsamında yapacakları beyan ve görevlilerce yapılan işlemler, kesin çıkış yapılmaya kadar sonradan uğrayacakları Türk Limanlarında da ayrıca bir işleme gerek kalmaksızın geçerlidir.

Türkiye'de kışlayan yatların, anılan belgeye ilişkin işlemleri kışlama mahallerinde yapılır.

Türk limanları Yat kayıt belgesinin kullanımı:

Madde 39 – (Değişik: 25/9/1986 - 86/11045 K.)

Türk Limanları Yat Kayıt Belgesini alarak giriş işlemlerini tamamlayan yatlar ve yatçılar Türkiye'ye giriş yapmış olurlar.

Türk Bayraklı yatların kayıt belgesi:

Madde 40 – (Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.)

Türk Bayraklı yatların, başlama limanında yapacakları liman işlemleri, uğranılacak diğer limanlarda da ayrıca bir işlem gerektirmeksizin, bir belge üzerinde toplanır. Bu işlemler ticari yatlarda her ticari seferin sonuna kadar, Türk limanları arasında sefer yapılması ve Türk karasuları dışına çıkılmaması kaydıyla geçerlidir.

Türk bayraklı özel yatlara dört yılda bir kara muayenesi yapılarak ilgili Bakanlıkça "Özel Yat Kayıt Belgesi" verilir. Bu yatlar yılda bir denizde muayene edilir ve Türk karasularında özel yat kayıt belgesi ile sefer yaparlar.

Türk karasularında kalmak veya Türk limanları arasında sefer yapmak kaydıyla yatların sefere çıkabilmeleri için başlangıç limanındaki liman başkanlığının onayı yeterlidir. Ancak, yabancı limanlara seyir yapan veya yabancı limanlardan gelerek Türkiye'ye giren bütün yatların yat kayıt belgelerinde sıhhi muamele, gümrük ve pasaport işlemleri de aranır.

Ayrıca, boğazlardan transit geçişler bakımından 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux'de de imzalanan Boğazlar Rejimi Hakkında Sözleşme'de öngörülen sağlık denetimine ilişkin hükümler saklıdır.

Yat kaptanının, yat kayıt belgesinin sefer süresince yatta kalan nüshasını liman başkanlığına teslim etmesi ile sefer tamamlanmış olur.

Yat kayıt belgesinin dağıtımı:

Madde 41 – (Değişik: 4/6/1991-91/1933 K.)

Bakanlıkça belirlenen esaslara uygun olarak hazırlanacak yat kayıt belgelerinin dağıtımı, yat turizminin geliştirilmesi hizmetlerine yatların katılma payları olarak Bakanlıkça her yıl döviz ve Türk Lirası olarak belirlenecek miktarlar karşılığında uygun görülecek kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları tarafından yapılır. Yat kayıt belgelerinin basım masraflarının ödenmesinden sonra net hasılatтан görevlendirilen kuruluşa idari ve genel giderler karşılığı %10 komisyon ödenir ve kalanı Turizmi Geliştirme Fonu'na aktarılır.

Mücbir sebep ve olağanüstü haller:

Madde 42 – Olağanüstü haller, mücbir sebepler veya 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun'da öngörülen yükümlülükler nedeniyle gerekebilecek zorunlu çıkışı ve girişlerde beyanı sonradan yapılmak kaydıyla yatlara istisna tanınır.

Sıhhi muamele:

Madde 43 – (Değişik birinci fıkra: 4/6/1991-91/1933 K.) Yatların yat kayıt belgesi kapsamında yaptırdıkları muamele (vize ve patente dahil) yabancı bir limana uğramadığı sürece, ayrıca bir işleme gerek olmaksızın Kanunun 28 inci maddesinin (c) fıkrası uyarınca bir yıl geçerlidir.

Ölüm ve bulaşıcı hastalık hali en yakın Liman Başkanlığı'na veya mahallin en büyük Mülki Amirliğine derhal bildirilir.

Yatçılık bölgesi:

Madde 44 – Kanunun 28'inci maddesinin (d) fıkrası uyarınca belirlenmesi gereken bölge, 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu uyarınca belirlenmiş ve belirlenecek olan Askeri Yasak Bölgeler, Askeri Güvenlik ve Özel Güvenlik Bölgeleri ile Genelkurmay Başkanlığı'nca yat turizminin yapılması sakıncalı görülen bölgeler dışında kalan ülkemiz sahillerinin tamamını kapsar (2565 sayılı Kanunun geçici birinci maddesi hükmü saklıdır.)

Yabancı bayraklı yatlar ile yabancıların kullandıkları Türk Bayraklı yatlar söz konusu bölgede;

1) Seyir evrakında gösterilen güzergâh üzerinde seyredebilirler,

2) Bu güzergâh üzerinde, gümrük idaresi bulunmayan yerlere, başkaca bir tahdit bulunmaması kaydı ile yanaşabilir, demirleyebilir.

Bu bölgelerde 1615 sayılı Gümrük Kanunu'nun 32'nci maddesi, 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanunun 11'inci maddesinin 1'inci fıkrası ile 12 ve 13'üncü maddeleri yatçılık dışı faaliyetlerin tespiti halinde uygulanır.

Yatçılık bölgelerinin kontrolü ve geliştirilmesi:

Madde 45 – Yatçılık bölgelerinde yatların seyir, demirleme ve durmaları açısından sakınca görülen yerler ilgili idarelerce Bakanlık Koordinatörlüğünde belirlenerek ayrıca duyurulur ve kontrol düzeni görevli kurumlarca temin edilir ve ilgili mevzuatla öngörülen müeyyideler uygulanır.

Yatçılık bölgelerinde diğer deniz sporlarının yapılmasında uyulacak kurallar, ilgili kuruluşlarla işbirliği halinde Bakanlıkça tespit edilir.

(Ek: 4/6/1991-91/1933 K.) Sualtı ve diğer deniz sporlarının yapılmasına elverişli olarak imal edilen özel amaçlı yatlar; Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma ve Kültür Bakanlıklarının olumlu görüşleri ile münferiden belgelendirilir. (İlgili mevzuat)

BEŞİNCİ BÖLÜM

Yabancı Yatların Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları

Yatların bırakılması ve kalış süreleri:

Madde 46 – (Değişik: 25/9/1986-86/11045 K.)

Türkiye'ye yatları ile birlikte giriş yapan yabancılar, Kanunun 29'ncu maddesi uyarınca yatlarını belgeli bir yat limanına veya yat çekek yerlerine iki yıla kadar bir süre için kışlama, bakım ve onarım amacı ile bırakarak başka bir vasıta ile Türkiye'den ayrılabilir.

Bu halde yat limanı veya yat çekek yeri müdüründen alacakları bir belge ile mahalli gümrük idaresine müracaat ettikleri takdirde, pasaportları üzerinde gerekli işlem yapılır. Bu suretle yat limanında veya yat çekek yerlerinde kışlayan en az iki yılda bir sahipleri tarafından kullanılan yatlar, ayrıca bir izne gerek kalmaksızın beş yıla kadar Türkiye'de kalabilirler. Beş yılın bitiminde bu süreyi uzatmaya Bakanlık yetkilidir.

Kabotaj uygulamaları:

Madde 47 – (Değişik: 4/6/1991-91/1933 K.)

Türkiye'de kışlayan veya yabancı bir limandan gelerek Türkiye'ye giriş yapan her türlü yabancı bayraklı özel yatların liman içinde veya Türk limanları arasında kullanılmasına yalnızca sahibi içinde olmak şartıyla izin verilebilir. Çok sahipli yabancı bayraklı özel yatlar ile yabancı kulüp, dernek ve birliklere ait yatlar yılda en fazla dört sahibi tarafından kullanılabilir. Bu çeşit yatlara yat sahibinin ailesi dışında, karşılığında hiç bir ücret alınmadan yalnızca gezi, spor, eğlence amacıyla Türk veya yabancı misafir alınması mümkündür.

Türkiye'ye giriş yapan özel yatların sahibi veya mürettebatı tarafından kullanılmaları ya da ücretsiz Türk ve yabancı misafir ile mürettebat alınması, yatçıların mürettebatsız olarak kiraladıkları yatları kullanmaları gemi adamlığı sayılmaz ve yatçılar, gemi adamlarının sahip olduğu haklardan yararlanamazlar.

Türkiye'de kışlayan veya yabancı bir limandan gelen özel yat veya bir yat işletmesine dahil yabancı bayraklı yatlara, yatçılar yatçılık amacı ile bir Türk limanından binebilirler ve yatı diğer bir Türk limanında terk edebilirler.

Bu Yönetmelik uyarınca yat işletmeciliği kapsamında kullanılan Bakanlıktan belgeli yabancı bayraklı ticari yatlar, ücret ve navlun mukabili liman içinde ve Türk limanları arasında yolcu taşımacılığı yapamazlar. Ancak bu yatların turizm amaçlı faaliyetleri yolcu taşımacılığı sayılmaz.

Belgeli olmayan yabancı bayraklı yatların, belirli program dahilinde veya programsız olarak ücret karşılığı yatçı veya yolcu olarak Türk limanları arasında gezi tertip etmeleri halinde Kabotaj Kanunu hükümlerine göre işlem yapılır.

Turizm ve tanıtma açısından önem taşıyan yatçılık faaliyetlerinin bu madde kapsamı dışında değerlendirilmesi, Bakanlığın uygun görüşü ile mümkündür.

Belge sürelerinin uzatılması:

Madde 48 – (Değişik: 4/6/1991-91/1933 K.)

Yabancı yatçılık ve yelken kulüp, dernek ve birlikleri tarafından verilen belgelerin süreleri, ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları tarafından uzatılabilir. Yetki verilecek kuruluş ve bu işlemler için alınacak ücrete ilişkin esaslar Bakanlıkça belirlenir.

Personel yetiştirilmesi:

Madde 49 – Yat limanları ile yat işletmeciliğinde çalışacak personelin yetiştirilmesi için Bakanlık, Milli Eğitim ve Ulaştırma Bakanlıklarının işbirliği ile kurslar ve programlar düzenlenir.

ALTINCI BÖLÜM

Son Hükümler

Belge işlemleri:

Madde 50 – Yat veya yat limanı yatırım veya işletmeciliği için Bakanlığa yapılacak başvurular, kanun ve bu yönetmelik hükümleri uyarınca değerlendirilir. Bakan veya Müsteşar'ın onayı ile kesinleşen değerlendirmeler sonunda uygun görülenlere Turizm Yatırımı veya Turizm İşletmesi Belgesi verilir.

Kullanma esasları:

Madde 51 – Yabancı bayraklı yatların Türk Sahillerinde ve Türk Limanları arasında turizm amacı ile kullanılmalarına ilişkin esaslar bu yönetmeliğin Dördüncü Bölümü'nde yat işletmeciliğine ilişkin kullanım esasları yine bu yönetmeliğin Üçüncü Bölümü'nde Kanunun 27'nci maddesinin (b) fıkrası hükmü uyarınca düzenlenmiştir.

Yetki

Ek Madde 1 – (Ek: 25/9/1986 / 86/11045 K. Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.)

Türk bayraklı yatlar ile Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yatlar ve yabancı limanlardan gelen yatlar için, yabancı ülkelerde yapılan uygulamalar dikkate alınarak Bakanlıkça gerekli tedbirler alınabilir.

Kanun ve yönetmeliğe göre yükümlülüklerini yerine getirmeyen yerli ve yabancı işletmelere ait yatların seyirleri Bakanlığın teklifi üzerine ilgili bakanlıklarca durdurulabilir.

19 ve 21 inci maddelere göre yabancı bayraklı yat kiralayan veya temsilciliğini üstlenen firmalar, ülkeye getirdikleri toplam döviz miktarını her yıl Bakanlıkça belirlenecek, getirilmesi yatak başına zorunlu olan döviz miktarına göre, yılsonunda belgelemek mecburiyetindedirler. 21 inci maddeye göre yurt dışında satışı yapılan yabancı bayraklı yatlar için tespit edilen belirli yatak başı dövizin ülkemize transferini gösteren belgenin faturaya ekli olarak Bakanlığa sunulması gerekir. Bir yıl içinde Bakanlıkça belirlenen toplam döviz getirmeyen söz konusu işletmelerin yabancı bayraklı yatlara ilişkin belgeleri yenilenmez.

Geçici Madde 1 – 4/9/1974 tarih ve 7/9005 sayılı Kararname ile işletmeciliği T.C. Turizm Bankası A.Ş.'ne verilmiş olan Kuşadası Ana Yat Limanına ve Bodrum Yat tali limanına, bu yönetmeliğin ikinci bölümünde belirlenen şartlar aranmaksızın Bakanlıkça Yat Limanı İşletmeciliği Belgesi verilir.

Geçici Madde 2 – Bu yönetmeliğin;

- a) 32'nci maddesi ile belirlenen kişi başına sigorta miktarı 1983 yılı için 200.000.-TL.
- b) 33'üncü maddesi ile belirlenen teminat miktarı 1983 yılı için yat limanlarında 1.000.000.-TL., yat işletmelerinde her yat için 250.000.-TL.,
- c) 41'inci maddesi ile belirlenen Yat Kayıt Belgelerinden yabancı tekneler için düzenlenenlerin 1983 yılındaki dağıtımı (10) Amerikan doları, eşdeğer döviz veya TL. karşılığı, Türk tekneler için düzenlenenlerin dağıtımı ise 2.000.-TL. karşılığı yapılır.

Geçici Madde 3 – Yabancı bayraklı yatlarda Türk personel çalıştırılmasının teşvikine ilişkin esaslar, Bakanlığın koordinatörlüğünde İçişleri, Maliye, Gümrük ve Tekel ve Ulaştırma Bakanlıklarının işbirliği ile düzenlenir.

Yürürlük:

Madde 52 – Bu yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme:

Madde 53 – Bu yönetmeliği Bakanlar Kurulu yürütür.

8/6/1983 TARİHLİ VE 83/6708 SAYILI BAKANLAR KURULU KARARI İLE YÜRÜRLÜĞE KONULAN YÖNETMELİĞE İŞLENEMEYEN HÜKÜMLER:

1) 4/6/1991 tarihli ve 91/1933 sayılı Yönetmeliğin geçici maddesi:

Geçici Madde – (Değişik birinci fıkra: 13/1/1993 - 93/4045 K.) Bu Yönetmeliğin yayımından önce yabancılara ait yatları kiralayan ve temsilciliğini üstlenen işletmelerin bu faaliyetleri 31/3/1996 tarihinde sona erer.

Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden sonra kiralama ve temsilciliği üstlenen firmalar değiştirilemez. Yeni firmalarla anlaşmalar 18 inci madde hükümlerine göre yapılır.

ÖZGEÇMİŞ

1981 yılında İstanbul'da doğdu. 2000 yılında girdiği Trakya Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümünden 2004 yılında mezun oldu. Aynı yıl girdiği İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimari Tasarım Programı'nda Yüksek Lisans Eğitimine Başladı.

Temmuz 2008

Kıvanç İLHAN