

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
COĞRAFYA (BEŞERİ VE İKTİSADİ)
ANABİLİMDALİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ

127864

TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN COĞRAFYA
AÇISINDAN İRDELENMESİ

127864

Ek var

HAZIRLAYAN
CEYDA (TEKİNCE) ERCANİK

ANKARA 2003

TEZ YAZARCAĞI İZLENİ
KUTUPKAYA KUTUPKAYA

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
COĞRAFYA (BEŞERİ VE İKTİSADİ)
ANABİLİMDALİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİNİN COĞRAFYA
AÇISINDAN İRDELENMESİ**

**HAZIRLAYAN
CEYDA (TEKİNCE) ERCANİK**

TEZ DANIŞMANI

YRD. DOÇ. DR. MEHMET SOMUNCU

ANKARA 2003

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
COĞRAFYA (BEŞERİ VE İKTİSADİ)
ANABİLİMDALI

**TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN COĞRAFYA
AÇISINDAN İRDELENMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı:

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

Prof. Dr. Hamdi KARA

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Söğüt

Doç. Dr. Nevri AKINAR

.....

.....

.....

İmzası

.....
.....
.....

Tez Sınavı Tarihi 27.10.2003

ÖNSÖZ

“Türkiye’de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezi, 1999-2003 tarihleri arasında hazırlanmıştır.

1983 yılından itibaren hızlı sayılabilecek bir gelişme gösteren ülkemiz yat turizmi ekonomimizin gelişmesi açısından önemli bir araçtır. Türkiye’deki yat turizmi, diğer Akdeniz ülkelerinde yapılan yat turizmine göre henüz başlangıç aşamasındadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, sadece yat turizmi için değil tüm turizm çeşitleri için potansiyeli yüksek bir ülkedir.

Yüksek Lisans tezi çalışmalarım boyunca desteğini, yardımını ve fikirlerini benimle paylaşan ve çalışmalarımda rehberlik eden tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Mehmet SOMUNCU’ya, desteklerini esirgemeyen Beşeri ve İktisadi Coğrafya Anabilimdalı Başkanı Prof. Dr. Hamdi KARA’ya ve diğer bölüm hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Ceyda (TEKİNCE) ERCANİK

2003, ANKARA

İÇİNDEKİLER

	<u>SAYFA NO.</u>
ÖNSÖZ	I
İÇİNDEKİLER	II
HARİTALAR LİSTESİ	IX
ŞEKİLLER LİSTESİ	XI
TABLolar LİSTESİ	XII
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	XIV
EKLER LİSTESİ	XV

I. BÖLÜM

I-GİRİŞ	1
A-) ARAŞTIRMA ALANININ YERİ VE SINIRLARI	1
B-) ARAŞTIRMANIN AMACI VE YÖNTEMİ	1
II- KURAMSAL TEMELLER:	
A-) TURİZMİN TANIMI	3
B-) TURİZM ÇEŞİTLERİ	4
C-) YAT TURİZMİ	7
1- Dünyada Yat Turizmi ve Tarihçesi	7
2- Yat Turizminin Önemi	11

3- Yat Turizmi İle İlgili Genel Kavramlar	13
4- Yat Limanlarında Verilen Hizmetler ve İşletmenin Yapısı	24
5- Yat Limanlarının Yönetimi	28
6- Yat Turizminin Turizm Sektörüne Katkıları	29

II. BÖLÜM

DÜNYADA YAT TURİZMİ

I-AKDENİZ ÇANAĞINDAKİ BAZI ÜLKELERDE YAT TURİZMİ 42

A-)MARİNALARDA VERİLEN HİZMETLER	42
1-Fransa	42
2-İspanya	43
3-İtalya	44
4-Yugoslavya, Hırvatistan, Bosna-Hersek	45
5-Yunanistan	46
6-Cebelitarık	48
7-Tunus	48
8-Malta	49
9-Kıbrıs (KKTC ve GKRY)	50
10-Fas	50
11-Cezayir	50
12-Libya	51

13-Mısır	51
14-İsrail	51
15-Diğer Akdeniz Ülkeleri	52
B- DÜNYADA YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE FORMALİTELER	53
1-Fransa	53
2-İspanya	55
3-İtalya	57
4-Yugoslavya	58
5-Yunanistan	59
6-Cebelitarık	60
7-Tunus	60
8-Malta	60
II-AKDENİZ KİYILARI DIŞINDA BAZI ÜLKELERDE YAT TURİZMİ	61
A-KANADA	61
B-BAHAMA ADALARI	62
C-YENİ ZELANDA	63

III. BÖLÜM

TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ

I-TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN GELİŞİMİ	65
---	-----------

II-TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİNİ ETKİLEYEN COĞRAFI	
FAKTÖRLER	72
A-COĞRAFI KONUM	73
B-İKLİM	76
C-KIYI JEOMORFOLOJİSİ	90
D-DOĞAL VE KÜLTÜREL ÇEKİCİLİKLER	104
III- TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİNİN DURUMU	107
A- TÜRKİYE’DE YAT İŞLETMELERİ	108
1-Yat Yatırımı Belgeli İşletmeler	108
2-Yat İşletmesi Belgeli Yerli İşletmeler	108
3-Yat İşletmesi Belgeli Yabancı İşletmeler	110
B- TÜRKİYE’DE YAT LİMANLARI	114
1-Mevcut Yat Limanları	115
2-İhale Aşamasında Bulunan Yat Limanları	119
3-İnşaatı Devam Eden Yat Limanları	120
4-Yap-İşlet-Devret Modeli İle Gerçekleştirilmesi	
Söz Konusu Olan Yat Limanları	120
C- TÜRKİYE KIYILARINDAKİ BARINAK VE BARINMA	
YERLERİ	124
D- TÜRKİYE’DE YAT ÇEKEK YERLERİ	126
E- TÜRKİYE’DE MARİNA YATIRIMLARI İÇİN	
ÖNCELİKLİ BÖLGELER	127

F- YAT TURİZMİ AMACIYLA TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN	
YATLAR İLE İLGİLİ İSTATİSTİKLER	128
G- TÜRKİYE’DE YAT GÜZERGAHLARI	140
1-1982 Yılında Yapılan Çalışmada Belirlenen	
Yat Güzergahları	140
2-1990 Yılında Yapılan Çalışmada Belirlenen	
Yat Güzergahları	147
H-TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ İLE	
İLGİLİ KURULUŞLAR	148
I- TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ İLGİLİ MEVZUAT	150
1-Turizmi Teşvik Kanunu	152
2-Yat Turizmi Yönetmeliği	153
3-Diğer Mevzuatlar	155
İ- TÜRKİYE’DE YATÇILARA UYGULANAN	
FORMALİTELER	156
1-Yatların Giriş ve Çıkış İşlemleri	156
2-Yat Kayıt Belgesi	157
3-Yatçıların Giriş-Çıkış İşlemleri için Uğrayacakları	
Otoriteler	158
4-Yabancı Yatçıların Otolarına İlişkin	
Uygulamalar	159
5-Otonun Sundurmaya Bırakma İşlemleri..	159

6-Otonun Sundurmadan Geri Alınma İşlemleri	160
7-Yabancı Bayraklı Yatların Türkiye’de Bırakılmaları Halinde Yapılacak İşlemler	160
8-Yabancı Yatçıların Türkiye’de İkametleri	162
9-Yat ve Yatçılardan Alınan Ücretler	159
10-Diğer Önemli Konular	164

J- TÜRKİYE’DE YAT İNŞAATI	165
---------------------------	-----

IV- TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİNİN TEMEL SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

A-YAT TURİZMİNİN SORUNLARI	168
1- Yat Limanları ve Fiziksel Planlama Sorunları	169
2- Yat İşletmeciliği Sorunları	171
3- Mevzuat Sorunları	174
4- İdare Sorunları	177
5- Tanıtım ve Pazarlama Sorunları	178
6-Tesvik Sorunları	181
7- Ulaşım Soruları	182
8- Haberleşme Sorunları	184
9- Eğitim Sorunları	185
10- Çevre Sorunları veYat Turizminin Çevre İle Olan İlişkileri	186
11- Diğer Sorunlar	196

B-ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

1- Yat Limanı ve Fiziksel Planlama Önerileri	200
2- Yat İşletmeciliği Önerileri	202
3- Mevzuat İle İlgili Öneriler	204
4- İdare İle İlgili Öneriler	206
5- Tanıtım ve Pazarlama Önerileri	207
6- Teşvik Önerileri	208
7- Ulaşım Önerileri	209
8- Haberleşme Önerileri	209
9- Eğitim Konusundaki Öneriler	210
10- Çevre ile İlgili Öneriler	210
11- Diğer Öneriler	211
SONUÇ	218
ÖZET	223
ABSTRACT	225
KAYNAKÇA	227
FOTOĞRAFLAR	231
EKLER	236

HARİTALAR LİSTESİ

- HARİTA-1 TÜRKiYE KIYILARINDA BAZI MERKEZLERİN İKLİM DİYAGRAMI**
- HARİTA-2 TÜRKiYE KIYILARINDA BAZI MERKEZLERDE AYLIK ORTALAMA DENİZ SUYU SICAKLIĞI**
- HARİTA-3 TÜRKiYE KIYILARINDA BAZI MERKEZLERDE AYLIK ORATLAMA BAĞIL NEM ORANI**
- HARİTA-4 TÜRKiYE KIYILARINDA BAZI MERKEZLERDE AYLIK ORTALAMA AÇIK GÜNLER SAYISI**
- HARİTA-5 TÜRKiYE KIYILARINDA BAZI MERKEZLERDE AYLIK ORTALAMA KAPALI GÜNLER SAYISI**
- HARİTA-6 TÜRKiYE KIYILARINDA BAZI MERKEZLERDE AYLIK ORTALAMA BULUTLU GÜNLER SAYISI**
- HARİTA-7 TÜRKiYE KIYILARINDA BAZI MERKEZLERDE AYLIK ORTALAMA SİSLİ GÜNLER SAYISI**
- HARİTA-8 TÜRKiYE KIYILARINDA BAZI MERKEZLERDE HAKİM RÜZGAR YÖNÜ**
- HARİTA-9 TÜRKiYE KIYILARININ JEOLojİK VE JEOMORFOLOJİK ÖZELLİKLERİ**
- HARİTA-10 TÜRKiYE'DE YAT LİMANLARI, ÇEKEK YERLERİ VE YAT YANAŞMA YERLERİ**

**HARİTA-11 TÜRKİYE'DE MARİNA YATIRIMLARI İÇİN ÖNCELİKİİ
BÖLGELER**

**HARİTA-12 TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN (TİC.+ÖZ.) YATLARIN
LİMANLARA GÖRE DAĞILIŞI**

**HARİTA-13 TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI
(TİC.+ÖZ.) YATLAR**

**HARİTA-14 TÜRKİYE LİMANLARINDAN TRANSİTLOG ALAN
(TİC.+ÖZ.) YATLAR**

**HARİTA-15 TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI ÖZEL
YATLARIN TAŞIDIĞI YOLCU VE MR. SAYILARI**

**HARİTA-16 TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI TİCARİ
YATLARIN TAŞIDIĞI YOLCU VE MR. SAYILARI**

**HARİTA-17 TÜRKİYE LİMANLARINDAN TRANSİTLOG ALAN ÖZEL
YATLARIN TAŞIDIĞI YOLCU VE MR. SAYILARI**

**HARİTA-18 TÜRKİYE LİMANLARINDAN TRANSİTLOG ALAN TİCARİ
YATLARIN TAŞIDIĞI YOLCU VE MR. SAYILARI**

**HARİTA-19 TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI
(TİC.+ÖZ.) YATLARIN KALIŞ SÜRELERİNE GÖRE
DAĞILIMI**

**HARİTA-20 TÜRKİYE LİMANLARINDAN TRANSİTLOG ALAN
(TİC.+ÖZ.) YATLARIN KALIŞ SÜRELERİNE GÖRE
DAĞILIMI**

SEKİLLER LİSTESİ

SAYFA NO

ŞEKİL-1	TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI (TİC.+ÖZEL) YAT SAYILARININ YILLARA GÖRE DURUMU	129
ŞEKİL-2	ÜLKEMİZ LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI (TİC.+ÖZEL) YATLARLA GELEN YOLCU VE MÜRETTEBATIN YILLARA GÖRE DURUMU	130
ŞEKİL-3	TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI (TİC.+ÖZEL) YATLARIN BANDIRALARINA GÖRE DURUMU (2000)	131
ŞEKİL-4	ÜLKEMİZ LİMANLARINA SARI BAYRAKLI YATLARLA GELEN YOLCU VE MÜRETTEBATIN MİLLİYETLERİNE GÖRE DURUMU (2000)	132

TABLolar LİSTESİ

	<u>SAYFA NO</u>
TABLO-1 YAT TURİZMİNİN YARATTIĞI GELİR ÇEŞİTLERİ	33
TABLO-2 İSTİHDAM GÜCÜ YÜKSEK SEKTÖRLER	39
TABLO-3 YAT TURİZMİNİN YARATTIĞI İSTİHDAM ÇEŞİTLEMESİ	40
TABLO-4 TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ YAT YATIRIM İŞLETMELERİN YAT- YATAK SAYISI	109
TABLO-5 BELGELİ YAT İŞLETMELERİNİN KÜMÜLATİF OLARAK YAT VE YATAK SAYILARI	111
TABLO-6 TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ YAT LİMANLARI	123
TABLO-7 TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI (TİC.+ÖZ.) YATLARIN BANDIRALARINA VE AYLARINA GÖRE DAĞILIMI	135
TABLO-8 ANTALYA İLİ LİMANLARINDA KIŞLAYAN YATLARIN CİNSLERİNE VE BANDIRALARINA GÖRE DAĞILIMI	137
TABLO-9 MUĞLA İLİ LİMANLARINDA KIŞLAYAN YATLARIN CİNSLERİNE VE BANDIRALARINA GÖRE DAĞILIMI	138
TABLO-10 DİĞER LİMANLARDA KIŞLAYAN YATLARIN CİNSLERİNE VE BANDIRALARINA GÖRE DAĞILIMI	139

TABLO-11	TİCARİ YATLAR, TÜRKİYE'YE GELMEK	
	İÇİN BİLGİNİN EDİNİLDİĞİ KAYNAKLAR	179
TABLO-12	TÜRKİYE'YE GELMEK İÇİN BİLGİNİN	180
	EDİNİLDİĞİ KAYNAKLAR (ÖZEL YATLAR)	
TABLO-13	TÜRKİYE'DEKİ HAVALİMANLARININ DURUMU	183



FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

	<u>SAYFA NO</u>
FOTO-1 SETUR ANTALYA	232
FOTO-2 KUŞADASI MARINA	232
FOTO-3 SETUR AYVALIK	232
FOTO-4 ÇEŞME MARİNA	234
FOTO-5 SETUR FİNİKE MARİNA	234
FOTO-6 SETUR KALAMIŞ MARİNA	234
FOTO-7 SETUR KUŞADASI MARİNA	235
FOTO-8 SETUR GÖKOVA KARACASÖĞÜT MARİNA	235
FOTO-9 PORT GÖCEK MARİNA	235
FOTO-10 MARMARİS MARTI MARİNA	236
FOTO-11 MARMARİS YAT MARİN	236

EKLER LİSTESİ

EK-1 FRANSA MARİNALARI

EK-2 İSPANYA MARİNALARI

EK-3 İTALYA MARİNALARI

EK-4 YENİ YUGOSLAVYA MARİNALARI

EK-5 DİĞER AKDENİZ ÜLKELERDEKİ MARİNALAR

**EK-6 6 KASIM 2001 TARİHLİ GÜMRÜK GENEL TEBLİĞİ
HÜKÜMLERİNİN UYGULAMADA GETİRDİĞİ DEĞİŞİKLİKLER**

EK-7 TURİZMİ TEŞVİK KANUNU

EK-8 YAT TURİZMİ YÖNETMELİĞİ

EK-9 TRANSİTLOG (YAT KAYIT BELGESİ)

**EK-10 MARİNALARDA ÇAPA SİMGESİ VERİLMESİNE ESAS
KRİTERLER**

EK-11 TÜRKİYE'DEKİ MARİNALARIN ÖZELLİKLERİ

EK-12 MAVİ YOLCULUKTA 3 AYRI PROGRAM

**EK-13 MARİNALAR VE YAT YANAŞMA YERLER, ARASINDAKİ
UZAKLIK**

I. BÖLÜM

I-GİRİŞ

A-ARAŞTIRMA ALANININ YERİ VE SINIRLARI

Araştırma alanı Türkiye'nin kıyıları olup, bu kıyılardaki yat turizmi incelenecektir. Türkiye; matematik konum olarak, 26° 45° Doğu meridyenleri ile 36° - 42° Kuzey paralelleri arasında yer alan bir Orta Kuşak ülkesidir. Türkiye arazisinin en batı uç noktası (25° 40') Gökçeada'daki İnceburun (eski adı Avlaka Burnu), en doğu uç noktası (44° 48') Dil yöresi, en güney uç noktası (35° 51') Hatay ili sınırları içindeki Topraktutan Köyü (eski adı Beysun Köyü) ve en kuzeydeki uç noktası ise (42° 06') Sinop'taki İnceburun'dur.

“Türkiye’de Yat Turizmi” adını taşıyan bu tezde, inceleme alanı esas olarak Türkiye’nin kıyıları olan Karadeniz kıyıları, Marmara Denizi kıyıları, Ege Denizi kıyıları ve Akdeniz kıyıları ve bu kıyılardaki yat limanları ile çevredeki doğal-kültürel değerlerdir. Ayrıca kıyı yerleşmelerinin etkilendiği, kıyının yakınındaki yerleşmelerin özelliklerinden bazıları da incelenmiştir.

B- ARAŞTIRMANIN AMACI VE YÖNTEMİ

Türkiye, yat turizmiyle birlikte diğer turizm şekillerinde oldukça iddiala olabilecek bir potansiyele sahiptir. Çepeçevre denizlerle kuşatılmış, yerçekillerinin çeşitliliği sayesinde aynı anda değişik iklimlerin yaşanabileceği, eşsiz doğal güzelliklere sahip, konumu gereği binlerce yıldır değişik medeniyetlere ev sahipliği yapmış ve bunun doğal bir sonucu olarak da zengin kültürel değerlere sahip olan bir ülkedir.

Son yıllarda, ülkemizde hızlı bir gelişme gösteren ve deniz turizminin önemli bir bölümünü oluşturan yat turizmi ülkemizde potansiyel alan fazla olmasına rağmen

gerektiği şekilde gelişme gösterememiş ve dünyada bu konuda önde gelen ölkeler düzeyine erişememiştir. Bu düzeye erişememekle beraber, hızlı bir gelişim yaşanmış ancak planlı olmadığı için de bu turizm çeşidinde alt yapı ve üst yapı eksiklikleri bulunmaktadır.

Türkiye’de yat turizmi başka disiplinlerce incelenmiş ancak coğrafya disiplinince yüksek lisans bazında daha önce incelenmemiştir. Araştırmanın amacı, Türkiye’nin doğal kaynaklarını ve yat turizmiyle ilişkisini, Türkiye kıyılarının yat turizmine uygunluk derecesini bilimsel veriler kullanarak ortaya koymak ve bu sonuçlar ile ölkemizde yat turizminin geliştirilip en iyi düzeye ulaştırılması için coğrafyacı gözüyle önerilerde bulunmaktır.

Tez çalışması sırasında coğrafya yöntemleri uygulanmıştır. Tez konusu tam olarak belirlenmeden önce ön araştırma niteliğinde gerekli incelemeler yapılmıştır. Çalışma konusu ve alanı yeterli ölçüde incelenmiş, gerekli fotoğraflar çekilmiştir. Daha sonra araştırma alanı ile ilgili literatür taranmış, Turizm Bakanlığı’nın yayınlamış olduğu yıllık ve istatistikler incelenmiş ve yine Turizm Bakanlığı bünyesindeki konuyla ilgili uzman kişilerle görüşölüp, sözlü ve yazılı bilgi alınmıştır. Araştırma alanı ile ilgili haritalar elde edilmiş ve bunların yardımı ile taslak haritalar çizilmiştir. Tüm bu çalışmalarının sonunda önceden sağlanan ve arazi çalışması ile toplanan bilgilerin sentezi yapılmış, elde edilen bilgilerin ışığında tez planı hazırlanmış ve bu plan doğrultusunda tez yazılmaya başlanmıştır. Sonuç ve öneriler kısmı hazırlanarak araştırma tamamlanmıştır.

II – KURAMSAL TEMELLER:

A- TURİZMİN TANIMI

Turizm en basit anlamıyla “Dinlenmek ve tatil geçirmek amacıyla yolculuğa çıkmak”tır. Dinlenmek ve tatil geçirmek dışındaki amaçlarla yapılan seyahatlerin de turizmin kapsamı içinde kalması daha karmaşık tanımlara da götürmüştür: “Yabancı geçici ya da sürekli olarak iş tutma ve para kazanma amacına bağlı olmayan konaklama ve yolculuklarından doğan ilişkiler bütünü”dür (Hunziker ve Krapf, 1942 ’ya atfen, Özgüç,1998) şeklindeki tanım bunlardan birisidir.

Turizm olayının meydana gelebilmesi için;

- (a) seyahatin devamlı oturulan, çalışılan ve günlük ihtiyaçların sağlandığı yerler dışına yapılması
- (b) konaklama sırasında genellikle turizm işletmelerinin ürettiği mal ve hizmetlerin talep edilmesi
- (c) konaklamanın geçici olması gerekir.

Gerek turist tanımı (kimlerin turist sayılacağı) gerekse konaklama süresinin (ne kadar kalınabileceği) tanımı farklılıklar gösterir. Kimlerin turist sayılabileceğiyle ilgili tanımlama ilk kez 1937’de Birleşmiş Milletler tarafından “24 saat ve daha fazla bir süre kalmak üzere oturduğu ülkeden başka bir ülkeye seyahat eden herhangi bir kişi ” olarak benimsenmişti.

Turizm tanımının bir ülkeden başka bir ülkeye geçenleri, yani dış seyahatleri esas alması turizmin hacminin hesaplanmasında sürekli olarak bazı sorunlar yaratmıştır. Bu nedenle, ülke içi seyahat yapanların da turizm olayına katıldıkları ve turist olarak nitelenebilecekleri de tartışılmıştır.

Gerçekten de, Dünya Turizm Örgütü 1981’de turizmin yukarıda sıralanan amaçlarına uygun olarak, en az 24 saat kalmak fakat 1 yıldan fazla olmamak üzere bulunduğu yerden bir başka yere gidenlerin “turist”, 24 saatin altında kalacak olanların da “ziyaretçi” olarak tanımlanmasını benimsemişti. Bazı ülkeler ise iç seyahatlerde, bu tür seyahati turizm olarak kabul etmekle birlikte, değişik tanımlar kullanmaktadırlar. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri’nde turizmle ilgili komisyon tatil amacıyla evinden 80 km’den uzağa gidenleri “turist” olarak nitelerken, A.B.D Sayım Bürosu, en az 160 km uzağa seyahat edenleri “ziyaretçi” olarak nitelemektedir. Ancak, turist ve ziyaretçi terimlerinin birbiri karşılığı olarak kullanıldığı da açıkça anlaşılmaktadır. Kanada’da da değişik eyaletlerde, A.B.D.’dekine benzer tanımlamalara gidilmiştir (S.J.L. Smith, 1996’ya atfen, ÖZGÜÇ,1998). Aslında “iç turizm”, turizm faaliyetlerinin temel taşı olma özelliğini sürdürmekte ve dünyada veri elde etme olanağı kısıtlıysa da toplam turist hacminin %90’ının iç turizm hareketinden doğduğu da hesaplanmaktadır (Özgüç,1998).

B- TURİZM ÇEŞİTLERİ:

Turizm çok sayıda birbirinden farklı seyahat şekillerini içine alır. Turizmin şekli turistler tarafından yaşanan deneyimlere katkıda bulunur ve ev sahibi toplumla bunların ortamları üzerindeki etkileri belirler. Turizm çeşitleri ve şekilleri üzerine çoğunlukça benimsenen hiç bir sınıflandırma olmamakla beraber, birçok yazar çeşitli turizm tipolojileri için önerilerde bulunmuşlardır.

Örneğin Wahab (Wahab, 1975'e atfen, Nazmiye Özgüç, 1998) aşağıdaki değişkenleri kullanarak bazı turizm şekillerini sıralamıştır:

- (a) Cinsiyete göre- turizmin erkekler ve kadınlar tarafından tercih edilen şekilleri.
- (b) Ulaşım aracınan göre - kara, deniz ya da havayoluyla turizm
- (c) Coğrafi konuma göre - uluslararası ve iç turizm
- (d) Fiyat ve toplumsal sınıfa göre - lüks ve orta sınıf için
- (e) Yaşa göre - gençlik ve yetişkin turizmi.

Bu değişkenlere göre, Wahab, rekreasyonel seyahat, kültürel turizm, sağlık turizmi, spor turizmi ve konferans turizmi olarak beşli bir ayırma gitmektedir. Gezinin amacına göre yapılan bu sınıflandırmanın ilk ikisi L. Smith'in (Smith, 1989'a atfen, Özgüç, 1998) yaptığı sınıflandırmada kullanılmakta ve buna tarihsel turizm, etnik turizm ve çevre turizmi de eklenmektedir. Her iki sınıflandırma da turistlerin belirli nedenlerle, dar bir çerçevede seyahat ettikleri varsayımına dayanmaktadır. Aslında turistler genelde birden çok nedenle seyahata çıkarlar; fakat bunları birbirinden tam olarak ayırt edip bir sınıflandırma yapmak hemen hemen olanaksızdır. Mevcut sınıflandırmalar ancak bir fikir verme amacına yöneliktir.

Cohen ise (Cohen, 1972'ye atfen, Özgüç, 1998) turizm endüstrisine katılım düzeyi ve ev sahibi toplumla ilişkileri açısından turist tiplerini alarak bir ayırma gitmektedir. Cohen'in tipolojisi bireysel güdülerini önemli kabul etmekte ve turist deneyimleri ve turistlerin rolünü dört grup altında toplamaktadır.

(1) *Ayrı (Drifter)*: Kendi gezilerini kendileri planlayan, turizm çekicilikleriyle temastan kaçınan ve ev sahibi toplumun üyeleriyle birlikte yaşayan turistlerdir. Ev sahibi kültürle hemen hemen tümüyle bütünleşirler; onlarla yemeği, barınağı ve alışkanlıkları paylaşırlar.

(2) *Araştırmacı (Explorer)*: Genellikle kendi gezilerini kendileri planlarlar ve popüler turizm çekiciliklerinden olabildiğince kaçınırlar. Ev sahibi toplumla kaynaşma arzusuna rağmen, hâlâ kendi ülkesindeki ortamının kendi etrafında yarattığı “çevresel köpük” ya da “fanus” içinde kalma durumundadır; bu nedenle turist rahat konaklama tesislerini kullanır; kendi normal hayat tarzının temel özelliklerini sürdürür. Ve ev sahibi toplumla tam olarak bütünleşemez.

(3) *Bireysel kitle turisti*: Seyahat acentesinin sağladığı birçok hizmeti kullanır; fakat tur planı tümüyle onlar tarafından hazırlanmamıştır. Turist gidilecek yerler ve zaman üzerinde söz sahibidir. Gerekli büyük rezervasyonların ise tümü seyahat acentası tarafından ayarlanmıştır. Bu tür turist de kendi “köpük” ya da “fanus”u içinde kalır ve ev sahibi toplumla çok az kaynaşır.

(4) *Organize kitle turisti*: En az maceracı olan turist tipidir. Seyahat acentası tüm tur programını bir paket halinde hazırlar; yolculuk güzergahını, nerelerde durulacağını ve konaklanacağını planlar ve rehber sağladığı gibi, tüm ana kararlar da acente tarafından alınır. Bu tür turistler ev sahibi toplumlar tamamen ayrı kalırlar.

Turizm şekilleri kullanılan kaynaklara göre ayrıldığında;

1-Deniz turizmi

a- Kıyı turizmi

b- Yat turizmi

2- Göl turizmi

3- Akarsu turizmi

4- Kaplıca turizmi

5- Mağara turizmi

6- Dağ turizmi

a- Kış turizmi

b- Alpinizm

c- Yayla turizmi

7- Kültür turizmi şeklinde sınıflandırmak mümkündür. (Özgüç,1998)

C- YAT TURİZMİ

1- Dünya’da Yat Turizmi ve Tarihçesi

İlk yelkenli tekne M.Ö. 4000’li yıllarda Nil nehrinde, Firevunların zevk amaçlı gezintilerinde kullanılmıştır. Benzer olarak Vikingler de özel teknelerini aynı amaçla kullanmışlardır. M.Ö. 100 yılında teknelerde güvertenin ön tarafında ikinci direğe rastlanılmıştır. M.S. 1400 yılında ise üç direkli yelkenli tekneler görülmeye başlanmış, 10. yüzyılda Flemenkler (Hollandalılar) küçük ve hızlı teknelerini kaçakçı ve korsanları yakalamakta kullanmışlar ve bunlara “avcı” anlamına gelen “jaght” ismini vermişlerdir. Daha sonra Amsterdam zenginleri büyük yük gemilerini karşılamaya gönderdikleri bu tekneleri “jaghtschippen” avcı gemisi olarak adlanmışlardır. 1660 yılında Flemenk vatandaşları İngiltere Kralı’na bir yat hediye etmişler, İngiltere’ye gelen Mary adlı bu tekneden sonra “jaght” ismi “yacht”a dönüşmüştür.

Tarihte ilk yat kulübü 1720’de İrlanda’da oluşturulmuş (Cork Water Club), 1773 ve 1775’de İngiltere’de The Star Cross Yacht Club ve The Cumberland Fleet (sonra adı Royal Thames Yacht Club olmuş) kurulmuştur. 1851’de America adlı yelkenli Newyork Yacht Club flamasıyla Amerika Kupası yarışına katılmıştır.

Yat yapımındaki gelişme hızı ülkeden ülkeye değişmiştir. Denge, emniyet ve hız dikkate alınarak sürekli araştırma yapılmış, 1890’da ilk aliminyum yat gövdesi üretilmiş ve genişlikleri daraltılmıştır. 19. yüzyılda standart tasarımlar olmaksızın yat yapılıyorken, daha sonraları yat yapım eksperleri (Lloyds gibi) ortaya çıkmış ve bugünün modern yatlarının ilk prototipleri yapılmaya başlanmıştır. 1946’da naylon ilk defa yelken bezi olarak kullanılmıştır. 1950’li yıllarda ilk polyester ve fiber tekneler inşa edilmiştir (Özer,1990:20-21)

Okyanus ötesi adalar Avrupa ve Amerika’nın ilk gezi noktaları olmuş, Atlantik kıyıları takım adaları Avrupa’nın soğugundan kaçmak isteyenler için uğrak alanlar haline gelmiştir. 20. yüzyılın başından itibaren, mutedil rüzgarlara, korunaklı tabii koylara sahip, turizm mevsiminin uzun olduğu Akdeniz kıyılarına ilgi artmış ve ilk önce Fransa daha sonra İtalya ve İspanya yat turizmi alanında önde gelen, tanınan ülkeler olmuştur (Dinçer, 1987;19-20). Fransa’da devletin yat turizmine getirdiği yasal düzenlemede öncelikle uzun vadede Fransa’ya döviz ve gelir getirecek, kıyıları koruyacak tedbirler alınmıştır. Chartera ilgi arttıkça, yatçılar Avrupa’da daha sakin ve daha ucuz kıyılar arayarak İtalya, İspanya daha sonra da döviz arayışında olan Eski Yugoslavya ve Yunanistan kıyılarını charter piyasasına sokmuşlardır.

Yat turizminde yeterli bilgisi ve deneyimi olmayan bütün Avrupa ülkeleri, geçici olarak Fransa modelini uygulayan hızlı alt yapı çalışmalarını bitirmiş ve herbiri kendi çıkarları doğrultusunda milli yat turizmi politikalarını tespit etmişlerdir.

Uzun yıllar Avrupa charter piyasasına iştirak eden Amerikalı yatçılar, Karayip Adalarını keşfederek Akdeniz'de dört yaz ayı ile sınırlı charter pazarına kış aylarında Karayipleri alternatif olarak lanse etmişlerdir.

Son yıllarda oldukça popüler olan ve denize dönük eğlence ve dinlence endüstrisi olarak tanımlanan yatçılık, Dünya'da, Karayip Adaları ve Akdeniz'de finansal, endüstriyel ve fiziksel alanda gelişimini sürdürmektedir.

Yat turizminin önemini kavrayan ülkeler büyük çapta yat limanı yapımına başlamışlardır. Pahalı yatırımlar olan liman yatırımları devlet tarafından sübvans edilmiş, ucuz kredilerle desteklenmiştir.

Hobi ve spor amaçlı yapılan yatçılığa, artan giderler nedeniyle ticari amaçlı kiralama usulü ile ayrı bir canlılık getirilmiş, tekne sahibi olmadan bu imkanlardan yararlananların sayısı artmıştır.

1965'lerde 34 milyon Amerikalının yelken ve tekne sporu yaptığı anlaşılmıştır. Bu rakam 1980'lerde 50 milyonu aşmıştır. Hollanda'da 1982 yılında nüfusun 1/6'sı yelken ve yat sporlarına eğilim göstermiştir. Fransa'da 650 bin, İngiltere'de 1,3 milyon, İsveç'de 1 milyon yat mevcuttur. 1987 rakamlarına göre Akdeniz'de dolaşan yat sayısı 500 binin üzerindedir. Marsilya ve Cenova arasındaki 92 Marina'da 32.120 bağlama yeri kapasitesi bulunmaktadır (Turizm Bakanlığı, 1992:26).

Dünya'da yatçılığın yaygın olduğu bölge ve kıyıları aşağıdaki gibi özetleme mümkündür.

Kuzey Amerika'da

Alaska: Valdez ve Juneau Bölgeleri (Sezon: Haziran-Eylül)

Kanada: Büyük Esir Gölü (Sezon: Haziran-Eylül)

Orta Amerika'da

Karayip Denizindeki Bahama Adaları, Büyük ve Küçük Antiller ve Virgin Adaları
(Sezon: Kasım-Temmuz, yüksek sezon: 1 Mayıs-15 Aralık)

Güney Amerika'da

Rio de Janerio (Bütün yıl, yüksek sezon: Aralık-Mart)

Avrupa'da-Afrika'da-Asya'da-Güney Pasifik'de

Norveç: Güney ve Batı Norveç Kıyılan (Sezon: Haziran-Ağustos) İsveç: Stockholm Archipelago Adaları ve İsveç'in Batı Kıyılan (Sezon Mayıs-Eylül) Danimarka: Limfjörd Bölgesi, Göller ve Su Yolları (Sezon: Mayıs-Eyl Hollanda. Ijsselmeer Gölü-Zuider Zee Bölgesi (Sezon: Mayıs-Eylül) İngiltere: Devon ve Cornvall Kıyılan, Wight Adası, Solent Kıyılan, Kanal Adaları, Milford Kıyıları, Güney Batı İrlanda Kıyıları, Hebride Adaları (Sezon: Mayıs-Eylül) İskoçya: İskoçya'nın Batı Kıyıları (Sezon: Nisan-Ekim) Fransa: Korsika ve Akdeniz Kıyılan (Sezon: Nisan-Ekim) İspanya: Galicia Kıyılan (Sezon: Mayıs-Ekim), Cebelitarık ve Akdem; Kıyıları (Bütün yıl, yüksek sezon: Haziran-Eylül) İtalya: Adriyatik Kıyıları, Sardunya ve Elba Adası Kıyılan, Tireniyen Denizi Kıyılan (Sezon: Nisan-Ekim) Eski Yugoslavya: Adriyatik Kıyıları (Sezon: Nisan-Ekim) Yunanistan: Adriyatik Kıyıları ve Ege Denizindeki Adalar (Sezon: Nisan Ekim) Türkiye: Güney Ege Denizi Kıyıları ve Akdeniz Kıyılan (Sezon:Nisan Ekim)

Afrika'da

Kanarya Adaları (Bütün yıl)

Asya'da

Güney Tayland Kıyılan (Bütün yıl, yüksek sezon: Ekim-Şubat) Malezya Kıyıları-Penang (Bütün yıl, yüksek sezon: Ekim-Mayıs)

Güney Pasifik’de

Avusturalya Kıyıları-Whit Sunday Adaları (Bütün yıl, yüksek sezon: Mayıs Ekim)
Yeni Zelanda Adaları (Sezon: Aralık-Ocak) Fiji Kıyıları (Bütün yıl, yüksek sezon:
Mayıs-Ekim) Tonga Adaları (Bütün yıl)

Yat turizminin iki önemli merkezi Akdeniz ve Karayiplerdir. İklimin de yardımıyla bu cennet, yaz ve kış dönemlerinde birbirini tamamlamakta, yaz mevsiminde Akdeniz, kış mevsiminde Karayipler 600 bin civarında özel ve ticari yatla dolup taşmaktadır (Özer, 1990: 28)

2.YAT TURİZMİNİN ÖNEMİ

Yat turizmi, birçok unsurun bir araya gelerek bir deniz gezisi hizmetinin sunulmasıyla sonuçlanan ekonomik faaliyettir. Marinalar; barınaklar gibi altyapı hizmetleri, inşa sanayi, catering hizmetleri, idari işlemler, personel gibi boyutlarıyla geniş ölçüde istihdam yaratan sektördür. İstihdam edilen personelin sınırlı da olsa, bazı beceriler kazanmış olması zorunluluğu, kalifiye eleman yetiştirilmesi gerektiğinden bir başka alt yapı baskısı doğurmaktadır

Denize dönük bir eğlence ve dinlenme endüstrisi olan yat turizmi, dünya turizmi içerisinde son yıllarda hızla gelişmiştir. Yoğun kent yaşamının getirdiği baskıyla, insanların doğa özlemlerinin giderek artması, aktif uğraşlarda bulunma isteği, standart yaşama olan tepkisi, ekonomik refah düzeyinin yükselmesi ve teknolojik gelişmeler, yat endüstrisini hızla geliştirmiştir.

Dünya turizmi içinde yatçılığın önemini kavrayan ülkeler, hızla bu sektöre yönelmişlerdir. Yatların, yüzen birer lüks otel olması, bakım-onarım masraflarının ülkelere önemli bir gelir sağlaması, yat turizmine katılanların, üst gelir grubuna

mensup bulunması ve yat turizmine talebin devamlı artış göstermesi, ülkeleri yat turizmine yönlendiren en önemli etmendir.

Yat turizmi alt sektörü ülkemize 1993 yılında 1 Milyar Dolar, 1994 yılında 1.3 Milyar Dolar, 1995 yılında 1.5 Milyar Dolar döviz girdisi sağlayarak ülke ekonomisindeki önemini kanıtlamıştır. Turizmin önemli gelirler sağladığı, ekonomisinde geniş bir yer tutan ülkelerde çirkin betonlaşmaya ve doğanın tahribine yol açan otel yatırımlarının alternatifi olarak yat turizmine yönelik yatırımlar ortaya çıkmıştır. Yat turizminin otel ve tatil köyleri türünde sabit yatırım olmaması bir avantaj teşkil etmektedir. Çünkü olası bir turizm işletme bölgesi değiştirilebilir, yurt dışında faaliyetleri sürdürülebilir. Ayrıca, sabit yatırımlar içinde yatak sayısının en kolay arttırabildiği yatırım türü yat yatırımlarıdır. Talep durumuna göre işletme, kısa sürede yeni yatlar ithal ederek/kiralayarak yatak sayısını artırabilir.

Yat turizmi, turiste doğa, tarih, kültürel ve insani güzelliklerin pazarlanmasına dayalı bir faaliyettir. Bu bakımdan adı geçen değerlerin korunması ve zenginleştirilmesi de sektörün en önemli ilgi alanlarından biridir.

Ekolojik dengenin korunması ve çevre bilincinin yaratılmasına katkısı olan yat turizmi, coğrafi konum, iklim, tarihsel ve kültürel değerlerin yanısıra, alt ve üst yapı yatırımlarının tamamlanmasına da yardımcı olmaktadır.

Yat turizmi, insanlara sağladığı yararları bakımındanirdelendiğinde, şehirleşmenin monoton yaşamından geçici olarak uzaklaşmak, yatçılığın doğaya yakınlık imkanlarından faydalanarak, özgürlük duygusunu tatmak, yeni bölgelerde değişik kültürlere sahip insanlarla doğrudan temasta ve kültür alışverişinde bulunmak için gerekli ortamın sağlanması hususları, yat turizmini oldukça önemli kılmaktadır.

3. YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ GENEL KAVRAMLAR

Yat turizmi, yapısı itibariyle diğer turizm türlerinden farklı bir özelliğe sahiptir. Bu bağlamda, yat turizmi konusunun daha iyi anlatılabilmesi için, bu sektörle ilgili genel kavramlar aşağıda kısaca açıklanmıştır.

a) YAT VE YAT ÇEŞİTLERİ

Günümüzde uluslararası bir kelime olan “Yatch”, gezi ve spor amacıyla kullanılan ve belgelerde yat olduğu belirlenmiş, yelken ve tekneleri kapsayan bütün deniz araçlarıdır.

2634 sayılı “Turizmi Teşvik Kanunu”nda “yat” kelimesi yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36’yı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonajlı belgelerinde “Ticari yat” ve “Özel yat” olarak belirtilen deniz araçları olarak belirlenmiştir.

Başka bir tanımla “Yat”, ölçü belgesinde yat olarak tescil edilen gemiler ile ölçü belgesinin bulunmaması halinde gezi ve spor amacıyla yararlanılan; ancak yük veya yolcu gemisi niteliğinde olmayan deniz araçlarıdır.

Yatlar kullanım amacına, yapım malzemesine ve hareket gücüne göre sınıflandırılmaktadır.

1-Kullanım Amacına Göre Yatlar:

Kullanım amaçlarına göre yatlar ikiye ayrılmaktadır:

-Özel Yatlar: Mülkiyeti bir veya daha fazla kişiye ait olan yatlardır. Çok ortaklı, kısıtlı bütçeli olan denizseverlere maddi imkanlarını biraraya getirerek çok

daha büyük ve iyi donanımlı yatlara sahip olma fırsatını vermektedir. Bu sistem bir nevi devre-mülk gibi işlemektedir.

-Ticari Yatlar: Daha ziyade boyları 15 metreden büyük yatlar mürettebatlı olarak kiraya verilmektedir. Günlük ve haftalık olarak kiralanan bu yatların konfor ve lüks derecesi müşteriye bağlı olup, haftalık kiralari genelde 4.000 ila 120.000 USA Dolar arasında değişmektedir. Türkiye’de çok popüler bir mavi yolculuk teknesi olan 6 kamaralı bir guletin haftalık kirası 4.000 USA Dolar civarındadır. Mürettebatsız (bare-boat) olarak kiraya verilen teknelerin büyük bir çoğunluğu boyları 15 metrenin altında olan yelkenli teknelerdir. Türkiye’de yelken sporu yeteri kadar gelişmediği için yerli müşterisi hemen hemen olmayan bu tekneler genellikle yabancı yatçılara kiraya verilmektedir. 4 kamaralı, 14 metre boyunda bir yelkenli teknenin haftalık kirası 3.500 USA Dolar civarındadır. Bu Pazar Türkiye’de yerli ve yabancı firmalarca paylaşılmaktadır (Hıraca, 1996)

2-Yapım Malzemesine Göre Yatlar:

Yapım malzemesine göre yatlar üç ana gruba ayrılmaktadır.

-Ahşap: Yapımı pahalı ve emek yoğun bir iş olması ve periyodik bakım problemleri nedeniyle dünyada çok ender kullanılan bir malzemedir. Türkiye’de ise kısıtlı yat üretiminin büyük bir çoğunluğu ahşap malzeme kullanılarak yapılmaktadır. Bunun nedenleri, babadan oğula geçen bu ustalığın ahşap bilgisine dayanması ve diğer malzemelere yönelecek talebin seri üretimi destekleyecek seviyede olmaması olarak özetlenebilir. Ahşap tekne yapımı Batı Karadeniz kıyıları (Kurucasile, Bartın vb.), İstanbul (Tuzla) ve Bodrum’da yoğunlaşmıştır. Ahşap tekneler diğer malzemelere oranla daha sık boya ve bakıma ihtiyaç duyarlar. Ahşabın kuruması için genelde kış aylarında karada muhafaza edilirler. Türkiye’de ahşap tekne sınıfına daha

çok ticari amaçla kullanılan guletler ve az sayıda özel yapım Türk yatları dahil edilebilir.

-Poliester: Tekne yapımında devrim yaratan bu malzeme cam elyafı ile kullanılır. Kalıp tekniği ile seri üretimine en uygun, ince cidari ile çok kıymetli iç hacimlerde büyük imkanlar sağlayan, bakımı hemen hemen en aza indirgenmiş bu malzeme, en küçüğünden, 30 metreden büyük yelkenli ve motoryatlara kadar yaygın bir biçimde kullanılmaktadır. Bu malzemenin en büyük sorunu “Osmosis” denilen poliesterin bazı yerlerde emme halidir. Gövdenin mukavemetini azaltan bu durumun tedavisi ihtisas isteyen bir dizi işlemi gerektirir. Bunun için yabancı ülkelerde osmosis merkezleri kurulmuştur. Türkiye’de özel veya ticari amaçla kullanılan yabancı yatların büyük çoğunluğu ile mürettebatsız olarak kiraya verilen ticari Türk yatları poliester malzemesiyle yapılmıştır.

-Metal: Genelde sac ve alüminyum en çok kullanılan malzemelerdir. Sektörde büyük yatların karinası saçtan, kamara ve yaşama bölümleri ihtiva eden üst yapıları ise alüminyumdan yapılmaktadır. Türkiye’de turizm amacıyla kullanılan sac teknelerin sayısı yok denecek kadar azdır.

3-Hareket Gücüne Göre Yatlar

Yatlar hareket gücüne göre motor, yat ve yelkenli olarak tanımlanırlar. Motor yatlarda temel hareket gücü çoğunlukla içten takma deniz tipi motorlarla temin edilmektedir. Bu yatların süratleri 10-70 deniz mili/saat arasında değişmekte olup, ülkemiz sularında kullanılan yatlar genelde 10-22 deniz mili/saat sürate sahiptir. 5-6 kamaralı tipik Bodrum Guleti yelkenleri olmasına rağmen motor yat tanımına daha uygundur.

Yelkenli yatlar hareket güçlerini temel olarak 15 m² ile 100 m² arasında değişen bir yelken donanımından alırlar. Day Sailor (günübirlik kullanım amaçlı yelkenli) tipi dışında tüm yelkenli yatlarda rüzgarsız zamanlarda ve liman içinde kullanılmak üzere çoğunlukla içten takma deniz motoru bulunur. Bu yatların gerek motor gerekse yelkenle ortalama hızları 6-9 deniz mili/saat'tir. Yarış tipi yelkenli yatlarda 30 deniz mili/saat üzerinde süratler elde etmek mümkünse de bu tür yatlar turizm maksadıyla kullanılmamaktadır.

Yukarıda tanımlanan iki yat tipi dışında az sayıda "motor-sailor" imal edilmektedir. Bu yatlar temel olarak poliester yatlara benzemekte olup daha geniş bir havuzluğa sahiptir. Bu tür yatlar Türkiye'de çok az sayıda mevcuttur. (Turizm Bakanlığı,1992:19-22)

b) YATÇI VE YATÇILIK

Yatların eğlence ve spor amaçlı kullanılmasına "Yatçılık", fiilen yat kullanan insanlara da "Yatçı" denir. (Özer,1990:17).

Başka bir tanımla, gezi ve spor amacıyla geçici bir süre müretebatlı yat kiralayan veya yeterli ehliyeti olduğu takdirde kendine ait veya kiraladığı yatı kullanabilen kişilere "Yatçı", bu kişilerin yaptıkları faaliyetlere de "Yatçılık" denir (Çağlayan,1992:227).

c) YAT TURİZMİ

Yat turizmi, yat, yatçı, deniz yolculuğu ve marina unsurlarından oluşan bir olgudur. Turistin yata ulaşması ve belirli bir gezinti sonunda yatı terketmesi arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetler, yat turizmini oluşturur.

Yat turizmi, kendi içerisinde tamamen bağımsız ve özel statülere sahip hizmetlerin toplamından oluşmuştur. Bu toplam içerisinde; bir konaklama tesisine verilen tüm hizmetler, bir deniz yolculuğunda verilen hizmetler, marinalarda verilen sosyo-kültürel hizmetler ve bakım onarım hizmetleri yer alır.

İnsanların yat turizmine katılımı iki şekilde gerçekleşir. Birincisi özel yatlarıyla, ticari bir amaç olmaksızın gezerek turizme katılanlar; ikincisi de ticari bir amaçla, charter yapanlar veya yatlarını charter firmalarına kiralayanlardır.

d) YATÇILIK BÖLGESİ

Yat turizminin ülke içinde geliştirilmesi için, ülke içerisinde yat turimi açısından potansiyel oluşturan, Bakanlar Kurulu ve Genelkurmay Başkanlığının uygun görüşü ile ilan edilen yerlere “Yatçılık Bölgesi” denir.

e) YAT İŞLETMELERİ

Yat turizmi yönetmeliğinde “Yat İşletmeleri” sahip oldukları veya kiraladıkları, yerli ve yabancı bayraklı yatları, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak gezi, eğlence ve spor amacıyla yönetmelikte belirtilen şartlar doğrultusunda, yatçıların geçici kullanımlarına vererek faaliyette bulunan Bakanlık’tan belgeli yatırım ve işletmeler olarak açıklanmıştır.

đ) MÜRETTBATLI YATÇILIK

Türkiye’de uygulanan yatçılık çeşitlerinden Filotilla (Grup Yatçılığı) ve Crewed (Mürettebatlı) charter işletmeciliklerini bu gruba sokabiliriz.

-Flotilla Yatçılığı: Çoğunlukla dış ülkelerde yerleşik yabancı tur operatörü yat firmalarının, Türkiye’de bulundurdıkları yabancı bayraklı yatları ile yaptıkları organizasyonlardır. Bu firmalar müşterilerini, bütün mevsim boyu kiraladıkları charter uçaklarla direkt ülkeye getirip, bu yatlarla haftalık-onbeş günlük düzenli bir program dahilinde ve toplu halde geziler yaptırırlar. Sayıca 7 veya daha fazla olan, genellikle ufak (9-9.5 m) tek kolda birbirinin peşi sıra ilerleyen flotilla teknelerinin seyirlerinde en önde yol gösteren öncü bir tekne bulunur. Her teknede kaptanlık lisansına sahip yerli veya yabancı bir yatçı vardır. Öncü yatın yönetiminde yapılan turların müşterisi amatörler olup, bir program dahilinde hareket ederler.

Akdeniz’de sıkça rastlanan yatçılık tipi charter tipidir. Türkiye kıyıları flotilla için çok uygundur. Ancak bu işi yapan işletme sayısı azdır.

Filotilla organizasyonlar geniş kapsamlı, riskli olduğu ve pazarda çok iyi tanınan işletmeler tarafından yapıldığı için organizatör firmayı etkili reklam ve tanıtıcı yayınlar yapmaya zorlar. İşletmeler broşürlerde, basında, yatçılık dergilerinde, yat kulüplerinde, televizyonda ve önemi büyük olan Boat-Show turlarında yat turizmini tanıtmaya çalışır, ayrıca basın ve televizyon kuruluşlarının yetkililerini ülkeye davet ederek, onları gezilerinde misafir eder ve dış basında ülke hakkında olumlu yazılar yazmalarını sağlar(Özer,1990:23).

Bu tip organizasyonlarda kullanılan yatlar küçük ve bazı olanakları kısıtlı olduğundan, müşterilerin karadaki harcamaları üst düzeyde gerçekleşmekte ve kıyılarımızın en ücra yerleşme alanlarına kadar turizmin gitmesine katkıda bulunacak bu alanlarda yeni iş olanaklarının açılmasını sağlamaktadır. Organizasyon direkt olarak Türkiye’ye yapıldığından uçak, havaalanı servisleri ve müşterilerin limana nakil gelirleri turizm girdileri içinde önemli yer tutmaktadır. Ayrıca flotilla yatçılığı

müşterileri amatör denizci oldukları ve bazıları açık denizde ilk defa yelken açtıkları için ailelerini yanlarına almamakta ve onların da aynı organizasyon içinde ancak karada tatillerini geçirmelerini istemektedirler. Bu talepler neticesi, organizatör firmalar yat-otel kombineli yeni programlar yaparak, kara turizmine katkıda bulunmaktadır. Elde edilen bilgiler ve istekler, filotilla yatçılığı ve müşterilerinin Türk bare-boat yatçılığı için iyi bir kaynak olabileceklerin göstermektedir. Genellikle filotilla ile ülkede tatil geçiren bir turist, bir dahaki gelişinde, bare-boat yatlarını kiralamaktadır.

Bütün bu ekonomik katkılara tüm yatların kışlama, bakım onarım ve istihdam edilecek yerli iş gücü de ilave edilirse, filotilla yatçılığın Türk turizmine sağladığı fayda ortaya çıkacaktır.

- **Crewed (Mürettebatlı):** Klasik yatçılık olarak adlandırılan bu tür yatçılıkta tüm hizmetler yat mürettebatı tarafından görülür. Mürettebatlı teknelerin büyüklüğü iki kamaradan 7-8 kamaraya kadar olabilir. Dolayısıyla bu tür yatçılık 4-16 kişilik grupların gezmesine imkan vermektedir. Bu tarz işletmecilikte çoğunlukla 4-6 kamaralı tekneler 8-12 kişilik gruplara komple veya tek tek kamara şeklinde kiralanmaktadır. Tek tek kamara satışı, Türkiye’de oldukça yeni bir uygulamadır. Kiralama daha çok teknenin komple günlük satışı şeklindedir. Gezi programları yat firması ve müşteri arasında beraberce anlaşarak hazırlandığı gibi, filotilla yatçılığın organizasyonuna benzer ve devamlılık arzeden programlar içinde de yapılmaktadır (Özer 1990:24).

Mürettebatlı charter teknelerinin ülkemizde yaygın olanları geleneksel gulet, tirhandil ve ayna kış tipi denilen teknelerdir. Türkiye’de genellikle Türk işletmeler

tarafından çalıştırılan mürettebatlı yeknelerin kiralananmasından elde edilen yarar en üst düzeyde olmaktadır. Bu durumda hem kira bedeli, hem de turistlerin harcamaları tümüyle ülkede kalmaktadır. Ancak bazı yabancı yat sahipleri yılın büyük bir kısmını yatta geçirdiklerinden yatların kışlama, bakım onarımlarını Türkiye’de yaptırdıkları gözönüne alınırsa, kiralamadan doğan girdi açığının bu nedenlerle asgari düzeye inmiş olduğu görülmektedir.

Mürettebatlı yatçılık daha rahat ve dolayısıyla kiralama ücretlerinin yüksek olması nedeniyle özellikle dünya siyaset ve ekonomi alanında önemli, tanınmış ve etkin kişilerin tercih ettiği tatil şekli olamakta, ülkenin bu kişiler tarafından tanıtılmasına ve hatta bazı ülke lobilerinde taraf bulma şansına yardımcı olmaktadır.

Bütün bunlara ek olarak, mürettebatlı yatçılık özellikle Türk yat inşa sektörünün gelişmesine büyük katkıda bulunmakta ve ihracat olanakları bile yaratmaktadır.

g) MÜRETTEBATSIZ YATÇILIK (BARE-BOATING)

Bare-boat tarzı işletmecilik 2-6 kişilik yatlarla yapılmakta olan, bir veya bir kaç teknenin kiralanarak birlikte gezmesi şeklinde yapılmaktadır. Türkiye’de pazarı çoğunlukla yabancı firma bulunmakta yerli firma kendi hizmetlerini temin ve organize etmektedir. Hatta çoğunlukla kendi filosunu getirmekte, hukuki koşulları yerine getirecek bir anlaşma ile faaliyetini yerli bir firma üzerinden yürütmektedir.

Filotilla yatçılığı gibi riskli olmayıp, charter uçak organizasyonuna girilmeyen, belli bir programa bağlı kalınmadan yapılan yatçılık türüdür.

Çağdaş yatçılık türü olması, talebin fazlalığı, çalışma süresinin uzunluğu (7-8 ay) ve kıyılarımızın bu tür yatçılığa uygunluğu nedenleriyle, Türkiye’nin en çok

üzerindedurması gereken yatçılık dalıdır. Bu tür yatçılıkta yatı kiralayan kişiler kiralama süresi içinde istedikleri programı uygular, yatları kendileri kullanır ve süre sonunda kontratta belirlenen limandan teslim ederler.

Avrupa'nın gelişmiş ülkeleri ile ABD 'de denizcilik ehliyeti olanların genel nüfusa olan oranlarının 1/5, hatta 1/3'lere kadar ulaşabildiği düşünülürse, bare-boat teknelerin tutulma nedeni anlaşılır. Bununla birlikte yatçılar içinde tekne kullanma yeterliğine sahip kişi bulunmaması halinde, kaptan kiralanabilmektedir. Pazar, bare-boat kiralamalarda oldukça geniştir. En çok kullanılan tekneler fiberglas, Avrupa yapımı yelkenli teknelerdir. Kısıtlı zamanı olan ve daha çabuk gezmek isteyenlerin ise motorboatları tercih ettikleri gözlenmektedir.

Bare-boat tarzı işletmecilik için reklam ve tanıtıcı yayınlar, filotila yatçılığındaki gibi geniş kapsamlı olmayıp, dergilerde verilen ilanlardan oluşmaktadır. Bu ilanlarda daha çok teknenin özelliklerine yer verilmektedir. Ayrıca yatların pazarlama işlemleri değişik acentalar tarafından komisyon karşılığı yapılmaktadır.

h) YAT LİMANI

Yabancı dilde “marina” olarak tanımlanan bu terim, İngiltere’de denizden yararlanma imkanlarını tanımlamak için kullanılmaktadır (Dinçer,1989:20)

ABD’deki Ulusal Makina ve Gemi Yapımcıları Derneği’ne (National Association of Boat and Engine Manufactures) göre “Marinaé ; gemicinin uyuma, yemek yeme, tamir yapma ve gemisinin yakıt ve gıda talebini karşılayan, yelkenini gerebileceği, alışveriş yapabileceği, haberleşmenin, techizatın, ulaşımın sağlanabildiği bir faaliyet alanı yaratan yerdir.

Yat Turizmi Yönetmeliğinde “Yat Limanı” deyimi; Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yerleri ve Çekme Yerleri olarak belirlenen mahalleri ifade etmektedir.

1-Ana Yat Limanı: Yat Turizmi Yönetmeliğinde “Ana Yat Limanı” , dalga etkisinden uzak bir kapalı alanı kapsayan, büyük çapta kışlama ve bakım onarım imkanları veren, bünyesinde akaryakıt iskelesi, hava ve deniz durumlarıyla ilgili bilgi sağlayan cihazlar, yatları karaya çekme ve denize indirme teçhizatı, yatların karada park etmelerine imkan verecek alanlar, en az iki teknenin birden onarımının yapılabileceği bir atölye, yiyecek-içecek tesisleri, spor tesisleri, yangın ikaz sistemi, Satış üniteleri, telsiz, telefon, fax ve telex sistemi, eşya emanet deposu, kapalı depo, otopark, emniyetli bağlama sistemi, çamaşır yıkama, yıkatma imkanı ve teknik servis bulunduran yat limanları olarak belirtilmiştir.

2-Tali Yat Limanı: Yat turizmi Yönetmeliğinde “Tali Yat Limanı” tabii veya yapılmış kapalı bir su alanına sahip olan, uzun süreli kalış ve onarım imkanları yanında, akaryakıt satışı, 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekilebilecek nitelikte vinç, meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkanı, yangın ikaz sistemi, imkanlar ölçüsünde fax/telex sistemi, çamaşır yıkama ve yıkatma imkanı, eşya emanet deposu, teknik servis, kapalı depo, otopark, yiyecek-içecek ünitesi, emniyetli bağlama sistemi ve yabancı dil bilen en az bir personel bulunduran yat limanlarıdır.

3-Yat Yanaşma Yerleri: Yatlara, kısa süreli, küçük çapta ve sadece deniz üzerinde parketme imkanı sağlayan, karada ise park etme imkanının olmadığı yat limanlarıdır.

4-Çekek Yerleri: Deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan, yatlara kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük çapta onarım hizmetlerini verebilecek niteliklere ve Bakanlıkça belirlenmiş olan tesis ve techizata sahip olan yat limanlarıdır.

ı) DİĞER KAVRAMLAR

-Sarı Bayraklı Yat: Yabancı bir ülkenin karasularından başka bir limana giriş yapan yatlar, sarı bayrak (Q Flag) çekmek zorundadırlar. Sarı bayrak çeken bu yatlara “Sarı Bayraklı Yat” denir.

-Kruvaziyer Turizmi: Yattan büyük, gemiden küçük deniz araçlarıyla iki ya da daha fazla liman arasında yapılan yat turizmi çeşididir.

-Mega Yat (Süper Yat) : Boyca ve groston olarak yatlardan büyük olan, yalnızca gezi, eğlence ve spor amacıyla özel ve ticari olarak kullanılan deniz araçlarıdır.

- Yat Kaptanı: Yat temsil eden, yatın sevk ve idaresinden, yatta verilmesi gereken her türlü hizmetten sorumlu olan kişi ve kişilerdir.

-Yat Mürettebatı: Yatın sevk ve idaresinde ve yatta verilmesi gerekli hizmetlerin verilmesinde kaptana yardımcı olan kişi ve kişilerdir. (Turizm Bakanlığı,1992:29).

4-YAT LİMANLARINDA VERİLEN HİZMETLER VE İŞLETMENİN YAPISI

a-Yatçıların İşletmeden Beklentileri:

Yat limanlarında verilecek hizmetleri incelemeye başlamadan önce yatçıların işletmeden beklentilerini önem sırasına göre inceleyebiliriz (Kocaman,1985,s:12).

-Güvenlik:

Yat limanı işletmelerindeki yatçılara uygulanan anket sonucunda en önemli unsurun “Güvenlik” olduğu ortaya çıkmıştır. Güvenlik;

- Mendirekler ve bağlama sistemleri ile doğal koşullara karşı güvenlik,
- Yat limanlarını giriş kontrolü, çevre örgüsü (telörgü, duvar, çiçek duvar vb...), 24 saat gözetimin sağlanması gibi araçlar ile hırsızlara ve tyatçı yaşantısına gelebilecek dış etkilere karşı güvenlik olarak nitelendirilebilir.

- Temel Hizmetler:

- Su ve elektrik servisleri
- Fax, telex, telefon, posta hizmetlerinin sürekli ve düzenli sağlanması
- Duş ve tuvalet gruplarının yeterli olması
- Yakıt ikmalinin sağlanması
- Bilgi verme ünitesinden yararlanma
- Çekmek-bakım-onarım hizmetleri

- Yan Hizmetler:

- Acentacılık faaliyetleri
- Yiyecek- içecek servisleri
- Eğlence ve spor tesisleri
- Kara konaklama tesisleri

b- Yat Limanlarında Verilen Hizmetler

Yat limanı işletmeciliği olarak konuya baktığımızda elde edilecek sonuç çok farklı olmamaktadır. Yat limanlarında verilebilecek hizmetleri 10 ana gruba ayırabiliriz:

-Konaklama Hizmetleri:

Bağlama, güvenlik, çevre temizliği, duş, tuvalet hizmetleri posta, fax, telex, telefon gibi haberleşme hizmetleridir.

-Bakım Hizmetleri:

- Kızaklama hizmetleri
- Bakım-onarım hizmetleri
- Tekne yapım hizmetleri

Bakım-onarım hizmetleri teknenin karaya alınıp kızaklanmasından başlayarak tüm gövde temizlik ve yeniden boyama, motorların kontrol ve rektefiyesi, elektrik

sistemi bakımı, ahşap,torna, kaynak işlemleri, elektronik kontrol ve bakım, yelken, branda tamir ve yapımı gibi çeşitli ünitelerinden verilmektedir.

-Satış Üniteleri:

- Market, yat malzemeleri mağazası
- Duty-Free Shop
- Hediyelik eşya mağazaları (Halı, deri, mücevher, bakır, porselen vb...)
- Benzin, mazot, yağ satış ünitesi

Bir ana yat limanında bir sene içindeki 3.000 yatlık trafiği ve ortalama 12.000 yat mürettebatının alış-veriş hacmi düşünülürse, bu satış ünitelerine kasap ve manavdan başlayarak, kozmetik ve butik ölçülerinde satış mağazaları eklemek dahi olasıdır.

-Acentacılık Faaliyetleri:

Yat limanı trafiği içinde büyük çoğunluğun doğal ve tarihi çevreyi gezip görme isteğinde olduğu ve yurt dışı hareketliliğinin yoğunluğu gözönüne alınırsa acentacılık faaliyetlerini de işletme faaliyetlerinin arasında sayabiliriz.

-Kara Konaklama Üniteleri:

Otel, motel, pansiyon, bungalow ya da kiralık-satılık üniteleri günümüzde İngiltere, İspanya, Fransa, İtalya yat limanı işletmeciliğinde yoğun olarak görülmektedir.

-Yiyecek-İçecek Üniteleri:

Yatçılık yaşantısına dönük olarak her çeşit zevke hitab edebilecek birkaç çeşit ünitenin yat limanı faaliyetleri içinde yer alması, hizmete bütünlük getireceği gibi işletmenin önemli gelir kaynaklarından birini de oluşturacaktır.

-Spor Tesisleri:

Masa tenisi, atıcılık, golf gibi sporlar başta olmak üzere spor etkinlikleri işletme bünyesine canlılık katacak, küçük oranda da gelir hanesine katkıda bulunacaktır.

-Eğlence Tesisleri:

Diskotek, bar, club, oyun salonları, kumarhane gibi eğlenceye yönelik faaliyetler turizm işletmesinin vazgeçilmez unsurlarından biri olarak, yat limanları işletme bünyesinde de yer almaktadır.

- Kiralık Yat İşletmeciliği-Yat Alım-Satım Faaliyetleri:

Her türlü haberleşme, bakım-onarım, personel olanaklarının bulunduğu yat limanı işletmesinin bu faaliyetlerde bünyesinde yaratacaktır.

c- Diğer Hizmetler:

Yat limanlarında verilen yukarıda saymış olduğumuz hizmetlere ek olarak; sağlık hizmetleri, kanalizasyon, çöp toplama, yangın, meteoroloji, can kurtarma, ambar ve depo, çamaşırhane, banka, ulaştırma, gümrük, pasaport hizmetlerini sayabiliriz.

Yat limanları işletmelerinin sınıflarına göre bu ana hizmet gruplarının bazıları daha önemli olmaktadır. Ana yat limanlarında konaklama ve bakım- onarım hizmetleri önem kazanırken, yat yanaşma yerlerinde satış üniteleri, eğlence tesisleri önem kazanmaktadır.

5- YAT LİMANLARININ YÖNETİMİ

Herhangi bir sanayi kuruluşunda, turizm işletmesinde çalışma konuları genellikle irdelenmiş, personel organizasyonu, üretim, pazarlama vb. gibi konular genel kurallara bağlanmıştır. Ülkemizde ise yat limanı işletmeciliğinin faydalanabileceği bu tür bilgi kaynakları ya da yeterli yasal dayanakları bulunmamaktadır. Yat limanlarımızın tam kapasite ile faaliyetlerini başlatmasından sonra alınacak sonuçların çok daha iyi olacağı bir gerçek olarak görülmektedir.

Son yıllarda fiyatlama konularındaki aşırı oynamalar nedeni ile yat limanları ya da benzer işletmeler arasındaki fiyat farklılıkları ülkemiz yat limanı işletmeciliği aleyhinde soru işaretleri oluşturmaktadır. Kıyılarımıza ve yat limanlarımıza olan talep yıllar itibari ile artmaktadır. Artışın devamının sağlanması ya da önümüzdeki yıllarda mevcut talep korunması, birtakım olumlu koşulların devamına ya da gelişmesine bağlıdır.

Yurdumuzda tüm konaklama tesisleri Turizm Bakanlığı ya da yönetimler tarafından kontrol edilmekte, fiyatlar onaylanmakta ve elden gelindiğinde birtakım ünitelerin genel Türkiye turizmine zarar vermesinin önüne geçilmeye çalışılmaktadır. Aynı şekilde ülkemiz kıyılarında yatlara hizmet veren Yat limanları İşletmeleri ya da benzer kuruluşların fiyatlandırma, emniyet ve hizmet açısından değerlendirme ve kontrollerin yapılması, yat limanı işletmeciliğinin de bir otel-motel işletmesi gibi

kabul edilip işletme açısından değerlendirilmesi, Yat limanı İşletmeciliğine yön kazandıracaktır.

İşletmeciliğinn görevinin mevcut şartları kullanıp ya da zorlayıp hizmeti ya da malı en iyi şekilde üretmesi olarak belirlersek, şartların düzeltilmesi ile yat limanları işletmelerinin verimliliğinin artacağı bir gerçektir. Temel şart olan yöneticiden, teknik görevliye kadar tüm personelin hizmet eğitiminin sağlanması, karar verme mekanizmalarının çabuklaştırılması, merkezi Yat Limanı İşletmeciliği yönlendirme grubunun oluşturulması Turizm İşletmeciliğinin bu dalının ivedi gelişmesini sağlayacaktır.

Yat Limanı İdaresi turizm yatlarına azami kolaylığı sağlayacak organizasyonu kurmalıdır. Özellikle yabancı yatların tabi olduğu liman, pasaport ve gümrük mevzuatının, bunları sıkıntıya düşürmeden halledilmesine yardımcı olacak ve bu konuda tecrübeli, yabancı dil bilen elemaların görev yaptığı bilgiye dayalı bürosu tesislerin en önemli hizmetidir.

6- YAT TURİZMİNİN TURİZM SEKTÖRÜNE KATKILARI

Turizmin, bir ülkenin ödemeler dengesine olumlu katkısı olan, yeni istihdam alanları yaratan, ekonomiye canlılık kazandıran, yatırım alanlarını çeşitlendirerek ülke için ekonomik riskleri azaltan ve ülke lehine dış ülkelerle kamuoyu yaratılmasını sağlayan bir sektör olduğu düşünüldüğünde, bu sektörün alt dallarını tesbit etmek, katkılarını ölçmek, sorunlarını çözmek ve çağın gereklerine göre yönlendirmek işlevleri daha önem kazanmaktadır. (Özer 1990: 113)

Turizmin en önemli fonksiyonu olan ekonomik fonksiyonu aşağıdaki etkileşimler halinde incelemek mümkündür.

- Turizmin moneter ekonomik etkileri,
- Turizmin reel ekonomik etkileri,
- Turizmin moneter ekonomik etkileri,
- Turizmin dış ödemeler dengesine etkisi,
- Turizmin gelir etkisi,
- Turizmin iç fiyatlara etkisi,
- Turizmin devlet gelirlerine etkisi,
- Turizmin reel ekonomik etkileri;
- Turizmin istihdam etkisi,
- Turizmin sektörler üzerine etkisi,
- Turizmin alt yapı etkisi,

olarak gruplandırılmaktadır (Olalı- Timur 1988: 9-10)

Turizm sektörünün, alt yapı sektörü olan yat turizminin etkilerini, yukarıdaki etki gruplarında toplamak mümkündür.

Bu bölümde, moneter ekonomik etkilerden gelir etkisi ve reel ekonomik etkilerden istihdam etkisi incelenecektir.

Çok çeşitli tüketim merkezlerini harekete geçiren yat turizminin sektöre katkısı küçümsenemez. Yatların imalinden, yat limanlarının inşasına sanayi sektörü, yat işletmeleri, yat limanı işletmeleri, restoranlar, barlar, satış mağazaları, yasal örgütler gibi iş sahaları, sektörün ne denli yaygın olduğunu ve katma değerinin yüksekliğini gösterir çeşitliliktedir. Belirli bölgelere yat limanı yaparak o bölgede canlanmanın yaratılması, küçük bir şehir oluşturulması bile mümkündür. Ayrıca yatçılıkta pek çok yata hizmet vermek için sadece yat limanı altyapı ihtiyacı

karşılanmakta, başka altyapı gereksinimi olmamaktadır. Bu da maliyet açısından katkı sağlamaktadır. Halbuki bir koya otel yapmak için oraya yol, su, elektrik ve kanalizasyon gibi altyapı unsurlarını mutlaka götürmeniz gerekmektedir (Özer 1990: 113)

a- Gelirler

Ülkeye gelen turistlerin ve iç turizme katılan ülke vatandaşlarının yapmış oldukları turistik tüketim harcamaları ile artan turizm talebini karşılamak amacıyla yapılan turistik yatırımlar, gerek turizm sektöründe, gerekse sektörü besleyen diğer sektörlerdeki üretim faktörlerinin gelirlerim oluşturur (Olalı- Timur 1988: 106).

Direkt turistik tüketim harcamalarının yarattığı gelir etkisi yanında, diğer birimlerin yaptıkları harcamalar devrederek yeni gelirler oluşturur. Bu şekilde ortaya çıkan nihai turizm geliri, tüm turistlerin yaptıkları harcamalardan çok daha yüksektir.

Değişik tip turistlerin Türkiye'yi ziyaretlerinde harcadıkları her 1 \$, Türkiye'de yaşayanlara 2 \$ gelir yaratmaktadır (Olalı- Timur 1988: 119).

Ülkeler turizm sektöründen önemli miktarda gelir elde etmektedirler. Ülkenin mali ve hukuki bünyesine göre devlet gelirlerinin kesin yapısı çeşitlilik göstermesine karşın aşağıdaki alt gelir gruplarını içerir (Barlas 1996: 12).

- Satış vergileri,
- Kar üzerinden vergiler,
- Ücret vergileri,
- Sosyal güvenlik ödemeleri,
- Lüks tüketim vergileri,
- Çalışanlarca ödenen direkt/dolaylı vergiler,
- Mülkiyet vergileri vb.

Turizm yatırım projelerinin gerçekleşmeleri sonunda sağlanan verim, direkt işletme gelirleri ve istihdam etkisi ile direkt dvız gelirleri şeklinde tanımlanmakta ise de, buna ek olarak ve direkt verimin bir kaç misli oranda bir gelir el kişi mevcuttur (Kahraman 1986: 11).

Turizmin alt sektörü olan yat turizmine yönelik olarak yapılan turistik harcamalar ve turistik yatırımlar ise olkenin yat turizm gelirlerini oluşturur.

Genel turizm gelirleri içerisinde, yat turizm gelirleri farklı bir konuma sahiptir. Yat turizmine katılan turistlerin fazla para harcayan, belirli bir gelir seviyesininstnde ve tüketim harcamaları yüksek düzeyde oluşan insanlar olması, yat turizm gelirlerinin genel turizm gelirler içerisindeki payını yükseltmekte venemini artırmaktadır.

Yat turizminin yarattığı gelir eşitleri; yat liman gelirleri, yat işletme gelirleri, yat inşaat sanayii gelirleri ve diğer gelirler olmakzere dört grupta incelenebilir .

Diğer gelirler, yat limanı faaliyet gelirleri, liman hizmet gelirleri, çekme-atma/karada park gelirleri, teknik atölye gelirleri, yiyecek-ieceknite gelirleri, dkkán kira gelirleri, emtia satış gelirleri, yakıt gelirleri, yakıt kulübü gelirleri gibi gelir kalemlerinden oluşmaktadır.

Genel olarak gelirlerin hesabında fiyatların, bağlama yeri doluluklarının bilinmesi gerekir.

Fiyatların tesbitinde ise yapılan projeye emsal ve mesafe olarak bir limanın fiyatları ile limana gelen ortalama tekne boyutlarının, ortalama kalış sürelerinin, ticari olup olmadıklarının belirlenmesi esastır. Kalış süresinin uzaması ve ticari amaçlı çalışan firmalar ya da belli bir sınırı aşan tekne sayısı fiyatlarında indirim

nedeni olabilmektedir. Marina hizmetlerindeki tüm fiyatlar maliyet ve rekabet ortamında oluşan kar yüzdesine bağlı olarak belirlenmektedir.

Tablo1: Yat Turizminin Yarattığı Gelir Çeşitleri (Kaynak: Özer,1990)

Yat Limanı Gelirleri	Yat İşletme Gelirleri	Yat İnşa Sanayii Gelirleri	Diğer Gelirler
Liman bağlama	Yat kira gelirleri	Yat satış gelirleri,	Yat turizmine
Çekme-atma/karada		Yedek parça satış gelirleri,	Katılan turistlerin
Park		Bakım, onarım gelirleri,	yat limanı, yat
Teknik/Atelye			işletmeleri ve yat
Yiyecek-içecek			inşa sanayi
Dükkan-kira			dışında yaptıkları
Emtia satış			harcamalardan
Yakıt			oluşan gelirler.
Yat kulübü			

Bağlama fiyatları çoğu uygulamalarda ya tekne boyuna göre ya da metrekare olarak belirlenmektedir. Boyuna göre fiyat uygulanan bazı marinalarda trimaran, katamaran gibi eni fazla olan tekneler için ekstra fiyat verilmektedir (Turban Marinalarında 5 m. fazlası, Ataköy Marina'da ise işgal ettikleri bağlama yeri sayısına göre hesaplanmaktadır. Bağlama gelirleri=Boy x Kalış günü x Günlük fiyat).

Çekme-atma/karada park fiyatları ise yatların yüzer kesimleri dikkate alınarak uygulanmaktadır. (En x Boy x Metrekare fiyat). Çekme atma gelirleri, teknelerin sudan karaya çekilmesi ya da karadan denize indirilmesi karşılığı alınan ücretlerden oluşmaktadır. Karada park gelirleri ise teknelerin karaya çekildikten sonra karada kaldığı süre boyunca ödenen tutarlardır.

Teknik atölye gelirleri pek çok işin yapılmasından oluşmaktadır. Bunları şöyle sıralayabiliriz:

- Alt yıkama ve temizlik
- Borda boyama
- Ahşap işleri
- Zehirli boya
- Elektrik işleri
- Can salı bakımı .
- Elektronik işleri
- Dıştan takma motor işleri
- Polyester işleri
- Kış bakımı
- Akü şarj
- Torna işleri
- Kaynak işleri
- Mekanik tamir
- Yelken branda tamiri
- Motor işleri
- Muhtelif bakım-onarım

Yiyecek-içecek ünite gelirleri marinada bulunan restoran, bar gibi ünitelerdeki satışlardan elde edilmektedir. Bu ünitelere olan talep yine yatılardan gelmektedir. Fakat eğer marina kompleksinin içinde apart üniteler, villalar ya da otel üniteleri varsa bunları da aynı talep içinde düşünmelidir.

Kira gelirleri marina içerisinde bulunan butik, ayaküstü yemek yenilecek yerler, pastane, pub-bar, spor giyim, hediyeelik eşya, acenta ofisleri, depolar, kafe gibi yerlerin genellikle yöreyi de dikkate alarak metrekare üzerinden 1, 3, 5 yıl gibi kiralanmasından oluşmaktadır.

Yakıt giderleri yatlara verilen motorin, benzin ve yağ satışından elde edilen gelirlerdir.

Genellikle % 8-10 kar marjı ile satış yapılmaktadır.

Elektrik ve su gelirleri bağlama gelirleri ile birlikte liman hizmet gelirlerini oluşturmaktadır. Elektriğin TEK, suyun Belediye tarafından sağlandığı yerlerde alış fiyatları birbirine yakındır. Bazı marinalar da kendi kuyularından su temin etmektedirler.

Emtia gelirleri, market gelirleri, deniz malzemeleri satış gelirleri gibi gelir kalemlerinden oluşmaktadır. Market malzemelerinin bir kısmı ithal edilmektedir.

Sair gelirler ise, telefon, teleks, faks, komisyon, acentacılık, transfer, otopark kira, kuru temizleme, oyun sahaları, plaj-yüzme havuzu gelirleri gibi gelirlerden oluşmaktadır (zer 1990: 120-121).

b- İstihdam:

Bir ekonomi düzeninin yeterli biçimde işleyip işlemediği herşeyden önce, cari ücret karşılığı çalışmak isteyen herkese iş sağlayıp sağlayamamasıyla ölçülür.

Ekonomileri az gelişmiş ülkelerde istihdam hacminin artırılması, hem talebin teşviki, hem de sermaye donanımının artırılması gereken topyekün bir kalkınma sorunudur.

Turizm ekonomide ödemeler dengesi açıklarının kapatılması ve istihdam yaratılması açısından önemli bir endüstri dalı haline gelmiştir. Turizm endüstrisi yatırım ve istihdam olmak üzere iki aşamada istihdama katkıda bulunmaktadır. Kırsal yörelerde ya da küçük yerleşmelerde kalifiye iş gücü sınırlı arza sahiptir. Bu yörelerden turizm yatırımlarına işgücü transferi yapılmaktadır. Turistik işletmelerde ise büyük şehirlerden gelen daha kalifiye eleman istihdam edilmektedir. Böylece bir değişim ve yerleşme ile gelir elde etme ve bölgesel dengelerin yaratılması söz konusu olmaktadır (Özer 1990: 115)

Turizmin yarattığı istihdam etkisini, turizm sektöründe yaratılan direkt istihdam ve endirekt istihdam etkileri şeklinde ikiye ayırmak mümkündür.

Turizm sektöründe mekanizasyon ve otomasyona gitme imkanı oldukça sınırlı olduğundan, turizm sektörünün istihdam yoğunluğu diğer sektöre oranla yüksektir. Turistik tüketim harcamaları sektörde emek yoğun üretimin hakim olması nedeniyle yüksek oranda direkt istihdam etkisi yaratırken, sektöre mal ve hizmet veren yan sektörlerde yeni iş imkanları sağlayarak endirekt istihdam etkisi yaratır. (Olalı-Timur 1988: 147).

Turizm sektörünün esas itibarıyla emek faktörüne dayanması, sektörel istihdama şu özellikleri kazandırır;

- Turizmin mevsimlik karakterinden kaynaklanan özellikler,
- Yarı kalifiye ve kalitesiz işgücü istihdamı,
- Personel sayısının, turistik işletmelerin büyüklüğüne bağlı olması,

- Bölgesel kamu ve endüstriyel kuruluşların emek piyasasındaki rekabetine bağlı olarak ücretlerin yükseltilmesi,
- Bayan personel sayısının yüksek olması,
- Eğitilmiş personel sayılarının farklılığı,
- Özel çalışma koşullarının ağırlığının, sosyal problemlere neden olması,

Turistik tüketim harcamalarının yarattığı gelir etkisi, turizm sektöründe direkt istihdam, turizm sektörüne girdi veren sektörlerde de turistik faaliyetin özelliklerine göre endirekt istihdam etkisi yaratır.

Ayrıca, bir bölge ekonomisine bölge dışından yapılan para enjeksiyonu, bölgesel ekonominin gelişmesine ve tüketim harcamalarının artmasına neden olur. Sonradan turistik bölge olan bir yerleşim merkezinde turizm hareketlerinin artmasıyla, devamlı nüfusun tüketim harcamalarının yarattığı istihdam yanında, bölgeye gelen turistlerin harcamaları ek istihdam yaratacağından, bölgedeki toplam istihdamda artış olur.

Belli bir bölgedeki turistik istihdamın toplam istihdam içindeki payı (etkinlik faktörü) şu şekilde hesaplanabilir (Olalı- Timur 1988: 154).

$$\text{Etkinlik faktörü} = \frac{\%X}{\%Y}$$

% X : Herhangi bir bölgede turizm sektöründe çalışan işçi sayısının o bölgedeki toplam işçi sayısına oranı.

%Y: Ülke çapında turizm sektöründe çalışan işçi sayısının ülkedeki işçi sayısına oranı.

Turizm işletmeleri hizmet üretip, satan kuruluşlardır. Bu hizmetler de sektöre girebilmiş kısıtlı düzeydeki otomasyona rağmen neredeyse % 100'e yakın bir oranda insan emeği ile sunulmaktadır. Genel olarak ve ortalama bir hesaplama, inşa edilecek

her bir otel odası ile bir kişilik bir istihdam olanağı yaratılacağı kabul edilmektedir. Örneğin; bir yıl içerisinde 16.000 yatak, yani 8000 oda hizmete sokulmuş olsa bunun, 8000 yeni iş yeri yaratacağı, diğer bir ifadeyle 8000 kişiye istihdam olanağı yaratacağı söylenebilir. Lokanta ve diğer eğlence yerleri için de aynı tez geçerlidir. Açılacak her 50 sandalyelik bir lokanta işletmesi gene ortalama olarak (Sandalye x 0.12 personel, hesabıyla) 6 kişiye istihdam yaratacaktır. Eğer yılda ortalama 50 sandalyeli 500 işletme açıldığını varsayılırsa, bu $(500 \times 50 = 25.000 \times 0.12)$ 3000 yeni istihdam olanağı anlamına gelmektedir.

Bir kişilik istihdam maliyetinin ne düzeyde seyrettiği kuşkusuz yatırımcılardan çok devleti ilgilendirmektedir. Kredi ve teşvikler ise devlet adına ilgili kamu kurum ve kuruluşları tarafından yönlendirilmektedir. Bu kurum ya da kuruluşlar, Türkiye gibi işsiz bol bir ülkede hem programlarını oluştururken hem de bu programları uygularken sektörlerin istihdam yaratma gücüne dikkat etmek zorundadırlar. Ülkemizde istihdam gücü yüksek sektörler Tablo-2’de sunulmuştur.

Tablo-2: İstihdam Gücü Yüksek Sektörler- (Cari fiyatlarla milyon TL.)

(Kaynak: Özer,1990) Bir kişilik iş imkanı sağlamak için gerekli yatırım miktarı

Sektörler	1981	1985	1990	1991
Madencilik	5.8	19.1	89.4	378.4
Lastik	43.5	16.1	134.7	265.1
Gıda-ıçki	5.3	12.9	131.2	262.1
Meslek Ölçü Aletleri	5.9	24.2	101.5	230.5
Su Ürünleri	2.1	12.6	119.1	226.1
Elektronik	10.6	19.2	121.0	213.8
Ticaret	5.9	8.9	64.1	208.4
Demirdışı Metaller	1.4	37.3	115.6	204.3
Taşıt Araçları	17.1	37.3	112.1	204.3
Pişmiş Kil vb.	2.8	8.7	79.2	197.7
Hayvancılık	5.6	20.8	114.1	194.3
Bitkisel Üretim	3.1	10.1	165.0	193.5
Orman Ürünleri	9.2	12.6	154.4	192.8
Ormancılık	—	12.8	107.4	189.8
Turizm	2.8	15.5	143.1	140.6
Dokuma ve Giyim	5.2	16.1	123.2	128.2
Makina İmalat	3.8	20.2	59.6	124.0
Madeni Eşya	5.4	19.9	103.6	110.7
Deri ve Kösele	1.8	8.5	112.5	102.6
Kağıt	14.6	52.9	213.7	90.1
Cam	9.1	7.3	14.1	62.4

Tabloda da görüldüğü üzere, kişi başına istihdam yaratma gücü 62.4 milyon ile cam sektörü tüm sektörlerin en başında yer almaktadır. Ancak bu sektör de her yıl aynı uygunluğu göstermemektedir. Öte yandan sektörlerin hitap ettiği tüketici dokusu ve sayısı, özellikle de hemen hemen başka hiç bir sektörde bu ölçüde görülmeyen 3.4 civarında seyreden çoğaltan etkisi dikkate alındığında turizm sektörünün, istihdama sağladığı olumlu etki kesinlikle yabana atılacak türden değildir. Tabi ki, bu olgu, Türkiye gibi işsiz bol bir ülke için oldukça önemlidir.

Diğer turizm alt sektörleri gibi yat turizminin istihdam alanları da çok geniştir. Yat turizminin yarattığı istihdam alanlarını, yatırım aşaması ve işletme aşaması olmak üzere iki grup halinde aşağıdaki şekilde gerçekleştirir. (Özer 1990: 116).

Tablo-3:Yat Turizminin Yarattığı İstihdam Çeşitlemesi (Kaynak: Özer, 1990)

Yatırım Aşaması	İşletme Aşaması
Tekne imalatı yapanlar,	Yat işletme firmaları ve seyahat act.,
Tekne ithalatı yapanlar,	Yat üzerinde çalışan personel,
Marina inşasında çalışanlar,	Yat Limanı işletmesinde çalışanlar,
İmalat ve inşada kullanılan malzemeyi üreten, satan ve ithal edenler,	Yat malzemesi satan ve ithal edenler,
Yat imalatçılarına ilişkin fuarlarda ve derneklerde çalışanlar,	Sergi, festival, yarış ve fuar organizasyon firmaları,
Resmi görevliler,	Sektörü canlandırmak için kurulan kulüp ve federasyonlar ve derneklerde çalışanlar,yat bakım onarımında çalışan küçük sanayi işletmeleri,resmi görevliler,

Yukarıdaki işletmeler dolaylı ve dolaysız etki olarak geliştirilip artırılabilir. Görüldüğü gibi muazzam bir işgücü yaratma kapasitesine sahip olan yat turizmi üzerinde önemle durulmayı gerektirmektedir. İşsizliğin sosyal bir problem olduğu ülkemizde yat yapımını ve işletmeciliğini desteklemek, gerekli mevzuatı düzenlemek ve sektörün problemini çözmek, genç nüfusu % 60'dan fazla olan ülkemizde istihdam açısından önem kazanmaktadır (Özer, 1990). Şema dikkatle incelenirse, her eğitim seviyesinde verimli ve etkin bir şekilde istihdam mümkün olabilmektedir.

Ülkemizde, diğer tekne türleri hariç, yat yapımı ile uğraşan 280 civarında imalathane bulunmaktadır. Bir o kadar da "direkt yan sanayici" faaliyet göstermektedir. Her bir iş yerinde ortalama 10-14 işçi çalıştığını kabul edersek, bu gün bu alandaki bütün olumsuz koşullar ve kısıtlamalara rağmen 6000-7500 arasında işçi istihdam edildiğini görmekte ve yat yapım sanayiinin sorunları çözüldüğünde bu sayının birinci yıl 3 katına, diğer yıllar 6-7 katına çıkacağı görüşü hakim olmaktadır. Yat üzerinde çalışan personel ise mürettebatlı ve mürettebatsız tekne işletmecilik anlayışına göre değişmektedir. Mürettebatlı teknelerde genellikle 3 personel çalışmaktadır. Bunlar kaptan, gemici ve miçodur. Kaptan aynı zamanda ahçılık da yapabilmektedir. Mürettebatsız teknelerde ise isteğe bağlı olarak bir kaptan çalışabilir.

Yat işletmeciliği firmalarında büro personeli 2 ila 5 arasında firmanın iş hacmine göre değişmektedir. Ayrıca firmaların değişik yerlerde büroları da bulunabilir. Teknik personel ise teknelerin olağan bakımları için istihdam edilmektedir (Özer, 1990).

II. BÖLÜM

DÜNYADA YAT TURİZMİ

Yat turizmi, elverişli koşullara sahip kıyı özelliklerine ve iklime bağlı olarak Akdeniz Çanağı'ndaki Fransa, İspanya, Hırvatistan gibi ülkelerin kıyıları ile Kuzey ve Güney Amerika'daki bazı ülke ve adaların kıyılarında gelişmiştir. Uzak Doğu'da ise iklimsel özelliklerin uygun olmaması sebebiyle yat turizmi önemli bir gelişme gösterememiştir.

Bu bölüme kadar, turizm ve yat turizmi ile ilgili temel kavramlar ele alınmış, yat limanlarının yönetimi, yat limanlarında verilen hizmetler hakkında bilgi verilmiştir. Bu bölümde ise "Dünya'da Yat Turizmi" başlığı altında Akdeniz'e kıyısı olan bazı ülkeler ile Akdeniz Çanağı dışında, Kuzey ve Güney Amerika ülkeleri ve adalarındaki yat turizmi hakkında bilgi verilerek konu irdelenecektir.

I. AKDENİZ ÇANAĞINDAKİ BAZI ÜLKELERDE YAT TURİZMİ

A. MARİNALARDA VERİLEN HİZMETLER

1-Fransa

Fransa'nın Akdeniz sahil şeridi , topoğrafik olarak birbirinden farklı iki ayrı bölüme ayrılmaktadır. Deniz, batıda Langedoc-Roussilon diye bilinen kıyı bandı boyunca ve geniş Rhone deltasının içine doğru gider. Doğuda ise İtalya sınırı yakınındaki Alp eteklerine doğru uzanır. Fakat her iki taraf da Akdeniz'in hiç bir yerinde olmadığı kadar yemek ve eğlence ihtiyacını karşılamaktadır. Toplam 300 millik sahil şeridi boyunca amaca yönelik inşa edilmiş 50 marina vardır. Bir Fransız Adası olan Korsika'da ise dokuz adet marina vardır.

Güney Fransa, İngilizlerin rağbet ettikleri bir bölgedir. Hyres ile İtalya sınırı arasındaki Cote d'Azur (Fransız Rivierası) bütün yerlerden daha iyi bilinir. Cote d'Azur'un çok popüler olmasının bir nedeni de, bu yörenin sahilden batıya doğru esen Mistral rüzgarlarından korunmaya imkan vermesidir.

Mistral rüzgarları yaz aylarında fazla görülme de, ilkbahar ve sonbaharda hava tahmin raporlarından haberdar olmalı, herhangi bir Mistral rüzgarı tehlikesinde, en yakın limana sığınmalıdır. Hava tahmin raporları düzenli aralıklarla radyodan yayınlanır. Geleneksel radyo, VHF R/T bütün marinalar için hava tahminleri yayınlar, pekçok marinada kapalı devre video yayınları ile devamlı olarak günlük hava tahminleri görüşlere sunulur.

Korsika'nın Fransa'dan çok daha az marina kapasitesine rağmen yatla keyifli bir seyahat etme zemini ve yatları ağırlayabilecek pek çok limanı (marina hizmetleri olmamasına karşın) bulunmaktadır. Adanın, en yakın yeri Fransa'ya 90 mil uzaklıktadır.

Fransa'nın yat limanlarının çoğu hemen hemen bütün hizmetleri vermektedirler. Bir kısmı sadece elektrik ve su hizmeti ile sınırlı kalmayıp, telefon, kablolu TV bağlantıları gibi imkanlar da sunmaktadırlar. Kıyıda restoranlar, barlar; kçylerde butikler vardır. Marinaların pek çoğunda villalar, alışveriş merkezleri, tamir, bakım ve kışlama yerleri bulunmaktadır. (Bkz Ek 1'dedir)

2-İspanya

İspanya'nın Cebelitarık'tan Fransa sınırındaki Cabo Creus'a kadar kıyı bandı 700 milin üzerindedir. Bir 350 millik kıyısı ise Mallorca'nın Balear Adaları, Menorca İbiza ve Formentera kıyılarıdır. Anakara kıyısı beş bölgeye ayrılır; Costa

del Sol (Cebelitarık ve Almeria arası) , Costa Brava (Blanes-Fransız sınırı). Costa del Sol bölgesi en gelişmiş bölgedir. Çoğu ticari ve balıkçı limanlarında yatçılar için kolaylıklar bulunmaktadır. Balear Adaları çevresinde birçok marina ve balıkçı barınakları vardır. Balear Adaları, Costa del Sol'a göre popüler olması bakımından ikinci sırada olup servis hizmetleri oldukça gelişmiştir.

Akdeniz İspanya'sı, Kuzey Avrupalılar (özellikle İngilizler) için uzun süre gözde olmuştur. Çoğu, hem villalarda tatil yapmış hem de yatlarını barındırmışlardır. Genellikle yaz havasına sahip olan bölgede güçlü deniz rüzgarları eser, fakat çoğunlukla ılık hava hakimdir. Costa del Sol Akdeniz'in bu yumuşak havasından yararlanır. Özellikle mevsim dışında bazı rüzgarları izlemek mümkündür. Amaca yönelik olarak inşa edilmiş marinalar, yat ve müretabatına tamir, bakım, onarım, lokanta, bar gibi imkanlar sunarlar. (Bkz Ek 2)

3-İtalya

Güney Avrupa'dan uzanan İtalya, Akdeniz'i ikiye böler. Bu bölümler Sicilya ve Tunus arasındaki dar Sicilya boğazı ve daha dar olan Sicilya ile İtalya yarımadası arasındaki Messina boğazı ile bağlanır. Anakaraya ek olarak, Sicilya ve Sardunya Akdeniz'in en büyük iki adasıdır. İtalya'nın kuzeyi daha yeşil ve zengin arazilere, daha fakir olan güneyi ise, yat ve yatçılık yönünden daha kıt imkanlara sahiptir.

Liguria ve Tuscany sahilleri boyunca kuzeybatıda ticari limanlarla birlikte yayılmış durumda bir çok marina vardır. Elbe Adası, Akdeniz'in bu bölgesinde yatçılara seyir zemini sağlayan yerleşim merkezlerinin en bilinenlerindendir. Akdeniz dağlık kıyı hattı mükemmel sahiller ve limanlar ile doludur. Roma'dan çizmenin ucuna ve topuktan doğu kıyılarına kadar pek az marina olmasına karşın,

çok sayıda balıkçı limanları vardır. Latince “marina kelemise” balıkçı limanı demektir. Bu balıkçı limanları yanlış anlaşılabilecek biçimde marina olarak adlandırılmaktadırlar. Doğu sahilleri, Venedik Körfezi’ne yaklaşıncaya kadar her çeşit liman hizmeti açısından oldukça fakirdir. Ve sadece Venedik kentine yaklaşıldığında iyi olanaklar sunan marinalara ulaşılabilir.

Sardunya’nın Costa Simaralda boyunca kuzeyde belli bir yerde kümeleşmiş marinaları vardır. Sicilya’nın ise kuzeydoğusunda bir tane marinası bulunmaktadır. Bu marina sadece Mesina Boğazı’ndan geçmek isteyenlerce kullanılabilir. Uzun İtalya kıyı şeridi çok farklı hava şartlarına maruz kalmaktadır. Büyük bir kısmında hava yazın durgundur. Genellikle sahile yakın rüzgarlar, saatte 2 milin üzerinde esmezler. Libeccio, Tramontana, Sirocco ve Gregale Rüzgarlarına dikkat etmek gerekir. Bu rüzgarların çoğu kışın fırtına hızıyla, ilk ve sonbaharda ise daha az hıla eserler. İtalya’yı çevreleyen deniz bölgesi yazın durgundur. Pek çok marina ve sahil radyo istasyonları VHF’den hava tahminleri yayınlamaktadır. İtalyan Marinaları Fransa’dakiler ile hemen hemen aynı servisleri sunmaktadırlar. Ancak, marina bölgesindeki sahilin gelişmesine daha az önem vermişlerdir. İtalya’da ortalama fiyat düzeyi fransa’dan daha yüksektir. Kuzeybatı marinalarının içinde ya da yakınında tamir, bakım onarım servisleri vardır. (Bkz. Ek 3)

4- Yugoslavya, Hırvatistan, Bosna - Hersek

Eski Yugoslavya’nın sahil şeridi, yoğun olarak girintili ve 700’ün üzerinde adıyla Büyük Adriyatik dalgalarının kötü etkilerinden korunmuş, Akdeniz’in en cazip gezinti yapılabilecek yerlerinden biridir. Anakara boyunca ve adacıkların çevrelerinde; sakin, dalgalardan iyi korunmuş kıyılar ve sayısız limanlar

vardır. Bunların çoğu nefis görüntülere sahip eski kasaba ve köyler olup, hepsi modern gelişmenin hasarlarından kurtulmuştur. Ancak Eski Yugoslavya'nın dağılımsından sonra ortaya çıkan Yeni Yugoslavya, Hırvatistan ve Bosna-Hersek arasında 5 yıl süren savaş sonunda pek çok liman şehri ağır hasar görmüş, Büyük Sırbistan hayali nedeniyle Sırp'ların çıkardıkları savaş tüm bölgeye yayılmıştır. Bu nedenle marinaların en son durumu hakkında bilgi sahibi olunabilmemiştir. Eski Yugoslavya'daki marinalar, Batı Akdeniz'deki her türlü imkanı sunan marinalardan farklıdır. Bunlar, az çok rahat, iyi korunmuş ve uygun barınaklardır. Gnel olarak ana yerleşmelere yakın olduğundan restoran ve bar sıkıntısı çekilmez. Yazın deniz hareketsizdir. Çok fazla korkulan Adriyatik rüzgarı olan Bora ile güneyden esen Sirocco (yerel olarak "Jugo" diye bilinir) ekseriyetle kış rüzgarları olup, ilk ve sonbaharda da eserler. Radyolar günde üç kez İngilizce olarak hava durumu ile ilgili yayın yapmaktadırlar.

Savaştan önce Eski Yugoslavya'daki tüm yıl için giriş limanları Rovinj, Mali Losinj, Zadar, Split, Dubrovnik, Bar; sadece yaz için İzola, Ponec. Punat (KRK), Primosten'dir. (Bkz. Ek 4)

5-Yunanistan

Yatçılar için Yunanistan, Yunan adalarıdır. Çünkü adalar ülke alanının %20'si kadardır. Yunanistan'ın kıyı şeridine bakıldığında, Anakara sahillerinin 500 mil dışına doğru yüzlerce ada ile çevrelendiği görülür. Batıdaki İyon Adaları Güney Ege'deki Cyclades'lerin kuru kayalık haliyle kıyaslandığında, yemyeşil ağaçları ve Doğu Akdeniz'in seyahat broşürlerinde görülen beyaz evleriyle İtalyan havası taşır. Girit'in, yaz aylarına kadar karla kaplı yüksek dağlarıyla, yeşil ormanları ve Kuzey

Sporades'in beyaz kumsalları keskin bir zıtlık içindedir. Doğudaki Dodecanese, 1912'den 1947'ye kadar süren İtalyan idaresinin etkisini yansıtmaktadır. 1947'ye kadar Adaların ve Yunanistan'ın genel özelliği marinaların azlığı ve Batı Akdeniz'e kıyasla servislerin eksikliğidir. Bütün Yunanistan'da amaca yönelik inşa edilen sadece altı marina vardır. Bunlar kendilerini marina olarak adlandıran ve ek birtakım imkanlar sunan birkaç limanla desteklenmiştir.

Yunanistan'ın sunduğu şey sayısız küçük balıkçı limanlarıdır. Bu limanlar sevimli, sakin ve korunaklı olmasına karşın, Batı Akdeniz'in eğlenceli marinalarından farklıdır.

Yunanistan'da ortalama olarak İtalya'ya oranla daha çok rüzgar vardır. Kuzeyden eserek bütün Ege'yi etkisi altına alan yaz rüzgarı melteme; özellikle 5 ve 6 deniz mili hızla estiği temmuz ve ağustos aylarında dikkat etmek gerekir. Ege Denizi'nin İyon ya da çok batı tarafında deniz durgun olup, gündüzleri biraz hareketli, geceleri ise ölü gibidir. Meltemin daha az kuvvetle estiği yaz başlangıcı ve sonu Ege'nin en ideal zamanlarıdır.

Her sabah saat 6.30'da Yunanca-İngilizce olarak orta dalgadan yayın yapan askeri radyodan hava tahminleri dinlenebilir. Ayrıca sahil radyo istasyonu da VHF'den tahmin raporu yayınlar. Fakat bunlara fazla güvenmemek gerekmektedir. Yüksek adaların ve anakaranın korunaklı yerlerinde doğru olabilir; ancak açık denizlerde rüzgarın hızı 10-15 deniz miline çıkabilir.

Tamir ve kışlama olanakları az ve birbirinden uzak olan Yunanistan'da sadece iki travel lift vardır. Özel tamir ve yedek parça için Pire ve Atina gibi büyük limanlara gidilme zorunluluğu vardır. Yunanistan'da çok geniş bir yiyecek seçeneği

veya Fransa ve İtalya'nın sahip olduğu ölçüde yemek kültürü yoktur. Bu konu ikinci planda kalmaktadır.

Giriş limanları (sık olarak kuzeybatı ve güneybatıda) : Corfu Port, Preveza, Argostoli (Cephalosia), Patra, Zakynthos, Kalamata, Zea (Piraeus), Mitilini (Lesbos), Khios Harbour, Pithagorion (Samos), Skala (Patmos), Kos Harbour, Mandraki (Rodos), Chania (Girit), Ayios Nikolais (Girit). (Bkz Ek 5)

6-Cebelitarık

Akdeniz'in batısından gelen yatlar, özellikle İngiliz yatları, Cebelitarık'ın İngiliz Kolonisinden giriş yaparlar. Buranın müsait yerleşimi, tamir ve kışlama gibi özellikleri Cebelitarık'ı yatçılık için popüler kılmaktadır. (Tablo Ek 5'tedir.)

7-Tunus

Tunus, yeni otellere, tatil köylerine önemli derecede yatırım yaparak turizm endüstrisini oluşturmakta olan bir devlet olup, tatil olanaklarına, özel olarak da yatçılık alanına doğru yönelmektedir. Tunus hükümeti, yatçıları Güney Fransa'nın ve İtalya'nın kalabalık marinalarından Tunus'a çekebilmek amacıyla yeni marinalar inşa etmekte mevcut limanları ticaret verebilecek şekilde genişletmektedir.

Tunus, değişik yerler görmek isteyen yatçıların mevsimsel Akdeniz turları için iyi bir konumdadır. Sicilya sadece 80 mil, Sardunya ise 122 mil uzaklıktadır. Akdeniz'in doğu ve batı kısımlar arasındaki pasajdan giden yatlar, bu yeni marinalardan biri için rotalarını geçiştirebilirler. Tunus'un 700 millik bir kıyı şeridi olmasına rağmen, pek çok marina ve genişletilmiş limanları (ki bunlar yaşam biçimi

olarak Afrika'dan çok Avrupa'ya benzerler) kuzey ve kuzeydoğuda yer alırlar. Güney ise Sahra Çölü'nün bitiminde yer alır. (Bkz Ek 5)

8-Malta

Malta, kış aylarındaki kuru, sakın iklimi ve yetenekli, göreceli olarak ucuz iş gücü nedeniyle Akdeniz'deki en popüler yerlerden biridir. Yatların kalabileceği, başkent Valetta'ya yakın olan doğal ve güzel liman, 300 yat bağlama kapasiteli Marsamxett'e ek olarak Msida Creek'de 300 yat barındırabilecek bir yat limanı inşa edilmiştir. Limanın ucunda yer alan dalgakıran inşaatı, Manuel Adası'nın iki marinasına 800 yat barındırma imkanı tanımaktadır. Yüzyıllardır Malta , Akdeniz trafiğinin kavşağı olmuştur. Son zamanlarda ise bu trafik yatçılar için düzenli olarak artış göstermektedir. Malta, en küçük adası Gozo ve Comino ile birlikte çok değişik ve cazibeli sahilleri, kumsalları, körfez ve koylarıyla uzun süre kalınabilecek bir yerdir. (Bkz. Ek 5)

9-Kıbrıs

Kıbrıs, 1974'teki Barış Harekatı ile ikiye bölünmüştür. Birleşmiş Milletler'in Barış Gücü, kuzey ve güney arasındaki sınır gerilimini en aza indirmek için Kıbrıs Türkleri ve Rum Topluluklarını gözlemektedir.

Türkiye'den Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne (KKTC) ya da Güney Kıbrıs Rum Kesimine geçerken, KKTC'den Güney Kıbrıs Rum Kesimi'ne geçilememektedir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, KKTC'ne yapılan herhangi bir

ziyaretin yasal olmadığını, uymayanların 10.000 Kıbrıs Poundu (8.000 Pound) para cezası ya da 6 ay hapis cezası ile cezalandırılacağını ilan etmiştir.

-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC): Yatlar genellikle Girne'de (eski adı ile Kyrenia) barınır. Girne'de ilgili memurlar yatları ziyaret eder ve formaliteleri tamamlar.

-Güney Kıbrıs Rum Kesimi (GKRY) : Kıbrıs'ın güneyine Limasol, Larnaka ya da Paphos'dan girilebilir (ki buralarda marina vardır). Limasol Sheraton Pleasure Limanı kıyıda birkaç restoran ve barlar kolaylıklar sağlamaktadır. Ancak Limasol'a biraz uzak kalmaktadır. Larnaka'nın yakınında yer alan Larnaka marinası tüm olanaklara sahiptir ve Doğu Akdeniz'deki en popüler kışlama yerlerinden biridir. Dükkanlarda çoğu İngiliz ürünleri bulunabilir.(Bkz. Ek 5)

10-Fas

Fas'ta yatçılık konusunda bugüne kadar önemli bir gelişme olmamıştır. Melillo'da 35 bağlama kapasiteli, ancak her türlü hizmeti verebilen bir yat limanı bulunmaktadır. Ayrıca Al Hocaïma, Medip, Guta ve Tanca barınak ve limanlarında da yatlar için demirleme ve bağlama olanakları ve hizmetler verilmektedir. (Bkz. Ek 5)

11- Cezayir

800 mil uzunluğunda Akdeniz sahilinde Cezayir'de ancak birkaç liman ve barınak bulunmaktadır. Limanlar, Cezayir Limanı gibi daha çok ticari amaçlı limanlardır. Ülkenin turizm altyapısının bulunmaması sonucu yakın gelecekte yatçılık konusunda bir gelişme beklenmemektedir. (Bkz. Ek 5)

12- Libya

Libya kıyıları politik konjunktör nedeniyle yatçılar için uygun bir ülke değildir. Herhangi bir yatçılık yatırımı yoktur. (Bkz. Ek 5)

13- Mısır

Mısır'da bugüne kadar gerçek anlamda marina yatırımı gerçekleşmemiştir. Yatçılar için önemli bir merkez Süveyş Kanalı'dır. Bu kesimde yat limanı olmamasına karşın Tevfik, İsmailiye ve Port Said'de üç adet yat klübü bulunmaktadır. Bu klüplerin bünyesinde adı geçen limanlarda yatlara hizmet verilmektedir. Ayrıca yatçılar için Damietta, Rosetta, İskenderiye ve Mersa Matruh limanlarında da yat klüpleri bünyesinde hizmet olanakları bulunmaktadır. Port Said'de Dumyat Marina'sı inşaatı devam etmektedir. (Bkz. Ek 5)

14- İsrail

İsrail sahillerinde yatçılık faaliyetleri çok kısa geçmişe dayanmaktadır. Halen İsrail sahillerinde toplam 1100 bağlama kapasiteli ve kısıtlı hizmet olanakları sunan toplam 6 marina bulunmaktadır. Ancak İsrail'de önemli sayıda yatçı nüfusa sahip bir ülkedir. 1989 yılında 1000'in üzerinde kayıtlı yatı bulunan İsrail'de marina kapasitesi 500 olarak tespit edilmiştir. İsrail Hükümeti, 1980-2005 yılları arasında Kızıldeniz ve Akdeniz sahillerinde toplam 10.000 kapasiteli 15 marinanın yapımını planlamıştır.

Politikadaki yumuşamanın etkisiyle İsrail'in gelecek yıllarda Batı Akdeniz ülkeleriyle rekabet edebilecek bir altyapıyı oluşturarak piyasa payını arttırması çok mümkün görülmektedir.

Halen, Akka, Ashdod, Haifa limanlarında birer adet, Tel Aviv'de (Tel Eviv ve Jaffa) 2 adet marina bulunmaktadır. Caesarea balıkçı barınağı da yatçılara hizmet vermektedir. Herzliya yat limanı 1994'de, Ashkelon Yat Limanı 1995'te faaliyete girmiştir. Ashdod'ta yeni bir yat limanı ise 1996-1997 döneminde tamamlanacaktır. (Bkz. Ek 5)

15- Diğer Akdeniz Ülkeleri

Akdeniz'deki diğer ülkelerde politik ve pratik nedenlerle nadiren seyir yapılabilir.

-Arnavutluk'a gidebilmek için vize almak gerekir ve vizeler organize tur ile gelenlere verilir (Yatçılar bunun dışındadır). Arnavutluk sularında polis botlarının gözetiminde kalınabilir.

-Suriye'nin yatlar için imkanları ve bu konuda gayreti yoktur.

-Lübnan, iç karışıklıklar nedeniyle seyir için güvenli değildir.

Akdeniz'deki bu marinaların özellikleri incelendiğinde; İspanya, Fransa ve İtalya'nın en gelişmiş marinalara sahip oldukları ve stil olarak Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye'den farklı oldukları anlaşılmaktadır. Ayrıca, özellikle Fransas'da marinalar otel, villa, iş merkezleri gibi büyük kompleksler, eğlence merkezleriyle desteklenmiştir.

B- DÜNYADA YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE FORMALİTELER

Yat turizmi, diğer turizm çeşitlerine göre pek çok formalite ve mevzuata sahiptir. Bu mevzuat ve formaliteler her ülkede aynı olmayıp bazı farklılıklar gösterebilmektedir.

Bu bölüme kadar, bazı ülkelerde, yat turizmi kapsamında verilen yat limanı hizmetleri ve buralardaki yat turizminin özellikleri incelenmiştir. Araştırmanın bu kısmında, “Dünya’da Yat Turizmi” adlı bir önceki bölümde adı geçen ülkelerin yerli ve yabancı yatçılara uyguladıkları mevzuat ve formaliteler incelenecektir.

1-FRANSA

Fransa sularına yabancı bir yatın girebilmesi için yasal gereklilik, 6 aydan fazla olmayan süreler için sadece, yatın kayıt ettirilmesidir. Güzergahın rapor edilmesine gerek olmayıp, büyük limanlarda gümrük veya liman idaresince gemi kağıtları kontrol edilebilir.

Tekne mürettebatı, yetkiyi daha sonra ele alacak yat sahipleri adına Fransa’da seyredebilir ve aynı şekilde sahipleri adına yatları karasuları dışına çıkabilirler. Her iki durumda da iyi niyet bulunmak zorundadır ve yetkililer kanıt olarak belgeleri sorabilirler. Mürettebatın kiralık yatları Fransa’da konumlandırılması mümkün değildir. Güzergah üzerindeki ya da ayrılma noktaları dışında kalan Fransız limanlarındaki konaklamalar ancak “hava değişimi” nedeni ile yapılabilir.

Yarış motorları ile Fransa sularındaki kulüp motorları da aynı kurallara tabidirler. Yat sahibi ya da yatın kaptanı yarış sonrasında yatı Fransa'daki bir limana bırakacak veya yedek kaptana Fransa dışına götürmek üzere yetki verecek olursa, yat ancak kaptanın hava değişimini mazeret göstermesi nedeni ile bir başka Fransız limanında konaklayacak yer arayabilir.

Avrupa Birliği (AB) üyesi olmayan ülke yatları Fransa'ya girmeden önce vize almalıdırlar. Eğer mürettebat AB'ye üye ülke vatandaşı değilse ilk büyük limanda kayıt yaptırılmalıdır.

Gerekli belgeler, Gümrük ve Vergi Dairesi'nden sağlanabilir. Bundan sonra yatın uygun bulunan giriş limanından giriş yapması gereklidir. Girişi müteakip liman ücreti ve %18.6 oranındaki KDV ödenerek yat Fransa'ya geçici olarak giriş yapar (Eğer geçici ikamet Fransa'ya taşınıyorsa KDV ödenmeyecektir).

Bir yat 6 aydan uzun bir süre Fransa'da bırakılacaksa, bırakıldığı yere en yakın gümrük idaresinden bir "titre de séjour" alınmalıdır. Bu durum, yatın 12 aylık bir dönemin minimum 6 aylık bölümünde kullanılmayacağı anlamını taşır. En fazla 3 yıl geçerlidir ve 3. yılın sonunda yatın yurt dışına çıkarıldığı belgelenmelidir.

Fransa'da giriş limanlarına ilişkin bir liste yayınlanmamıştır. Ancak, genel olarak her önemli limanda Gümrük ve Göçmenlik Büroları bulunmaktadır.

Normal miktarda gümrüğe tabi eşyası olan yatların Fransa'ya girişte, gümrüklere bildirimde bulunması zorunlu değildir. Herhangi bir miktarda Fransız Frangı ya da yabancı para ülkeye sokulabilmektedir. Ancak, kişi başına en fazla 5.000 Fransız Frangı (ya da yabancı para) Fransa dışına çıkartılabilir. Bu nedenle, Fransa'ya 5.000 F.Frangından fazla parayla girilmesi durumunda, girişte Fransız Gümrüğü'nden "Fransa'ya Yabancı Parayla Giriş Bildirim Formu" alınıp

doldurulmalıdır. Fransa kıyılarında dikkat edilecek diğer bir husus da, körfez ve koylarda hız limitlerine gerekli dikkat gösterilmesidir.

Gümrüğe tabi mal taşıyan yatlar vardıkları limanda, Sarı Bayrak (Q Flag) çekmek zorundadırlar. Fakat uygulama limandan limana farklılık göstermektedir. Gümrüksüz malların gemiye yüklenmesi durumunda, gemi kağıtları ile kaptanın pasaportu istenebilir. Bu tür malların bildirim yapılmadan ya da gümrüğü ödenmeden yeniden karaya çıkartılması veya Fransız karasularına alınması yasaklanmıştır.

100 ton altındaki yatların kağıtları ve taşıdıkları malların listesi, sahilden 20 kilometre açıkta bulunmaları durumunda; Fransız gümrük görevlileri tarafından incelenebilir. Mallar gemide tüketilebili ve ancak bildirimde bulunarak, gümrüğünün ödenmesi durumunda gemiden dışarıya çıkartılabilirler.

Yatta kişiler için geçerli olan bir özel gümrüksüz mal ya da yakıt ayrıcalığı yoktur. Fransa'ya diğer yollarla gelen yabancı ziyaretçiler için uygulanan gümrük muafiyeti yatlarla giriş yapanlar için de aynen geçerlidir.

2-İSPANYA

İspanyol karasularına giren bir yat mutlaka bir yat mutlaka gümrük idaresine uğramalıdır. Herhangi bir limana girişte; gümrük, liman kaptanı veya deniz polisini temsilen bir görevli yatı ziyaret edebilir. Bu görevli; yatın son ayrıldığı liman ve güzergahını, yat kaydını yatla ilgili detaylı bilgileri, yattaki tüm kişilerin tam adını ve pasaport numaralarını öğrenmek isteyecektir. Gümrük memurları yatları genelde

kontrol etmezler ve Sahil Polisi de ülkeye giriş izni vermektedir. Her limanda istenmemesine karşın; daha sonra uğranacak limanlarda göstermek üzere, gemi kağıtlarının hazır bulundurulması gereklidir. İspanya'da önceden belirlenmiş bir giriş limanı yoktur. Ancak, ilk girişin Gümrük Ofisi'ne sahip bulunan büyük bir limandan yapılması gereklidir.

Gümrük idaresi başvuru halinde, uzun süreli konaklamalar için belge vermektedir. Bu belge teknenin o yıl içerisinde İspanya'da ne kadar süre ile kalabileceğini belirtecektir. Bu belge ile yatlara, yılın 6 ayı için İspanya'ya geçici olarak girme izni verilebilir. Bu izin tekne sahibinin tüm kurallara bağlı kalması koşuluyla, teknenin İspanya'yı terketmesine gerek kalmaksızın yenilenebilir. Söz konusu bu belge, geçerli olduğu sürece teknenin gümrük ofisi bulunmayan küçük bir liman ya da koya girmesine olanak sağlamaktadır. Bu tür durumlarda yerel yetkililere bilgi verilmesi yeterlidir.

İspanya dışına çıkararak yabancı bir güzergahın izlenmesinden önce, izin belgesine ayrılma damgası vurulması için Gümrük Ofisi'ne bildirimde bulunulması gerekmektedir. Bu belge geçerlilik süresi içerisinde, tüm kurallara uyulması ve her giriş/çıkışta gümrüğe bilgi verilmesi durumunda yeniden kullanılabilir.

Yat sahibi teknesini almadan İspanya'yı terk edecek olursa, yatın emniyeti sağlayacak bir gümrüğe bırakılması zorunludur. Bir yatı İspanya'da devamlı olarak kalmak üzere ülkeye sokmak için, değerinin %40'ı kadar vergi ödemek gerekmektedir.

Tüm yatlar ve mürettebat giriş yapılması durumunda, gümrüğe bildirimde bulunmak zorundadır. Bundan sonra,sürekli ya da arasıra 6 ayı geçmemek üzere

İspanya'da kalacak ve ticari kazançla yönelik işlerle ilgilenmeyecek olan yabancılara gümrük izni verilmektedir.

3-İTALYA

Giriş formaliteleri teoride tekdüze gözükse de, pratikte farklılıklar gösterebilir. Geleneksel tekne belgelerine ek olarak, sigorta belgesinin İtalyanca tercümesi istenmektedir. İtalya limanlarına gelen yabancı yatçıların; yatları kendi mülkiyetlerinde ise şahsen, kendi mülkiyetlerinde değilse, İtalya'da ikamet eden bir temsilci aracılığı ile konsolosluk yetkililerine başvurarak, kayıt yaptırmaları gereklidir. Giriş yapılan ilk liman veya marinada tekne ve mürettebatla ilgili ve hazırlanması belirli bir zaman "Costituto" belgesi alınmalıdır. Ayrıca, yaklaşık olarak 120 liralik/ton tutarında ve ödemesi iki veya daha fazla aya yayılabilen "Sojoun" vergisi ödenmeli ve eğer ithal vergisinden kaçınılıyorsa İtalya'da bir seneden fazla kalınmamalıdır.

Tekne sahibi yabancı yatçılar, bir İtalyan limanından çıkarak seyir yapacakları zaman; liman veya seyir yetkililerinden "Seyir İzin Belgesi" almak zorundadır. "DE Bileti" denilen bir belge ile ilgili Liman Başkanlığına teslim edilen bu seyir belgesi 6 ay geçerlidir. Seyir İzin Belgesinde; tekneyle ilgili temel özellikler, teknenin tipi, motor gücü, hangi limana kaydedildiğinin belirtilmesi gereklidir. Söz konusu belgenin; önce Liman Başkanlığı'na, sonra da Çevre Deniz Ofisi (Uffici Circondariale Marittimi), Yerel Deniz Ofisi (Uffici Locale Marittimi) ve Sahil Delegasyonu'na (Delegazioni di Spiaggia) onaylatılması zorunludur.

Seyir İzin Belgesi ile birlikte tekneler, kayıt ücreti olarak 70.000 İtalyan Lireti ödemekle yükümlüdürler (1990-1991 için belirlenen miktar). Ayrıca tekneler, miktarı uzunluğa göre belirlenen İtalya Sularında Duraklama Vergisi ödemek zorundadırlar. Yelkenli teknelerin ise, tahsilat usulü Ticari Marina Bakanlığı'na belirlenen 350 liret/cm tutarındaki bu verginin yarısını ödemeleri gerekir. Duraklama vergisinin eksik ödenmesi durumunda, ödenmeyen miktarla beraber, toplam miktarının 3 katı ceza da tahsil edilir. Duraklama vergisi minimum 4 ayda bir alınır.

4-YUGOSLAVYA

Yatlar seyir izni almak için büyük limanlardan birine uğramak zorundadır. Gezinti ücreti ödenerek buradan alınan, kayıt olduğunu gösteren bir arma görünen bir yerine asılır ve ziyaret edilen daha küçük limanlarda, izin alındığını kanıtlar.

Giriş ve çıkışlar sırasında geçerli bir pasaport veya kimlik gerekmektedir. Kimlik ile giriş yapan turistler, sembolik bir geçiş vergisi ödeyerek 30 günlük turistik bir hak kazanmaktadır. Pasaport ile giriş yapanlar ise geçiş vergisi ödemezler. Denizden gelen yatlar belirli yatlar seyir yapabileceklerine ilişkin belge almak zorundadırlar. Eğer bir yata seyir izni verilmezse yetkililerce belirtilen rotayı takip ederek Yugoslav karasularını terketmesi gerekir. Bu sırada acil ihtiyaçlarını karşılayabilirler. Yatlar, Yugoslavya'yı terkederken çıkış yaptığını bildirmek ve çıkış belgesi almak zorundadırlar. Ayrıca 3 metrenin üzerindeki bütün teknelerin kullanımı için ehliyet gereklidir ve ehliyatsız kullnımlarda ceza verilmektedir.

Yatlar, ülkeye istedikleri miktarda ve hiçbir işleme gerek duyulmaksızın döviz getirebilmektedirler.

5-YUNANİSTAN

Ülkeye denizden giriş yapan yatların gümrüğe uğramaları gerekmektedir. Burada gemi kağıtlarının ibrazı üzerine, transitlog (Yat Kayıt Belgesi) verilir. Geçerlilik 6 ay olan ve 1 yıla kadar uzatılabilen belgenin ücreti 8 Sterlin civarındadır. Yat kayıt belgesi geçici ise, yıl içinde her defada 15 US Dolar vergiye tabidir. Yat Kayıt Belgeleri, 4 nüsha halinde düzenlemektedir. 2 kopyası gümrükte, 1 kopyası Liman Başkanlığı'ndan kalan belgenin, 1 nüshanın yatta bulundurulması gerekmektedir. Yatçı belgeyi istendiğinde yetkililere göstermek zorundadır. Ülkeden çıkış yaparken, liman uğranarak belgenin geri verilmesi zorunludur. Karadan çekici ile sokulan yatlar; sahip veya kaptanlarının pasaportuna kaydedilerek, 6 ay süreyle Yunanistan'da kalabilirler.

Yunanistan'a giriş ve çıkışlarda pasaport veya kimlik göstermek zorunludur. Ülkede 3 aydan fazla kalabilmek için mutlaka pasaport ile giriş yapmak gerekmektedir. Bu durumda; süre uzatımı için, 3 ayın dolmasından 20 gün önce müracaat edilmesi yeterlidir.

Avrupa Topluluğu üyesi ülkelerden gelen yabancılar; istedikleri miktardaki döviz, hiçbir işleme gerek duyulmaksızın Yunanistan'a sokabilmektedirler. AB üyesi olmayan ülkelerden gelenler ise, yine hiçbir işlem yaptırmadan 1000 US doları değerinde döviz ile sınırlandırılmıştır. Bunun üzerindeki miktarları girişte deklare etmek gerekmektedir (Turizm Bakanlığı, 1992).

6-CEBELİTARİK

Formaliteler: Gümrük rıhtımına yanaştıktan sonra, üç nüsha hazırlanan mürettebat listesi, yat dökümanları ve pasaportlar ile birlikte kontrol ettirilir.

7-TUNUS

Formaliteler: Tunus'a özel bir yat girişinin düzenleme ve kuralları pekçok Avrupa ülkesindekinden farklı değildir. Yakın zamana kadar ülkenin ziyaret edilen bütün limanlarında bir form doldurulmaktaydı. Ancak, yeni uygulamayla yat kaptanı ilk uğradığı limanda bir form doldurmakta ve bu formu uğradığı diğer limanlarda göstermektedir. İlk Tunus limanında ayrıca mürettebat listesi, pasaportlar, sigorta belgesi ve yat kayıt belgesi (Small Ship Registration da kabul edilir) teknedeki malzemenin listesiyle beraber Liman Başkanlığı'na kontrol ettirilmektedir. Yatın Tunus sularında özel ve kişisel kullanımı 3 ay ile sınırlandırılmıştır. Bundan sonra yeni izin belgesi başvurusu gerekmektedir. Bir yıl içerisinde en fazla 6 aylık bir konaklamadan sonra yat 24 saat içerisinde ülke dışına çıkarılmalıdır.

8-MALTA

Formaliteler: Diğer ülke yatlarının Malta'ya varışında VHF 12 telsiz kanalı ile giriş için Valette Port Kontrol ile bağlantı kuması gerekir. Gerekli dökümanlar yat ruhsatı, 2 nüsha mürettebatı listesi ve pasaportlardır. Denizaşırı kayıtlı yatlara uzun süreli kalsalar bile vergi uygulanmaz.

II-AKDENİZ KIYILARI DIŞINDA BAZI ÜLKELERDE YAT TURİZMİ

Akdeniz ülkeleri dışında, Dünya’da yat turizmi açısından gelişmiş birçok ülke bulunmaktadır. Akdeniz kıyılarındaki turizm faaliyetleri ile karşılaştırmak amacıyla bu ülkelerden bazılarına kısaca değinilecektir.

A-KANADA

Kanada’da yatçılık için önemli sayılan merkezlerden biri, ülkenin batısındaki Pasifik Okyanusu kıyılarıdır. Bu kıyılardaki en ünlü yat limanı, Vancouver limanıdır. Bu liman, otoriteler tarafından, dünyanın en güzel limanları olan Güney Afrika Cumhuriyeti’ndeki Cape Town ve Brezilya’daki Rio de Janerio ile aynı sınıfta değerlendirilmektedir. Pasifik Okyanusu kıyıları, Kuzey Amerika kıtasında kişi başına düşen özel yat sayısının en fazla olduğu bölgedir. Kilometrelerce uzunlukta fiyord benzeri koylarla dolu olan kıyılar, cruising yatçılığı için son derece çekicidir. Bununla beraber, bölgenin bazı sakıncaları da mevcuttur. Örneğin deniz suyu hiçbir zaman sıcak değildir. Ayrıca, en sıcak mevsimler de bile serin rüzgarlar esebilmektedir. Başka bir sakınca da bu kıyılarda liman inşa edecek sığ suların bulunmaması veya derin suda liman inşaat maliyetinin çok yüksek olmasıdır(Gray,1985’e atfen Hıraca, 1996)

Kanada ve Pasifik kıyılarında kişi başına düşen özel yat sayısının fazla olması, bu kıyılarda bulunan insanların yat turizmine özel yatları ile katıldığını göstermektedir. Akdeniz ülkeleri ve Türkiye ile karşılaştırıldığında yat işletmelerinin düzenlediği yat turlar veya charter seferlerinin yat turizminde ağırlıklı olduğu ve daha geniş kitlelere hizmet verdikleri söylenebilir.

Yapılan araştırmalar, Kanada'daki genel turizm hareketlerinin %80 oranında yerli turistlere ait olduğunu ortaya koymaktadır. Yabancı turistler içinde de; Amerikalılar, toplam yabancı turistlerin %95'ini oluşturmaktadır. Ayrıca, Kanada'da yat ve deniz yolu ile seyahati tercih eden turistler, toplamın %2'sini oluşturmaktadır. (Tandoğan,1996)

Yukarıdaki bilgilere göre; Kanada'da kişi başına düşen özel yat sayısının fazla olması ve ülkeye giren yabancılardan yat ve deniz yolculuğunu tercih edenlerin oranının düşük olması; bu ülkede domestik bir yat turizmi olduğunu göstermektedir. Buradan da, yat turizminden elde edilen yabancı kaynaklı gelirlerin ülke ekonomisi için fazla bir önem taşımadığı ve yatçılık faaliyetlerinden; yat imalat, bakım-onarım, alım satım komisyonculuğu ve liman işletmeciliğinin gelişmiş olduğu söylenebilir.

B-BAHAMA ADALARI

Bahama Adaları, Kuzey Amerika kıtasının güneydoğu ucunda bulunmaktadır. Irili ufaklı yüzlerce adadan oluşan bu ülke, yatçılar tarafından oldukça rağbet gören bir yat turizm merkezidir. Ada sayısının fazlalığı, hatta hala i lerinde yeterince tanınmamış olanların bulunması nedeniyle, Bahama Adaları yat turizmcileri açısından gizemini ve çekiciliğini korumaktadır. Ülkede yat turizminin geliştiği başlıca adalar; Out ya da Family Adaları, Cat Adası, San Salvador, Great Exuma Adası olarak sayılabilir. Ayrıca, Bahama Adaları, Amerika Birleşik Devletleri'nin ünlü tatil ve plaj kentleri olan Florida ve Miami'ye olan yakınlığı ile de yatçılara ayrı bir güzergah sağlamaktadır. (Wareham,1993)

C-YENİ ZELLANDA

Yeni Zellanda, Avustralya'nın güneydoğusunda yer alan bir ada ülkesi olup, yat turizmi açısından ilgi çekici bir ülkedir. Adalarda bulunan yat işletmecileri genellikle turistlere yat kiralayarak faaliyetlerini sürdürürler. Çünkü ülke, diğer kıtalara uzak bir konumda olduğundan, özel yatlarla ulaşım çeşitli zorluklar ve riskler taşımaktadır. Yeni Zellanda'da, cruising yatçılığına uygun Kiwi kıyıları; iklimi, denizi, kumsalları ve adaları ile yatçıları çekmektedir. Bu bölgede cruising yatçılığına en uygun mevsimin Mayıs ile Ekim ayları arasında olduğu belirtilmektedir. Oysa, ülkemizde, en uzun deniz ve yat turizm mevsimine sahip olan güney sahillerimizde yapılan araştırmaya göre, yat işletmelerinin en yoğun çalıştığı aylar; Temmuz ve Ağustos olarak belirlenmiştir.

Tüm bu olumlu koşullara rağmen Yeni Zellanda'da yat charter sektörünün yavaş geliştiği belirtilmektedir. Bunun nedeni, ülke Ulaştırma Bakanlığı'nın katı kuralları olarak gösterilmektedir. Özellikle yat inşaatı konusunda; tüm yat planlarının bakanlık onayından geçirilmesi, kullanılan malzemeler ve güvenlik donanımı ile ilgili katı ve mantıksız kurallarda ısrar edilmesi bu sektördeki gelişmeyi yavaşlatan nedenler olarak gösterilmektedir. (Tandoğan,1996)

Toplam dış kaynaklı gelirler içinde en fazla döviz girdisi turizm sektöründen elde edilen Yeni Zellanda, en çok Avustralyalı turistler tarafından ziyaret edilmektedir. (Baywater,1990)

Yeni Zellanda, yat turizmi açısından uzun bir sezon ve ideal sayılabilecek doğal olanaklara sahip olduğu halde bürokratik kurallar nedeniyle bu ülkede yat

işletmeciliği yavaş gelişmiştir. Buradan, yat turizminin gelişmesi y6n6nden b6rokrasinin ne kadar etkin rol oynadığı anlaşılmaktadır.



III. BÖLÜM

TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ

Türkiye, iklimi, kıyılarının jeomorfolojik yapısı ve coğrafi konumu ile Akdeniz havzasında uluslararası yat turizmi açısından son derece çekici bir yere sahiptir. Türkiye marinalarında servis hizmetlerinin ucuzluğu, ülkenin sahip olduğu doğal güzellikler ve tarihsel mekanların zenginliği, diğer Akdeniz ülkelerine göre kıyılarındaki su ve görüntü kirliliğinin üst boyutta olmaması gibi faktörler Türkiye'de yat turizminin geleceği için umut verici bir boyuttadır.

Bu bölümüne kadar turizm ve yat turizmi genel olarak incelenmiş, dünyada bazı ülkelerdeki yat turizminin mevcut durumu irdelenmiştir. Araştırma konusunun asıl odak noktası olan Türkiye'deki yat turizminin gelişimi, bu gelişimi etkileyen fiziki ve beşeri faktörler ile yat turizminin ülkemizdeki mevcut durumu bu bölümde incelenecektir.

I-TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN GELİŞİMİ

Türkiye'deki yat turizmi, alt ve üst yapı yatırımlarının eksikliği, tanıtım ve turizm olgusunun yerleşmemesi, yat turizmi ile ilgili mevzuat yönetmeliklerin geç çıkmasından dolayı 1960'lı yılların ikinci yarısında oluşmaya başlamıştır. Ancak son yıllarda Türk kıyılarına yönelik talebin hızla arttığı gözlenmektedir.

Türkiye'deki yat turizmi, yeni bir turizm çeşidi olarak, 1960'lı yıllarda Yunanistan'ın Ege ve Anadolu kıyılarını kapsayan yat turları düzenlemesiyle gündeme gelmiştir. Türkiye'de turist teknesi ilk olarak 1965 yılında görülmüştür.

Türkiye'ye gelen ilk tekneler, Yunanistan üzerinden güneybirlik gezilerle Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege'deki diğer yerleşim merkezlerine uğruyorlardı. Daha sonra Yunan tur operatörleri paket tur programlarına Türkiye'yi de almışlardır (Özer, 1990).

O dönemdeki yat güzergahları Kuşadası, Bodrum ve Marmaris limanlarıydı. Yatların bakım ve onarım ihtiyacı ise tirandil ve gulet tekne inşa edilen Bodrum'daki inşa ve çekek yerlerinde karşılanmaktaydı.

1967 yılında Bakanlıklararası Yat Limanları Planlama ve Teknik Komisyonu kurulmuştur. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1968-1972), yat limanlarının inşası planlanmıştır. Ayrıca, 1971 yılı itibarıyla yat limanları ve yat yanaşma yerlerinin hizmete girmesi amaçlanmış ve bu tesislerin Ulaştırma Bakanlığı tarafından işletilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür (Özer, 1990).

1970'li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistler Yunanistan'daki kiraladıkları yatlarla Türkiye'ye gelmeye başlamışlardır. 1970'li yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde, yat turizmi gündeme getirilerek, çeşitli marina yerleri tespit edilerek, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanmıştır.

Türkiye'de inşa edilen ilk yat limanları; yat güzergahlarının dışında kalan Ayvalık, Armutlu, Çanakkale ve Gelibolu yat limanlarıdır.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977), 1973 yılı icra planında, yat limanlarının ve yanaşma yerlerinin işletilmesinin Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı işbirliği ile düzenlemesi öngörülmüştür.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1983), 1980 yılında, Turizmi Teşvik Çerçeve Kararı'nda Kruvaziyer turizmi, yat turizmi ve yat limanı işletmeciliğinin

geliştirilmesi esas alınmıştır. 1981 yılı icra planında, yat turizminin gelişmesini sağlayacak bir kanun tasarısının hazırlanması kabul edilmiştir.

Sakin ve ucuz charter bölgesi arayan yat piyasası, 1980'den sonra Türkiye kıyılarını müşterilerine sunmasıyla, Türk yat turizmine olan talep artmıştır. Akdeniz'de charter imkanı bulamayan ekonomik ömrünü tamamlamış ve vergi/kontrolden muaf İngiltere bayraklı yatlar Türkiye kıyılarını tercih etmeye başlamışlardır.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nda, yat turizmine olan talep artışı dikkate alınarak, yat turizminin geliştirilmesi, formaliteler ve mevzuat engellerinin ortadan kaldırılması amacıyla 4.8.1983 tarihinde "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik" çıkarılmıştır. Daha sonraki yıllarda bu yönetmelik 15.10.1986 ve 29.6.1991 tarihlerinde yeniden düzenlenmiş ve adı da "Yat Turizmi Yönetmeliği" olarak değiştirilmiştir.

Beşinci, Altıncı ve Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planları'nda yat turizminin geliştirilmesine yönelik çalışmalara geniş ölçüde yer verilmiştir.

Son yıllarda, uzun yaz sezonu, uygun rüzgarlar ve tabii koyları ile yatçılık için ideal bir ülke olan Türkiye, yabancı yatçıların uğrak yeri olmaya başlamış, yat yapıcılığı bir sektör olarak ortaya çıkmış, tanıtım ve pazarlamaya daha çok önem verilmeye başlanmıştır.

Anadolu, tarihin pek çok döneminde çeşitli uygarlıklara ev sahipliği yapmış, coğrafi konumunun uygunluğu sayesinde ticaret bakımından özellikle kıyı kesimleri bugün geçmişin izlerini taşımaktadır. Bugün Türkiye kıyılarında çok sayıda antik liman bulunmaktadır. Bunlar aşağıda şöyle sıralanmaktadır:

* Karadeniz Kıyıları

- Trapezus (Trabzon)
- Amisas (Samsun)
- Sinope (Sinop)
- Armene (İnceburun)
- Heraclia (Karadeniz Ereğli)

* İstanbul Bölgesi

- Khalcedon (Kadıköy)
- Haliç

* Marmara Kıyıları

- Kios (Gemlik)
- Daskylion (Eşkel Civarı)
- Kyzikos (Erdek)
- Priapos (Karabiga)
- Parium (Karabiga-Lapseki arası)
- Lampakas (Lapseki)
- Gallipolis (Gelibolu)
- Aybdos (Nara)
- Sesechos (Eceabat)
- Dardanos (Çanakkale)
- Eleussa (Seddülbahir)

* Ege Kıyıları

- Aenus (Enez)
- Lysimachia (Bakla Limanı)
- Kardia (Güneyli Limanı)
- Alepe (Conessus/Saros Körfezi)
- Troia (Hisarlık)
- Sigeion (Yenişehir)
- Tenedos (Bozcaada)
- Alexandria Trpas (Eski İstanbulluk)
- Assos (Behramkale)
- Adramytion (Burhaniye)
- Aterneus (Dikili)
- Karene (Bademli)
- Pitane (Çandarlı)
- Elaea (Reşadiye)
- Grynion (Yenişakran)
- Myrina (Aliğa-Yenişakran)
- Kyme (Aliğa-Nemrut)
- Plıokaia (Eski Foça)
- Leucaeia (Çamaltı Tuzlası)
- Symrna (İzmir)
- Klazomenia (Urla-İskele)
- Erythrai (ildir)
- Teos (Seferihisar)
- Kaystes (Çiftlikköy)

- Geerhaiidai (Doğanbey)
- Lebedus (Kısık)
- Notium (Ahmetbeyli)
- Ephesus (Efes)
- Koressus (Efes)
- Panormos (Efes)
- Priene (Güllübahçe)
- Miletus (Milet)
- Didyma (Didim)
- Knidos (Datça)

* Akdeniz Kıyıları

- Saranto (Kızılyer)
- Physikos (Marmaris)
- Loryma (Aziziye)
- Kamos (Köyceğiz-Dalyan)
- Telmesos (Fethiye)
- Patara (Geleniş)
- Antiphellus (Kaş)
- Aperlae (Sıcak Yarımadası)
- Apollonia (Uçağız)
- Andriake-Myra (Kale)
- Olimpos (Çıralı)
- Phaselis (Tekirova)

- Attaleia (Antalya)
 - Aspendos (Belkıs)
 - Side (Manavgat-Selimiye)
 - Ptolemais Augaia (Fığla Burnu)
 - Hamaxia (Sinekkalesi-Elikesik)
 - Koracesium (Alanya)
 - Laertes (Mahmutlar)
 - Selinus (Gazipaşa)
 - Kharadus (Kaladan Köyü)
 - Anemuryum (Anamur)
 - Nagidus (Eski Anamur)
 - Arsinoe (Bozyazı)
 - Kelenderis (Glindre)
 - Holmi (Taşucu)
 - Seleukeia (Silifke)
 - Korykos (Kızkalesi)
 - Elaiussa Sebaste (Ayaş)
 - Soloi Pompeipolis (Mersin-Viranşehir)
 - Tarsos (Tarsus)
 - Aigaii Amanida (Yumurtalık)
 - İssos (Dört Yol)
 - Seleucie Pieria (Samandağ) Kaynak: Dz.K.K.lığı Dergisi
- (Kaynak: Dz.K.K.lığı Sey. Hid. ve Oşı. D. Bşk.lığı, 1995)

II-TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİ ETKİLEYEN COĞRAFİ FAKTÖRLER

Bir bölgenin turizm çeşitlerini ve özelliklerini belirleyen etmenleri, o bölgedeki coğrafi faktörler belirlemektedir. Coğrafi faktörleri meydana getiren konular ise iklim, jeomorfolojik yapı, kültürel ve doğal değerler gibi turizmi şekillendiren en önemli etmenlerdir.

Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine en çok yaklaştığı yerde konumlanan, bir Orta Kuşak ülkesi olan Türkiye, gerek matematik konumu gerekse özel konumuyla turizmin bir çok çeşidine imkan tanımaktadır.

Araştırmanın bu bölümünde Türkiye'nin coğrafi konumu, kıyılarının iklimi ve jeomorfolojisi ile kıyı ve kıyı çevresindeki kültürel ve doğal değerler gibi faktörler irdelenip, bu faktörlerin Türkiye'deki yat turizmine etkileri ele alınacaktır.

A-COĞRAFİ KONUM:

Türkiye; matematik konum olarak, 26°- 45° Doğu Meridyenleri ile 36° - 42° Kuzey Paralelleri arasında yer alan bir Orta Kuşak ülkesidir. Türkiye arazisinin en batı uç noktası (25° 40') Gökçeada'daki İnceburun (eski adı Avlaka Burnu), en doğu uç noktası (44° 48') Dil yöresi, en güney uç noktası (35° 51') Hatay ili sınırları içindeki Topraktutan Köyü (eski adı Beysun Köyü) ve en kuzeydeki uç noktası ise (42° 06') Sinop'taki İnceburun'dur. Türkiye'den geçen 40° Kuzey paraleli esas alınırsa Türkiye, Ekvatordan 1436 km. kuzeyde ve Kuzey Kutup Noktasına göre de 5545 km. güneyde yer almaktadır. Görülüyor ki; ülke, matematik konum olarak Kuzey Kutup Noktasına göre Ekvator'a daha yakındır.

Türkiye'nin özel konumuna bakıldığında ise; Eski dünya karalar topluluğu olarak adlandırılan; Asya (yaklaşık 42 milyon km²), Avrupa (10.5 milyon km²) ve

Afrika (30 milyon km²) anakaralarının, birbirlerine en fazla yakalaştıkları, özel yani ayrıcalıklı bir konumda yer aldığı görülür. Türkiye arazisinin (814 578 km²) yaklaşık %97'sinin Asya, %3'ünün de Avrupa anakarasında bulunduğu kabul edilir. Yani Türkiye hem bir Avrupa hem de bir Asya ülkesidir. Ama Türkiye, Cumhuriyet Devri çağdaş kurumları ile bir Avrupa ülkesi; uygarlığı bakımından ise hem eski Anadolu uygarlıklarından, hem Asya uygarlıklarından hem de kendi toplumunun ulaştırdığı uygarlıktan etkilenmiş orjinal bir Anadolu Uygarlığı oluşturmuştur.

Dev bir doğal köprü rolü oynayan Türkiye'nin bu önemi tarihte de kendisini göstermiştir. Bunu hazırlayan temel faktörlerden biri de Anadolu Dağ Sistemleridir. Doğu-batı yönünde yüksek sıra dağların varlığı, fakat aralarına derince depresyon kuşaklarının yerleşmiş olması, kuzey-güney yönündeki geçişleri tarih boyunca zorlaştırmıştır; ancak doğu-batı yönündeki geçişleri, büyük ölçüde kolaylaştırmışlardır. Asya ile Avrupa arasında Eskiçağ'dan başlayarak, Ortaçağ ve Yeniçağ boyunca işlemiş olan Asya İpek Yolu, daha çok bu doğal kolaylık nedeniyle önem kazanmıştır.

Türkiye; ayrıcalıklı özel konumu sebebiyle; söz konusu anakaralarda yer alan ülkelerin, birbirleri ile kurulmuş olan demiryolu ve karayolu ulaşım bağlantılarının, Türkiye'den geçmesini sağlamıştır. Bu ulaşımdan şimdilik Orta Doğu ile Batı ve Orta Avrupa ülkeleri yararlanmaktadır. Ama gelecek yıllarda nüfuslarının da artmasıyla ticaret ilişkileri daha fazla gelişecek ve Türkiye'nin önemi daha da artacaktır. Türkiye, ayrıca dış dünya ile kolayca ekonomik, sosyal ve siyasal bağlantılar kurabilmiştir. Türkiye Eski Dünya anakaralarının, hemen hemen geometrik merkezi konumundadır. Ama kuzeyinde Karadeniz, batısında Ege Denizi ve güneyinde Akdeniz bulunmakta; bu denizlerdeki kara suları hakkında

faaydalanarak Boğazlar yolu ile okyanus aşırı limanlarla kolayca bağlantı kurmaktadır. Türkiye; İstanbul ve Çanakkale Boğazları yolu ile Karadeniz, Azak Denizi ve Tuna ırmağı kıyı limanlarını, dolaylı olarak denetimi altında tutmaktadır. Türkiye özellikle zayıf devrelerinde, başta Rusya, İngiltere ve Fransa olmak üzere, birçok devletin saldırısına uğramıştır. Güçlü devrelerinde ise pek çok devlet Türkiye ile dostluk antlaşmaları imzalamıştır. Zira, Türkiye boğazlarını deniz trafiğine kapadığı zaman (savaş devresinde kapayabilir) Gürcistan (Batum limanı), Rusya Federasyonu (Soçi, Kerç, Azak, Rostov limanları), Ukrayna (Odessa, Kerson, Sivastopal, Yalta limanları), Romanya (Köstence) ve Bulgaristan (Varna ve Burgaz) limanları ile Tuna su yolu limanları, milletlerarası deniz ulaşımına kapanmış olur. Bu da, söz konusu ülkelerin dış ticaretine büyük zarar verir.

Gerek Orta Doğu ve gerekse Avrupa ülkeleri ile 1991 yılında bağımsız devletler durumuna gelen Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan gibi Kafkas ülkeleri, ayrıca Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve diğer Orta ve Batı Avrupa ülkeleri Türkiye ile işbirliği yapmak zorundadırlar. Çünkü bu ülkeler arasında kurulmuş veya kurulma zorunluluğu bulunan, karayolu- demiryolu- havayolu ve denizyolu bağlantıları en kısa yollar olarak, Türkiye arazisi üzerinden geçmektedir (İzbırak,1994).

Dünyada yat turizminin en çok gelişmiş olduğu denizler, birbirine yakın mesafede adaların bulunduğu, matematik konumu bakımından iklimin bütün yıl yatçılığa uygun olduğu, kuzey ve güney yarımkürede 10-20° enlemleri arasında yer almaktadır. Bu bakımdan dünyada yat turizminin en çok gelişmiş olduğu yerler kuzey yarımkürede Karayip Denzinde Büyük ve Küçük Antiller (özellikle Grenada Adası), Amerikan Virjin Adaları (başta St. Thomas Adası), İngiliz Virgin Adaları,

Bahama Adaları, Güneydoğu Asya'da Güney Tayland'ın Andaman Denizi kıyıları (Puket adası vb.) Malezya kıyıları, güney yarımkürede, Güney Pasifik Denizi'nden Fiji ve Tonga Adaları kıyılarıdır. Bu yerlerin Avrupa ülkelerine uzak konumda bulunması Avrupalı yatçıları, bu yerlere göre daha kuzeyde (30-46° enlemleri arasında) bulunan, bu nedenle yat turizminin yılda yaklaşık 6-7 ay yapıldığı Akdeniz kıyılarına yöneltmiştir.

Akdeniz ülkelerinde yat turizmi altyapı ve üstyapı hizmetleri tamamlandığı oranda gelişme göstermiştir. Bu gelişim batıda Fransa, İspanya, İtalya'dan doğuya Hırvatistan ve Yunanistan kıyılarına doğru olmuştur. Türkiye kıyıları da Akdeniz ülkelerinin sahip olduğu fiziki coğrafi olanaklardan yat turizminde faydalanmaktadır.

Türkiye'nin Akdeniz kıyıları Batı Akdeniz'den İspanya, Fransa, İtalya, Hırvatistan üzerinden Yunanistan'a gelen yat güzergâhının devamı üzerindedir. Yunanistan'dan devam eden hat Bodrum veya Marmaris üzerinden Fethiye'ye doğru inmektedir. Türkiye kıyıları Doğu Akdeniz'den Batı Akdeniz'e doğru daha az yoğun olan ikinci bir hattın üzerindedir. Bu hat İsrail'den başlayıp, Kıbrıs üzerinden gelip Türkiye kıyılarını dolaşıp Rodos üzerinden geri dönmekte veya Yunanistan üzerinden Batı Akdeniz'e devam etmektedir.

Türkiye uzun bir kıyı şeridine sahip olmakla beraber (8333 km.) yat turizminin gelişimi bütün kıyılarda aynı değildir. Bunun kıyı jeomorfolojisi, iklim gibi coğrafi nedenleri bulunsada, Ege Denizi kuzeyi, Marmara ve Karadeniz kıyılarının Akdeniz'de gelişen uluslararası yat turizm hatlarına uzak kalması da bir diğer etkidir.(Doğaner, 2001)

Görülüyor ki; gerek matematik konumunun getirdiği elverişli iklim koşulları gerekse konumlandığı yerin önemi, tarihi, henüz bakir kalmış koyların ve diğer doğal

güzelliklerin varlığı ve üç kıtanın da birbirine en yakın olduğu bir alanda bulunması gibi coğrafi konumu kapsayan özelliklere sahip olan Türkiye’de, yat turizmi için son derece elverişli koşullar bulunmaktadır. Ülkede yat turizmini etkileyen iklim, topoğrafya gibi etmenler ayrı başlıklar altında incelenecektir.

B. İKLİM

Yat turizminde denizle ilgili rekreasyonel faaliyetlerden faydalanmak (güneşlenmek, yüzmek, yelken, windsurf, sualtı araştırmaları, dalma vb.) esas olduğundan yat turizm mevsimi, iklime bağlı olmaktadır. Dünya’da yat turizminin en fazla gelişmiş olduğu yerler, iklimin yılın bütün aylarında yatçılığa uygun olduğu yerlerdir. Günlük sıcaklık değerleri 20-34°C, günlük güneşlenme süresi uzun (11-12 saat/gün), bağıl nem oranı düşük (%70’in altı) olan kurak iklimler yat turizmi için uygundur. Akdeniz iklimi yıl içinde bu özellikleri gösterdiği yaz mevsiminde, yat turizmine uygunluk göstermektedir. Özellikle yaz mevsiminin kuraklığı ve rüzgâr hızının yelkenle seyir için uygun (7m/sn’nin altında) olması Akdeniz ikliminin yat turizmine en uygun özellikleridir. Akdeniz’de dolaşan yatların %73’ü yelkenli, %27’si motorlu yat tipinde olduğundan Ege Denizi güneyi ve Akdeniz’de esen hafif şiddette rüzgârlar yelkencilik için uygundur. Fakat Akdeniz ikliminde sıcaklığın 34° C’nin, bağıl nemin %70’in üzerine çıktığı günler, insan bünyesi rahatsız olduğundan, kıyı turizminde olduğu gibi yat turizmi için de uygun değildir (Doğaner, 2001, s: 56-57).

▪ Karadeniz Kıyıları:

-Sıcaklık, Yağış, Bağıl Nem ve Deniz suyu Sıcaklığı:

Karadeniz kıyı bölgesinde görülen sıcaklık rejimi tipinde denizel etkiler kuvvetlidir. Yıl içinde sıcaklık 2-3 ay 20° C'nin üzerindedir. Ancak, yaz ayları fazla sıcak geçmez. En sıcak ayın (ağustos) ortalaması 22-23° C kadardır. Kışın ortalama sıcaklık hiçbir ayda 0° C'nin altına düşmez. Aylık ortalama sıcaklık en soğuk ayda bile 5-7° C civarındadır. Dolayısıyla mevsimler arasındaki sıcaklık farkları çok değildir ve sıcaklık değişimleri düzenli olur (Bkz. Harita-1). Deniz suyu sıcaklıkları bakımından da en uygun değerler temmuz-ağustos aylarında görülür. (yaz aylarında Trabzon ve Samsun'da ortalama 23-24° C) (Bkz. Harita-2).

Karadeniz'de kıyı kuşağı boyunca Hopa çevresinden başlayan ve Zonguldak'ın batısına kadar devam eden kesimde her mevsim yağışlıdır ve aylık yağış miktarları arasındaki farklar azdır. Karadeniz yağış rejimi tipinde en yağışlı ay genel olarak kasım ya da aralık ayıdır (Hopa, Trabzon ve Rize'de ekim ayı). Maksimum yağışlı ayın yağış miktarı yıllık ortalamanın en çok % 10-12 kadarını oluşturur. Buna karşılık nisan-mayıs ayları en az yağışlı aylardır (Trabzon, Samsun ve Sinop'ta temmuz – ağustos aylarıdır). Genel olarak, ekim ayından itibaren görülmeye başlayan yağış artışı ocak ayı sonuna kadar devam eder. Şubat ayından başlamak üzere aylık yağış miktarında azalma kendini gösterir ve en az değerlere genel olarak nisan – mayıs aylarında ulaşılır ve yine genel olarak hazirandan itibaren tekrar yağışta artış gözlenir (Bkz. Harita-1).

Karadeniz kıyılarında ortalama bağıl nem oranı genel olarak mayıs ayından itibaren yükselmektedir. Doğu Karadeniz kıyılarında temmuz – ağustos aylarında bağıl nem %80'i bulmaktadır (Hopa %79, Rize %80). Ancak

Karadeniz'in batısına doğru bağıl nem, mayıs ayında en yüksek değerlere ulaşmaya başlar (Samsun %82, Sinop %79) (Bkz. Harita-3)

Karadeniz ikliminin hava sıcaklıkları yat turizmi açısından uygunluk gösterir. Sıcaklığın en fazla olduğu ağustos ayı sıcaklık ortalamasının 23° C olduğu göz önüne alınırsa yatçılar için bunaltıcı sıcakların yaşanmadığı görülür. Sıcaklık rejimi yaz mevsimi için uygun olsa da yağış rejimi yat turizmi açısından uygun değildir. Bağıl nem değerleri ve bu değerlerin aylara dağılışı incelendiğinde yat turizmi için optimum olan bağıl nem değerinin (%70'in altı) oldukça üzerinde olduğu görülür. Karadeniz ikliminin yaz yağışları, hava sıcaklıklarına göre güneşlenme sağlayacak mevsimin yaklaşık 2 ay (temmuz – ağustos) gibi kısa bir mevsim olması yat turizmi süresini sınırlayarak yat turizmi açısından olumsuz etki yapmaktadır.

Deniz suyu sıcaklıklarına bakıldığında en yüksek değerlerin ağustos aylarında olduğu görülmektedir. Baz alınan istasyonların ağustos ayı deniz suyu ortalama sıcaklığı 23-24° C civarında seyretmektedir. Deniz suyunun Karadeniz'de gösterdiği sıcaklık değerleri yat turizmi için uygundur.

-Güneşlenme Süresi ve Açık – Kapalı- Bulutlu Günler Sayısı:

Karadeniz'de, kapalı ve bulutlu günlerin aylara göre dağılımı yapıldığında bu değerlerin birbirinden çok da farklı olmadığı görülür. Karadeniz, Türkiye'deki en düzenli yağış rejimine sahiptir. Bu özelliğinden dolayı açık, kapalı ve bulutlu günlerin aylara dağılımı daha dengelidir. Doğu Karadeniz'de temmuz-ağustos aylarında açık gün sayısı yaklaşık 4 gün, bulutlu gün sayısı yaklaşık 14 gün, kapalı günler sayısı da yaklaşık 13 gündür. Orta Karadeniz'in bu verilerine

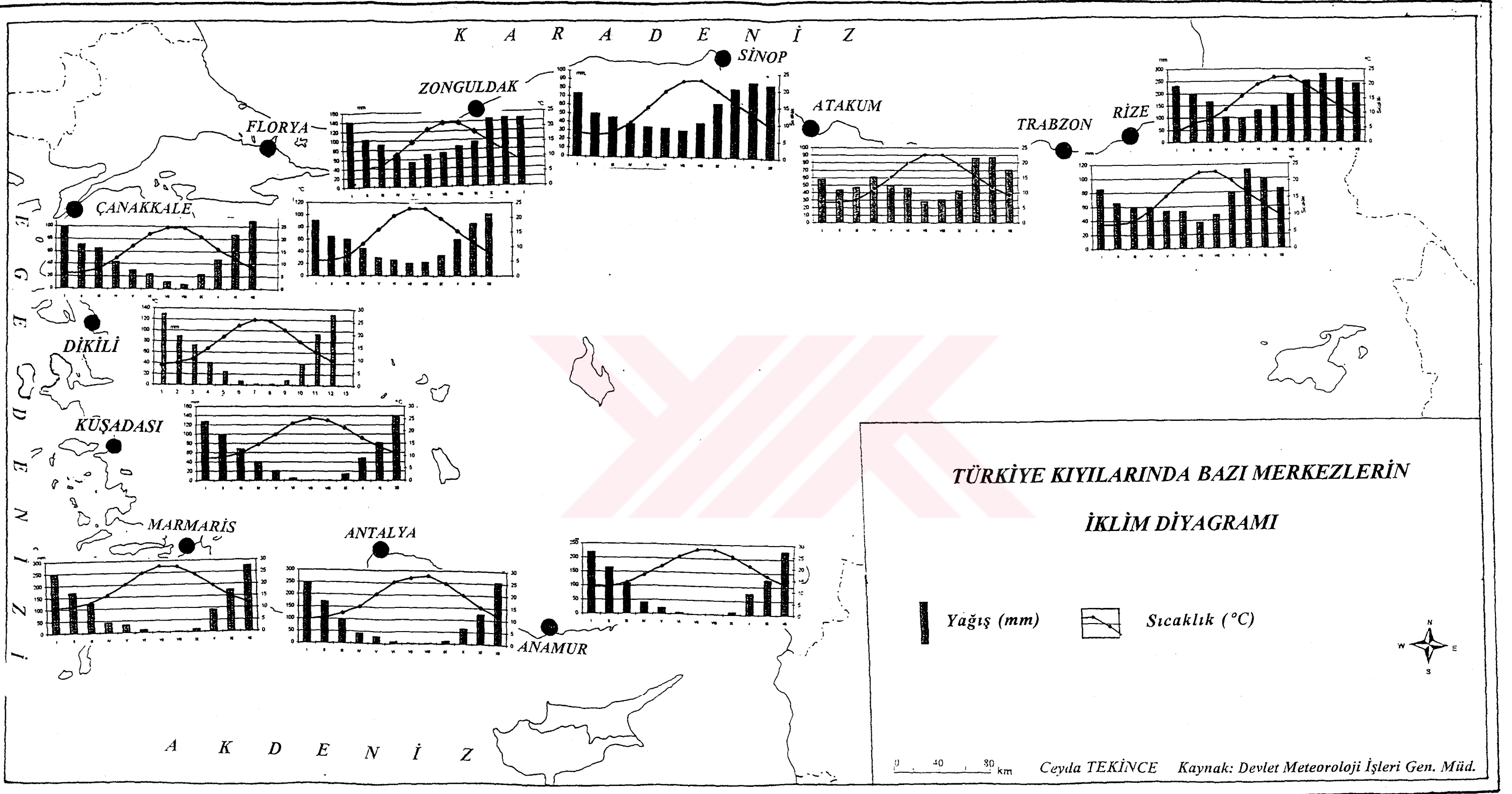
Karadeniz'in batısına doğru bağıl nem, mayıs ayında en yüksek değerlere ulaşmaya başlar (Samsun %82, Sinop %79) (Bkz. Harita-3)

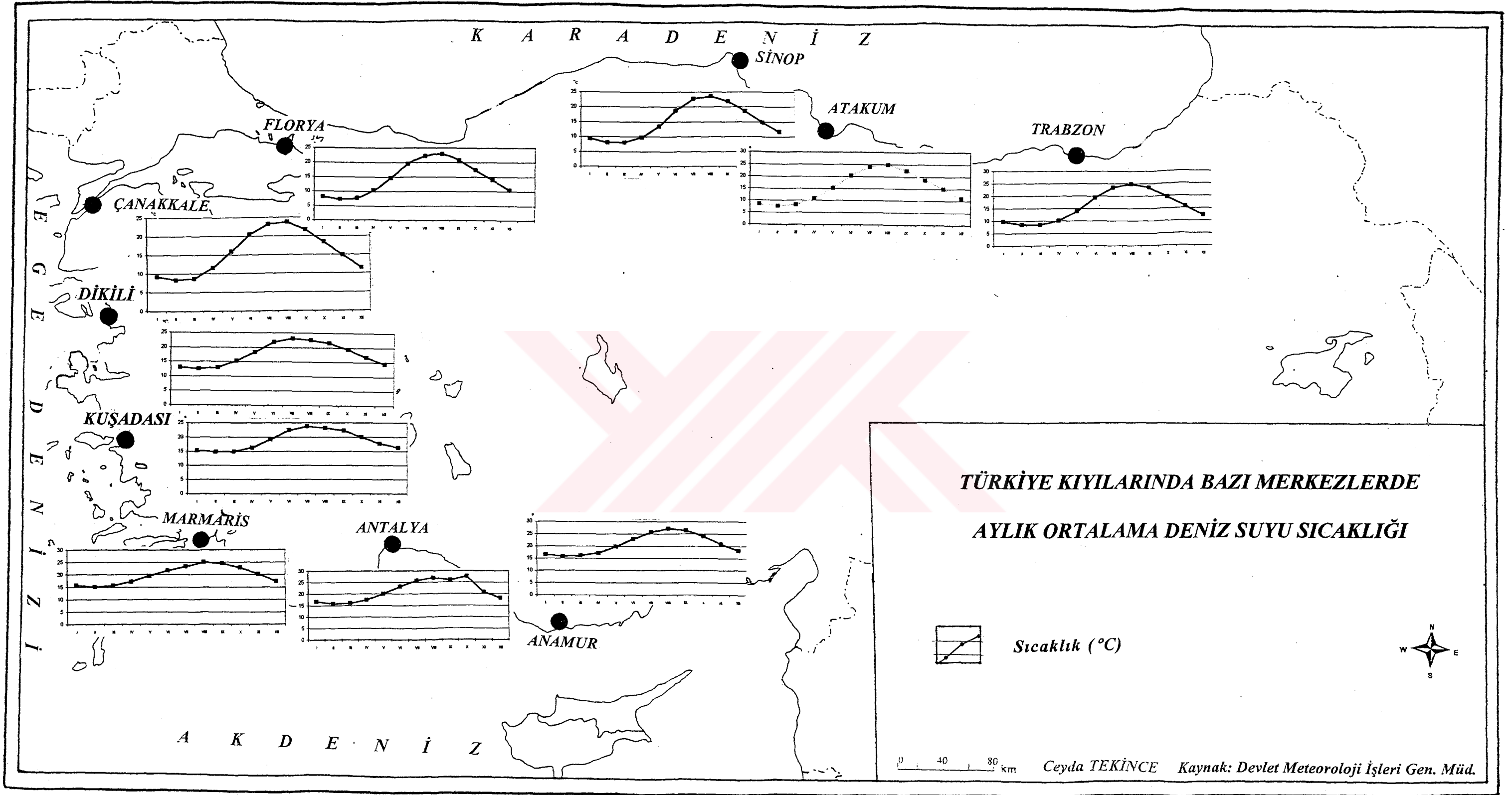
Karadeniz ikliminin hava sıcaklıkları yat turizmi açısından uygunluk gösterir. Sıcaklığın en fazla olduğu ağustos ayı sıcaklık ortalamasının 23° C olduğu göz önüne alınırsa yatçılar için bunaltıcı sıcakların yaşanmadığı görülür. Sıcaklık rejimi yaz mevsimi için uygun olsa da yağış rejimi yat turizmi açısından uygun değildir. Bağıl nem değerleri ve bu değerlerin aylara dağılışı incelendiğinde yat turizmi için optimum olan bağıl nem değerinin (%70'in altı) oldukça üzerinde olduğu görülür. Karadeniz ikliminin yaz yağışları, hava sıcaklıklarına göre güneşlenme sağlayacak mevsimin yaklaşık 2 ay (temmuz – ağustos) gibi kısa bir mevsim olması yat turizmi süresini sınırlayarak yat turizmi açısından olumsuz etki yapmaktadır.

Deniz suyu sıcaklıklarına bakıldığında en yüksek değerlerin ağustos aylarında olduğu görülmektedir. Baz alınan istasyonların ağustos ayı deniz suyu ortalama sıcaklığı 23-24° C civarında seyretmektedir. Deniz suyunun Karadeniz'de gösterdiği sıcaklık değerleri yat turizmi için uygundur.

-Güneşlenme Süresi ve Açık – Kapalı- Bulutlu Günler Sayısı:

Karadeniz'de, kapalı ve bulutlu günlerin aylara göre dağılımı yapıldığında bu değerlerin birbirinden çok da farklı olmadığı görülür. Karadeniz, Türkiye'deki en düzenli yağış rejimine sahiptir. Bu özelliğinden dolayı açık, kapalı ve bulutlu günlerin aylara dağılımı daha dengelidir. Doğu Karadeniz'de temmuz-ağustos aylarında açık gün sayısı yaklaşık 4 gün, bulutlu gün sayısı yaklaşık 14 gün, kapalı günler sayısı da yaklaşık 13 gündür. Orta Karadeniz'in bu verilerine





bakıldığında açık gün sayısının arttığı görülür. Bu kıyılarda aylık ortalama açık gün sayısı 7'yi geçmektedir(Bkz. Harita-4). Bulutlu gün sayısı ise yaklaşık 21 ve kapalı gün sayısı ise 3 gün dolaylarındadır. Batı Karadeniz kıyılarında ise Doğu Karadeniz'e benzer bir tablo karşımıza çıkar(Bkz. Harita:5-6).

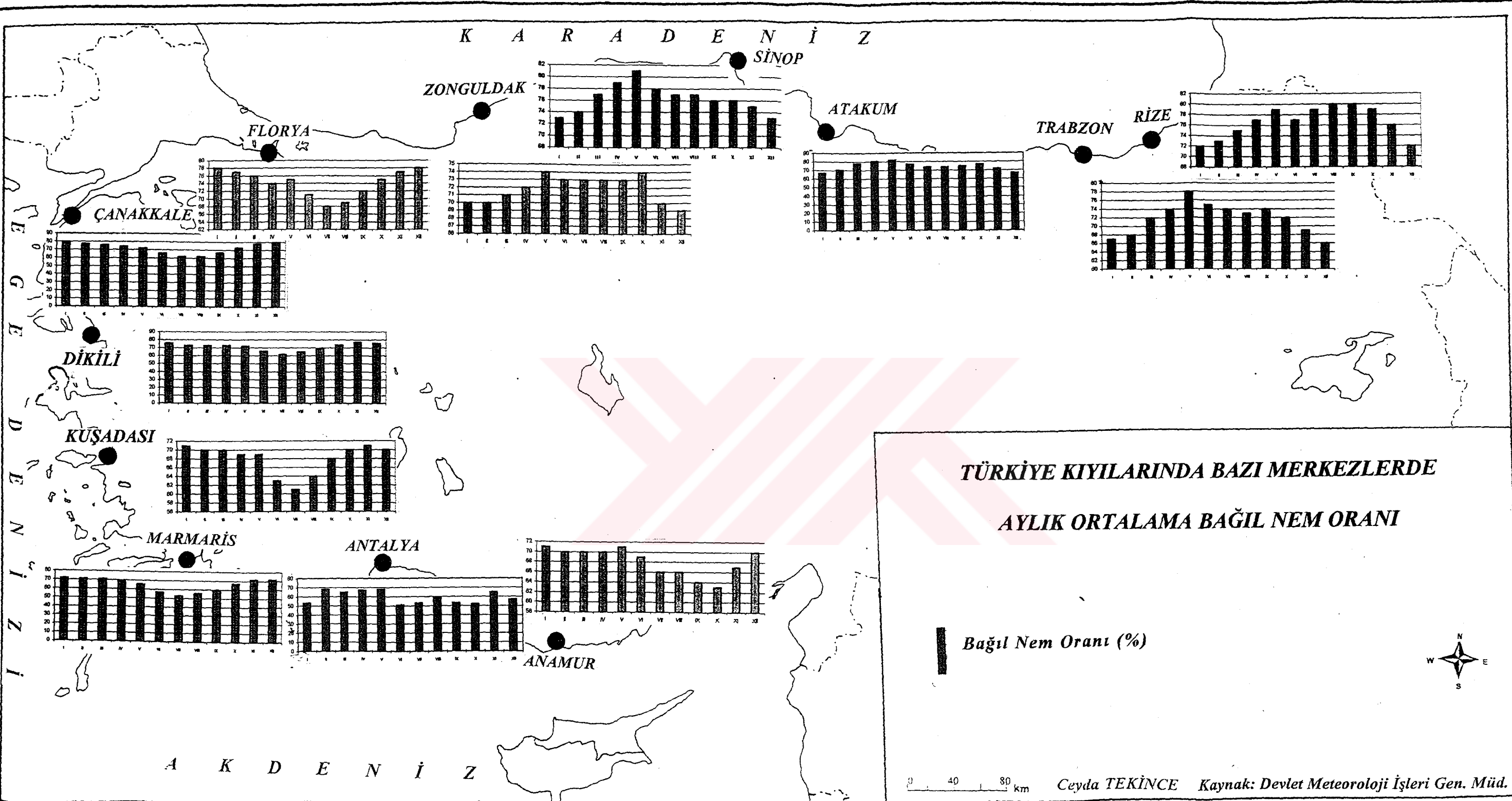
Aylık ortalama güneşlenme süresine bakılırsa, Doğu Karadeniz'de en fazla güneşlenme süresinin haziran aylarında (yaklaşık 7 saat) gerçekleştiği ve takip eden aylarda ise güneşlenme süresinin giderek düştüğü (yaklaşık 4.5 saat) görülür. Batı Karadeniz'de ise ortalama güneşlenme süresi artmış (yaklaşık 10.30 saat) ve güneşlenmenin en fazla olduğu ay temmuza kaymıştır. Orta Karadeniz'de de ortalama güneşlenme süresinin en fazla olduğu ay temmuz ayı olup ortalama süre 8 saat dolaylarındadır.

Doğu Karadeniz kıyılarında güneşlenme süresinin azlığı, yağışın sıkça görülmesi, dalga boyunun yüksekliği bu kıyılarımızda yat turizmine imkân verememektedir.

Görülüyor ki, yat turizminin, diğer kıyılarımız için en uygun olduğu dönemde, açık günler sayısının azlığı, kapalı günler sayısının fazlalığı, yağışın, fırtınanın dolayısıyla rüzgar ve dalga yüksekliğinin uygun olmaması Karadeniz kıyılarımızda yat turizm mevsimini kısaltan önemli bir faktördür. Türkiye'de bu değerlerin en fazla olduğu Karadeniz, yat turizmi için bu açıdan da Akdeniz'e ve Ege'ye göre uygun koşullar sunmamaktadır.

-Sisli Günler Sayısı:

Karadeniz Bölgesi'nde sisli günler en çok ilkbahar aylarında olmaktadır. Sisli günlerin en fazla olduğu ay tüm Karadeniz'de nisan ayıdır (Nisan ayında



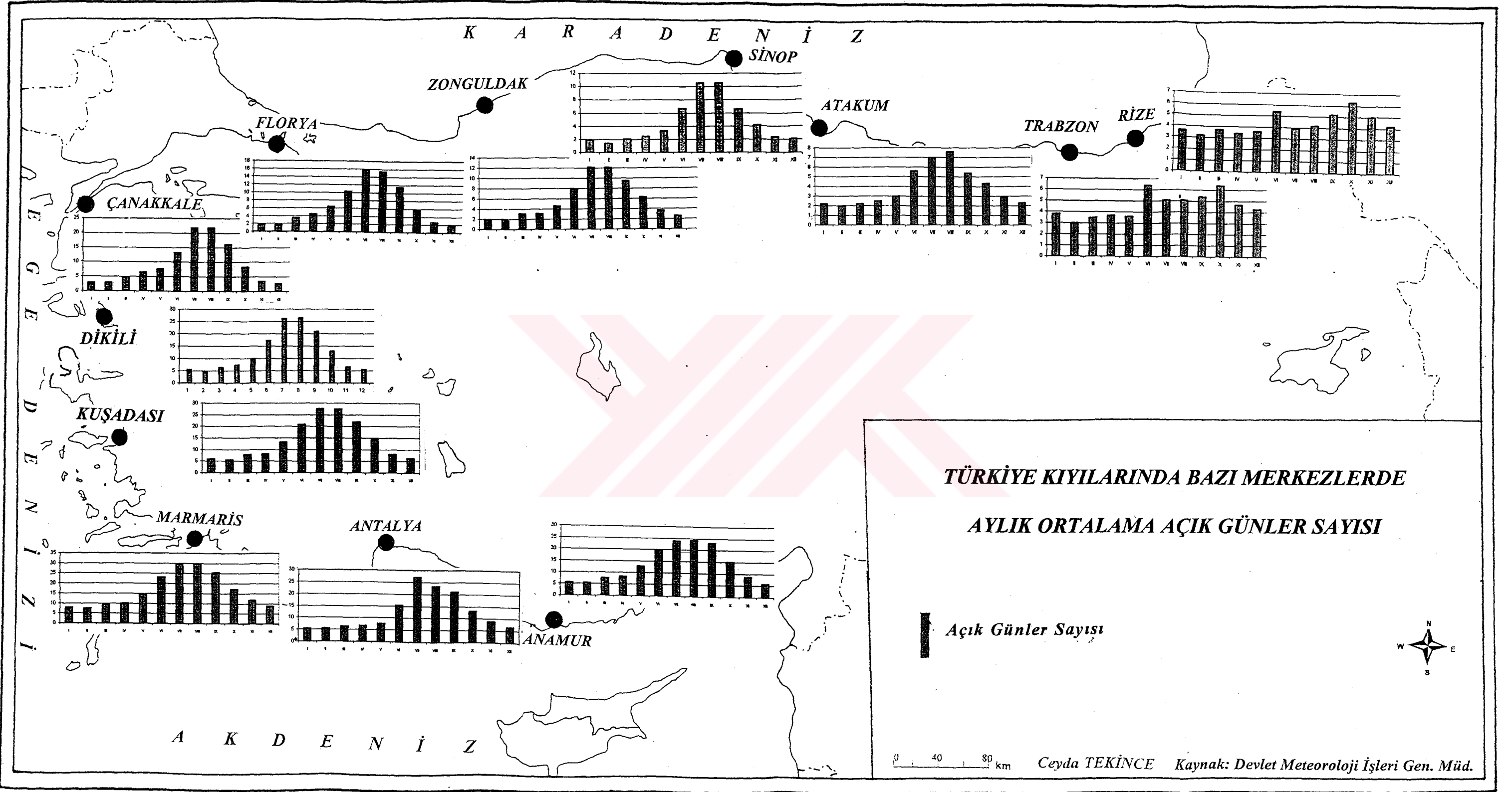
Hopa'da 3.2, Samsun'da 3.9, Sinop'ta 5.0 gün). Sis olayının, geçiş mevsimi zelliginde olan ilkbaharda artması, yat turizmini engelleyecek bir özellik göstermez. Çünkü Karadeniz'de yat turizminin yoğunlaştığı aylar ilkbaharda değil, yaz mevsiminde temmuz – ağustos aylarıdır. Ancak Karadeniz'de ilkbaharda yapılan yat turizmi, temmuz – ağustosta yapılan yat turizminin değerlerine ulaşmasa da ilkbahardaki sis olayları yatçıların seyrini etkilemektedir (Bkz. Harita-7).

-Rüzgâr Hızı ve Hakim Rüzgâr Yönü:

Karadeniz'de yat turizm mevsimi Akdeniz'e göre kısa bir süreyle sınırlanmasına rağmen Karadeniz'de rüzgârın esme hızı, yat turizmi için uygun değerler gösterir (haziran – ağustos). Bu mevsimde özellikle temmuz ve ağustos aylarında rüzgâr hızı, yatçılık için Akdeniz iklimine göre daha uygun değerler gösterir (yaz aylarında ortalama Trabzon'da, Rize'de ve Hopa'da 1-2 m/sn, Sinop'ta 3,8-4 m/sn, Samsun ve Sinop'ta 2-2,5 m/sn). Yat turizmi için uygun değerin 7 m/sn olduğu göz önüne alınırsa Karadeniz, özellikle yaz aylarında rüzgâr açısından uygun değerler gösterir.

Kış aylarında ise, Karadeniz rüzgâr hızı açısından yat turizmi için olumsuz değerlere sahip olmasa da diğer iklim koşulları bakımından (bağıl nem, yağış, kapalı-bulutlu günler) uygun özellikler göstermez.

Karadeniz'de yıllık ortalama hakim rüzgâr yönü çoğunlukla SW'dir (Rize, Trabzon ve Samsun'da SW, Hopa'da W, Zonguldak'ta SE) (Bkz. Harita-8)



Yukarıdaki bilgiler değerlendirildiğinde sonuç olarak, Karadeniz’de yat turizmi süresi 3 ay olup yat turizmi için ülkemiz denizleri içerisinde en olumsuz özellikleri taşıyan denizimizdir.

Marmara Kıyıları:

-Sıcaklık, Yağış, Bağıl Nem ve Deniz suyu Sıcaklığı:

Bu bölgenin sıcaklık koşulları, Akdeniz termik rejiminden Karadeniz termik rejimine geçiş özelliği gösterir. Marmara Bölgesinde yazlar orta sıcaklıkta geçer; en sıcak ayın (temmuz) ortalaması 22-24° C civarındadır. Yaz sıcaklıklarında önemli değişimler olmaz. Buna karşılık, kışın bu bölge zaman zaman Anadolu ve Balkan yarımadasının karasal etkileri altına girer. Özellikle Balkanlardan gelen soğuk baskınların etkisi hissedilir ve bazı yıllarda kış mevsimi soğuk geçer. Normal olarak, kışın ılık geçen birkaç günden sonra havanın birden soğuduğu görülür. Bütün bu sıcaklık değişimlerine karşın, en soğuk ayda (ocak) bile ortalamalar 4° C- 5° C civarındadır. Yıllık ortalama sıcaklık 14-15°C; amplitüd genellikle 18-19°C kadardır(Bkz. Harita-1).

Marmara Bölgesi’nde görülen yağış rejiminde yaz kuraklığı, Akdeniz rejiminde olduğu kadar şiddetli değildir. En az yağış ağustos ayında düşer ve bunun yıllık ortalamadaki payı %4 civarındadır. Bu dönemde bağıl nem oranı %68’e kadar düşer. En yağışlı mevsim kış olup maksimum yağış aralık ayındadır. Bu ayın yıllık ortalama içinde payı % 13-17 arasında değişir. Kış ayında bağıl nemin en yüksek olduğu ay aralıktır (%78). Marmara yağış rejiminde cephe etkinliğinin arttığı kış mevsimi yağışlı dönemi oluşturur. Depresyonların geçiş sayısının azaldığı ilkbahar

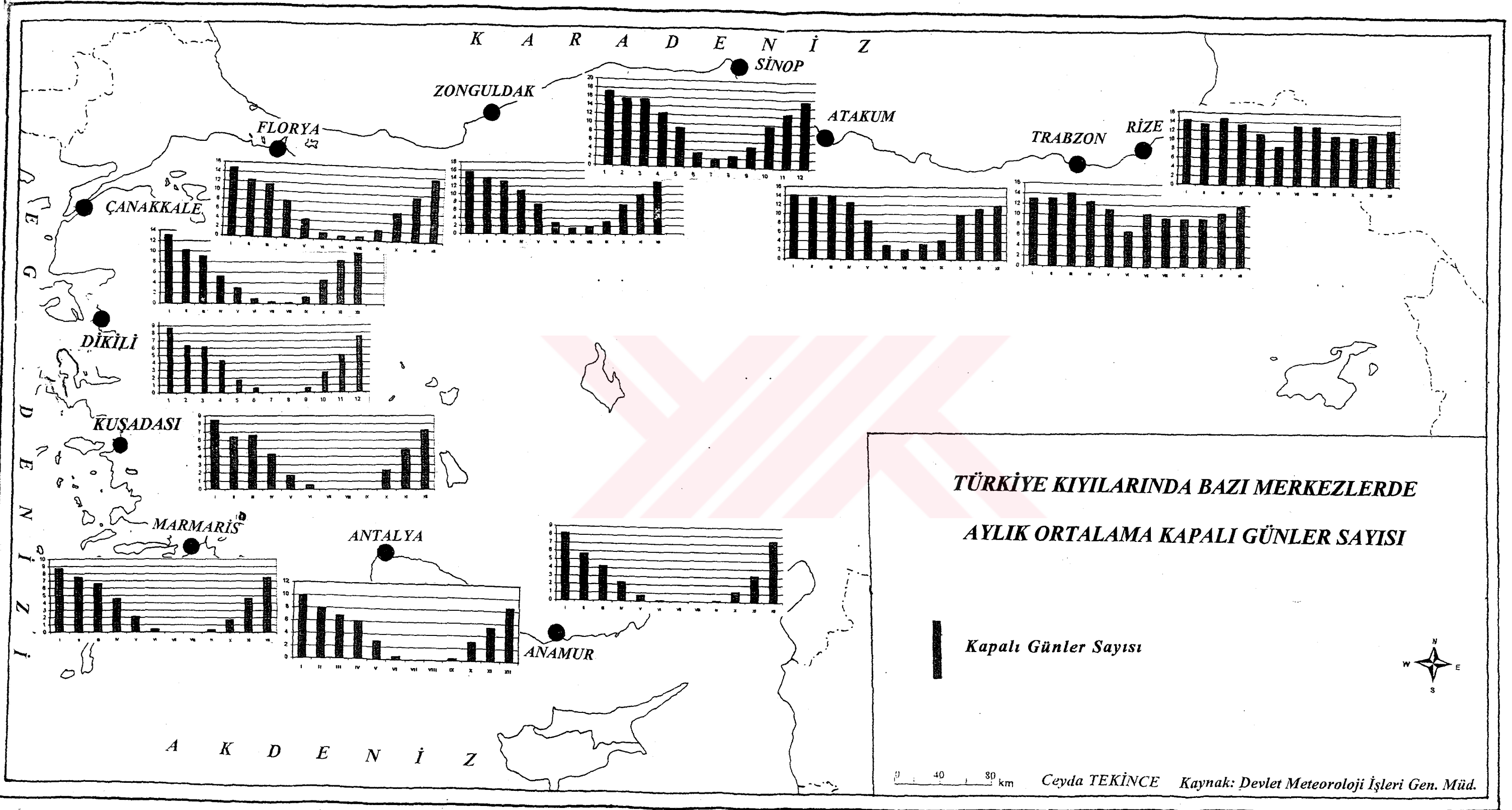
aylarında yağış da azalmakla birlikte, oran itibariyle sonbahar aylarından daha yüksektir. (Bkz. Harita-1)

Marmara Denizi'nde ortalama deniz suyu sıcaklığı Akdeniz ve Ege Denizi'nin sıcaklıklarına göre düşüktür. Marmara Bölgesinde İstanbul çevresindeki deniz suyu sıcaklıkları Karadeniz'in değerleriyle benzerlik gösterir. Ortalama deniz suyu sıcaklığının en yüksek olduğu aylar temmuz-ağustos aylarıdır (22.5 °C). Çanakkale'de ise ortalama deniz suyu sıcaklıklarının yine temmuz-ağustos ayında en yüksek değerine ulaştığı görülmektedir (23,7°C) (Bkz. Harita-2). Görüldüğü gibi Marmara Denizi'ndeki deniz suyu sıcaklık değerleri yağış ve sıcaklık rejimine bağlı olarak yat turizmi için Akdeniz ve Ege Denizi kadar olmasa da uygun koşullar sunmaktadır.

Marmara Deniz'i, sıcaklık ve yağış bakımından yat turizmi için uygun koşullara sahiptir. Yatçıların turizm için en çok tercih ettiği yaz aylarında sıcaklık optimum seviyededir. Yağışın, yaz aylarında Akdeniz'deki gibi olmasa da düşük değerler göstermesi yat turizmi için avantajdır. Deniz suyu sıcaklıkları ise hava sıcaklığının yüksek olması ve yağışın az olmasına bağlı olarak denize girmek için uygundur.

-Güneşlenme Süresi ve Açık- Kapalı-Bulutlu Günler Sayısı:

Marmara Denizi'nde Çanakkale istasyonlarının verilerine göre aylık ortalama açık günler sayısı haziran-temmuz aylarıdır yaklaşık 22 gün).Bulutlu



günlerin en az olduğu aylar ise temmuz-ağustostur (9 gün). Yine aynı aylarda ortalama kapalı günler sayısının en az olduğu (0.3 gün) görülür.

Marmara Denizi'nde ortalama güneşlenme süresinin en az (yaklaşık 12 saat) olduğu aylar yine temmuz-ağustos aylarıdır.

Yat turizmi açısından bu değerler, Karadeniz kıyılarına oranla oldukça elverişlidir. Akdeniz ve Ege kadar olmasa da Marmara Denizi iklim bakımından yat turizmi için uygun özellikler sunmaktadır. (Bkz. Harita-4,5,6)

- Sisli Günler Sayısı

Yatçılık için büyük önem taşıyan sisli günler sayısının Marmara Denizi'nde yaz aylarında azdır (temmuz- ağustos aylarında ortalama sisli günler sayısı 0.4-0.9). Ancak sonbahar aylarında yükselmeye başlayan değerler kış aylarında en yükseğe ulaşır. Kasım- aralık aylarında 2'ye kadar yükselen değerler takip eden aylarda azalsa da ilkbahara kadar yüksek değerler gösterir. Ancak sisli günlerin fazla olduğu mevsim yat turizminin yoğunlaştığı mevsime rastlamadığı için yatçılık açısından olumsuz etkide bulunmamaktadır. ((Bkz. Harita-7)

-Rüzgâr Hızı ve Hakim Rüzgâr Yönü:

Marmara Denizi'nde kış aylarında cephesel depresyonların etkisiyle rüzgâr yönleri değişkendir. Bu dönemde daha çok kuzeyden esen rüzgârlar egemendir.

Marmara Bölgesi'nde (İstanbul yöresi, Çanakkale Boğazı- Bandırma yöresi) hızı 4.5 m/sn'yi aşan kuvvetli rüzgârlar almaktadır (Koçman,1993). İstanbul'da ortalama rüzgâr hızı kış aylarında yükselir ve ortalama 3.5-3.9 m/sn değerlerine ulaşır. Yaz aylarına geçilen bahar aylarında ise bu değerler düşüşe geçer (en düşük ortalama mayıs ayı 2.9 m/sn). Bu alanda hakim rüzgâr yönü en çok S, SW ve NE'dir.

Çanakkale Boğazı ise İstanbul'a göre rüzgâr hızı bakımından yüksek değerler gösterir. Çanakkale'de de frekansı en yüksek rüzgârlar kış aylarının başında eserler (ocak –şubat ayı ortalama rüzgâr hızı 5.3 m/sn). Yaz aylarında bile diğer denizlerimize göre yüksek değerler gösteren Çanakkale'de en düşük rüzgâr frekansları mayıs-haziran aylarında görülmektedir (3.7 m/sn). Çanakkale'de hakim rüzgâr yönü ise SW, SSW, NNE'dir. ((Bkz. Harita-8)

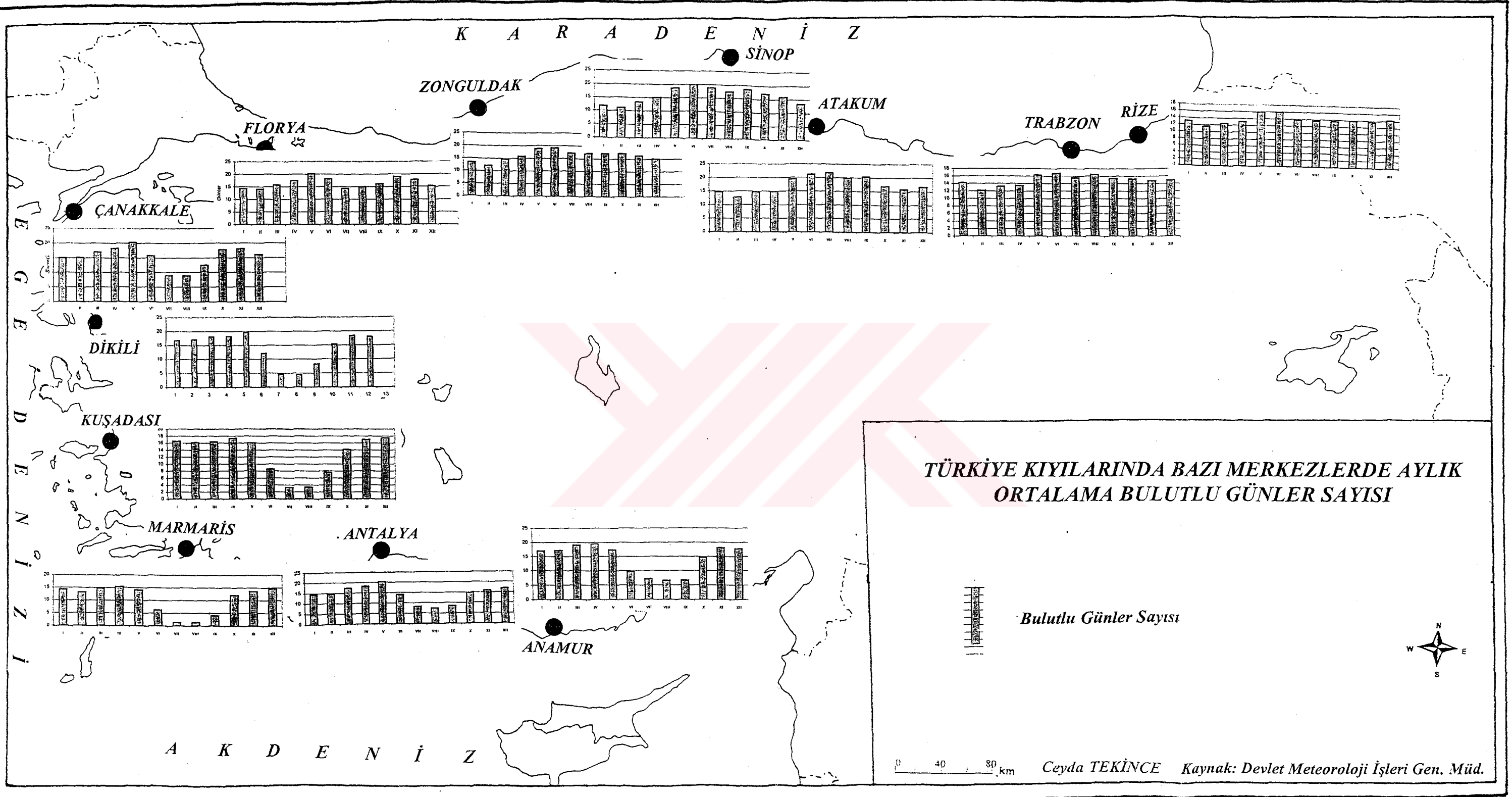
Bu değerler yat turizminin yoğunlaştığı aylar olan temmuz-ağustos aylarında diğer denizlerimize göre yüksek olsa da yat turizmini engellememektedir.

Yukarıdaki bilgiler değerlendirildiğinde Marmara Deniz'nde yat turizmin Karadeniz'de olduğu gibi Ege ve Akdeniz'e oranla kısa sürdüğü görülmektedir.

Ege Denizi Kıyıları:

-Sıcaklık, Yağış, Bağıl Nem ve Deniz suyu Sıcaklığı:

Ege kıyılarında sıcaklık ve yağış değerleri incelendiğinde Akdeniz ikliminin özellikleri taşıdığı görülür. Kıyıda yazın ortalama sıcaklıkların en yüksek olduğu aylar haziran- temmuz aylarıdır (26-27°C). Kış ortalamaları ise 0° C'nin üzerinde seyrederek (ocak ayı ort. 8-9°C). Akdeniz ikliminin karakteristik özelliği olarak yağışların en fazla olduğu aylar kışa rastlamakta, yaz ayları ise oldukça kurak geçmektedir. Kıyı kuşağında sonbaharın ortalarına doğru başlayan yağış en yüksek değerini kış aylarında almaktadır. En yağışlı ay aralık, bazı yerlerde ise ocaktır. En yağışlı ayın yıllık ortalamadaki payı, hemen her yerde %20 civarındadır (İzmir %28) (Koçman,1993). Bağıl nem değerleri kış aylarında yağışa bağlı olarak maksimum düzeye ulaşır (ort. %74). ((Bkz. Harita-1). Yaz aylarında bağıl nem ortalaması %60'a kadar düşer. (Bkz.



Harita-3). Deniz suyu sıcaklıkları ise yatçılar için uygun değerler gösterir (ocak ayı ort. 13° C, temmuz ayı ort. 23° C)

Yat turizmi açısından yağış miktarının yıl içindeki minimum döneminin yaz ayına rastlaması avantaj sağlamaktadır. Ancak hava sıcaklıklarının temmuz-ağustos aylarında Akdeniz kadar olmasa da yüksek değerlere ulaşması yatçılar üzerinde bunaltıcı etki yapabilmektedir. Deniz suyu sıcaklıklarının gerek kış, gerek yaz ayları ortalamaları yat turizmi için uygun değerler gösterir. ((Bkz. Harita-2).

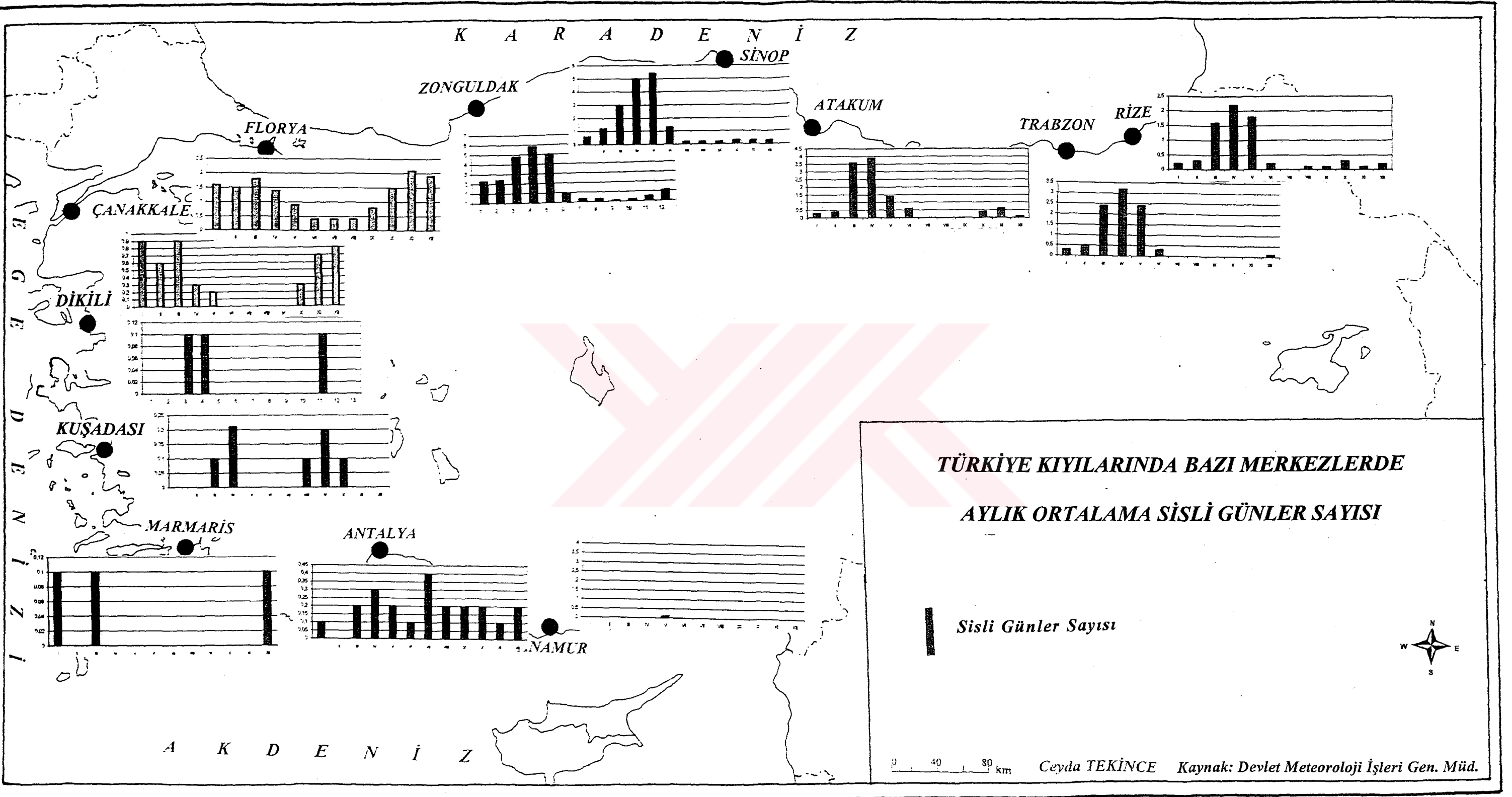
-Güneşlenme Süresi ve Açık- Kapalı- Bulutlu Günler Sayısı

Ege Denizi'nde yat turizmi için en uygun dönem tabiidir ki temmuz ağustos dönemidir. Ancak, kıyıda etkili olan Akdeniz ikliminin etkisiyle bu dönem öncesi ve sonrası yat turizmine oldukça elverişlidir. Kısa ve yumuşak kışların ardından gelen uzun yaz dönemi, bu kıyılarımızı deniz turizmine uygun kıyılar haline getirmektedir. Ortalama açık günlerin en fazla olduğu temmuz –ağustos aylarıdır (yaklaşık 27 gün). Bulutlu günlerin en az olduğu dönem de doğal olarak temmuz ağustos aylarıdır (yaklaşık 3 gün). Adı geçen bu dönemde kapalı gün yok denecek kadar azdır.

Ege Denizi'nde güneşlenme süresi bu 3 yaz ayında 12 saati aşabilmektedir. Görülüyor ki, Ege kıyıları, sahip olduğu iklim sebebiyle yat turizmi için oldukça uygundur. ((Bkz. Harita-4,5,6)

-Sisli Günler Sayısı

Ege Denizi'nde sisli günler sayısı yok denecek kadar azdır. Yıllık ortalama sıcaklığın yüksek olması sis oluşumunu engellemektedir. Ege kıyıları boyunca sisli günler sayısının yıllık ortalaması 0.5 günü geçmemektedir. Bu sebeple yatçılar için son derece önemli olan sis olayının yat turizmi açısından olumsuz etkileri bulunmamaktadır. (Bkz. Harita-7)



HARİTA-7

- Rüzgâr Hızı ve Hakim Rüzgâr Yönü

Ege kıyısında yaz aylarında İzmir'de batıdan esen rüzgârlar dikkati çekmektedir. Bu rüzgârların egemen rüzgâr frekansları %40'dan fazla, hızları da kışa göre daha yüksektir. Genel olarak yaz aylarında rüzgâr hızı temmuz-ağustos aylarında ortalama 2.3 m/sn'dir. Kış aylarında ise aralık-ocak aylarının ortalamaları 3.5 m/sn değerine ulaşmaktadır. Ege kıyılarında hakim rüzgâr yönlerine bakıldığında ise SE yönlü rüzgârlar dikkati çeker. (Bkz. Harita-8).

Ege kıyılarında rüzgâr frekansları incelendiğinde yat turizmi açısından uygun koşulların varolduğu görülür.

Akdeniz Bölgesi Kıyıları

-Sıcaklık, Yağış, Bağıl Nem ve Deniz Suyu Sıcaklığı:

Akdeniz kıyı kuşağında ortalama aylık sıcaklıklar yılın 4-6 ayında 20° C'den yüksektir. En sıcak ayın (temmuz veya ağustos) ortalaması 27-28° C kadardır. Denizel etkilerinin kuvvetli olması nedeniyle kış aylarında sıcaklık genellikle fazla düşmez, ılık koşullar hüküm sürer. Kışın en soğuk ayda (ocak) ortalama sıcaklık 7-10° C arasındadır. Yıllık ortalama 16-19° C civarındadır (Koçman, 1993). Bu sıcaklık değerleriyle Akdeniz kıyıları, ülkemiz kıyılarının sıcaklık ortalaması en yüksek olan kıyısıdır. ((Bkz. Harita-1)

Akdeniz kıyılarının en belirgin özelliği; kış aylarının çok yağışlı, yaz aylarının ise mutlak denecek derecede kurak geçmesidir. Akdeniz Bölgesi'nin kıyı kuşağında yağış sonbahar ortalarına doğru başlar, kış aylarında en yüksek değerine ulaşır. En yağışlı aylar aralık-ocak aylarıdır. En yağışlı ayın yıllık ortalamadaki payı %20 civarındadır (Antalya'da %25.5). En kurak olan temmuz- ağustos aylarındaki

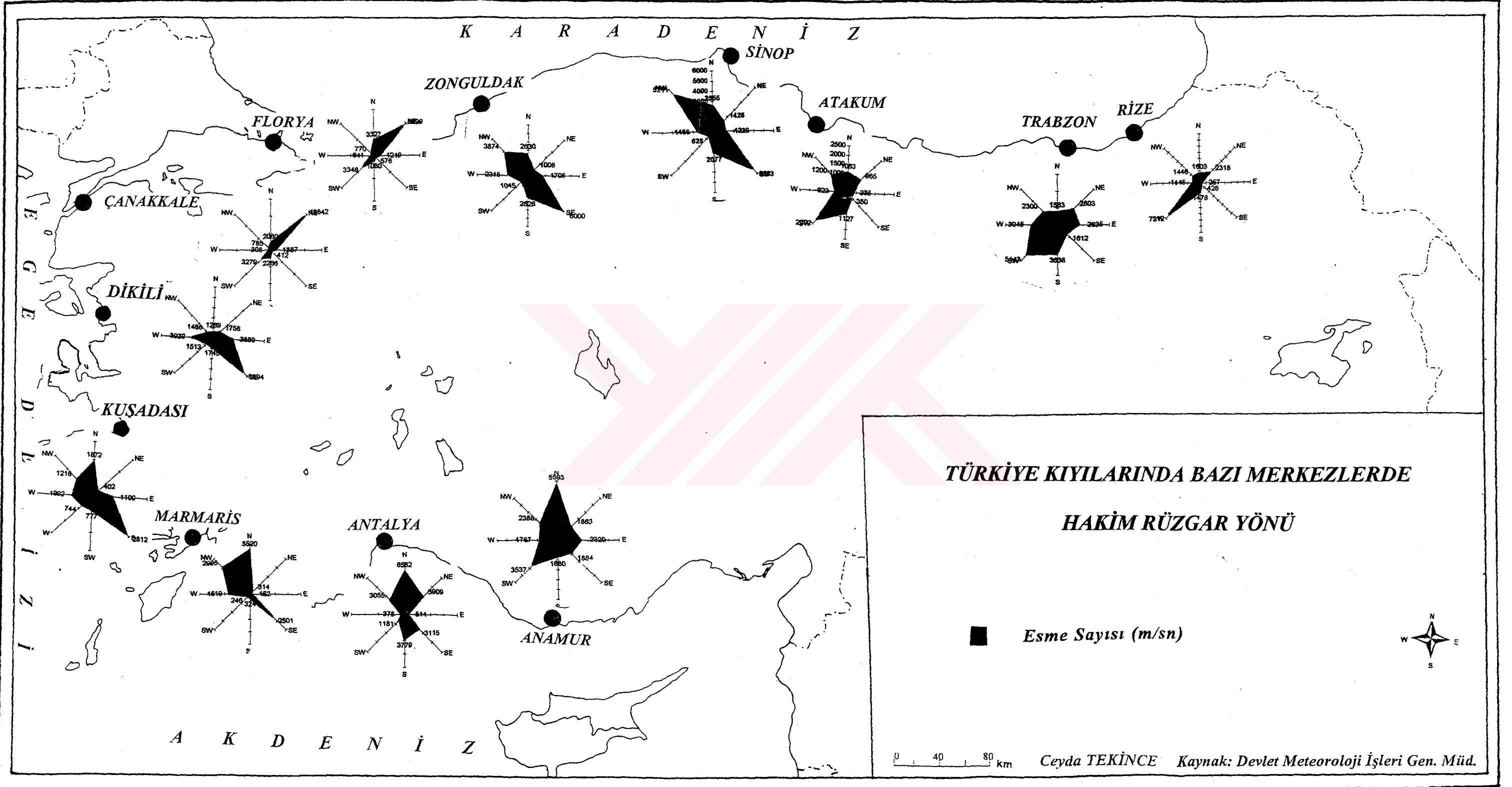
yağış tutarlarının yıllık ortalamadaki payı %1'den daha azdır. Bu alanda yağış, eylül ve ekim aylarındaki kısa süreli yağışlardan sonra artmaya başlar ve en yüksek değerlere aralık ya da ocak ayında ulaşır. Buna karşılık, az farklarla ocak ve şubat aylarından itibaren başlayan azalma temmuzda en düşük değeri bulur (Koçman, 1993). ((Bkz. Harita-1). Bağıl nem değeri ise yaz aylarında mutlak nemin artışına paralel olarak artar, ancak kış aylarında ise hava sıcaklığının düşmesiyle bağıl nem oranı artış gösterir((Bkz. Harita-3). Yaz sıcaklıklarının yüksek olması buharlaşmayla doğru orantılı olarak mutlak nem yüksek değerlere ulaşır.

Akdeniz kıyılarında deniz suyu sıcaklıkları ülkemiz kıyıları içerisinde en yüksek sıcaklığa sahip olanıdır. Temmuz ayı ortalamalarına bakıldığında Antalya'da deniz suyu sıcaklığının 26.9°C, İskenderun'da 29.7° C'yi bulduğu görülür ((Bkz. Harita-2).

Akdeniz kıyılarında güneşlenme süresinin uzun olması, Türkiye'de yat turizminin en uzun süre yapıldığı kıyımızdır. Çünkü Akdeniz iklimi, hava ve deniz suyu sıcaklığı ve yağış özellikleri, güneşlenme süresinin uzun olması ve optimum değerdeki rüzgâr hızı Türkiye kıyıları içerisinde yat turizmine en uygun koşulları sunmaktadır.

-Güneşlenme Süresi ve Açık-Bulutlu-Kapalı Günler Sayısı:

Akdeniz kıyıları Türkiye'nin iklimi en yumuşak kıyılarıdır. Ortalama açık günlerin en fazla olduğu temmuz –ağustos aylarıdır (yaklaşık 27 gün).(Bkz. Harita-4). Bulutlu günlerin en az olduğu dönem de bulunulan iklim kuşağı ve iklim gereği temmuz ağustos aylarıdır (yaklaşık 4 gün). Adı geçen bu dönemde kapalı gün yok denecek kadar azdır((Bkz. Harita-5).



Akdeniz’de ortalama güneşlenme süresi 11.30-12 saat ile en fazla haziran temmuz aylarında görülür. Ancak kışın uzun sürmemesi, geç başlayıp erken sona ermesi Akdeniz’i yat turizmi için en aranan yerler arasına sokmaktadır.

-Sisli Günler Sayısı:

Akdeniz kıyılarında sisli günler sayısı Ege kıyılarında olduğu gibi oldukça azdır. Yıllık ortalama günler sayısı 0.1 iken, haziran-temmuz aylarında hiç yaşanmamaktadır. Kış aylarındaki ortalama ise yine 0.1 değerindedir ((Bkz. Harita—7). Bu yüzden Akdeniz kıyılarında sis olayının yat turizmine olumsuz etkisi yoktur.

-Rüzgâr Hızı ve Hakim Rüzgâr yönü:

Akdeniz kıyılarında ortalama rüzgâr hızı aylara göre değişiklik göstermekte, mayıs-eylül ayları arasında 2.1-2.2 m/sn arasında değişirken kış aylarından ocak ayında ortalama hız 2.7 m/sn’yi bulmaktadır. Akdeniz’de rüzgârın hızı oldukça sık değişmektedir. Antalya- Adana arasında yıllık hakim rüzgâr yönü N iken, Finike’de NNW, İskenderun’da S’dir((Bkz. Harita-8).

Akdeniz’de rüzgâr hızı ortalamaları yat turizmi açısından uygun değerler göstermektedir.

Yat turizmi için optimal koşulların, Türkiye kıyıları üzerinde yapılan incelemesinden sonra şu sonuçlara varılmaktadır:

Karadeniz ikliminin yaz yağışları, hava sıcaklıklarına göre güneşlenme sağlayacak mevsimin yaklaşık 2 ay (temmuz-ağustos) gibi kısa bir mevsim olması ve bu mevsimde bağıl nemin %70’in üzerine çıkabilmesi, yat turizm mevsimini

Akdeniz'e göre kısa bir süreyle sınırlamasına rağmen (haziran-ağustos) bu mevsimde özellikle temmuz ve ağustos aylarında rüzgâr hızı, yatçılık için Akdeniz iklimine göre daha uygun değerler gösterir. Akdeniz ikliminde yaz mevsiminde (haziran-ağustos) rüzgâr hızı ilkbahar sonu (mayıs) ve sonbahar başına (eylül) göre daha şiddetlidir. Fakat Karadeniz'de yaz mevsiminde rüzgâr hızı Akdeniz'e göre daha düşük olduğundan (Trabzon'da 1-2 m/sn, Bodrum'da 4.8-5.4 m/sn) yelkenle seyre bu mevsimde Akdeniz ikliminden daha uygundur.

İklim'e göre Türkiye kıyılarında yat turizm mevsiminin süresi, Karadeniz kıyılarından Marmara Denizine, Ege Denizinde kuzeyden güneye, Akdeniz'de batıdan doğuya doğru artmaktadır. Bu süre Karadeniz'de 3 ay, Marmara Denizi'nde 4 ay, Ege Denizi kuzey kıyılarında 5 ay, güney Ege ve Akdeniz kıyılarında 6-7 aydır. Yat turizmine en uygun yerler olarak güneybatı kıyılarında yat turizm mevsimi 7 ay (210 gün) olarak belirtmek mümkündür. Ege ve Akdeniz limanlarına yıl içinde giriş yapan yabancı yatların yaklaşık %95'i nisan-kasım ayları arasında gelmiştir. Bu da bu kıyılarda yat turizm mevsimini belirlemektedir. Akdeniz ikliminin görüldüğü Ege ve Akdeniz kıyılarında kış aylarında (aralık-mart) yoğunluğu azalmakla beraber (%5), yat turizmi yapılabilmekte fakat Karadeniz ve Marmara Denizi'nde bu aylarda yat turizmi sona ermektedir. Ege ve Akdeniz'de nisan-kasım ayları arasındaki yat turizm mevsiminde en yoğun aylar yaz aylarıdır (haziran-ağustos). Nisan- kasım ayları giriş yapan yabancı yatlar Ege'de % 57.8, Akdeniz'de % 54.5 oranında yaz mevsiminde (haziran- ağustos) giriş yapmıştır.

Türkiye kıyılarında yat turizmi Ege ve Akdeniz kıyılarında yoğunlaşmaktadır. Bunun nedenleri arasında altyapının (yat limanları) bu kıyılarda gelişmiş olması ve Akdeniz'deki ana yat turizm hatlarına yakınlığı bulunmakla beraber iklimin

uygunluğu başta gelmektedir. Türkiye kıyı meteoroloji istasyonları telsizle belirli saatlerde denizciler ve yatçılar için hava tahmini raporlarını Türkçe ve İngilizce olarak yayınlamaktadır (Doğaner,2001).

C- KIIYI JEOMORFOLOJİSİ

Yat turizminde yatların demirlemesi ve yatçılarının denizin rekreasyonel olanaklarından faydalanması için, bir burun, yarımada veya adayla hakim rüzgâr yönlerine karşı doğal korunmalı koyların varlığı aranır. Bu nedenle kıyı jeomorfolojisi yat turizminde en önemli etmenlerden birisidir. Bu bakımdan yat turizmine en uygun kıyıları yapının denize dik olarak uzandığı yerlerde, denizin akarsu vadilerini doldurarak oluşturduğu enine kıyılarıdır. Bu kıyılarıda dağların denizle birleştiği yerlerde burunlar ve yarımada, bunların gerisinde geniş körfezler içinde koylar, kıyı önünde adalar yer almaktadır. Özellikle rialı ve anslı kıyıları yat turizminde kullanılmaktadır. Boyuna yapılı kıyı şekli olan Dalmaçya tipi kıyılarıda da kıyıya paralel ada ve yarımada koyları rüzgârlara karşı koruduğundan yat turizminde kullanılırlar. Yat turizminde kıyıya ve birbirine yakın adaların bulunması her zaman farklı yönlerde rüzgâra kısmen kapalı bir koy bulma olanağı verir.

Boyuna yapılı kıyılarıda kıyı gerisindeki relief, vadilerle yarılmamış ise denize dik olarak inen yüksek kıyıları ve reliefin kıyıya paralel olmasından dolayı akarsu vadileri ağzındaki hakim rüzgârlara açık koylar yat turizmi için uygun değildir. Boyuna yapılı yüksek kıyıları bazı yerlerde yatlar için açık deniz karakteri gösterirler. Bu tip kıyılarıda doğal demirleme yerleri yetersiz olduğundan yapay korunaklı liman ve balıkçı barınakları kullanılmaktadır. Yüksek falezli kıyılarıda kıyı platformu yok veya çok darsa karayolu kıyıyı izlemediği için kıyıların doğal

karakteri bozulmaz ve görsel açıdan yat turizmine uygun ortam oluşturur. Fakat alçak falezlerde karayolu falez üzerinden geçirilmektedir. Bu durumda falezler arasındaki koylar, karayolunun yapımıyla kıyı turizmine açılmaktadır ve koyların turistik tesis ve yazlık konutlarla betonlaşmasına neden olmakta ve bu koylar yat turizminden uzaklaşmaktadır.

Deltalar, kıyı kordonları, lagünlerden oluşan alçak kıyılarda derinlik yatların demirlemesine uygun olmadığından yat turizmi için uygun değildir. Bu kıyılar aynı zamanda rüzgârlara karşı korunmasızdır. Fakat lagünler ve sulak alanlar zengin biyolojik ortamlar oluşturduğundan doğayla ilgilenen yatçıları çekmektedir. Çevre koylarda demirleyen yatçılar bu kıyıları sandal veya balıkçı tekneleriyle gezmektedirler. Alçak kıyılar yerleşme, sanayi tesisi, karayolu, liman, turistik tesis, yazlık konut vb. yapılaşmalar için uygun olduğundan yat turizmi bu kıyılardan uzaklaşmaktadır.

Şelfin dar olduğu yerlerde derinlik fazla olduğundan yatların demirlemesine uygun değildir. Fakat bu kıyılarda yatlar kıyıya yakın seyredip rüzgâr hızının az olduğu havalarda doğal güzellikleri izleyebilirler. Şelfin geniş olduğu yerlerde ise kayalıkların bulunması yatlar için tehlikeli olmakta ve bazı koylarda derinlik demirlemeye olanak vermemektedir.

Kıyı jeomorfolojisinde birikme şekillerinden kıyı okları bazı koyları önünü rüzgâra karşı kapatarak yat turizmi açısından uygun doğal limanlar oluşturmaktadır. Bir diğer birikme şekli olan tombololar da rüzgâra farklı iki yönden kapalı iki ayrı doğal liman oluşturmaktadır.

Kıyı jeomorfolojisi açısından genç kıyılar (aslı), girintiler henüz dolmamış olduğu için yat turizmine, girintileri kısmen dolarak düzeltilmiş olan olgun (talî) kıyılara göre daha uygundur.

Kıyı jeomorfoljisi açısından yat turizmine en uygun kıyılar, yüksek enine yapılı kıyılarda rialı ve anslı kıyılar boyuna yapılı kıyılarda ise dalmaçya tipi kıyılardır. Enine yapılı kıyılarda geniş körfezler içinde bir burun, yarımada veya adayla rüzgâra karşı korunmuş koylar yat turizmi için uygun yerlerdir.

▪ **Karadeniz Kıyıları:**

Karadeniz kıyılarında kıyı gerisindeki dağların kıvrılma yönünün, genel olarak kıyıya paralel olması, fakat dalmaçya tipi kıyıların aksine, reliefte kıyıya ve birbirine paralel vadilerle yarıma meydana gelmemesi (kütlevî olması) nedeniyle, deniz seviyesinin son son yükselmesi sırasında deniz iç kısımlara sokulamamış, geniş körfezler, koylar, yarımadalar, kıyı önünde adalardan oluşan girintili çıkıntılı bir kıyı şekli oluşmamıştır. Karadeniz genel olarak yüksek kayalık falezli kıyıları, vadi ağzlarında şiddetli kuzey rüzgârlarına açık küçük koylarıyla, kıyı jeomorfolojisi açısından Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyıları kadar yat turizmine uygunluk göstermez.

Karadeniz kıyıları genellikle yüksek bir dağ sırası önünde yüksek kıyılardır. Yüksek kıyılarda bazı yerlerde yüksekliği 10 m'den 250 m'ye kadar çıkan falezler bulunmakta, bazı falezlerin önünde ince uzun çakıllı bir plaj yer almaktadır. Yüksek kıyılar küçük akarsu vadileriyle kesintiye uğrar ve bunların ağzlarında küçük koylar ve çakıllı-kumlu plajlar yer alır. Karadeniz kıyıları, körfezler içinde iç içe açılan koylar şeklinde olmamakla beraber, yüksek falezler, falezlerin önlerinde dar plajlar,

birbirinden sarp burunlarla ayrılan küçük koylar, zengin bitki örtüsüyle birlikte yat turizmi için çekici bir doğal görünüm sunar. Şelfin çok dar ve denizin derin olması, bu nedenle sığlık yerlerin ve kayalıkların olmaması rüzgâr hızının az olduğu yerlerin ve kayalıkların olmaması rüzgâr hızının az olduğu mevsimlerde yatçılara kıyıya yakın seyredip, doğa güzelliklerini yakından izleme olanağı verir. Fakat denizin derin olması ve dalgaları kıracak adalar olmadığı için kuzey rüzgârlarının da etkisiyle dalgalar büyük bir enerjiyle yüksek kayalara çarparlar. Bu durum rüzgârlı mevsimlerde yatları olumsuz etkilemekte, atmosfer olaylarından çabuk etkilenen yatlar kısa mesafede vadi ağızlarında küçük koylar bulunmakla beraber bunların hakim rüzgâr yönlerine karşı yarımada ve adalarla doğal korumasız oluşu yatların barınmasına olanak vermemektedir. Bu nedenle Karadeniz kıyılarında yat turziminde genel olarak yapay korunaklı (dalgakıran) liman ve balıkçı barınakları kullanılmaktadır.

Batı Karadeniz’de Çatalca ve Kocaeli yarımada kıyıları Sakarya nehrinin denize döküldüğü Karasu ve Kocaali kumsallarına kadar yüksek falezli kıyılardır. İğneada, Kırıkköy, Karaburun, Şile, Ağva şiddetli kuzey rüzgârlarına açık koylar oluştururken Kerpe ve Kefen kuzeydoğu rüzgârlarına kapalıdır. Bu kıyının yat turizmi için en uygun yeri Bebek, İstinye, Tarabya, Kanlıca gibi koylarıyla yatlar için emniyetli bir demirleme yeri olan İstanbul Boğazı’dır. Batı Karadeniz kıyılarında Akçakoca-Sinop arasında genel olarak falezli yüksek kıyılar ve bunlar arasında hakim rüzgâr yönlerine açık küçük koylar bulunmaktadır. Bu kıyının yatlar için doğal korumalı birkaç koyu, Amasra’nın Küçük liman, Sinop’un Akliman, Hamsilos limanı ve İç limanıdır. Amasra küçük liman, Amasra yarımadasıyla doğu ve kuzey rüzgârlarına karşı korunmuştur, çevredeki küçük koylarda (Bozköy, Çakraz,

Deliklişili, Çatalcakaya, Cambu) dolaşan yatlar için uygun bir demirleme yeridir. Sinop'un 10 km batısında Akliman birkaç dere ağzının birbirine yaklaştığı çukur alanın bir kesiminin sular altında kalmasıyla oluşmuş bir riadır(Akkan,1975, s.79). İki küçük adayla (Karaada, Sarıada) doğu rüzgârları hariç diğer yönden esen rüzgârlara karşı kapalıdır. 1,5 km kuzeyinde Hamsilos limanı da küçük bir akarsu vadisinin ağzında 300-400 m. girinti yapan bir riadır(Akkan,1975, s.78). İçeriye doğru derin bir girinti oluşturması nedeniyle yatlar için emniyetlidir. Sinop yarımadasıyla doğu rüzgârları hariç dipper rüzgârlara kapalı olan Sinop iç limanı da yatlar için uygun bir demirleme yeri oluşturur. Orta Karadeniz kıyılarında Gerze-Alaçam arasında falezli yüksek kıyılar ve bunlar arasında ve bunlar arasında çakıllı plajların yer aldığı küçük koylar bulunmaktadır (Uzun,1995,s.68) (Bkz. Harita-9) Alçak kıyıları oluşturan Kızılırmak ve Yeşilirmak deltaları lagün ve kumsallarıyla demirlemeye uygun değildir. Bu kıyıda Perşembe koyu batı ve karayel rüzgârlarına karşı kapalı olduğundan bu rüzgârlar estiği zaman doğal bir liman işlevi görür. Doğu Karadeniz kıyılarında yüksek falezler, birbirinden burunlarla ayrılan çakıllı-kumlu plajlı, hakim rüzgârlara açık koylar yer aldığından yatlar ancak balıkçı barınakları ve limanlarda demirleyebilirler. (Harita-9)

▪ **Marmara Denizi Kıyıları:**

Marmara Denizi'nde geniş ve uzun körfezler bulunmakla beraber (Gemlik, İzmit, Erdek ve Bandırma Körfezleri), kıyıları genel olarak Karadeniz kıyıları gibi yüksek ve falezli kıyılardır. Yüksek kıyılarda vadi ağızlarındaki küçük koylar, hakim rüzgârlara karşı korumasızdır. Sınırlı yerlerde kıyı ovaları kenarlarında (Gönen, Karacabey ovası vb.) alçak kıyılar yer alır. Kıyı çizgisi yerleşmenin ve sanayileşmenin yoğun olduğu yerlerde karayolu, liman vb. tesislerle aslı şeklini

kaybetmiştir. Marmara Denizi kıyı jeomorfolojisi bakımından yüksek falezli kıyılarda birbirine yakın jeomorfolojisi bakımından yüksek falezli kıyılarda birbirine yakın mesafede küçük çakıllı-kumlu plajlarıyla yat turizminde ilgi çekici doğal görünüme sahip olmakla beraber, bı koyların rüzgârlara karşı korumasız oluşu nedeniyle yat turizminde demirlemek için yapay korunaklı liman ve balıkçı barınaklarından faydalanılır. Fakat Karadeniz'den farklı olarak Marmara Denizi'nde, yat turizminde önemli olan kıyıya ve birbirine yakın takımadaları Marmara Denizi'nin yat turizminde en çok ilgi çekici kıyılarını oluşturur.

Marmara Denizi kuzey kıyılarında Şarköy-Tekirdağ arasında yüksek ve falezli kıyılarda Barboros, Kumbağ, Gaziköy, Hoşköy gibi rüzgârlara karşı açık koylar yer almaktadır. Tekirdağ-İstanbul arasında Marmara Ereğlisi batısında Kanlı Liman kuzeydoğu (poyraz) ve doğu rüzgârlarına karşı korunmalıdır. Bu kıyıda yat turizmi kıyı şeklinden çok, kıyı turizminin ikincil konutlar şeklinde gelişmesinden olumsuz etkilenmektedir. Türkiye'nin en büyük yerleşim, ticaret ve sanayi şehri olan İstanbul kıyıları karayolu, liman vb. tesisler yapımıyla aslî şeklini kaybetmiştir. Büyük Çekmece lagünü bir setle baraj yapılmıştır, kıyı kordonu üzerinden karayolu geçmektedir. Küçük Çekmece geçmektedir ve kıyı okunun doğu ucu bir köprüyle sabitleştirilmiş ve oluşumu durdurulmuştur. İstanbul Boğazı kıyıları Karadeniz'de dolaşan yatlar için olduğu gibi Marmara Deniz'inde dolaşan yatlar için de demirleme olanağı verir.

İzmit Körfezi kuzey kıyıları sanayileşmenin doğal görünümü bozması ve atıklarıyla denizi kirletmesi nedeniyle yat turizminden uzaklaşmıştır. Güney kıyıları da Gölcük'te askeri tersane, Yalova- Çınarcık çevresinde apartman şeklindeki tatil konutları nedeniyle turizmden uzaklaşmaktadır. Gemlik Körfezi'nin genel olarak

yüksek olan kuzey kıyılarında riaların dolmasıyla kısa mesafede birbirinden burunlarla ayrılan küçük koylar kuzey rüzgârlarına karşı korumalı olmakla beraber, karayolunun kıyı çizgisini izlemesi, koyların kıyı turizmine açılmasıyla, B. Kumla-K.Kumla, Armutlu-Yılandar, Narlı-Karacaali arasında apartman katı şeklimdeki tatil konutlarıyla tamamen yat turizminden uzaklaşmıştır(Doğaner,1992,s.82). Gemlik körfezinin güney kıyıları Gemlik körfezinden itibaren sanayi tesisleri, Mudanya çevresinde tatil konutlarının kıyı turizminin yer alması nedeniyle yat turizmine uygun değildir. Mudanya-Bandırma arasında yüksek kıyılar arasında kuzey rüzgârlarına açık küçük koylar yer almaktadır. Bandırma körfezinde Kum liman, Manastır koyu, Dut liman ve Yenice koyu yat turizminde kullanılmaktadır. Kapıdağ yarımadası kuzeyi yüksek kıyılar şeklindedir ve bu kıyıda genellikle kuzey rüzgârların açık koylar yer alır. (Doğanlar, Turanköy, Eğil, Şahinburgaz koyları). Bekir koyu doğu ve kuzey rüzgârlarına Kestanelik koyu poyraz ve doğu rüzgârlarına karşı korumalıdır. Erdek-Lapseki arasında Biga çay-Gönençay arası alçak kıyıları oluştururken, genel olarak yüksek olan kıyı yatlar için rüzgârlara karşı korumasızdır.

Marmara Denizi'nin yat turizmine uygun takımadalarından İstanbul adaları kente yakınlığıyla ilgi görmektedir ve yatlar için çeşitli yönlerden esen rüzgârlara karşı korumalı bir koyu bulunabilmektedir. Özellikle heybeliada kuzeyinde Çam liman rüzgârlara karşı korumalı bir koydur. Marmara adalarında Avşa adası doğusunda Büyük liman, Paşalimanı adasının batısında İç liman yat turizminde demirlemek için uygun koylardır. (Bkz. Harita-9)

▪ **Ege Denizi Kıyıları:**

Ege Denizi kıyıları, yapının denize dik olarak uzandığı yerlerde “enine kıyı”ların (atlantik tipi) en güzel örneklerini gösterir. Dağların ve tepelerin denizle

birleştigi yerler yüksek kıyıları oluştururken, deniz akarsu vadilerini doldurarak dar ve küçük körfezlere ve koylara çevirmiş, kıyı uzun ve girintili çıkıntılı yarımadalarla parçalanmış, kıyı önüne irili ufaklı adalar serpilmiştir. Vadilerin aşağı çığırlarının sular altında kalmasıyla oluşan koylar iç kısımlara bir vadinin kolları gibi sokulurlar ve birbirlerinden burunlarla ayrılırlar. Alçak kıyılara geniş vadi ağzlarında ve kıyı ovalarının kenarlarında rastlanır.

Kıyı jeomorfolojisinde “ria” adı verilen koyların en güzel örnekleri Ege Denizi körfezlerinde görülür. Geniş körfezler içinde kıyının kısa mesafede yön değiştirmesiyle veya ada ve yarımadalarla hâkim rüzgârlara karşı korumalı koylar, yatçılara demirlemek için emniyetli bir koy bulma olanağı verir. Kıyının son derece girintili-çıkıntılı olması kullanım açısından kıyı uzunluğunun fazla olmasını sağlar. Düz bir çizgiyle fazla uzunluk göstermeyen kıyılarda girinti ve çıkıntılar hesaplanırsa büyük ölçülere ulaşılır. Bazı yerlerde sütrüktüre bağlı olarak kireçtaşı içinde açılmış deniz mağaraları da ilgi çekicidir. Tektonik hareketlerle çöken Egeit kıtasının doğu kenarını teşkil eden Ege Denizi'nin Anadolu kıyılarında çökme hızı daha az olduğu için geniş bir şelf oluşmuştur. Şelf üzerinde çok sayıda ada bulunmaktadır. Birbirine ve kıyıya yakın adalar yat turizmi için uygun koylar oluştururken, şelf üzerinde yer alan kayalıklar yat turizminde yatlar için tehlike oluşturmakta, bazı koylarda demirlemeye olanak vermemektedir.

Birikme şekillerinden alçak kıyılarda deltalar, sığ olmaları nedeniyle yat turizmi için uygun bir kıyı şeridi oluşturmazlar (K. Menderes, B. Menderes deltaları). Fakat tombololar, yat turizmi için rüzgâra farklı yönlerden kapalı iki liman oluştururlar. Kıyı okları da bazı koyları açık denizden ayırarak, demirlemeye uygun koylar haline getirmiştir. Yüksek kıyılar falezli ve faylı özellikleriyle yat turizmi için

uygun değildir. Ege Denizi'nde koylar farklı isimler alırlar. Özellikle rüzgârlara karşı korunmalı olanlara “liman”, içerde kurulan bir veya birkaç köyün ortak iskele olarak kullandığı dar ve uzun plajlı koylara “yalı”, özellikle Muğla ili kıyılarında yarım daire şekilli, ağaçlık ve bir derenin döküldüğü koylara “bük” denilmektedir. Ege Denizi kuzeyinde Saros, Edremit, Dikili ve Çandarlı Körfezlerinde genel olarak hakim olan yüksek kıyılar ve rüzgârlara açık koylar yat turizmine uygun değildir. Fakat bu körfezlerde az sayıda koy, Kemer koyu (Edremit Körfezi), Bademli liman (Dikili Körfezi), Narlıdere, Karatuzlar (Çandarlı Körfezi), Yeni Foça kıyıları yat turizmine uygundur. Ege Denizi kıyılarında yat turizmi için en uygun koylar bazı körfez ve kıyılarında yat turizmi için en uygun koylar bazı körfez ve yarımadaların kıyılarında toplanmıştır. Bunlar Ildır, Sığacık, Güllük, Gökova, Yeşilova (Sömbekli) körfezleri, Urla ve Dilek yarımadaı güney kıyıları, Bodrum, Datça ve Bozburun yarımadaı koylardır.

Urla yarımadaının kuzeyini oluşturan Karaburun yarımadaına yüksek kıyılar hakimdir, yarımadaının batısında ince uzun bir yarımadaı rüzgârlara karşı korunmuş olan Eğri liman yatların demirlemesine uygundur. Karaburun yarımadaıyla Çeşme yarımadaı arasında yer alan Ildır körfezinin ada ve yarımadalara karşı korunmalı koyları bulunmaktadır (Gerence, Ildır, Azizler, Dalayanköy Koyu). Urla Yarımadaı güneyinde Alaçatı, Zeytineli, Sarpdere, Nergis, Kırkdilim Koyları, Sığacık Körfezi'nde Kokar Liman, Demircilik ve Teos Koyları yat turizminde demirlemek için kullanılmaktadır. K. Menderes ve B. Menderes Nehri deltalarının yer aldığı Sığacık Körfezi-Güllük Körfezi arasındaki kıyıda yatlar için az sayıda uygun koy bulunmaktadır (Kuşadası Körfezinde Çam Liman, Dilek Yarımadaı güneyinde Dipburnu Koyu).

Güllük Körfezi girintili çıkıntılı ve rüzgârlara karşı korunmalı koylarıyla (Çukurcuk, B. Turnalı Koyları, Kurueriklibükü, Akbük, Kazıklı Liman, Narlı bükü, Ülelibük) yat turizminde kullanılmaktadır. Bodrum Yarımadası koylarıyla yat turizmine uygun olmakla beraber kıyı turizminin turistik tesisler ve ikincil konutlarla çok gelişmiş olması yat turizmini bu kıyılardan uzaklaştırmaktadır. Buradan itibaren Türkiye’de yat turizmi açısından en çok ilgi çeken Gökova Körfezi kıyıları başlamaktadır. Körfezin kuzey kıyısında yat turizmi için en uygun koylar Kargıcık Bükü, Alakışla Bükü, Fesleğen Bükü ve Akbük’tür. Gökova Körfezinin güneydoğusunda geniş koylar içinde yarım daire şekilli çok sayıda koyun yer aldığı yatçıların en çok seçtiği bir kıyı yer almaktadır (Taşbükü, Söğüt Liman, Okluk Liman, Malderesi Liman, Çanak Liman, Ayn Bükü, Ballısu, Longöz, Tuzla Koyu, Küfre, Uzun Liman, Karaağaç Liman, Gökağaç Liman)

Datça Yarımadası uzun bir kıyı şeridine sahip olmakla beraber yarımadanın kuzey kıyıları genellikle yüksek kıyılardır ve koylar kuzey rüzgârlarına açıktır. Yar turizmine en uygun koyları ana karayla bağlantı kısmındadır (kuzeyde Gökçeler Bükü ve Çatı Liman güneyde Bencik Liman). Yarımadanın batı ucunda Knidos’un rüzgâra farklı yönlerden kapalı iki koyu bulunmaktadır (K. Liman, B. Liman). Yarımadanın güneyinde Ovabükü (Adatepe Koyu), Parmakbükü (Mağara Koyu), Kuruca Bük yat turizminde kullanılır.

Bozburun yarımadası batısında yer alan Hisarönü ve Yeşilova (Sömbeki) Körfezleri girintili çıkıntılı kıyılarıyla yat turizmine uygun koyalara sahiptir. Bunlar Hisarönü Körfezinde Hisarönü Limanı, Keçibükü, Selimiye Koyu ve Dirsek Büküdür. Kuzeyde Bozburun (Atabol burnu), güneyde Kızılburun arasında Yeşilova (Sömbeki) Körfezinin girintili çıkıntılı kuzey kıyıları ve kıyı önündeki adaların yat

turizmi için uygun koyları bulunmaktadır (Bozburun Koyu, Kızılada, Kiseli Ada.) Bozburun yarımadasının doğusunda yat turizmi için uygun koyları güneyden kuzeye doğru Bozukkale, Serçe Liman, İnceada Koyu, Çiftlik Liman, Kadirga Koyu, Kumlu Bük'tür. Marmaris'e yaklaştıkça koylarda yapılaşma (Turunç, İçmeler) yat turizmi için uygun doğal ortamı bozmuştur. Marmaris-Fethiye Körfezi kullanılmaktadır. Derinliğin yeterli olmadığı Dalyan Boğazı'nı yatçılar balıkçı tekneleriyle gezmektedirler. (Bkz. Harita-9)

▪ Akdeniz Kıyıları:

Kıyıya paralel olarak uzanan yüksek bir dağ silsilesinin kenarı olan Akdeniz kıyılarında şelf oldukça dardır, yamaçlar dik bir şekilde denize iner, genel olarak falezli yüksek kıyılar görülür. Yüksek kıyılar arasında, küçük kumlu-çakıllı plajlı koylar, geniş kıyı ovaları kenarında kıyı kordonları, lagünlerle kumlu plajlı alçak kıyılar yer almaktadır. Genel olarak boyuna yapılı kıyılar görülmekle beraber batı Akdeniz kıyılarında tektonik hatların kıyıya dik olarak uzandığı yerlerde körfez, koy, yarımada ve adalarla Ege Denizi kıyılarına benzer enine yapılı kıyılar görülür.

Akdeniz kıyılarında yat turizmi için en uygun koylar girintili çıkıntılı kıyılarıyla enine yapılı kıyı özelliği gösteren Fethiye Körfezinde ve boyuna yüksek yapılı dalmaçya tipi kıyı özelliği gösteren Kaş çevresinde ve bir yarımada ile hakim rüzgârlara karşı korunmuş yerlerde bulunmaktadır.

Fethiye Körfezi, dağ sıralarına paralel uzanan fay çizgileriyle bu çizgileri enine kesen akarsu vadileri etkisiyle oluşmuştur. Ege denizi körfezlerine benzeyen körfezin batısında yarım daire şekilli koylar (Hamam Koyu, Çamlı Koy, Manastır Koyu), Sarsala Koyu, Taşyaka Koyu, Boynuz Bükü), ayrıca Tersane ve Domuz

Adalarının da yat turizmine uygun koyları bulunmaktadır. Körfezin dışında bir kıyı okuyla açık deniz rüzgârlarına karşı tamamen korunmuş olan Ölüdeniz, Akdeniz'in dünya yat turizminde en çok tanınan koyu olmakla beraber kirlilik sorunu nedeniyle yat turizmine kapatılmıştır. Buraya kadar gelen yatlar batıda Karacaören Koyu, Gemiler Adası ve karşı kıyısında demirlemektedirler. Belceğiz kumsalından itibaren Yediburunların yer aldığı yüksek kıyıda yat turizmine uygun koy bulunmaz. Eşen Çay'ın denize döküldüğü Türkiye'nin uzun kumsallarından Patara Kumsalı rüzgârlara açık ve sığ olduğundan yatların demirlemesine uygun değildir. Ölüdeniz-Kalkan arasında yat turizmine en uygun koy Kalkan Koyunda Yeşilköy Limanıdır.

Kaş-Demre arasında yat turizmi için ilginç bir kıyı tipi yer almaktadır. Kıyıya paralel bir adayla (Kekova Adası) ayrılan koy (Ölüdeniz), bu kıyıdan içeriye açılan başka bir koy (Üçağız), kıyıya paralel bir yarımada (Sıçak Yarımadası), koy önlerine serpilmiş irili ufaklı adalarla bu kıyı, Dalmaçya kıyılarının küçük bir benzeri olarak "dalmaç tipi kıyı"nın Türkiye'de bir örneğidir. Bu eşsiz panoroma Kaleköy'ün tepesindeki Kale'den seyredilmektedir. Kekova Adası kıynın uzanışına paralel olarak güneybatı-kuzeydoğu yönünde dar ve uzun bir ada şeklindedir. Aynı yönde uzanan Sıçak Yarımadasından dar bir boğazla ayrılır. Kekova Adası, kıyı ile arasındaki denizi rüzgârlardan büyük ölçüde koruyarak dar ve uzun bir kanal halinde Türkiye kıyılarının bir başka Ölüdeniz'ini oluşturmuştur. Buradan kıyı üçüncü bir ağızla içeriye girinti yapar ve tekrar dar ve durgun bir koyu bu kanaldan ayırır. Böylece bu kıyı üç ayrı ağızdan denizden bağlantı kurmaktadır. Buraya "Üçağız" adı verilmesinin nedeni de budur. Antik dönemlerdeki ismi de (Tristomo) aynı anlama gelmektedir. Bu kıyıda yat turizminde demirlemeye uygun Kaş çevresinde Bucak Denizi, Çukurbağ Koyu, Bayındır Liman, Kale-Üçağız çevresinde Ölüdeniz'de Batı

Koyu, Kekova Adasında Tersane ve Karaloz Koyları, Aşırı Ada karşısında Gök kaya Limanı bulunmaktadır. Kıynın bir başka özelliği antik kent kalıntılarının (Simena, Teimussa, Aperlai) ve özellikle rıhtım tesislerinin bir kısmının tektonik hareketlerle çökme sonucu su altında kalmış olmasıdır. Yat turizmine katılanlar için su altı dalıcılığı da ilgi çekici bir rekreasyonel faaliyettir.

Antalya Körfezi'nin batısında kıyıya paralel olarak uzanan dağlık yapının etkisiyle boyuna yapılı ve yüksek kıyılar görülür, yüzey şekillerini dik olarak kesen akarsu ağızlarında dar koylar yer alır. Bunlardan yat turizmi için en uygun olanlar Çavuş Koyu (Adrasan Liman), bir yarımada ile farklı yönlerden rüzgârlara karşı korunmuş bir yarımada nın güneyinde Sazak Liman, kuzeyinde Ceneviz Liman, 3 limanlı antik Phaselis şehrinin yer aldığı Tekirova Koyu bulunmaktadır. Antalya Körfezi doğusunda Antalya-Alanya arasında yat turizmine uygun koylar bir burunla rüzgâra karşı korunmuştur (Karaburun, Maltaburnu ve Fidanburnu Koyları). Alanya-Anamur arasında Aydap Koyu (İotape Antik Şehri), Yakacık Koyu, Akkuyu Liman, Sulusalma Koyu, Bahçedere Koyu, Köstelik Koyu, Taşucu Körfezinde Ayalar Koyu, Göksu deltasıyla Erdemli arasında Susanoğlu Koyu, Akyarburnu Koyu, Narlıkuyu Koyu, Acısu Koyu, Akkum Koyu yat turizminde kullanılmaktadır. Akdeniz kıyılarında yat turizmi buradan itibaren Mersin-Erdemli arasında kıyı turizminin yarattığı betonlaşma, İskenderun körfezinde sanayi tesislerinin neden olduğu kirlilik, liman ve iskelelerden kaynaklanan yoğun deniz trafiği gibi nedenlerden olumsuz etkilenmektedir. Yatçılar için uğrak yeri olarak İskenderun Körfezi batısında Yumurtalık Liman, doğusunda Yakacık Liman, Doğuda Amanos Dağlarına paralel olarak uzanan yüksek kıyıda Uluçınar (Arsuz) Koyu kullanılmaktadır. (Bkz. Harita-9)

Sonuç olarak Türkiye’de yat turizminin gelişmesinde kıyı jeomorfolojisi en önemli etmen olmaktadır. Türkiye kıyılarında jeomorfolojik bakımdan yat turizmine en uygun kıyılar Ege Denizi güneyi ve Batı Akdeniz kıyılarındaki körfezlerdir. Türkiye’nin en genç kıyı çizgisini oluşturan bu kıyılarda girinti ve çıkıntılar henüz dolmamış, rialı, anslı ve dalmaçya tipi kıyılarda girinti ve çıkıntılar henüz dolmamış, her zaman rüzgârlara karşı korunmalı bir koy bulmak mümkündür.

Ege Denizi güneyindeki körfezler (Ildır, Sığacık, Güllük, Gökova, Hisarönü, Yeşilova) de her zaman demirlemek için uygun bir koy bulunabilir. Ege denizindeki yarımadaların (Urla, Bodrum, Datça) kıyıları girintili çıkıntılı olmakla beraber kıyı turizminin etkisiyle yapılaşmaya açılmış ve yat turizminden uzaklaşmaktadır. Ege ve Batı Akdeniz’de yat turizmine uygun körfezlerde kıyı gerisinde yüksek relief kıyı ile iç kısımlar arsında ulaşımı olumsuz etkilediğinden bu koylar yapılaşmaya açılmamış veya seyrek yapılaşma olduğundan yat turizmi açısından uygundurlar. Genel olarak boyuna kıyıların görüldüğü Akdeniz kıyılarında, Kaş çevresinde dalmaçya tipi kıyılarda ve enine kıyıların görüldüğü Fethiye körfezi yat turizmine ilgi çekmektedir. Karadeniz kıyıları genel olarak falezli yüksek kıyılardır. Küçük akarsu vadileri ağzındaki koylar genel olarak hakim rüzgârlara açıktır. Yat turizmi için en uygun koylar Amasra ve Sinop çevresinde yer almaktadır. Karadeniz kıyıları bütünüyle doğal bitki örtüsü, henüz sanayiye açılmamış kıyılarıyla görsel olarak yat turizmine uygundur. Bu kıyılardaki limanların ticarî işlevleri (Ereğli ve Zonguldak Limanları kömür, İnebolu bakır, Amasra dış liman kömür taşımacılığı) yat turizmi için olumsuz bir etmendir. Karadeniz kıyıları gibi falezli yüksek kıyılara sahip olan Marmara Denizi’nde yat turizmi için uygun takımadalar bulunmaktadır. İstanbul Boğazı, Karadeniz ve Marmara Denizi’nde dolaşan yatlar için en uygun demirleme yeridir.

Karadeniz kıyılarından farklı olarak Marmara Denizi'nde kıyılarında sanayileşme, kıyı turizmi, deniz trafiği, deniz kirliliği gibi nedenler yat turizmini olumsuz olarak etkilemektedir. (Doğaner, 2001, s:40-57)

D-DOĞAL VE KÜLTÜREL ÇEKİCİLİKLER

-Karadeniz Bölgesi:

Yeşilin tüm tonlarını bulunduran Karadeniz, deniz, akarsu, göl, dağ, mağara, yayla, ılıca turizmi açısından zengin bir potansiyele sahiptir. Karadeniz kıyıları, özellikle Doğu Karadeniz, güneşli gün sayısının batı ve güney kıyılarıımıza oranla az olduğu kıyılarımızdır. Bu sebeple Karadeniz'de deniz turizminden daha çok karadaki doğal güzellikleri oluşturan göller, akarsular, dağlar, mağaralar, yaylalar, ılcılar önem kazanmaktadır (Doğaner, 2001). Ayrıca sayıları fazla olmamakla beraber tarihi öneme sahip olan kültür turizmi içerisinde yer alan değerler bulunmaktadır. Bunlardan biri, Trabzon'daki Atatürk Köşkü, diğeri de Maçka'daki Sümelâ Manastırı'dır. Ayrıca Karadeniz kıyıları boyunca tarihte önemli rollere sahip olmuş kaleler de diğeri turizm değerlerindendir.

Karadeniz kıyıları, görülmeye değer doğal güzelliklere sahip olsa da iklimi yatçılığa elverişli olmadığından yat turizmi gelişmemiştir. Ayrıca özellikle Doğu Karadeniz kıyılarının iklimi ve jeomorfolojik özellikleri yatçıların yatlarını bağlayıp karadaki doğal ve kültürel değerlere ulaşmalarını büyük ölçüde engellemektedir.

-Marmara Bölgesi:

Marmara Bölgesi, Karadeniz Bölgesi kadar olmasa da çeşitli güzellikleri bünyesinde barındırmaktadır. Marmara Bölgesinde, yüzey şekillerinin sadeliği ve yükseltisinin az olması nedeniyle dağ sayısı azdır. (Doğaner, 2001). Marmara Bölgesi, Türkiye'nin kültür turizmi açısından en zengin bölgesidir. Başta İstanbul olmak üzere Bursa, Edirne, Çanakkale gibi şehirler tarihi açıdan önemli turizm değerlerine sahiptir.

İstanbul, hemen her yeriyle baştan başa turistik değer taşır. Bu şehirde çok sayıdaki tarihi eserler arasında Türk mimarisinin ortaya koyduğu sanat yapıları önemli yer tutar. İstanbul'da çok sayıda Sultanahmet, Süleymaniye Camiileri gibi çok sayıda cami ile çeşme, kütüphane, hastane, medrese, saray, kasır, yalı bulunmaktadır. Özellikle yabancı yatçıların İstanbul'daki marinalara yatlarını bırakarak şehirdeki az önce adı geçen kültürel değerlerimizi gezme imkanları bulunmaktadır. Bursa'nın şehir merkezinde denize kıyısı olmadığından aynı imkan, Osmanlı dönemine ait olmak üzere pek çok cami, hamam, han ve kapalı çarşıya sahip Bursa için pek geçerli değildir. Marmara Bölgesi'nde bir diğer kültürel çekiciliğe sahip ve uluslararası önemi olan Çanakkale'deki şehitlik ile açık hava müzesi ve Troia Antik kenti ve yine buradaki Troia Atı kültür turizmi açısından önemlidir. Çanakkale limanlarına gelen yatçılar genellikle adı geçen turistik yerleri gezmektedirler.

-Ege Bölgesi:

Ege Bölgesi, girintili çıkıntılı kıyıların bir sonucu olarak körfezlere ve doğa harikası olan koylarıyla iklimin uygunluğu da göz önüne alınırsa doğal güzellik

açısından büyük potansiyele sahiptir. Deniz turizmi dışında da sıcak su kaynakları, akarsuları, gölleri, zengin bitki örtüsüne sahip dağlarıyla turizmin tüm çeşitleri için uygun bir bölgedir.

Çamiçi (Bafa) gölü deniz turizminin geliştiği bir yerde olduğu için iç ve dış turizme açılmıştır. Kıyı oku ve kıyı kordonuyla denizden ayrılan lagünlerin deniz turizmine de olanak sunması nedeniyle turizmde çekiciliği daha da artırmaktadır. Ayrıca Gediz ve Büyük Menderes deltalarında lagün gölleri önemli kuş alanlarıdır. Dağlık alanlarda yer alan göller ulaşım güçlüğü nedeniyle turizme açılmamaktadır. Fakat ulaşımı olan yaylalarda yer alan göllerin turizme açılması daha kolay olmaktadır. Bozdağlardaki Gölcük altyapısı gelişmiş bir yaylada bulundukları için turizme açılmıştır.

Ege Bölgesi'nde Yunan ve Roma devirlerine ait çok sayıda tarih eser ve antik kent kültür turizmine hizmet vermektedir. Başta, İzmir/Selçuk'taki, binlerce yıllık geçmişi olan Efes harabeleri olmak üzere Ege kıyıları çevresinde pek çok tarihi önemi olan turistik yerler özellikle yabancı yatçılar tarafından ziyaret edilen kültürel değerlerimizdir. İzmir şehir merkezinde ise birkaç müze olup, yerli-yabancı yatçılarca ziyaret edilmektedir.

-Akdeniz Bölgesi:

Türkiye'nin deniz turizmi mevsimi en uzun bölgesi olan Akdeniz Bölgesi turizmin her çeşidi için çok uygun koşullara sahiptir. Akdeniz'in Ölüdeniz, Köyceğiz gibi kıyıya lagünleri, Dalyan yerli-yabancı tüm turistler için olduğu gibi yatçılar için de oldukça ilgi çekici yerlerdir. Ancak Ölüdeniz lagünü çevresinde, yapılaşma ve 1984 yılından itibaren yatların girişi yasaklanmıştır. Böylece kıyı ve yat turizmine

kapanan lagün, göl turizmine hizmet vermektedir. Akdeniz Bölgesinde akarsular da spor amaçlı turizm yapılabilir. Dalaman, Manavgat gibi çaylarda rafting yapılmaktadır. Akdeniz Bölgesinde doğa turizmi kapsamına giren diğer değerler ise Düden, Defne gibi çağlayanlar ile karstik şekiller vadi, mağara vb. yerçekilleridir.

Gün geçtikçe daha fazla gelişen ve çok aranan bir turistik bölge durumuna gelen Antalya çevresinde çok sayıda antik eser vardır. Anadolu'daki antik tiyatroların en iyi korunmuş olan antik kenti Aspendos ve bir başka antik kent olan Perge, Antalya limanlarına gelen yatçıların ziyaret ettikleri kültürel değerlerimizdir (İzbırak, 1996). Ayrıca bu çevrede çok sayıda lâhit (taş mezar) vardır. Adı geçen yerler yatçı turistlerin oldukça rağbet ettiği önemli değerlerdir.

Görülüyor ki, Türkiye kıyılarında yapılan yat turizmi, karada da o bölgenin özelliğine göre turizmin diğer çeşitleriyle renklenebilmektedir. Özellikle İstanbul, İzmir, Antalya gibi illerde yatçıların yatlarını marinalara bağlayarak, o bölgedeki doğal ve kültürel turizm kaynaklarını kullanıp turizmin elverişli olan diğer çeşitlerini yaşayabilmeleri mümkündür. Bu durum Türkiye'nin yerçekillerinin ve buna bağlı olarak ikliminin çeşitliliğinin ve kültürel geçmişinin eşsiz bir sonucudur.

III. TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN DURUMU

Bu bölüme kadar yat turizmi ve Türkiye'de yat turizmini etkileyen coğrafi konum, iklim, kıyı jeomorfolojisi ile doğal ve kültürel değerler gibi beşeri ve fiziki faktörler incelenmiştir. Bu bölümde ise Türkiye'de yat turizminin mevcut durumu irdelenecektir.

A-TÜRKİYE'DE YAT İŞLETMELERİ

2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ve Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik ile yat işletmeciliği tanımlanmış, işletme büyüklükleri ve özellikleri belirlenmiş ve yabancı yat işletmelerinin özel durumları düzenlenmiştir. Yat turizmi yönetmeliğinin “Yat İşletmeciliği” bölümünde belirtilen esaslar doğrultusunda faaliyetlerini sürdüren yat işletmeleri üç grupta toplanmıştır :

1-Yat Yatırımı Belgeli İşletmeler

2-Yat İşletme Belgeli Yerli İşletmeler

3-Yat İşletme Belgeli Yabancı İşletmeler

1-Yat Yatırımı Belgeli İşletmeler:

1983 yılında, yatırım belgeli 5 işletmeye ait 53 yat ve 481 yatak kapasitesi bulunurken, 2002 tarihi itibarıyla ülkemizde 62 işletmeye ait 276 yat ve 3220 yatak kapasitesi vardır. (Bkz. Tablo-4)

2-Yat İşletmesi Belgeli Yerli İşletmeler:

1983 yılında yat işletme belgeli 2 işletmeye ait 10 yat ve 92 yatak kapasitesi bulunurken 2002 yılı itibarıyla ülkemizde 96 işletmeye ait 814 yat ve 7342 yatak kapasitesi vardır. (Bkz. Tablo-4)

Tablo-4: TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ YAT

YATIRIM/İŞLETMELERİN YAT VE YATAK SAYISI

YAT YATIRIMI BELGELİ İŞLETMELER

YILLAR	İŞLETME SAYISI	DEĞİŞİM ORANI	YAT SAYISI	DEĞİŞİM ORANI	YATAK SAYISI	DEĞİŞİM ORANI
1990	79	-15.05	378	-25.88	3986	-18.65
1991	83	1.21	397	2.31	4281	3.15
1992	80	-3.61	390	-1.76	4121	-3.73
1993	81	1.25	400	2.56	4253	3.20
1994	73	-9.87	328	-18	3565	-16.17
1995	72	-1.36	336	-2.43	3655	-2.52
1996	71	-1.38	324	-3.57	3628	-0.73
1997	71	-	321	-0.92	3605	-0.63
1998	72	1.40	322	0.62	3628	0.63
1999	72	-	323	0.31	3625	-0.08
2000	72	-	325	0.61	3642	0.46
2001	69	-4.16	307	-5.53	3551	-2.49
2002	62	-10.14	276	-10.09	3220	-9.32

YAT İŞLETMESİ BELGELİ İŞLETMELER

1990	84	1.20	441	18.93	4365	12.07
1991	88	4.76	460	4.30	4559	4.44
1992	93	5.68	481	4.57	4971	9.03
1993	95	2.15	474	-1.45	5034	1.26
1994	99	4.21	524	10.54	5401	7.29
1995	98	-1.01	547	4.38	5567	3.07
1996	98	-	585	6.94	5905	6.07
1997	99	1.02	606	3.58	6071	2.81
1998	100	1.01	618	1.98	6100	0.47
1999	99	-1.00	612	0.97	6013	-1.42
2000	101	2.02	617	0.81	6022	0.14
2001	98	-2.97	821	33.06	7404	22.94
2002	96	-2.04	814	-0.85	7342	-0.83

YAT İŞLETME BELGELİ YABANCI İŞLETMELER

1990	24	-	583	-6.42	4102	-6.64
1991	19	-20.83	403	-30.87	2846	-30.61
1992	18	-5.26	525	30.27	3609	25.81
1993	18	-	553	5.33	3732	3.41
1994	15	-16.66	498	-9.94	3243	-13.10
1995	11	-26.66	412	-17.26	2616	-19.33
1996	10	-9.09	398	-3.39	2542	-2.82
1997	7	-30.00	393	-1.25	2479	-2.47
1998	8	14.28	414	5.34	2557	3.14
1999	9	12.05	410	-0.96	2573	0.62
2000	9	-	429	4.63	2642	2.68
2001	10	11.11	480	11.88	2977	12.67
2002	10	-	480	-	2977	-

(X) Veriler 29.3.2002 tarihi itibarıyla olup değişkendir.

Kaynak: Turizm Bakanlığı, 2002

3-Yat İşletme Belgeli Yabancı İşletmeler

1984 yılında yat işletme belgeli 12 yabancı işletmeye ait 220 yat ve 1480 yatak kapasitesi bulunurken 2002 yılı itibariyle 10 işletmeye ait 480 yat ve 2977 yatak kapasitesi mevcuttur. (Bkz. Tablo-4)

2000 yılı verilerine göre Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli yat işletmeleri 100'ü Türk, 10'u yabancı toplam 110, yat sayısı 817'si Türk, 455'i yabancı toplam 1272 ve yatak sayısı 7378'i Türk, 2856'sı yabancı toplam 10234 yatak olarak belirlenlenmiştir (Bkz. Tablo-5)

Türkiye'de yat turizminde yat işletmeciliğine ait esaslar belirlenmiş, yat işletmeciliğinin tanımı yapılmıştır. Yat işletmeciliği Turizm Bakanlığı'ndan belgeli yat işletmelerinin sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bayraklı yatları, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak ilgili yönetmelikle belirlenen şartlarla gezi, spor ve eğlence amaçlı kullanımları için yatçıları geçici kullanıma bir ücret karşılığı vererek faaliyette bulunmalarıdır.

Yatırım çalışmalarını tamamlayan girişimci yat işletmeciliğine yine aynı bakanlıktan "Yat İşletmeciliği Belgesi" aldıktan sonra başlayabilir.

Yerli yat işletmeleri, yabancılara ait yatları bakanlığın izniyle gerekli şartları sağladığı takdirde 5 yıla kadar kiralayabilir. Bu şekilde kiralanan yatlara Türk Bayrağı çekilmesine izin verilebilir. Yabancı ortaklı teşebbüslere ise 6224 sayılı "Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu" uyarınca DPT'den yatırım izni almak şartıyla yerli ya işletmelerine sağlanan haklardan yararlanma izni verilebilir. Yabancı yat işletmeleri yabancı bayraklı yatlarını sadece yabancı yatçılara ve yurt dışında ikamet eden Türk vatandaşlarına döviz karşılığı kiralayabilirler. Türkiye'de ikametli Türk

TABLO-5 BELGELİ YAT İŞLETMELERİNİN KÜMÜLATİF OLARAK YAT VE

YATAK SAYILARI

YILLAR	İŞLETME SAYISI No of Companies			YAT SAYISI No of Yachts			YATAK SAYISI No of Beds		
	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM
1986	36	21	57	226	378	604	2 402	2 515	4 917
1987	52	19	71	360	375	735	3 360	2 769	6 129
1988	73	20	93	473	527	1 000	4 431	3 816	8 247
1989	83	24	107	544	623	1 167	4 964	4 394	9 358
1990	84	24	108	441	583	1 024	4 365	4 102	8 467
1991	88	19	107	460	403	863	4 559	2 846	7 405
1992	93	18	111	481	523	1 006	4 971	3 609	8 580
1993	95	18	113	474	553	1 027	5 034	3 732	8 766
1994	99	15	114	524	498	1 022	5 401	3 243	8 644
1995	98	11	109	547	412	959	5 567	2 616	8 183
1996	98	10	108	585	398	983	5 905	2 542	8 447
1997	99	7	106	606	393	999	6 071	2 479	8 550
1998	100	8	108	618	414	1 032	6 100	2 557	8 657
1999	101	9	110	612	410	1 022	6 013	2 573	8 586
2000	100	10	110	817	455	1 272	7 378	2 856	10 234

Kaynak: Turizm Bakanlığı

vatandaşlarına kiralayamazlar. Türkiye'ye giriş ve çıkış yapan yatların hudut kapılarından giriş ve çıkış yapmaları zorunludur. Yatlar için Ege ve Akdeniz'deki belli başlı hudut kapıları şunlardır: Çeşme, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Fethiye, Antalya, Antakya, Alanya. Yatçıların gümrük, pasaport, sıhhi muamele, yat, yatçı mürettebat, eşya ve diğer görevlilerce yapılan işlemleri "T.C. Türk Limanları Yat Kayıt Belgesi'nde (Transitlog)" toplanmaktadır.

Yabancı bayraklı yatlar ile yabancıların kullandıkları yatlar, seyir evrakında gösterilen güzergah üzerinde seyredebilir, bu güzergah üzerinde gümrük idaresi bulunmayan yerlere (sınırlama yok ise) aborda olabilir, demirleyebilir. Ancak güzergah değişikliklerinin kayıt belgesinde beyanı zorunludur. Yatçılara yapılan gümrük işlemi normal pasaport kontrol ve damga işlemidir. Yatlara Türk Limanları'nda yapılan sıhhi uygulama yabancı bir limana uğramadıkları sürece geçerlidir.

Yat turizmi ve yat işletmeciliğine ilişkin esaslar 16.03.1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 27, 28 ve 29'uncu maddeleri ile düzenlenmiştir. Bu maddeler ile belirtilen esasların ayrıntıları ve uygulama yöntemleri ise 08.06.1983 gün ve 83/6708 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilerek 04.08.1983 günkü Resmi Gazete'de yayınlanan yönetmelikle belirtilmiştir. Yat işletmeciliği faaliyetinde bulunabilmesi ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nda ve diğer mevzuatta yer alan teşvik tedbirleri ile istisna, muafiyet ve haklardan yararlanabilmek için Kültür Bakanlığı'ndan "Yat İşletmeciliği Yatırım ve İşletme Belgesi" alınması zorunludur.

Belgeli işletmeler kendi mülkiyetinde bulunan yatları kullanabileceği gibi kısa veya uzun süreli yerli/yabancı yat kiralayabilmektedir. Ancak bu yatların ilgili

yönetmelikte yer alan niteliklerin yanı sıra 4922 sayılı “Denizde Can ve Mal Emniyetini Koruma Hakkındaki Kanun” ve “Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü”nde belirtilen niteliklere sahip olması gerekmektedir. Yat işletmeciliği yapmak isteyen kişi veya kuruluşların yapacakları yatırımlarda bazı teşvik tedbirlerinden yararlanmaya istekli olmaları halinde Yat İşletmeciliği Belgesi’nden önce “Yat İşletmeciliği Yatırım Belgesi” almak için Turizm Bakanlığı’na başvurmaları gerekmektedir. Türkiye’ye yatları ile giriş yapan yabancılar, yatlarını belgeli bir yat limanına iki yıla kadar, kışlama, bakım ve onarım amacıyla bırakarak başka bir vasıta ile Türkiye’den ayrılabilir. Bu şekilde en az iki yılda bir sahiplerince kullanılan yatlar ayrıca bir izne gerek olmadan 5 yıla kadar Türkiye’de kalabilirler. Senede iki kez, 20’şer günden fazla olmamak suretiyle bu yatlar, yat sahibinin yakınları tarafından kullanılabilir.

Ülkesi ile vize anlaşması bulunan yatlardaki personel ve yatçılar Türkiye’de 3 aya kadar kalabilirler. Bu süreyi aşan yatçılar bulundukları mülki amirlere (Valiliklere) başvurarak izin almak suretiyle Türkiye’de kalış sürelerini 3 ay daha uzatabilirler. (Hıraca 1994:22-23)

Diğer turizm sektörlerinde olduğu gibi yat turizminde de yabancı yat işletmelerinin yerli yat işletmeleri karşısında büyük bir üstünlüğü söz konusudur. Yabancılar verilen çalışma izni, yabancı yatçı sayısını önemli ölçüde artırmıştır. Yabancı yat işletmelerinin çalıştıklarında yaş sınırının olmaması yabancı lehine haksız bir rekabet ortaya çıkarmaktadır. Türkiye’de şirketleşerek yeni olmayan ve amortismanı tamamlanmış tekneleri aynı sermaye olarak getiren yabancı işletmeler, devletin sağladığı teşviklerden de yararlanmaktadırlar. Yabancı teknelerden yatak başına alınan götürü vergi, yerli işletmelerin ödedikleri vergilerin beşte birini

bulmamaktadır. Yabancı tekneler getirilen yatak başına döviz bozdurma zorunluluğu da bu işletmeleri yeterli oranda etkilememektedir. (Sağcan 1989:34)

Türk yat işletmeleri ise; sermaye, yatırım ve hizmet birimleri açısından dağınık bir görüntü sergilemektedir. İşletmeler küçük sermaye birimlerinden oluşmakta, çok sayıda kuruluş aynı nitelikte ve aynı amaca yönelik sonuçlar sağlamak için ayrı ayrı yatırım ve hizmet birimleri kurmaktadır. Birimlerin küçüklüğü de dış ülkelerde tanıtma ve pazarlamayı güçleştirmektedir. Bunun sonucunda da Türk yat işletmecileri pazarlamada yabancı tur operatörlerinin temsilciliğini alarak taşıyon olarak çalışmaktadırlar.

Yaşanan bu sorunların çoğunun sektördeki dağınıklıktan oluştuğunu fark eden yat işletmecileri, teker teker üstesinden gelemeyecekleri sorunları birlik halinde çözümleyebilmek için 09.06.1989 yılında Yat İşletmecileri Derneği'ni kurmuşlardır.

Derneğin kuruluş amacı ise; çevre, yasal düzenlemeler, eğitim, tanıtım ve sektörün güncel işleyiş sorunlarını çözmektir.

Yatlarla ilgili istatistikler Turizm Bakanlığı İşletmeler Genel Müdürlüğü tarafından tutulmakta ve her yıl yaz sezonunu takiben “Yat İstatistikleri Bülteni” adı altında yayınlanmaktadır.

B- TÜRKİYE’DE YAT LİMANLARI

Türkiye’deki yat limanları dört ana grupta toplanmaktadır. Bunlar;

1-Mevcut Yat Limanları

2-İhale Aşamasında Bulunanlar

3-İnşaatı Devam Eden Yat Limanları

4-Yap-İşlet-Devret Modeli İle Gerçekleştirilmesi Söz konusu Olan Yat Limanlarıdır.

1-Mevcut Yat Limanları

a-Kamu Tarafından Yapılan Yat Limanları

Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü tarafından kamu adına yapılacak yat limanlarında turizm politikaları ve plan ölçekleri dikkate alınmaktadır. Ancak T.B.M.M. bütçe müzakereleri sırasında, siyasi bazı tercihlerle öncelikleri olmayan yat limanları DLH programına alınmakta ve bunlar öncelikler açısından ciddi kaynak israfına neden olmaktadır.

Bir taraftan özelleştirme çalışmaları ile kamu yat limanlarını özel sektöre devrederken, bir taraftan da yeni yat limanları yapımı için kararlar alıp genel bütçeden kaynak ayırması ise ayrı bir çelişki yaratan sorundur.

Kamu Tarafından Yapılan Yat Limanları

<u>İLİ</u>	<u>İSİM</u>	<u>KAPASİTESİ (Yat adedi)</u>
1- Antalya	Kaleiçi Yat Limanı	110
2- Antalya	Kaş Yat Limanı	110
3- Balıkesir	Ayvalık Tali Turizm Liman	100
4- Aydın	Kuşadası Yat Limanı	637
5- Muğla	Bodrum Yat Limanı	330
6- Muğla	Marmaris Yat Limanı	1140
7- Muğla	Fethiye Tur. Yanaşma Yeri	150
8- Muğla	Datça Gerince Tali Tur. Lim.	23
9- Çanakkale	Çanakkale Yat Limanı	75

TOPLAM 2755 Yat***-Belediyelere Ait Yat Limanları***

Belediyelere ait yat limanları, Turizm Beakanlığı standartları taşımayan yat limanları olup, teknik alt yapı yetersizlikleri nedeniyle, gerçek anlamda verimli olmayan yat limanlarıdır.

Yat turizmine hizmet veren Belediyelere ait yat limanlarından bazıları şunlardır:

- Zonguldak
- Gerze
- Gemlik
- Erdek
- Ayvalık
- Çeşme
- Bodrum
- Marmaris
- Fethiye
- Kalkan
- Kaş
- Finike
- Anamur
- Çanakkale
- Datça

- Mersin

Kaynak: Hıraca, 1996

b-Özel Sektör Tarafından Yapılan Yat Limanları

Yat limanları kıyıda ve deniz içinde iyi yapılması zorunlu tesislerdir. Bu nedenle, kıyıda bir kısım arazi, yatırımcıya ait olsa dahi Kıyı Kanunu tanımında kalan arazi ile dolgu alanlarının ve deniz alanının yatırımcıya tahsisi zorunludur. İşte bu nedenle, ülkemizde yat limanları özel sektör tarafından iki yoldan yapılmaktadır.

1.YOL: 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu hükümleri gereğince, Turizm Bakanlığı tarafından tesbit edilen turizm alan ve merkezlerindeki yat limanı yatırımları; aynı yasa ve Kamu Arazilerinin Tahsisi Hakkındaki Yönetmelik hükümleri uyarınca yapılan ihaleler yolu ile özel sektör tarafından yapılmaktadır.

Turizm Bakanlığı tarafından yapılan bu ihalelerde, irtifak ve kullanma hakkı süresi 49 yıl olup, irtifak ve kullanma hakkı sözleşmesi düzenlenmekte, bu sözleşmede yatırım tutan üzerinden belirlenen kira bedeli hazinece tahsil edilmektedir.

2.YOL: Yüksek Planlama Kurulu Kararları uyarınca; 3996 sayılı Yap İşlet Devret Modeli Kanunu hükümleri gereğince, DLH Genel Müdürlüğü tarafından yapılan ihaleler ile 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 etmektedir.

Özel Sektör tarafından yaptırılan Yat Limanları

	<u>İLİ</u>	<u>İSİM</u>	<u>KAPASİTESİ</u>
1-	İstanbul	Ataköy Yat Limanı	1060
2-	İstanbul	Kalamış Yat Limanı	524
3-	İstanbul	Fenerbahçe Yat Limanı	750
4-	Antalya	Kemer Park Yat Limanı	180
5-	Muğla	Göcek Yat Limanı	190
6-	Muğla	İltur Marina	80
7-	Muğla	İltur Club	160
8-	Muğla	Letonya Yat Yanaşma Yeri	50
9-	Muğla	Bay-marina YaT Yanaşma Yeri	50
10-	Muğla	Albatros Yat Yanaşma Yeri	40
11-	Muğla	Ekincik Yat Yanaşma Yeri	20
12-	Muğla	Körmen Yat Limanı	246
13-	Muğla	Göcek	50
14-	İzmir	Çeşme Altinyunus Yat Limanı	100
15-	İzmir	İteka Yat Limanı	170
16-	İzmir	Levent Yat Limanı	70
17-	Antalya	Setur Yat Limanı	200
18-	Muğla	Bodrum Karada Yat Limanı	125
19-	Muğla	Marmaris Netsel	676
20-	Muğla	Marmarin	200
TOPLAM			4961 Yat

2- İhale Aşamasında Bulunan Yat Limanları

a-İhale Aşamasında Bulunan Projeler

<u>İLİ</u>	<u>İŞİN İSMİ</u>	<u>KAPASİTESİ</u>
1- İzmir	Çeşme Karaada(Eşek Adası) Yat Yan. Yeri	150
2- Muğla	Köyceğiz Dalyan Yat Yanaşma İsk.	-
3- Muğla	Bodrum Yat Yanaşma İskeleyi	150
4- Balıkesir	Marmara Adası Yat Limanı İkm.İnş.ve Üst Yapı Tesisleri	100
5- Tekirdağ	Tekirdağ Yat Limanı	100
6- Bolu	Akcakoca Bal.Bar.Tur.Yat.Lim.Olarak Geliştirilmesi	150
TOPLAM		650

b-Çevresel ve Diğer Sorunlar Nedeniyle İhalesi Yapılamayan Projeler

<u>İLİ</u>	<u>İŞİN İSMİ</u>	<u>KAPASİTESİ</u>
1- İçel	İçel Aydıncık Yat Limanı	200
2- İzmir	Eskifoça Yat Limanı	250
TOPLAM		450

3-İnşaatı Devam Eden Yat Limanları

	<u>İLİ</u>	<u>İŞİN İSMİ</u>	<u>KAPASİTESİ</u>
1-	İzmir	Çeşme Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri	400
2-	Antalya	Manavgat Irmakağzı Düz.ve Yat Yan. Yeri	100
3-	İstanbul	Kumburgaz Yat Limanı	100
4-	Antalya	Gazipaşa Yat Limanı	250
5-	İzmir	Çeşme Bal.Bar.nın Tur.Yat Lim.Olarak Geliş.	400
6-	Antalya	Alanya Yat Limanı	425
7-	İzmir	Sığacık Yat Limanı	150
8-	İçel	İçel Erdemli Kumkuyu Yat Limanı	200
9-	Trabzon	Trabzon Yat Limanı	175
10-	Yalova	Yalova Yat Limanı	200
11-	İçel	Mersin Yat Limanı	500
TOPLAM			2900

4-Yap-İşlet-Devret Modeli İle Gerçekleştirilmesi Söz konusu Yat Limanları

a- İhale Edilen Projeler

	<u>İLİ</u>	<u>İŞİN İSMİ</u>	<u>KAPASİTESİ</u>
1-	Antalya	Antalya Büyük Yat Limanı	650
2-	Aydın	Didim Yat Limanı	400

3-	Muğla	Dalaman Yat Lim.ve Deniz Oto.Yan.Yeri	650
Yat+2 Den.Oto.			
4-	Muğla	Bodrum Yeni Yat Limanı	500
5-	Muğla	Fethiye Çavuşlu Yat Limanı	1000
6-	Muğla	Datça Yat Limanı	350
7-	Antalya	Turgutreis Yat Limanı	550
8-	Muğla	Bozburun Yat Yanaşma Yeri	150
9-	Antalya	Kaş Yat Limanı (11. Kısım İnşaatı)	400
TOPLAM			4650

Yat+2 Den. Oto.

b-İhale Edilecek Yat Limanları

	<u>İLİ</u>	<u>İŞİN İSMİ</u>	<u>KAPASİTESİ</u>
1-	İstanbul	Silivri Yat Limanı	350
2-	İzmir	Seferihisar Ürkmez Yat Limanı	300
3-	Muğla	Ören Yat Limanı	250
4-	Muğla	Turunç Yat Limanı	200
5-	Zonguldak	Karadeniz Ereğlisi Yat Limanı	200
6-	İzmir	Yeni Foça Yat Limanı	350
7-	İzmir	Çeşme Sifne Yat Limanı	500
8-	İzmir	Karaburun Yat Limanı	200
9-	Muğla	Gündoğan Köyü Yat Limanı	200
10-	İzmir	Ilıca Yat Limanı	180

11-	Balıkesir	Burhaniye Yat Limanı	100
12-	Sinop		

TOPLAM 2830

Kaynak: DHL, 2001

Türkiye’de yat limanlarını Turizm Bakanlığı’ndan Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları ve Turizm Bakanlığı’ndan Turizm Yatırımı Belgeli Yat Limanları olarak da ayırmak mümkündür. Turizm İşletmesi Belgeli ve Turizm Yatırımı Belgeli yat limanları ile limanların deniz ve karadaki kapasiteleri Tablo 6’da verilmiştir.



Tablo-6: TURİZM BAKANLIĞINDAN BELGELİ YAT

LİMANLARI

TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI

LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
			DENİZDE	KARADA
Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası / AYDIN	310	-
Ataköy Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Ataköy / İSTANBUL	700	40
Akdeniz Kemer Marinası	Tali Yat Limanı	Kemer / ANTALYA	150	150
Kaleiçi Yat Limanı	Yat Yanaşma Yeri	Kaleiçi / ANTALYA	90	-
Altınyunus Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	90	60
Atabay Turizm Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Gebze / KOCAELİ	-	60
Amiral Fahri Korutürk Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Fenerbahçe / İSTANBUL	558	-
Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	676	122
Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
Setur Antalya Marina	Tali Yat Limanı	ANTALYA	169	290
Ayvalık Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Ayvalık / BALIKESİR	-	140
Sun Marina Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris / MUĞLA	-	100
Ayvalık Marina	Tali Yat Limanı	Ayvalık / BALIKESİR	100	-
Kumlubükü Yat Club	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris / MUĞLA	10	-
Albatros Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris / MUĞLA	40	48
TOPLAM			3014	1010
GENEL TOPLAM				4024

TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI

LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
			DENİZDE	KARADA
Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis / MUĞLA	40	12
Meersea Körmön Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
Marmarin Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris / MUĞLA	-	200
Maru Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Tali Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	301	70
İl-tur İleri Turizm ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	80	-
Yat Marin Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris / MUĞLA	-	100
Karada Marina Bodrum	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	144	50
Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	200	200
Bodrum Yalıkavak Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	336	100
Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Turgutreis / MUĞLA	455	100
TOPLAM			1802	888
GENEL TOPLAM				2690

Veriler 29.3.2002 tarihi itibarıyla
güncel değildir.

Kaynak: Turizm Bakanlığı, 2002

C- TÜRKİYE KIYILARINDA BARINAK VE BARINMA YERLERİ

Türkiye kıyılarında çok sayıda balıkçı barınağı ve barınma yerleri vardır. Barınaklar, yat limanlarının olmadığı kıyılarda barınmak için önemli yerlerdir. Barınakların çoğunluğunda elektrik, su, yakıt gibi temel hizmetler verilmemektedir. Ülkemiz kıyılarında bulunan bazı balıkçı barınakları ve barınma yerleri aşağıda sıralanmıştır.

- Dalyanköy Rıhtımı
- Hayıtbükü Barınağı
- Palamutbükü Barınağı
- Akyarlar Barınağı
- Karatoprak Barınağı
- Gündoğan Barınağı
- Türkbükü Barınağı
- Torba Barınağı
- Çiftlikköy Barınma yeri
- Kaynarpınar Barınma Yeri
- Karaburun Barınma Yeri
- Mordoğan Barınma Yeri
- Balıklıova Barınma Yeri
- Urla Barınma Yeri
- Aliğa Barınma Yeri
- Çandarlı Barınma Yeri
- Alibey Adası Barınma Yeri
- Altınoluk Balıkçı Barınağı
- Küçükkuyu Balıkçı Barınağı

- Bozcaada Balıkçı Barınağı
- Kaleköy Balıkçı Barınağı
- Kuzulimanı Balıkçı Barınağı
- Babakale Balıkçı Barınağı
- Kabatepe Limanı Barınağı
- Enez Balıkçı Barınağı
- Sedd-ül Bahir Balıkçı Barınağı
- Kilt Bahir Balıkçı Barınağı
- Eceabat Barınağı
- Gelibolu Barınağı
- Şevketiye Barınağı
- Kemer Balıkçı Barınağı
- Aksaz Barınağı
- Karabiga Balıkçı Barınağı
- Yiğitler Köyü Balıkçı Barınağı
- Marmara Adası Balıkçı Barınağı
- Saraylar Köyü Barınağı
- Asmalı Köyü Balıkçı Barınağı
- Şahinburgaz Balıkçı Barınağı
- Çakılköyü Barınağı
- Tatlısu Köyü Barınma Yeri
- Dut Limanı Barınma Yeri
- Gemlik Barınma Yeri
- Samanlıdere Barınağı

- Mimar Sinan Balıkçı Barınağı
- Silivri Barınağı
- Şarköy Balıkçı Barınağı
- İstinye Koyu
- Tarabya koyu
- Kanlıca Koyu
- Poyrazköy Balıkçı Barınağı
- İğne Ada Bal. Barınağı
- Karaburun Balıkçı Barınağı
- Şile Balıkçı Barınağı
- Kefken Balıkçı Barınağı
- Amasra Limanı Barınağı

Kaynak: Dz. K. Kom.lığı, Şey. Hid. Ve Oşı. D. Bşk.lığı, 1995

D- TÜRKİYE'DE YAT ÇEKER YERLERİ

Yat Çeker Yerleri; yatların kışlamaya alındıkları, bakım ve onarımlarının yapıldığı alt yapılar olup, önemli gelir kaynaklarıdır.

Yat Limanlarının kara alanlarında da çeker yerleri bulunduğu gibi, yatlara sadece çeker, bakım ve onarım hizmeti sunan müstakil tesisler de mevcuttur. Ancak bu tesisler maalesef hiç bir planlamaya ve disipline sahip değildir.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası kapsamında Bakanlar Kurulunca düzenlenen ve yürütülen Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 46'ncı maddesi hükmü gereğince ülkemizde kışlayacak yabancı bayraklı yatların, Turizm Bakanlığı'ndan belgeli yat limanı veya çeker yerlerine bırakılmaları zorunludur. Buna rağmen; ülkemizde kışlayan yatların

belgesiz çekek yerlerinde kışlamalarına, hukuki temeli belli olmayan kararlarla, geçici olarak izin verilmiştir.

11.07.1994 tarih ve 1994/26 sayılı Başbakanlık genelgesi doğrultusunda, Başbakanlık Başmüşavirliği başkanlığınca kurulan Deniz ve Yat Turizmi Yürütme Kurulunun 24.05.1995 tarihli toplantısında çekek yerlerinin Denizcilik Müsteşarlığı'na verilen geçici izinlerle denetim dışında çalışmaktadır.

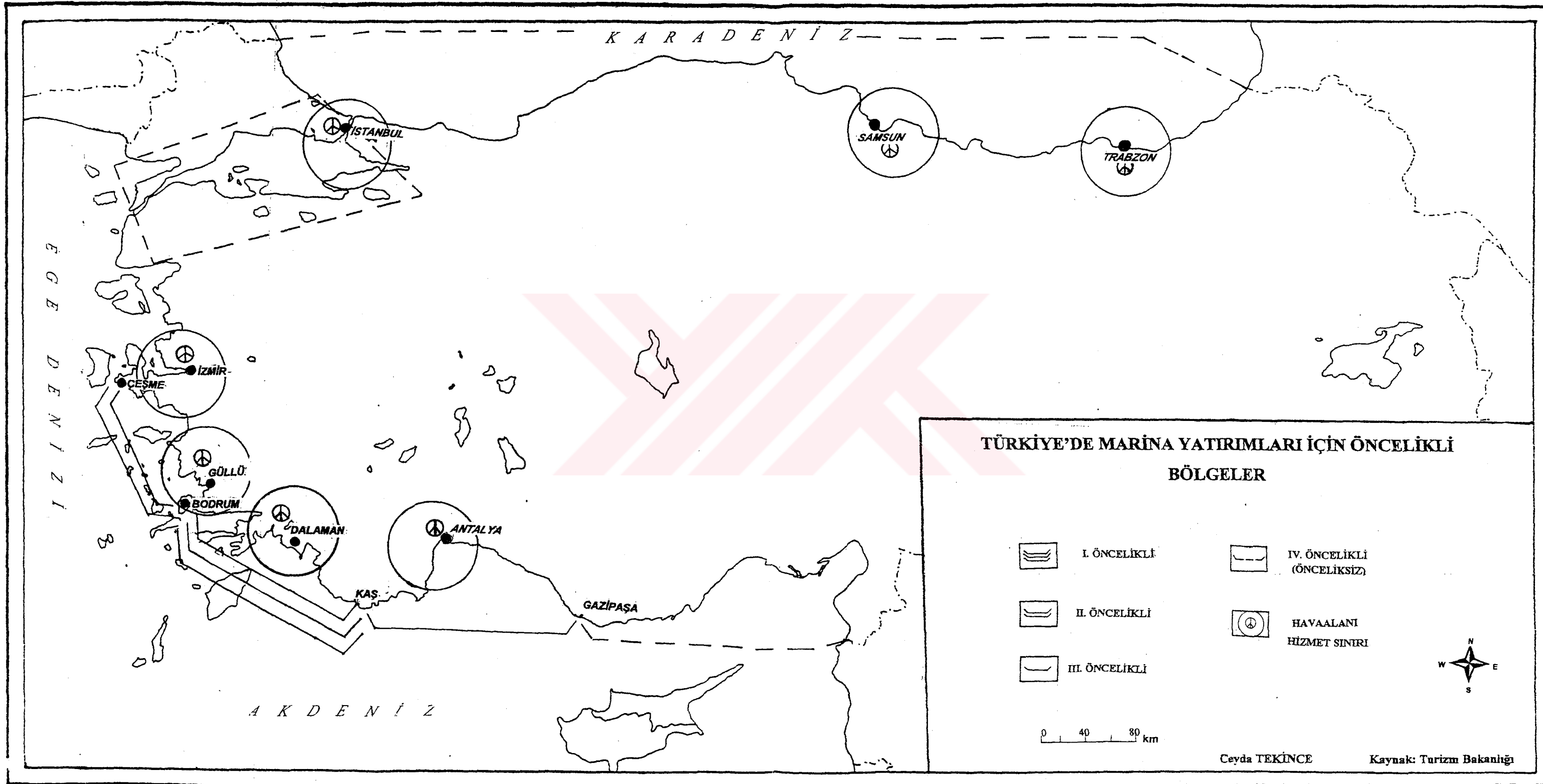
Türkiye'deki Yat Çekme yerleri Harita-10'da sunulmuştur.

E- TÜRKİYE'DE MARİNA YATIRIMLARI İÇİN ÖNCELİKLI BÖLGELER

Türkiye'de marina yatırımları yapılırken kriter alınan konuların başında kıyıların yat turizmine gerek iklimsel, yapısal uygunluklarıdır. Buna bağlı olarak kıyılara olan talep durumu da önem kazanmaktadır.

Yat limanı yatırımlarında 1. öncelikli yer olarak Bodrum-Kaş arasındaki kıyı şeridi olmuştur. Bu kıyı şeridindeki mevcut yat limanlarının yoğunlukları ve kapasiteleri göz önüne alındığında 1. öncelikli yatırım yeri olarak Bodrum- Kaş arasındaki kıyı şeridinin seçilmesi oldukça isabetlidir. (Harita-11)

Marina yatırımlarında 2. öncelik ise Çeşme-Bodrum arasındaki kıyı şerididir. Bu bölgeden sonra sırayı Kaş- Gazipaşa arasındaki kıyı şeridi almıştır. Gazipaşa-İskenderun arası ile Karadeniz kıyı şeridi ise önceliksiz bölgeler olarak yatırımlarda yerlerini almışlardır. Bu durumun oluşmasında temel etmen adı geçen kıyı şeritlerine olan talebin diğerlerine göre azlığıdır. Karadeniz kıyıları için bu talep azlığını yaratan faktörlere bakarsak Karadeniz kıyılarının, araştırmanın "İklim" bölümünde



de incelendiği gibi güneşli güz sayısının az oluşu, şiddetli fırtınaların çokluğu gibi iklimsel faktörler olduğu görülür.

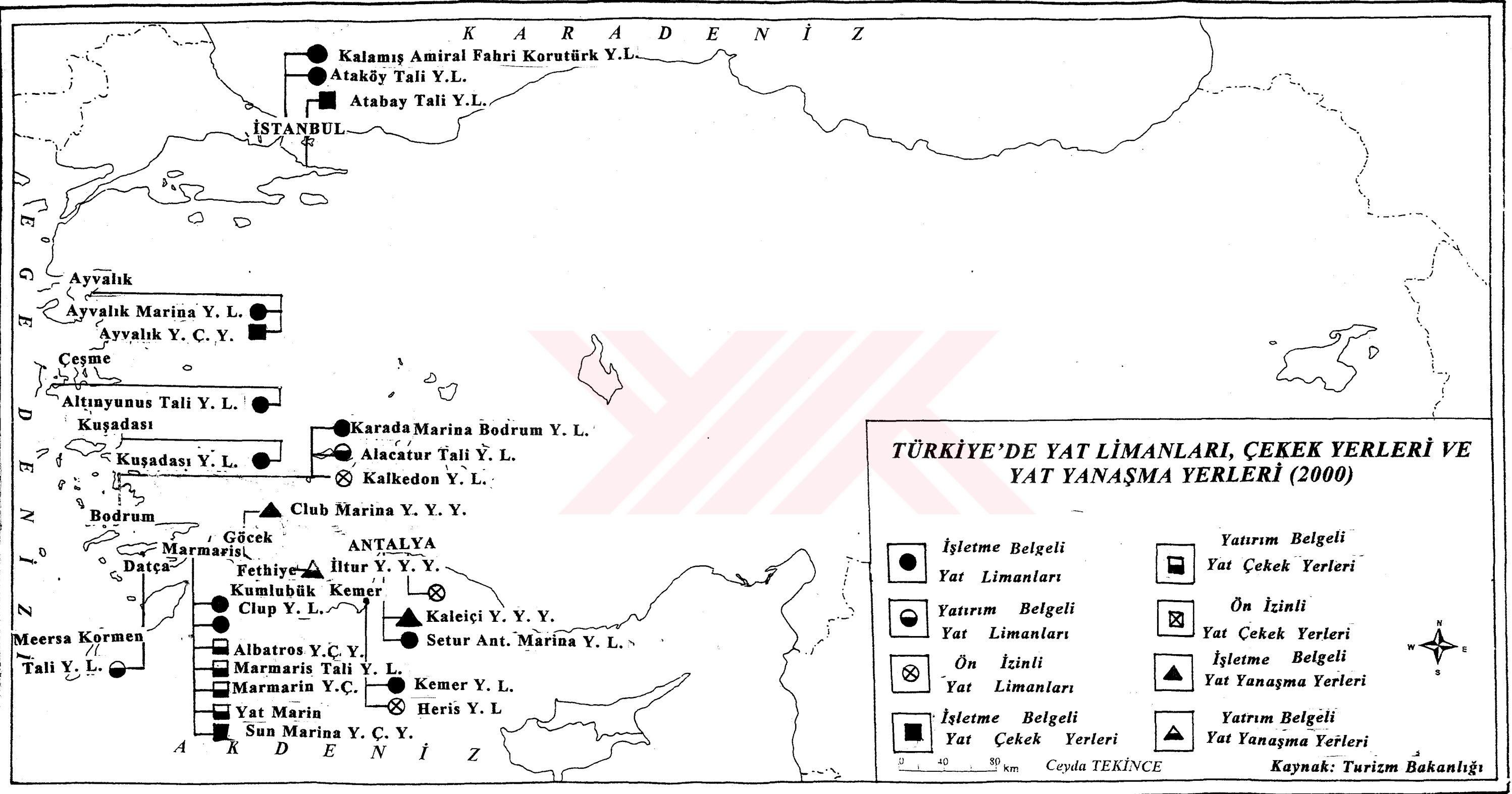
F-YAT TURİZMİ AMACIYLA TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN YERLİ VE YABANCI YATLAR İLE İLGİLİ İSTATİSTİKLER

Türkiye’de yat istatistikleri 1986 yılına kadar düzenli yapılmadığından araştırmanın bu bölümünde Turizm Bakanlığı’nın her yıl çıkardığı Yat İstatistikleri Bülteni verileri kullanılarak 1986 yılından 2000 yılına kadar olan süreçteki istatistikler incelenecektir.

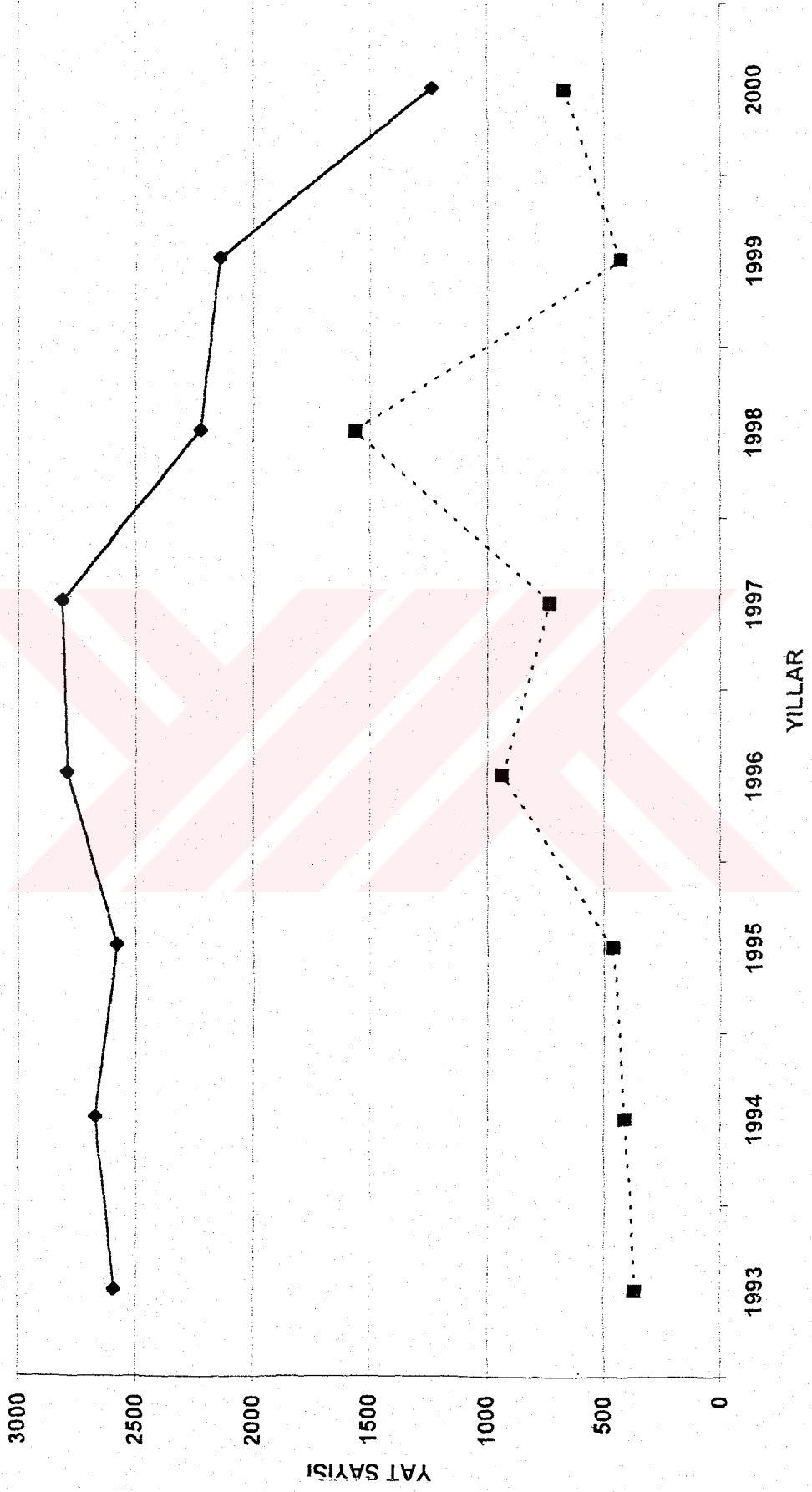
1986 yılında ülkemize 2620 yat giriş yaparken, 1987’de 3855 yat ile 17815 yatçı ülkemize gelmiştir. Yat sayısının giderek artmasına karşılık yolcu sayısındaki değişimler ticari ve özel yatlarla gelen yatçıların sayısındaki değişimdir.

1990 yılına kadar gelişim içerisinde sayabileceğimiz yat ve yolcu sayısı Körfez Savaşının etkisiyle 1991’de azalmıştır. Daha sonraki yıllarda ise gelişimini sürdürmüştür. 1994 yılında 411’i yerli, 2674’ü yabancı olmak üzere 3085 sarı bayraklı yat 12.258 yolcu getirmiştir. 1998 yılı 1560 sarı bayraklı yatla yerli yatların 1993-2000 yılları arasındaki en yüksek değerini oluşturmaktadır (Şekil-1). 2000 yılında ise 670 yerli, 1235 yabancı olmak üzere 1905 sarı bayraklı yat ülkemiz limanlarına gelmiştir. Yolcu sayıları olarak incelendiğinde, 2000 yılında 2394’ü yerli 7964’ü yabancı olmak üzere yat limanlarımıza toplam 10328 yolcu gelmiştir. (Şekil-2)

Türkiye’ye gelen yatlar (sarı bayrak, transitlog ve güzergah) en çok Marmaris, Fethiye, Bodrum ve Antalya’ya uğramaktadırlar. Bu sıralama Turizm Bakanlığından belgeli yat limanları için geçerlidir. Marmaris limanına 2000 yılı



TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI (TİC.+ÖZEL) YAT SAYILARININ YILLARA GÖRE DURUMU



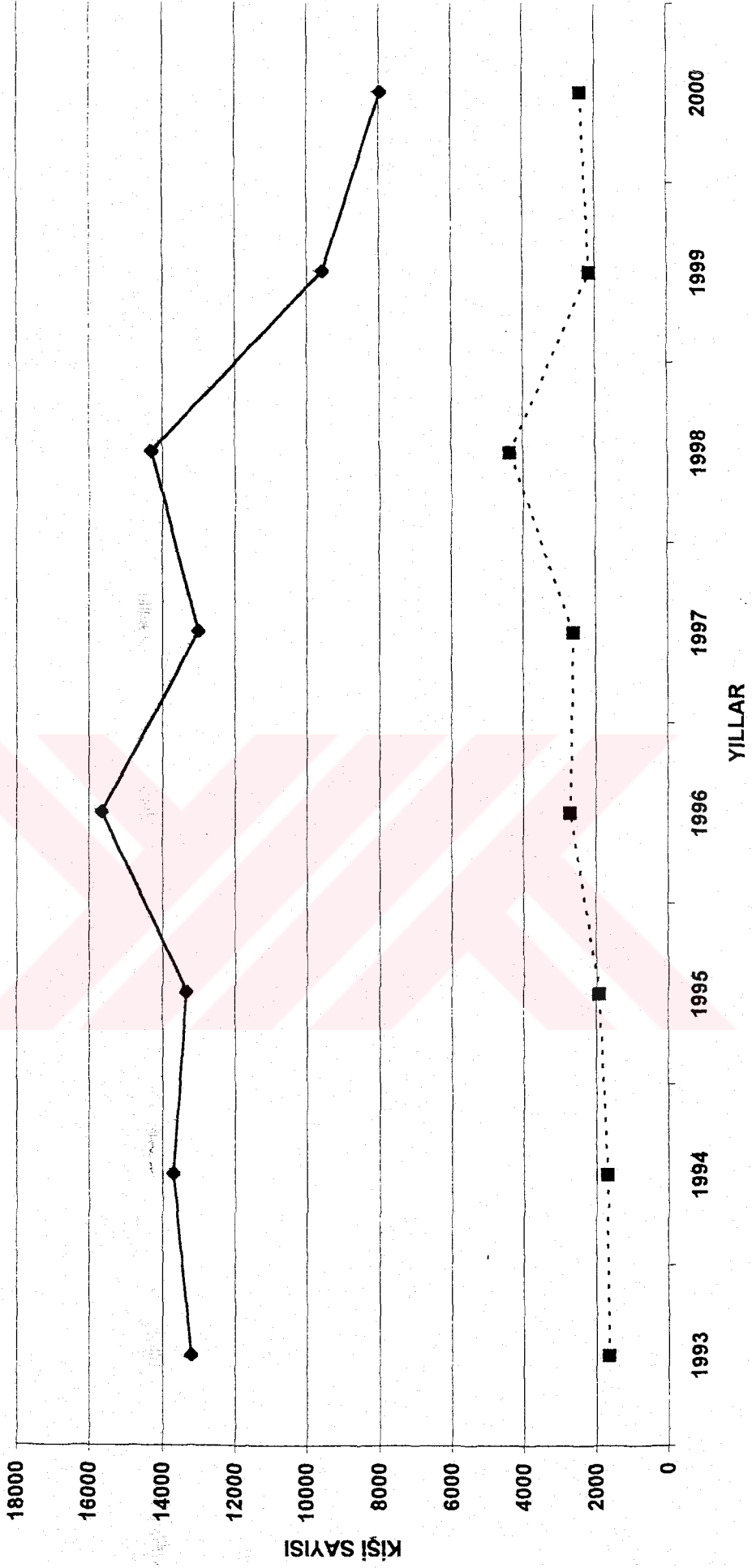
Kaynak: Turizm Bakanlığı

ŞEKİL-1

TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI

(TİC.+ÖZEL) YATLARLA GELEN YOLCU VE

MÜRETTEBATIN YILLARA GÖRE DURUMU

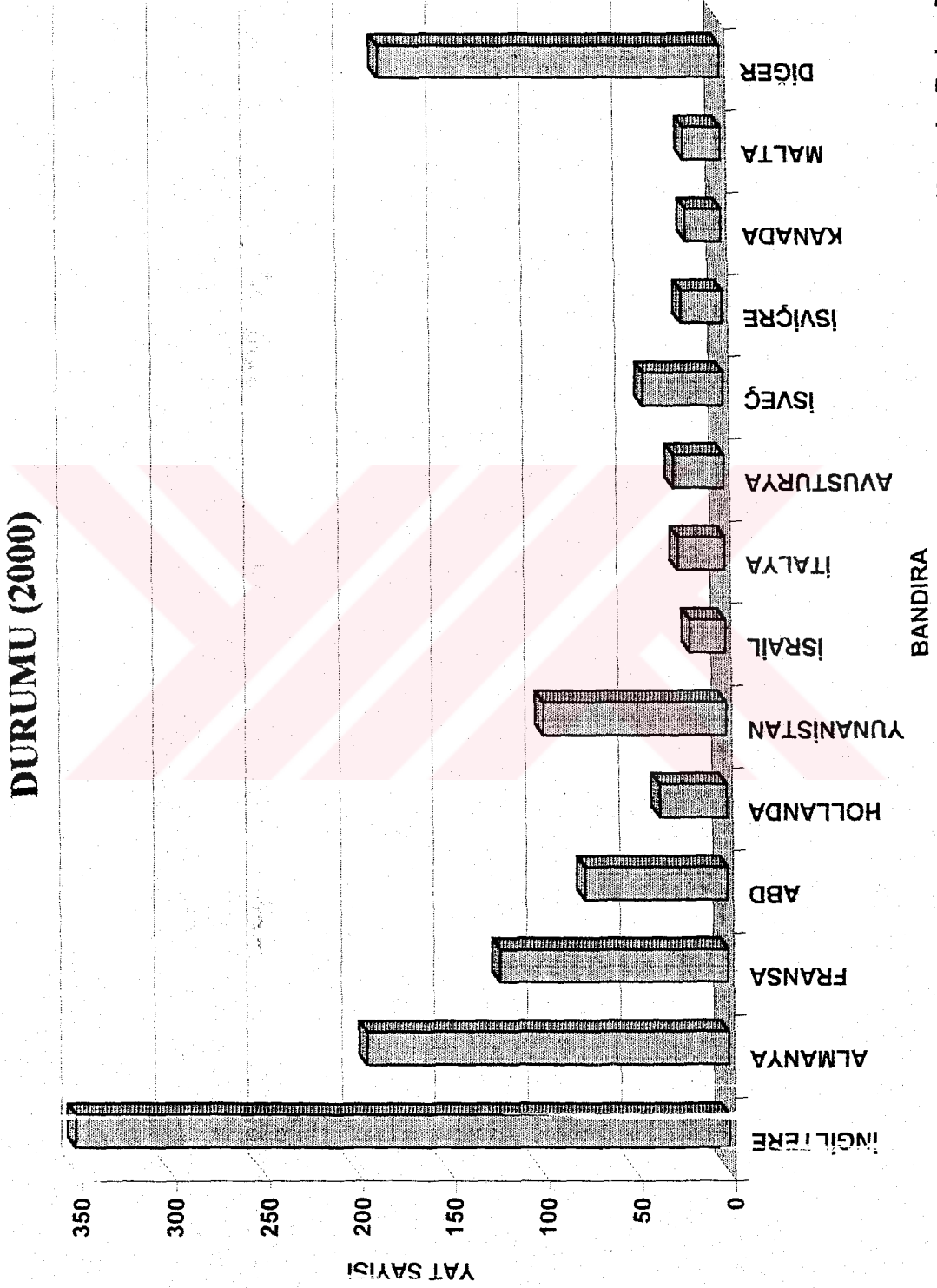


—◆— YABANCI - - ■ - - YERLİ

Kaynak : Turizm Bakanlığı

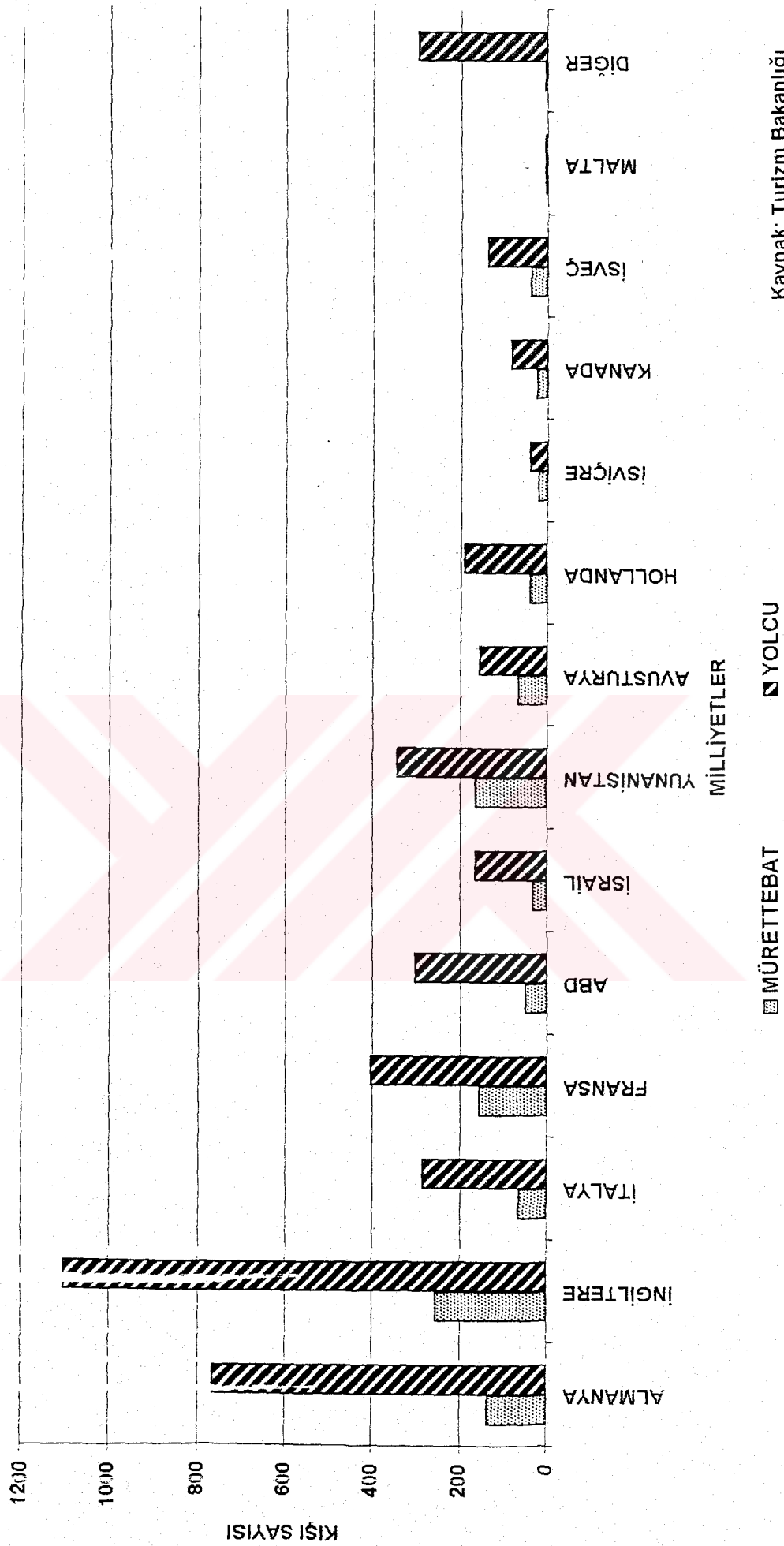
ŞEKİL-2

**TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI
(TİC.+ÖZEL) YATLARIN BANDIRALARINA GÖRE
DURUMU (2000)**



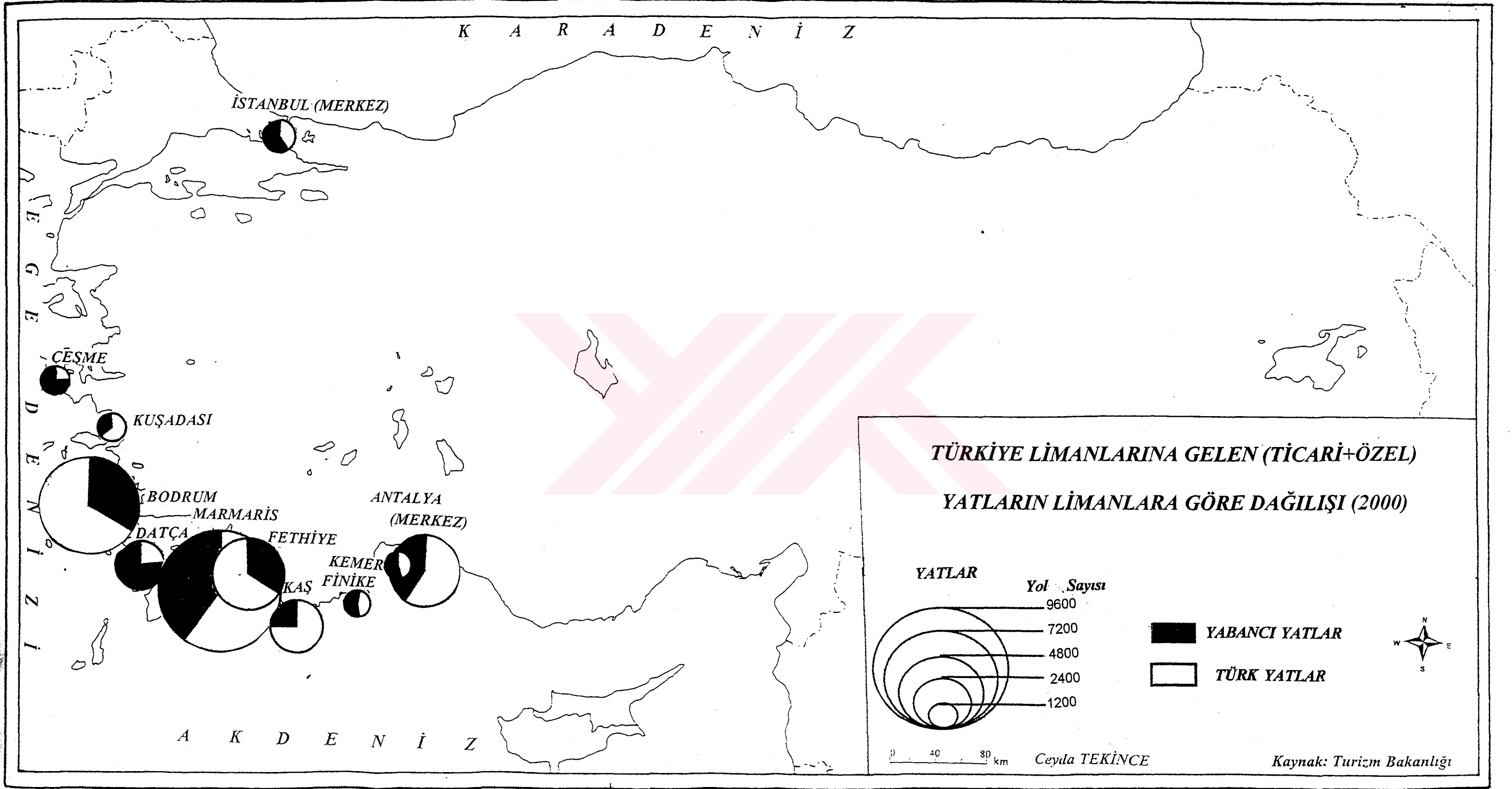
Kaynak : Turizm Bakanlığı

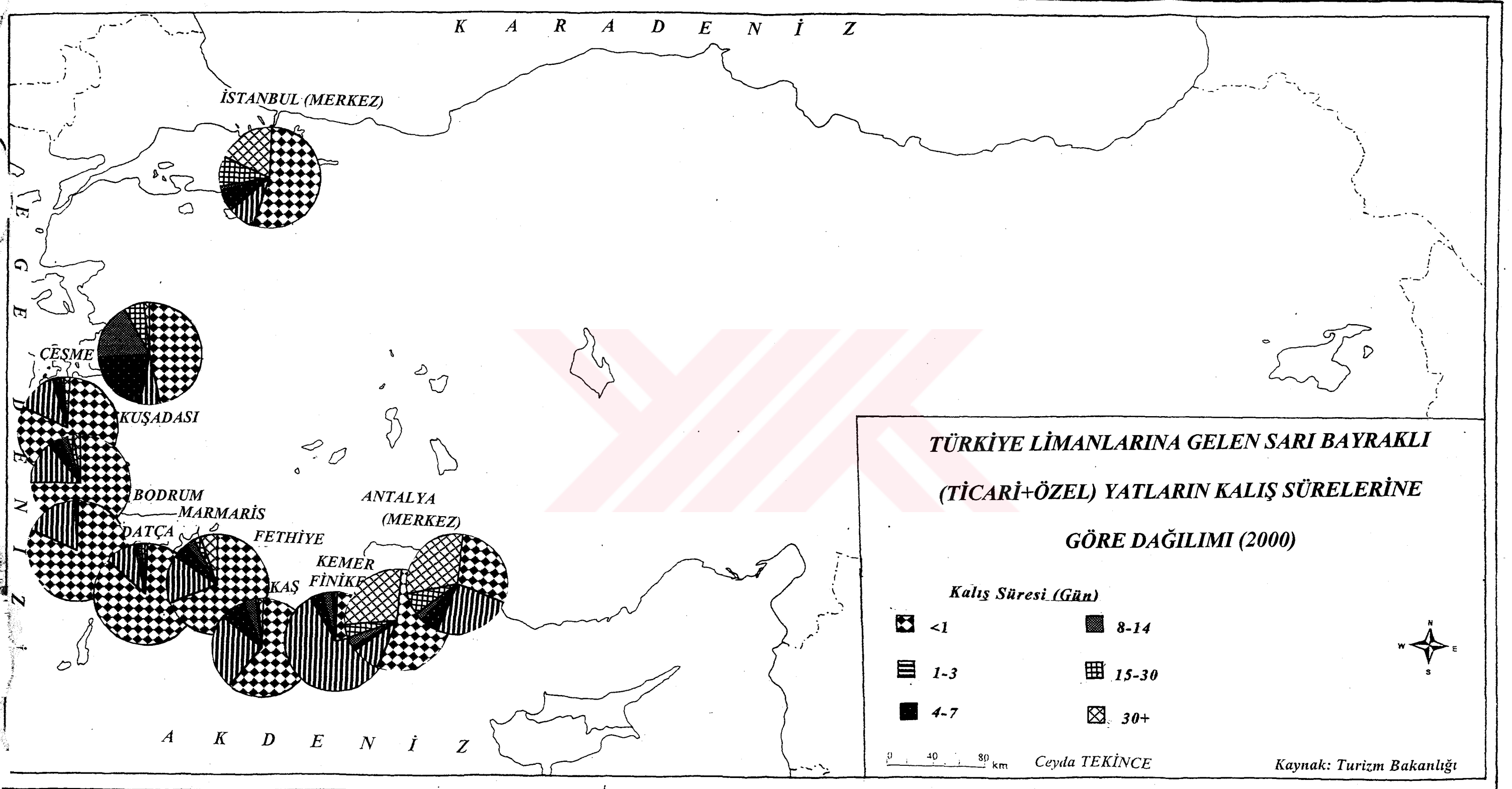
**TÜRKİYE LİMANLARINA SARI BAYRAKLI YATLARLA
GELEN YOLCU VE MÜRETTEBATIN MİLLİYETLERİNE
GÖRE DURUMU (2000)**

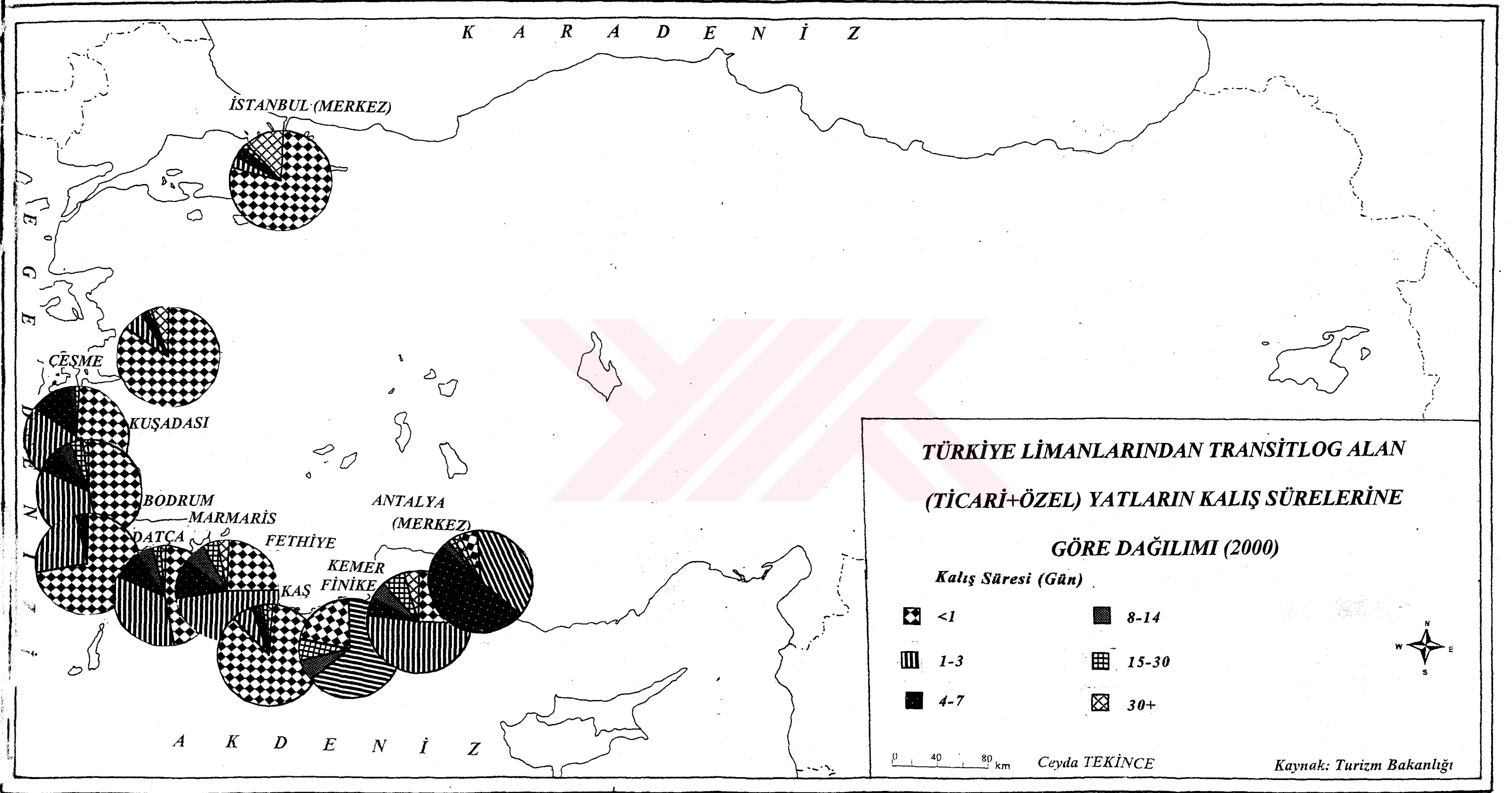


Kaynak: Turizm Bakanlığı

ŞEKİL-4





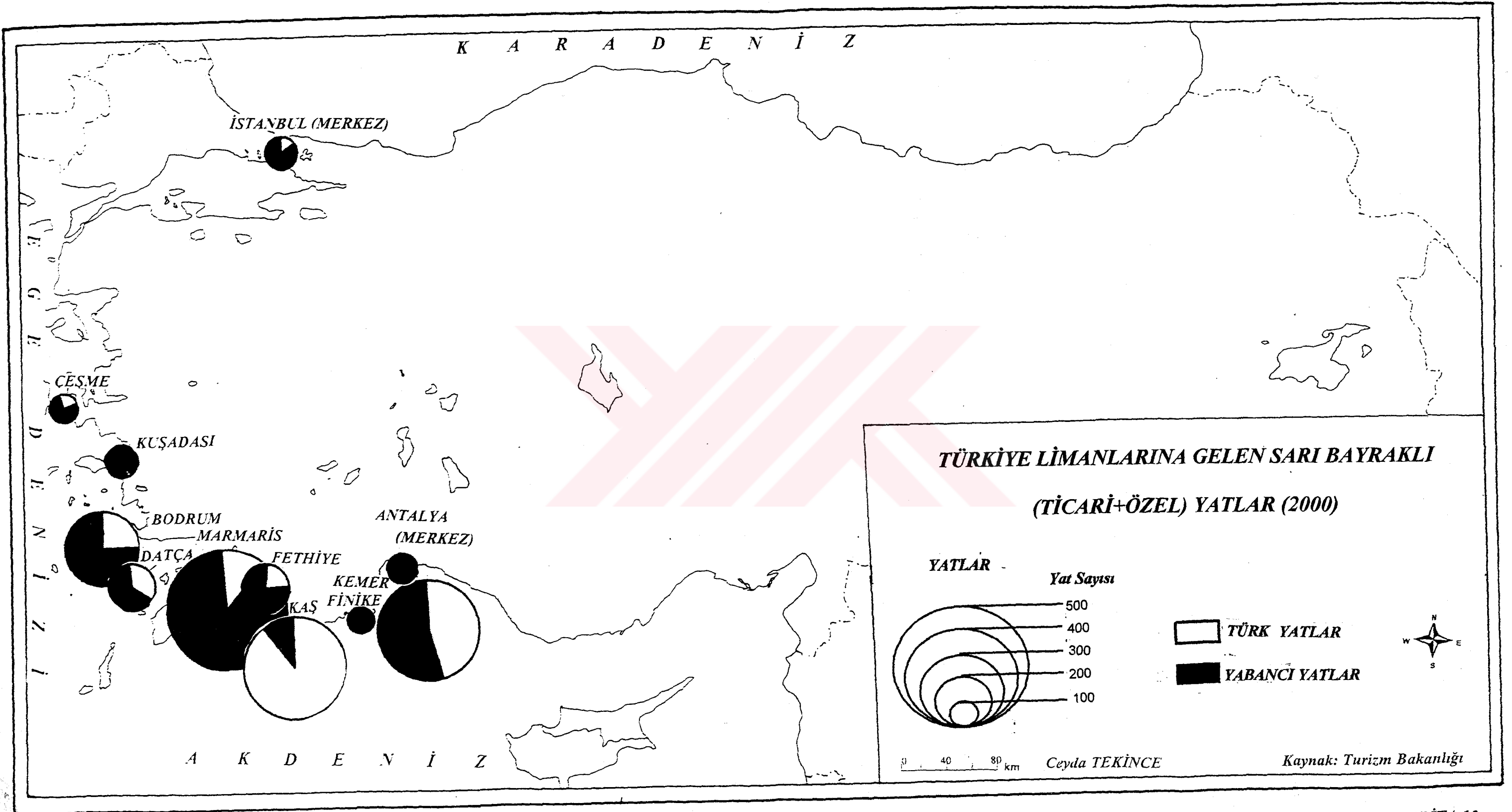


itibariyle 4798'i yabancı, 7088'i yerli olmak üzere toplam 11886 yat, Bodrum limanına 2696'sı yabancı, 5446'sı yerli olmak üzere toplam 8142 yat, Göcek limanına 3602'si yabancı, 3552'si yerli toplam 7154 yat. Fethiye limanına 2183'ü yabancı, 4134'ü yabancı olmak üzere toplam 6317 yat gelmiştir. Bu alanların liman dışında diğer turizm aktivitelerinin pek çoğunu sunması bu limanları vazgeçilmez yapmıştır. (Harita-12)

2000 yılı verilerine göre ülkemiz yat limanlarına sırasıyla en çok gelen sarı bayraklı yatlar (ticari+ özel), 350 yat ile 1101 yolcu, 255 mürettebat getiren İngiltere, 194 yatla 763 yolcu, 135 mürettebat getiren Almanya, 122 yatla 403 yolcu, 154 mürettebat getiren Fransa, 98 yatla 344 yolcu, 163 mürettebat getiren Yunanistan bandıralı yatlardır (Şekil-3 ve 4). Ülkemize diğer turizm aktiviteleri için gelen turistler de genel olarak yine aynı ülkelerden oluşmaktadır. Bu sebeple gerek tanıtımımızın daha etkin olması gerekse bu ülkelerin Akdeniz çanağı içinde fazla sayıda yata sahip olmaları ve Akdeniz'in her yanını dolaşma istekleri ve bunun yanı sıra para birimimiz gözönüne alındığında bu para değerlerinin çok yüksek oluşu ve dolayısıyla çok ucuz bulmaları yat turizmi için ülkemizi tercih etme nedeni olmaktadır. Yunanistan ise çok yakın olması dolayısıyla ve günübirlik ticari gezileri sürdürmesi sebebiyle çok giriş yapmaktadır.

2000 yılında, Türkiye limanlarına gelen yerli ve yabancı sarı bayraklı yatların (ticari+ özel) limanlarımıza göre dağılışına bakarsak Marmaris 470 yat, Kemer 417 yat, Kaş 406 yat, Bodrum 220 yatla en yoğun yat limanlarımızdır. (Harita-13)

2000 yılında, Türkiye limanlarına gelen yerli ve yabancı yatlar (ticari+ özel) en çok Marmaris, Bodrum, Antalya ve Fethiye limanlarından transitlog almışlardır. Örneğin; Marmaris limanından 1519'u yabancı, 3216'sı yerli olmak üzere 4735 yat,



Bodrum limanından 702'si yabancı, 2795'i yerli olmak üzere 3497 yat transitlog almıştır (Harita-14)

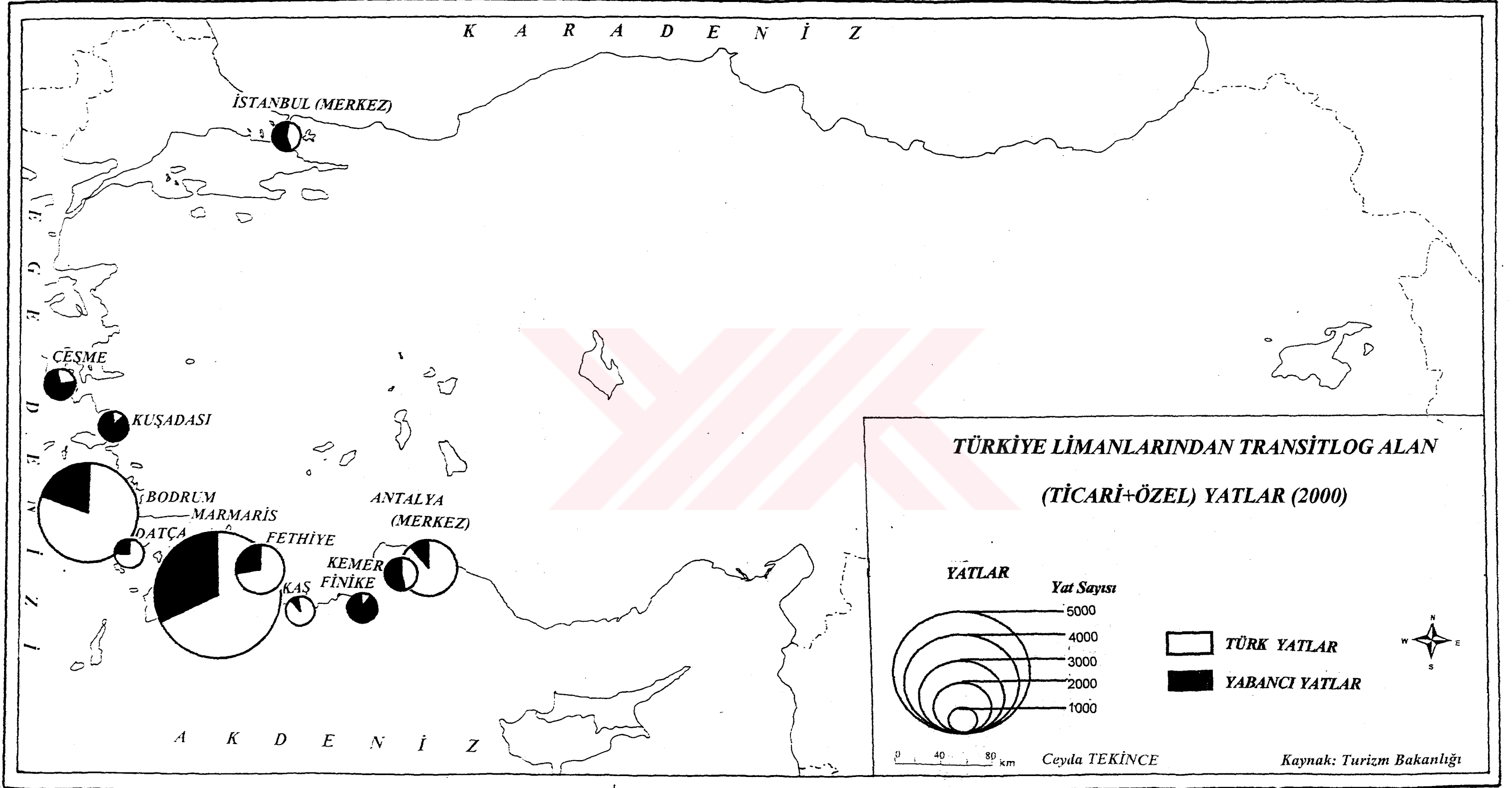
Türkiye limanlarına gelen sarı bayraklı özel yerli ve yabancı yatlarla (ticari+ özel) gelen yolcu ve mürettebat 2000 yılında en çok 1185 yolcu+mürettebatla Marmaris, 472 yolcu +mürettebatla Bodrum, 379 yolcu ve mürettebatla Fethiye ile Datça limanlarını tercih etmişlerdir. (Harita-15)

Harita-16'da yine 2000 yılı itibariyle Türkiye limanlarına gelen sarı bayraklı (ticari+ özel) ticari yat ve yatçıların taşıdıkları yolcu ve mürettebatları sunulmuştur. Buna göre Marmaris'e 577'si yabancı 79'u Türk olmak üzere 656 yolcu ile 17'si yabancı, 206'sı Türk 223 mürettebat gelirken, sırayı Marmaris, Bodrum, Fethiye, Kuşadası takip etmektedir.

Harita-17'de Türkiye limanlarından transitlog alan özel yatlar ve yolcu-mürettebat sayıları ve Harita-18'de ise Türkiye limanlarından transitlog alan ticari yatların getirdiği yatçı ve mürettebat sayıları sunulmuştur.

2000 yılında Türkiye limanlarından sarı bayraklı ve transitlog alan yatların (ticari+ özel) büyük çoğunluğu bir limanda 1 günden az kalmaktadır. Örneğin Bodrum limanında 1 günden az kalan yatların 654'ü yabancı, 1321'i yerli yatlardır. Marmaris'te 1 günden az kalan yatların ise 1657'si yabancı, 1525'i yerli yatlardır. Yat limanlarımızda 1 günden az kalanlardan sonra en çok 1-3 gün kalan yatlar gelmektedir. Yaklaşık iki haftalık sürede ülkemizin güneybatı kıyılarını dolaşmanın mümkün olduğu ve oradan başka ülkelere gittikleri anlaşılmaktadır. (Harita-19, 20)

2000 yılında Türkiye limanlarına gelen sarı bayraklı yatlardan yabancı yatlar daha çok temmuz(205 yat)-eylül (220 yat) ayları arasında yoğunlaşırken, yerli yatlar şubat(143 yat) ve temmuz (103 yat) ayında yat gelmiştir. (Tablo-7)



TABLO-7 TÜRKİYE LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI (TİCARİ+ÖZEL)

YATLARIN BANDRILARINA VE AYLARINA GÖRE DAĞILIMI

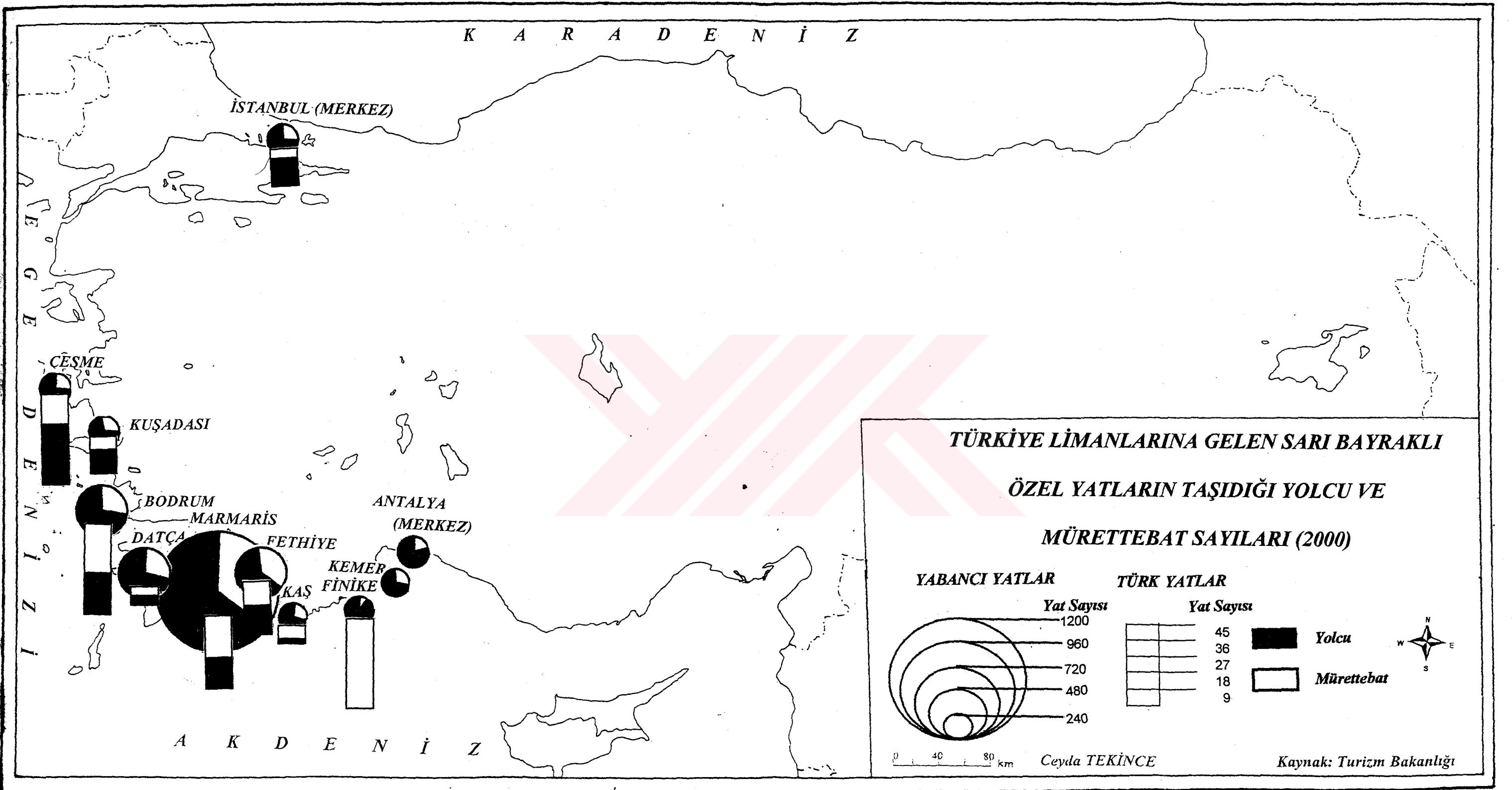
2000

BANDIRA	AYLAR - Months												TOPLAM Total	Flag
	OCAK January	ŞUBAT February	MART March	NİSAN April	MAYIS May	HAZİRAN June	TEMMUZ July	AĞUSTOS August	EYLÜL September	EKİM October	KASIM November	ARALIK December		
ALMANYA	7	1	6	17	18	28	21	27	36	24	4	5	194	Germany
AVUSTURYA	1	-	-	2	4	4	5	5	3	2	1	-	27	Austria
BELÇİKA	-	-	1	1	-	-	2	2	-	2	-	1	9	Belgium
DANİMARKA	1	-	-	-	3	2	1	-	2	2	-	-	11	Denmark
FINLANDİYA	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	4	Finland
FRANSA	1	3	4	3	22	11	22	23	23	7	1	2	122	France
HOLLANDA	-	1	1	5	3	3	4	5	7	4	2	2	36	Netherlands
İNGİLTERE	7	5	10	20	29	58	64	55	54	30	8	10	350	U.Kingdom
İRLANDA	-	-	-	-	1	-	1	2	1	-	-	-	5	Ireland
İSPANYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Spain
İSVEÇ	-	1	-	2	6	6	5	6	12	2	1	2	43	Sweden
İTALYA	-	-	-	-	-	4	5	10	4	-	1	1	25	Italy
LÜKSEMBURG	-	-	-	-	1	1	4	1	1	-	-	-	9	Luxembourg
PORTEKİZ	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	2	Portugal
YUNANİSTAN	1	1	2	4	16	7	20	17	19	6	2	3	98	Greece
ÇEK CUM.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Czech Rep.
İSVİÇRE	1	1	-	2	7	-	3	2	1	3	2	-	22	Switzerland
İZLANDA	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	Iceland
MACARİSTAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Hungary
NORVEÇ	-	1	-	-	1	1	1	-	1	-	-	-	5	Norway
A.B.D.	3	1	2	7	6	4	13	15	17	8	-	-	76	U.S.A
AVUSTRALYA	1	-	-	1	2	3	4	-	4	4	-	-	19	Australia
JAPONYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Japan
KANADA	2	-	2	1	5	1	3	-	2	1	2	-	19	Canada
MEKSİKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Mexico
YENİ ZELANDA	-	-	-	1	1	1	-	-	1	1	-	1	6	New Zealand
YUG. FED.CUM.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	Rep. of Yugoslavia
MALTA	-	-	1	1	2	3	1	5	5	2	-	-	20	Malta
İSRAİL	-	-	1	4	2	-	6	2	3	1	-	-	18	Israel
Diğer	1	-	-	6	8	13	17	25	23	9	3	7	112	Others
YABANCI TOPLAM	27	16	29	77	137	152	205	203	220	108	27	34	1 235	T. Foreign
TÜRK	97	143	6	23	44	44	103	72	102	27	4	5	670	Turkey
GENEL TOPLAM	124	159	35	100	181	196	308	275	322	135	31	39	1 905	Grand Total

Sarı Bayraklı Yat : Yabancı Limanlardan gelen tüm yatlar; varlıkları ilk Türk limanına girenken Sarı Bayrak çekmek zorundadır.

Flag Q Yachts : All Yachts coming from abroad must display the International Code Flag Q When entering the first Turkish Port of Call

Kaynak: Turizm Bakanlığı

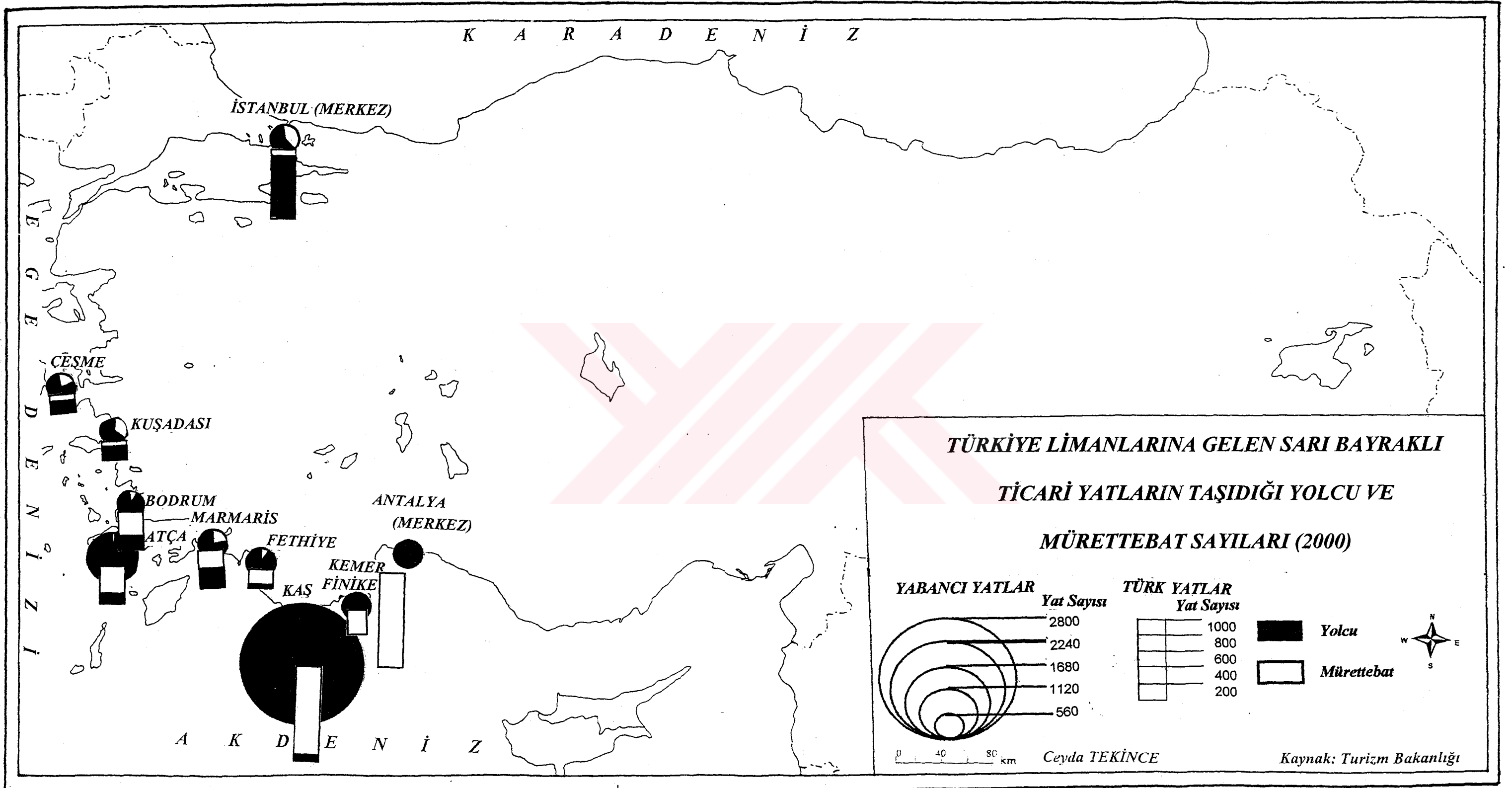


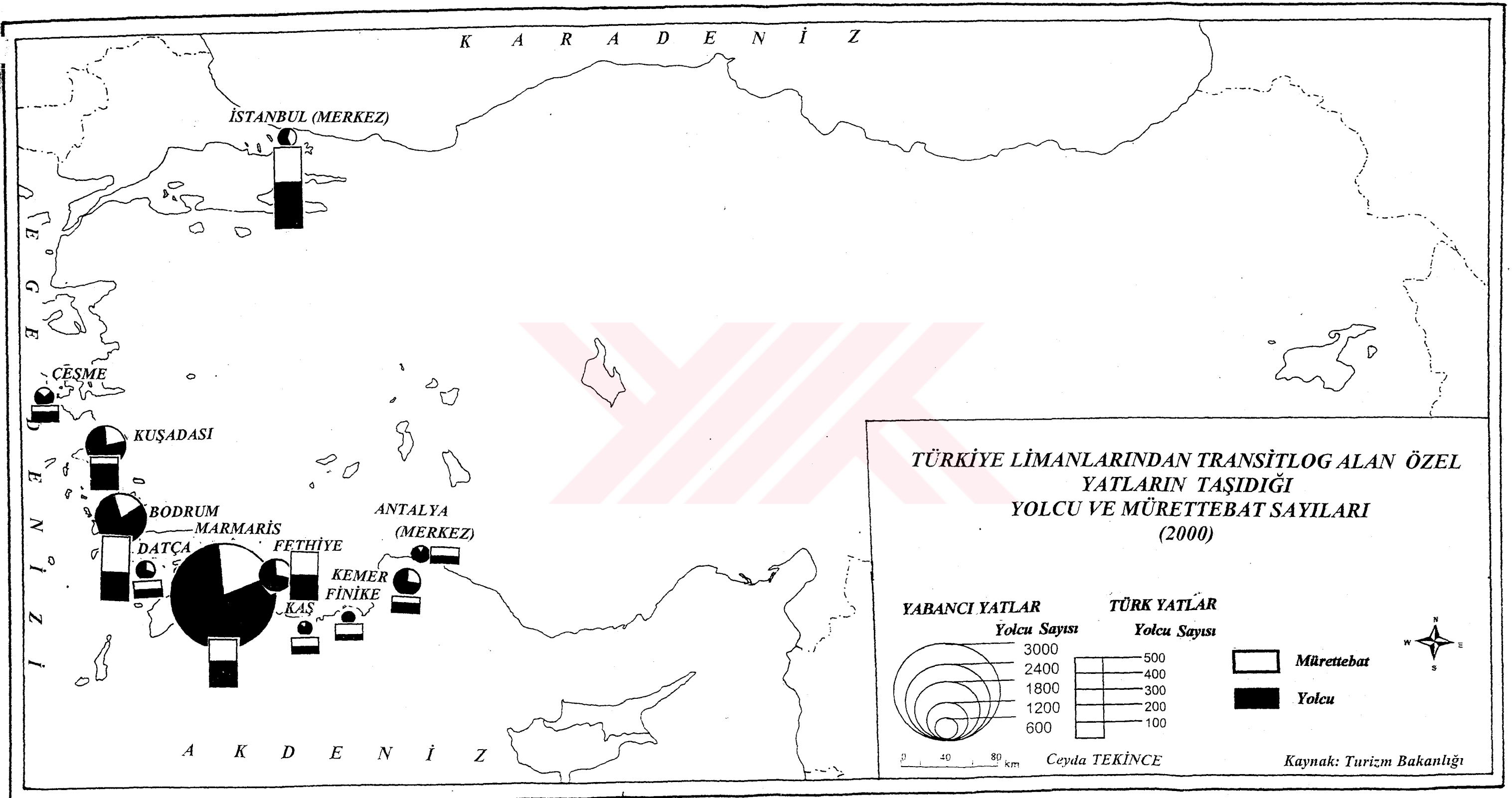
Türkiye'ye gelen yatların bir bölümü gerek ertesi yıl tekrar gelmek için gerekse ülkesine dönüşün daha masraflı olması sebebiyle ülkemizde bırakılmaktadır. Ülkemizde kışlayan yatların bandıralarına göre dağılışına bakıldığında en çok Alman, İngiliz ve Fransız yatların bırakıldığı görülür. Kısa mesafelerde yol alabilen ve açık denizlere çok dayanıklı olmayan yatların İngiltere ve Almanya gibi ülkemize uzak olan ülkelere götürülmesi hem çok masraflı hem de uzun zaman isteyen bir iştir. Bu durum ülkemiz için avantajlıdır. Hem kışlama süresince hem de turizm sezonu boyunca mutlak ekonomik katkıları bulunmaktadır.

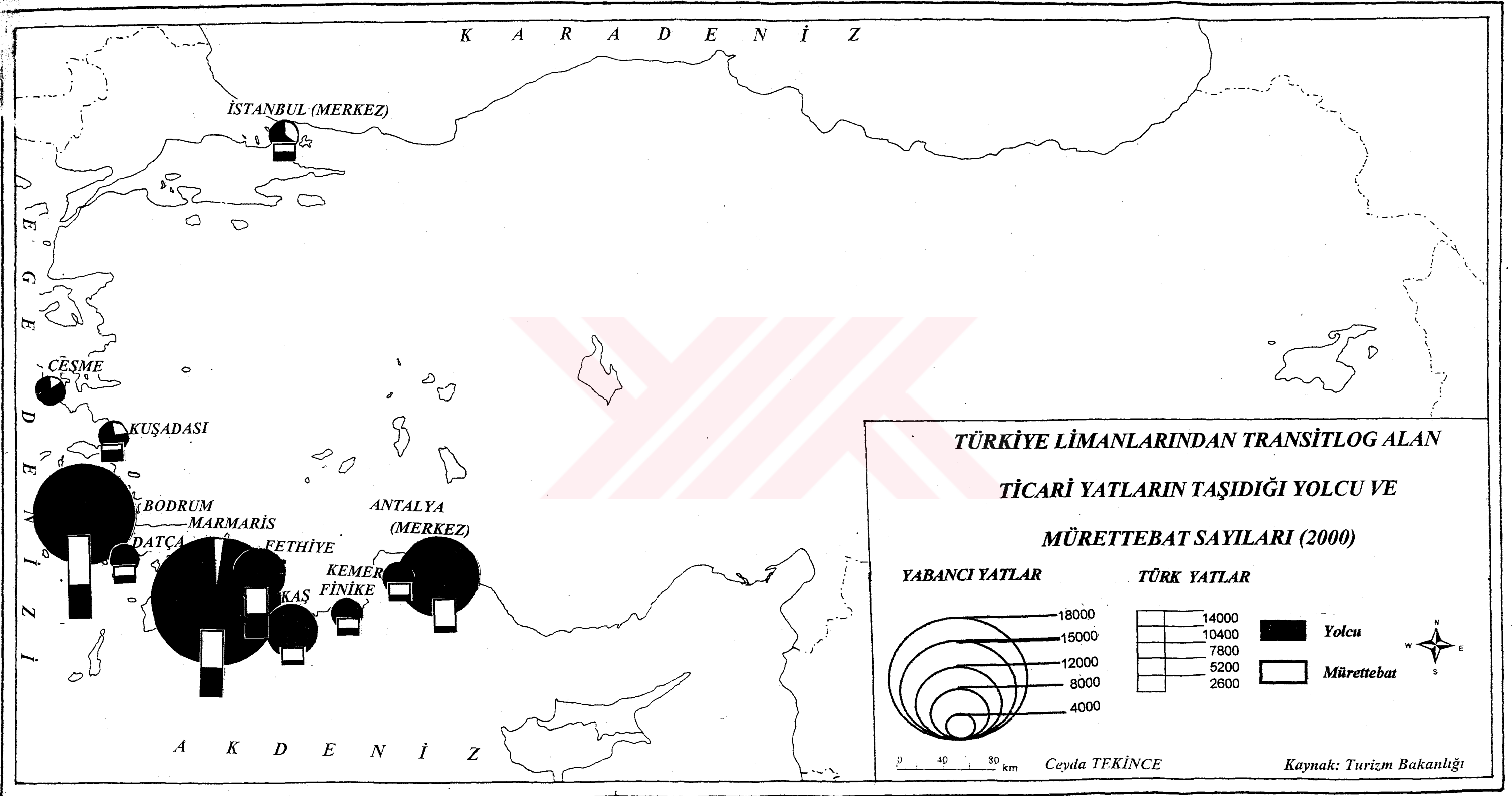
Ülkemizde 2000 yılında kışlayan yatların limanlara dağılışına bakıldığında ise kışlayan yat sayısının Akdeniz'de en çok Kemer limanında, Ege'de en çok Marmaris, Bodrum ve Kuşadası limanlarında olduğu görülmektedir. (Tablo-8,9)

Türkiye limanların çıkış yapan yatların cinslerine göre dağılımı Tablo-10'da sunulmuştur. Buna göre, ülkemiz limanlarından en çok çıkış yapılan yat limanı 2000 yılı verilerine göre 455'i yabancı, 72'si Türk toplam 527 yat (ticari+ özel) ile Marmaris limanıdır. Yine 2000 yılına göre ülkemiz limanlarından en az çıkış yapılan liman ise Alanya limanıdır. (Turizm Bakanlığı, 2001)

Görüldüğü gibi ülkemiz yat limanlarından en yoğun olarak tercih edilenlerin başında Marmaris yat limanı gelmektedir. Bunu takip diğer limanlar ise Bodrum, Kuşadası, Göcek, Antalya merkez, Fethiye yat limanlarıdır. Bu sıralamanın oluşmasındaki temel etmen Marmaris ve Bodrum gibi beldelerin coğrafi konumu ve buna bağlı olarak limanlarının deniz ve karadaki yat kapasiteleridir. Bu limanlar bu beldelerdeki özellikle doğal güzellikleri ve eğlence sektörünün gelişmesi ile tercih edilen limanlar haline gelmişlerdir.







	Alanya				Finike				Kaş				Kemer				Merkez-Central				Flag
	T	C	O	P	T	C	O	P	T	C	O	P	T	C	O	P	T	C	O	P	
BANDIRA	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	1	1	41	17	-	-	-	-	Germany
ALMANYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	6	-	Austria
AVUSTURYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Belgium
BELÇİKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Denmark
DANİMARKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Finland
FINLANDIYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	France
FRANSA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Netherlands
HOLLANDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	U.Kingdom
İNGİLTERE	-	-	-	-	1	1	2	2	-	-	5	-	2	2	27	8	-	-	-	-	Ireland
İRLANDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Spain
İSPANYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Sweden
İSVEÇ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Italy
İTALYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Luxembourg
LÜKSEMBURG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Portugal
PORTEKİZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Greece
YUNANİSTAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Czech Rep.
ÇEK CUM.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Switzerland
İSVİÇRE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Iceland
İZLANDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Hungary
MACARİSTAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Norway
NORVEÇ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	U.S.A
A.B.D.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	8	3	-	-	-	-	Australia
AVUSTRALYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Japan
JAPONYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Canada
KANADA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Mexico
MEKSİKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	New Zealand
YENİ ZELANDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Rep. of Yugoslavia
YUG. FED.CUM.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Malta
MALTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Israel
İSRAİL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Others
Diğer	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	T.Foreign
YABANCI TOPLAM	-	-	1	1	3	3	8	8	-	11	11	5	5	124	124	51	1	2	2	2	Turkey
TÜRK	-	-	-	-	-	-	-	-	19	1	1	8	8	-	-	-	-	-	-	-	Grand Total
GENEL TOPLAM	-	-	1	1	3	3	8	8	19	12	12	13	13	124	124	53	3	3	53	53	

Kaynak : Turizm Bakanlığı

T : Ticari
C : Commercial
Ö : Özel
P : Private

TABLO-9 MUĞLA İLİ LİMANLARINDA KIŞLAYAN YATLARIN CİNSLERİNE VE BANDIRALARINA GÖRE DAĞILIMI

Distribution of the Yachts Left Winterage at the Ports of MUĞLA, by their Types and Flags

2000

BANDIRA	Bodrum			Datça			Fethiye			Göcek			Güllük			Marmaris			Flag
	T	O	P	T	O	P	T	O	P	T	O	P	T	O	P	T	O	P	
ALMANYA	11	76		1	5		4	44		1	9		-	1		15	300		Germany
AVUSTURYA	2	18		-	-		1	8		-	1		-	-		5	40		Austria
BELÇİKA	-	3		-	-		-	-		-	1		-	-		-	9		Belgium
DANİMARKA	-	1		-	-		-	1		-	-		-	-		1	4		Denmark
FİNLANDIYA	1	1		-	-		-	3		-	-		-	-		-	9		Finland
FRANSA	2	15		-	1		2	23		-	1		-	-		4	49		France
HOLLANDA	6	12		-	-		-	11		-	1		-	-		2	41		Netherlands
İNGİLTERE	10	57		1	3		11	69		4	15		-	1		12	219		U.Kingdom
İRLANDA	-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		-	5		Ireland
İSPANYA	-	-		-	-		-	1		-	-		-	-		-	1		Spain
İSVEÇ	-	9		-	-		-	-		-	-		-	-		2	44		Sweden
İTALYA	3	14		-	-		-	14		-	-		-	1		-	9		Italy
LÜKSEMBURG	-	2		-	-		-	1		-	-		-	-		-	-		Luxembourg
PORTEKİZ	1	-		-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		Portugal
YUNANİSTAN	1	4		-	-		1	-		-	-		-	-		3	3		Greece
ÇEK CUM.	-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		Czech Rep.
İSVİÇRE	1	2		-	-		1	2		-	2		-	-		2	22		Switzerland
İZLANDA	-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		Iceland
MACARİSTAN	-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		Hungary
NORVEÇ	-	2		-	-		-	2		-	-		-	-		1	6		Norway
A.B.D.	1	10		1	-		2	7		1	2		-	-		5	38		U.S.A
AVUSTRALYA	-	1		-	-		-	2		-	-		-	-		-	12		Australia
JAPONYA	-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		Japan
KANADA	-	1		-	-		-	1		-	-		-	-		-	7		Canada
MEKSİKA	-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		Mexico
YENİ ZEELLANDA	-	-		-	-		-	1		-	-		-	-		-	2		New Zealand
YUG. FED. CUM.	-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		-	-		Rep. of Yugoslavia
MALTA	4	4		-	-		-	2		-	-		-	-		1	9		Malta
İSRAİL	-	2		-	-		2	7		-	1		-	-		1	5		Israel
DİĞER	2	17		-	-		-	6		-	-		-	-		1	33		Others
YABANCI TOPLAM	45	251		3	9		24	205		6	33		-	3		55	867		T.Foreign
TÜRK	26	5		-	-		7	1		1	-		-	-		9	5		Turkey
GENEL TOPLAM	71	256		3	9		31	206		7	33		-	3		64	872		Grand Total

T : Ticari
C : Commercial
Ö : Özel
P : Private

Kaynak : Turizm Bakanlığı

TABLO-10 DİĞER LİMANLARDAN KİŞİLAYAN YATLARIN GİNSLERİNE VE BANDIRALARI KİŞİLERİNE DAĞILIMI

Distribution of the Yachts Left Winterage at the Other Ports, by their Types and Flags

2000

BANDIRA	AYDIN			BALIKESİR			ÇANAKKALE			İSTANBUL			İZMİR			İZMİR			İZMİR			DİĞER		
	Kuşadası			Ayvalık			Merkez			Merkez			Çeşme			Dikili			Merkez			Other		
	T	O	P	T	C	P	T	O	P	T	C	P	T	O	P	T	C	P	T	O	P	T	C	P
ALMANYA	4	65	4	32	-	-	-	-	4	-	-	3	-	-	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-
AVUSTURYA	-	3	-	3	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BELÇİKA	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DANİMARKA	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FİNLANDİYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FRANSA	-	17	-	4	-	-	-	1	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HOLLANDA	-	13	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İNGİLTERE	1	33	-	18	-	-	-	-	9	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İRLANDA	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İSPANYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İSVEÇ	-	7	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İTALYA	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LÜKSEMBURG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PORTEKİZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
YUNANİSTAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ÇEK CUM.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İSVİÇRE	1	11	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İZLANDA	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MACARİSTAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NORVEÇ	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.B.D.	-	10	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
AVUSTRALYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JAPONYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KANADA	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MEKSİKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
YENİ ZEELANDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
YUG. FED.CUM.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MALTA	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İSRAİL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DİĞER	-	4	-	2	-	-	-	-	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
YABANCI TOPLAM	6	176	4	76	-	-	1	1	22	-	9	-	2	-	5	-	-	-	-	-	5	-	5	-
TÜRK	-	1	-	1	-	-	-	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GENEL TOPLAM	6	177	4	77	1	1	1	5	25	-	9	-	2	-	5	-	-	-	-	-	5	-	5	-

T : Ticari

C : Commercial

Ö : Özel

P : Private

Kaynak : Turizm Bakanlığı

G- TÜRKİYE'DE YAT GÜZERGAHLARI

1- 1982 Yılında Yapılan Çalışmada Belirlenen Yat Güzergahları

Turizm Bakanlığı tarafından 1982 yılında yapılan çalışmada Türkiye'deki yat güzergahları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir (Özer 1990: 66).

a) Kuşadası Yat Limanına Göre Oluşan Güzergahlar

Kuşadası Yat Limanına Kadar Takip Edilen Güzergah

Yunanistan:

- Rodos, Symi, Mandrakion, Koş, Phyhagorion
- Rodos, Symi, Nisiros, Koş, Kalymnos, Samos
- Patmos, Kaliminos, Leros, Samos, Arkangel :
- Chios, Samos
- Lavrion, Kea, Tinos, Samos

Fransa: Marsilya, Touion, Cannes, Anntibes, Calvi

İtalya: Albina, Lipari Island, Palermo, Syracus, Neggio

Yunanistan: Korfu, Atina, Lesbos, Koş, Rodos

* Fransa: Corse

- İtalya: Sardunya

- İspanya: Baleares

- İtalya: Sicilya

* İspanya: Palma Di Mallorca

- Sardunya: Romano

- Sicilya: Syracus

- Yunanistan: Zakynthos, Pilos, Milos, Sontonini, Amorgos, Patmos, Samos, ;

Pythagorion

- * Hollanda, Belçika, Fransa, İspanya, Portekiz, Gibrallar, İtalya, Yunanistan.
- * İspanya, Fransa, İtalya, Yunanistan, Mısır, Fas, Yugoslavya.
- * İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Fas, Yunanistan.

Kuşadası Yat Limanında Sonra Takip Edilen Güzergahlar

* Türkiye:

- Bodrum, Datça, Marmaris, Fethiye, Kaş.
- Bodrum, Marmaris, Fethiye, Bozukkale, Bodrum, Kuşadası.
- Bodrum, Kuşadası, Çeşme, Kuşadası.
- Güllük, Gümüşlük, Bodrum.
- Altinkum, Gümüşlük, Bodrum.

b) Bodrum Yat Limanına Göre Oluşan Güzergahlar

Bodrum Yat Limanına Kadar Takip Edilen Güzergah

* Yunanistan:

- Kithnos, Mykonos, Koş, Palmos.
- Rodos
- Skiathos, Pkynos, Mykonos, Koş, Rodos, Nastos
- Yunanistan: Koş.

* İspanya, İtalya, Yunanistan (Koş)

* Fransa: Bardeaux Corsica: Ajaccio

- Sardunya: Medelana
- Sicilya: Palermo
- Yunanistan: Arostoli

* Yugoslavya: Lignane, Umag

- İtalya: Brindisi

**3C YÜSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

- Yunanistan: Korfu
- * Fransa: Coise
- Yunanistan: Pire, Mykonos, Koş
- * Kıbrıs: Paphos
- Yunanistan: Rodos
- * İspanya: İlafranc
- Cezayir: Sidi Fenuch
- Tunus: Tabarka
- İtalya: Sicilya (Emjeabcle)
- Yunanistan: Cezhelanie
- * İtalya: Gallipoli, .St. Maria Difenco
- Yunanistan: Korfu, İonian-Island, Pelepone Ege Adaları, Dodekones-Kos
- * Malta: Valetta
- Girit: Hania
- Yunanistan: Rodos, Koş
- Fransa, İspanya, İtalya, Tunus, Yunanistan.

Bodrum Limanından Sonra Takip Edilen Güzergah

- * Türkiye:
- Marmaris, Kaş
- Marmaris, Datça, Bodrum, Kuşadası
- Fethiye
- Kuşadası
- Kuşadası, Bodrum, Marmaris
- Fethiye, Antalya

c) Marmaris Yat Limanına Göre Oluşan Güzergahlar

Marmaris Yat Limanına Kadar Takip Edilen Güzergah

* Yunanistan

- Porto Heli, Seriphios, Tifnos, Amorgos, Rodos

- Rodos

- Koş

* Hollanda, Almanya, Belçika, Fransa, İtalya, Yunanistan

* İspanya, İtalya, Yunanistan

* İtalya, Tunus, Yunanistan

* Kıbrıs: Larnaka .

- Yunanistan: Rodos

Marmaris Limanından Sonra Takip Edilen Güzergah

* Türkiye:

- Bodrum

- Bodrum, Fethiye, Antalya

- Datça, Fethiye, Kaş, Antalya

- Marmaris, Fethiye, Marmaris, Datça

- Fethiye, Marmaris

- Marmaris, Bodrum, Kuşadası

d) Fethiye Limanına Göre Oluşan Güzergahlar

Fethiye Limanına Kadar Takip Eden Güzergah

* Yunanistan: Rodos

- Fransa: Brest

- İspanya: Vigo

- Portekiz: Lizbon
- Tunus: Tunus
- Yunanistan: Kalamata, Rodos

Fethiye Limanından Sonra Takip Edilen Güzergah

* Türkiye:

- Kalkan, Finike, Antalya
- Finike, Antalya
- Çeşme

e) Çeşme Limanına Göre Oluşan Güzergahlar

Çeşme Limanına Kadar Takip Edilen Güzergah

* Yunanistan:

- Syros, Lemnos
- Chios, Rodos

Çeşme Limanından Sonra Takip Edilen Güzergah

* Türkiye:

- Finike
- Kuşadası, Didim, Bodrom, Kekova
- Kuşadası, Marmaris, Finike, Kıbrıs (Larnaka)
- Kuşadası

f) Alanya Limanına Göre Oluşan Güzergahlar

Alanya Limanına Kadar Takip Edilen Güzergah

* Kıbrıs:

- Paphos

- Larnaka
- * İsrail: Telaviv
- Kıbrıs: Larnaka
- * Meksika: La Paz
- Fransa: Maguestras
- Fiji: Suva
- Yeni Zelanda: Auckland
- Avusturalya: Cairns
- Singapur: Sarne Portsaid
- Kıbrıs: Larnaka

Alanya Limanından Sonra Takip Edilen Güzergah

*** Türkiye:**

- Finike, Kaş, Marmaris
- Antalya

Antalya, Finike, Fethiye, Marmaris, Bodrum, Çeşme

g- Türkiye'ye Birkaç Kez Girilip Çıkılan Güzergahlar

*** Türkiye: Kuşadası**

- Yunanistan: Samos-Patmos-Amorgos-Samos
- Türkiye: Kuşadası

*** Malta: Maholuk Island-Gozo**

- Yunanistan: Agostoli-Spesailo-Stampaila-Symi-Rodos
- Türkiye: Fethiye-Marmaris-Datça-Bodrum
- Yunanistan: Kos-Kaliminos-Laki-Pytagorion
- Türkiye: Kuşadası-Bodrum-Datça-Bodrum-Kuşadası

- * Türkiye: Kuşadası
- Yunanistan: Saos-Patmos-Arki-Samos
- Türkiye: Kuşadası
- * Türkiye: Çeşme-Kuşadası
- Yunanistan: Samos-Patmos-Kos
- Türkiye: Bodrum-Marmaris
- * Yunanistan: Rodos
- Türkiye: Marmaris-Fethiye
- Yunanistan: Symi-Kos-Patmos-Samos
- Türkiye: Kuşadası
- Yunanistan: Patmos
- Türkiye: Güllük-Bodrum ; - Yunanistan: Rodos ;
- Türkiye: Kuşadası
- * Türkiye: Bodrum-Gökova-Datça
- Yunanistan: Rodos
- Türkiye: Marmaris-Fethiye
- Yunanistan: Rodos ;
- Türkiye: Datça-Hisarönü-Knidos-Bodrum ;
- Yunanistan: Kos-Kalymnos-Patmos-Samos
- Türkiye: Kuşadası

Özel Güzergahlar

- G.Afrika, Hindistan, Seyşeller, Somali, Sudan, S.Arabistan, Mısır, İsrail, Kıbrıs, Yunanistan.

- Taiwan, Hong Kong, Singapur, Srilanka, Djibuti, Sudan, Mısır, Rodos, Türkiye.
- Fransa, Yunanistan, Türkiye, Kanarya, Martinik,
- Hong Kong, Singapur, Srilanka, Cibuti, Sudan, Port Said, Rodos, Türkiye
(Marmaris-Fethiye-Alanya)

2- 1990 Yılında Yapılan Çalışmada Belirlenen Yat Güzergahları

Turizm Bakanlığı tarafından 1990 yılında yapılan çalışmada, Türkiye'deki yaz güzergahları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir (Yat Turizmi Master Planı 1992: 53).

1990 yılında limanlarımıza gelen Türk ve yabancı bandıralı yatlara ait transitlogların nüshalarından, yatçılara beyan edilen rotalardan hareketle ortak güzergahları belirlenmiş ve sonra yatçıların uğradıkları limanlar dikkate alınarak güzergahların yoğunluğu araştırılmıştır.

Ortak güzergahın saptanması amacıyla beyan edilen ilk dört liman alınarak, uğrama yoğunluğuna göre ortak güzergahlar çizilmiştir.

Sarı bayraklı ticari yatlara ilişkin yat güzergahı **İstanbul-Antalya** arasındaki kıyı şeridinde oluşmaktadır. Sarı bayraklı ticari yatların en yoğun tur güzergahı, Marmaris-Fethiye kıyı şeridi arasındadır. Sırasıyla **Fethiye-Kaş, Marmaris-Bodrum, Marmaris-Antalya, Kuşadası-Bodrum, Bodrum-Gökova, Kaş-Antalya kıyı şeritleri** gelmektedir. Yoğunluk olarak en az kullanılan tur güzergahı ise Kuşadası-İstanbul kıyı şerididir.

Sarı bayraklı özel yatların yat güzergahını yine **Antalya-İstanbul kıyı şeridi** oluşturmaktadır. Sarı bayraklı özel yatların en yoğun tur güzergahı **Marmaris-**

Fethiye kıyı şerididir. Sırasıyla **Marmaris-Finike, Finike-Kemer, Marmaris-Antalya, Kemer-Antalya, Bodrum-Marmaris, Kuşadası-Bodrum, Kuşadası-Fethiye kıyı şeritleri** gelmektedir. En az kullanılan yat güzergahı ise ticari yatlarda olduğu gibi Kuşadası-İstanbul kıyı şerididir.

1990 yılı istatistiklerine göre saptanan liman yoğunluklarını incelediğimizde, en fazla yat trafiğinin olduğu güzergah, **Marmaris** yat limanlarıdır. Sırasıyla, **Fethiye, Bodrum, Antalya, Kaş, Datça, Kuşadası, Finike, Çeşme, Kemer yat limanları** izlemektedir. En az liman yoğunluğu İstanbul yat limanlarında oluşmaktadır. (Bkz. Ek-11, 12,13)

H- TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ KURULUŞLAR

Yatçılık sektörünün gelişmesi ve ekonomiye katkısının artırılması için alınacak tedbirler ve uygulanacak politikalar değişik Bakanlık ve kuruluşlarda ve değişik kademelerinde ele alınmaktadır. Bu durumda politikaların saptanması ve sorunların çözümü çok sayıda ve farklı makam ve kuruluşla ilişki kurulmasını gerektirmektedir.

Adı geçen Bakanlık ve kuruluşlarla, yatçılıkla ilgili derneklerin listesi aşağıda verilmektedir.

Turizm Bakanlığı

- İşletmeler Genel Müdürlüğü
- Yatırımlar Genel Müdürlüğü
- Tanıtma Genel Müdürlüğü

Maliye ve Gümrük Bakanlığı

- Gümrükler Genel Müdürlüğü
- Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü
- Tanıtma Genel Müdürlüğü

Ulaştırma Bakanlığı

- Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü
- DLH

İçişleri Bakanlığı

- Emniyet Genel Müdürlüğü
- Pasaport ve Yabancılar Daire Başkanlığı
- Sahil Güvenlik Komutanlığı

Çevre Bakanlığı

- Özel Çevre Koruma Müsteşarlığı

Sağlık Bakanlığı

- Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı

- Yabancı Sermaye Başkanlığı
- Teşvik Uygulama Başkanlığı

Diğer İlgili Kuruluşlar

- Hazine Müsteşarlığı
- Dış Ticaret Müsteşarlığı
- Türkiye Kalkınma Bankası
- Başbakanlık İdareyi Geliştirme Başkanlığı
- Deniz Ticaret Odası
- Turban A.Ş
- Belediyeler
- Marina Yatırımcıları ve İşletmeciliği Derneği (MARYAT)

I-TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT

Yat turizmi hakkında mevzuat, ilk kez 2634 sayılı kanun ile düzenlenmiştir. Sözü edilen kanuna bağlı olarak 4 Ağustos 1983 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik" kapsamında konu tüm detaylarıyla ele alınmıştır.

2634 Sayılı Kanun'dan önce ilk defa 1967 yılında Bakanlıklararası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu kurularak bu konuda çalışma yapılmıştır. Daha sonra, II.Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1968-1972) yat limanlarının inşa edilmesi planlanmıştır. 1976 yılında Bodrum, 1977'de Kuşadası Yat Limanları işletmeye alınmıştır. Çeşme Yat Limanı da yine bu yıllarda hizmete açılmıştır. III.Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1973-1977) 1973 yılı programı ve icra planında, yat limanları ve yat yanaşma yerlerinin işletilmesi, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından birlikte düzenlenmesi kararı alınmıştır. 1980 yılında Turizm Teşvik Çerçeve Kararında, genel esasları içeren 2.maddenin

1.fikrasında "Kruvaziyer turizmi, yat turizmi ve yat liman işletmeciliğinin geliştirilmesi, ulaşım sistemlerinin turizm mevsimi boyunca en yüksek kapasitede hizmet verebilecek seviyede tutulması için tedbirler alınır ve en kısa zamanda sonuçlandırılır" denilmiştir. IV.Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1978-1983) ise 1981 yılı programı ve icra planında yat turizminin gelişmesine sağlayacak yeni bir kanun tasarısı hazırlanıp karar merciine sunulması kabul edilmiştir.

16.3.1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu yat turizminin gelişmesini ve kontrolünü sağlamak, yasal yollardan işlerliğinin çerçevesini çizmek amaçlarını gütmektedir. Söz konusu kanuna bağlı Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik ile aşağıdaki hususlar bölümler halinde düzenlenmiştir.

- Yat limanları yatırım ve işletmeciliği belgeye bağlanmış ve bu konuda özel sektöre de alan açılmıştır.

- Yat işletmeciliği tanımlanarak düzenlenmiş ve Turizm Bakanlığından belge alma zorunluğu getirilmiştir.

- Türk yat işletmecileri için minimum 30 yatak, yabancı yat işletmecileri içinde 60 yatak kapasitesi zorunlu tutularak organize olmaları sağlanmaya çalışılmıştır.

- Yatların ülkemiz limanlarına giriş ve çıkışlarında tabi oldukları çeşitli formaliteler basitleştirilerek tek bir belge halinde toplanmış ve Türk Limanları Yat Kayıt Belgesi (transit-log) uygulamaya konmuştur.

- Kabotaj Kanunu uygulamalarında turizm ticareti ve ülke döviz kazancı açısından esneklik sağlanmıştır.

- Yabancı yat işleticilerinin yatak başına belirli bir miktar döviz turizm geliştirme fonuna katkı olarak vermesi şartı getirilmiştir.

- Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yat sahiplerinin en az iki yılda bir yatlarını kullanmak suretiyle beş yıla kadar Türkiye'de kalmaları sağlanmıştır.

Sözkonusu yat yönetmeliğinin yat turizminin gelişiminde katkıları bulunmuştur. Yat turizmi sektör haline gelmiştir. Ancak, yat turizminin hızlı gelişimi, mevzuat uygulamasının yeni olması, ortaya bir takım sorunların çıkmasını engelleyememektedir. Zaman içinde bu sorunlara çözüm aranarak, yönetmelikte gerekli değişiklikler yapılmaktadır.

2634 Sayılı Kanun çerçevesinde yat turizmini teşvik edici imkanlar getirilmiştir. Turizm Bakanlığı'ndan, en az 30 yatak kapasitesi üzerinden yatırım belgesi alan yat işletmeleri 1990 yılı Teşvik Kararnamesi kapsamındaki teşviklerden, teşvik belgeli ve teşvik belgesiz olarak yararlanma imkanına sahiptirler.

2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun çerçevesinde yatırım malı ithalatı gibi kolaylıklar da mevcuttur.

Turizmi Teşvik Kanunu, Yat Turizmi Yönetmeliği ve diğer mevzuat kısaca müteakıl maddelerde özetlenmiştir.

1- Turizmi Teşvik Kanunu

Kanun no. : 2634

Kabul Tarihi : 12.3.1982

Resmi Gazete'de Yayımı : 16.3.1982-17635

Düzeltilme : 19.3.1982-17638

Değişiklik : Kanun 2817 : 20.4.1983-18024

Değişiklik : Kanun 3487 : 5.11.1988-19980

Değişiklik : Kanun 3492 : 16.11.1988-19991

Değişiklik : Kanun 3754 : 6.6.1991-20893

Amaç

Madde 1 - Bu kanunun amacı; turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını sağlamaktır.

Kapsam

• Madde 2 - Bu kanun turizm hizmeti ile bu hizmetin gereği turizm bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezlerinin tespiti ile geliştirilmelerini, turizm yatırım ve işletmelerinin teşvik edilmesine, düzenlenmesine ve denetlenmesine ilişkin hükümleri kapsar.

Bölümler

- * Birinci Bölüm (Amaç, Kapsam ve Tanımlar) (Md.1-2)
- * İkinci Bölüm (Genel Hükümler) (Md.4-12)
- * Üçüncü Bölüm (Teşvikle ilgili Esaslar ve Hükümler) (Md.13-25)
- * Dördüncü Bölüm (Yat Turizmi) (Md.26-29)
- * Beşinci Bölüm (Denetleme ve Cezalar) (Md.30-36)
- * Altıncı Bölüm (Son Hükümler) (Md.37-40)

(Bkz. Ek-7)

2- Yat Turizmi Yönetmeliği

4.8.1983'de çıkarılan "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik" adı 29.6.1991 tarihli değişiklikle; "Yat Turizmi Yönetmeliği" olarak değiştirilmiştir.

Amaç

Madde 1 - Bu yönetmeliğin amacı Yat Turizmi, Yat Limanı işletmeciliği ve Yat işletmeciliğinin 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.

Bölümler

- * Birinci Bölüm (Başlangıç Hükümleri) (Md.1-4)
- * İkinci Bölüm (Yat Limanları Yatırım ve işletmeciliği) (Md.5-17)
- * Üçüncü Bölüm (Yat işletmeciliği) (Md.18-35)
- * Dördüncü Bölüm (Yatların Karasularında Seyir Esasları) (Md.36-45)
- * Beşinci Bölüm (Yabancı Yatların Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları) (Md.46-49)
- * Altıncı Bölüm (Son Hükümler) (Md.50-53, Ek madde 1 ve Geçici madde 1-4)

Yat Turizmi Yönetmeliği'nin yat turizmimizin gelişmesine büyük katkıları olmuş ve Türk Yat Turizmi büyük bir sektör haline gelmiştir.

Ancak, yat turizminin hızlı gelişimi, mevzuat uygulamasının yeni olması, ortaya bir takım sorunların çıkmasını engelleyememektedir. Zaman içinde bu sorunlara çözüm aranarak, yönetmelikte gerekli değişiklikler yapılmış ve yapılacaktır.(Bkz. Ek-8)

3- Diğer Mevzuatlar

Mevzuatın Adı	No.	Kabul Tarihi
Limanlar Kanunu	6181	4.4.1925
Kabotaj Kanunu	8152	9.4.1926
Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun	4922	10.6.1946
Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti Bölümü	6762	29.5.1956
Rıhtım Resmi Kanunu	827	26.1.1967
Deniz İş Kanunu	854	20.4.1967
Harçlar Kanunu (Gemi ve Liman Harçları Kısım)	492	20.4.1967
Gemi Sağlık Resmi Kanunu (2928 Sayılı Kanunla Değişiklik)	492	2.7.1967
Pasaport Kanunu	5682	
Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu	2565	18.12.1981
Karasuları Kanunu	2674	20.5.1982
Telsiz Kanunu	2813	5.4.1983
Çevre Kanunu	2872	9.8.1983
Gümrük Kanunu	1615	
Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun	1918	
Gümrük Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik		
Gümrük Muhafaza Yönetmeliği		
Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936		
Tarihinde İmza Edilen Mukavelename	3056	31.7.1936
Kaçak Olduğu Veya Kaçak Eşya Naklinde kullandığı		
İddiasıyla El konulan Deniz Taşıtları Hakkında Yapılacak		

İşlemleri Gösterir Karar	8/3031 27.10.1925
Muayene ve Mesahai Sefain Talimatnamesi	26.10.1925
Gemi Sicili Nizamnamesi	8250 31.12.1956
Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü 1972	7/14561 12.12.1977
Denizcilere Mahsus Kıyafet Talimatnamesi	4/7003 21.3.1956

- 150 Gros Tonilatodan Küçük, Yolcu Veya Yük Taşıyan

Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırları Veya Yük Hadleri

Hakkında Yönetmelik 12568 3.5.1967

Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa

Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun Uygulanması ile

ilgili Yönetmelik 17733 23.6.1982

(KAYNAK: Tur. Bak.,1992)

İ- TÜRKİYE'DE YATÇILARA UYGULANAN FORMALİTELER

Yatçıların ülkemizde yapması gereken işlemlerle ilgili bazı bilgiler aşağıda verilmektedir.

1- Yatların Giriş ve Çıkış İşlemleri

Türkiye'ye yurt dışından girişler Bakanlar Kurulu kararı ile belirlenmiş hudut kapılarından yapılır. Yat Turizm Yönetmeliği Md.36'ya göre;

"Türkiye'ye giren ve çıkan yatların hudut kapılarından giriş çıkış yapmaları zorunludur.

Yat limanlarının 5682 sayılı Pasaport Kanunu'nun 1.Maddesi uyarınca giriş kapısı haline getirilmelerine Turizm Bakanlığı'nın 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 işlemler Valinin tayin edeceği diğer bir kamu görevlisi tarafında yürütülür."

Türkiye sahillerinde mevcut bulunan hudut kapıları; Hopa, Trabzon, Ordu, Samsun, Zonguldak, İstanbul (Merkez ve Ataköy), Tekirdağ, Derince, Gemlik, Bandırma, Çanakkale, Ayvalık, Akçay, İzmir (Merkez ve Altinyunus), Dikili, Çeşme, Kuşadası, Güllük, Bodrum, Datça, Marmaris, Fethiye, Kaş, Finike, Kemer, Antalya, Alanya, Anamur, Taşucu, Mersin, İskenderun ve Botaş'dır.

2- Yat Kayıt Belgesi (Transitlog)

Turizm amacıyla gelen tüm yabancı bayraklı yatlar ile Türk bayraklı yatlar giriş çıkış işlemlerini belirlenen kurumlardan (halihazırda Turban Marihalan ve Gümrük Müdürlükleri) alacakları yat kayıt belgesi transitlog ile aşağıda belirtilen kamu otoritelerine giderek yaptırmak zorundadırlar.

Yat Turizmi Yönetmeliğinin Madde 4/fde tanımı verilen yat kayıt belgesi ile ilgili SS.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 ve işlemlerinin tamamı yat kayıt belgesinde (Transitlog); çeşitli kamu idarelerine ait giriş ve çıkış kayıt 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 yapılana kadar sonradan uğrayacakları Türk Limanlarında da ayrıca bir işleme gerek kalmaksızın geçerlidir."

Türkiye'de kışlayan yatların, alınan belgeye ilişkin işlemleri kışlama mahallerinde yapılır. Yat Turizmi Yönetmeliği'nin "Yatların Karasularında Seyir Esasları"na ilişkin 4.bölümünde; Yat Limanları Yat Kayıt Belgesinin Kullanımı (Md.39)-Türk Bayraklı Yatların Kayıt Belgesi (Md.40)-Yat Kayıt Belgesinin Dağıtım (Md.41)-Mücbir Sebap ve Olağanüstü Haller (Md.42) ve Sıhhi Muamele (Md.43) düzenlenmektedir.

Türk Limanlarında yat kayıt belgesinin geçerlik süresi ve uygulama esasları, belgenin üzerinde detaylı açıklamalarla belirtilmektedir. (Bkz. Ek-6 ve Ek-9)

3- Yatçıların Giriş-Çıkış işlemleri için Uğrayacakları Otoriteler

- Yurtdışından Türk Limanlarına Giriş :
 - * Hudut ve Sahiller Sağlık Müdürlüğü
 - * Pasaport Polisi :
 - * Gümrük Müdürlüğü
 - * Gümrük Muhafaza Müdürlüğü
- Türk Limanından Diğer Bir Türk Limanına Gidiş
 - * Liman Başkanlığı
- Türk Limanından Yurtdışına Çıkış
 - * Liman Başkanlığı
 - * Pasaport Polisi
 - * Gümrük Müdürlüğü

* Gümrük Muhafaza Müdürlüğü

Yurtiçinde ilk transitlogdaki güzergahın bitiminde yeni transitlog alınarak, Liman Başkanlığı'na tasdik ettirilir.

4- Yabancı Yatçıların Otolarına İlişkin Uygulamalar

Özel otosu ile karayolundan yurdumuza gelen yabancı yatçıların seyahatlerine yat ile devam etmeleri halinde, otoları marina müdürlüğünün sorumluluğuna veya Gümrük İdarelerince uygun görülen şahıs, kurum veya kuruluşların sorumluluğuna bırakılır.

Yabancı yatçılara ait araçları her bir takvim yılı için 6 ay süreyle serbestçe kullanma olanağı vardır. Bu sürenin sonunda aracın yurtdışına çıkarılması gerekmektedir.

Araçların Yat Limanlarında sundurmada kalış süreleri 4 aydır. Araç sahibinin talebi üzerine bu süre bölge yetkilileri tarafından 6 aya kadar uzatılabilmektedir.

Türkiye sınırları dahilinde araç ve yat aynı anda yabancı yat sahibi tarafından kullanılamaz. (Maliye ve Gümrük Bakanlığı'nın 12.7.1985 tarih ve 120 sayılı Genelgesi)

Yat sahibinin eşinin Türkiye'ye girişte arabayı kendi pasaportuna kaydettirmesi ile bu sorun ortadan kalkmaktadır.

5- Otonun Sundurmaya Bırakma İşlemleri

* Gümrük Müdürlüğüne dilekçe ile başvurularak, müdürden havale alınır ve dilekçe kayda girer.

* Sundurma işlemi için Gümrük Müdürü 3 eleman görevlendirir. (Muayene memuru, ambar memuru ve kolcu) Yatçı otosunun tespiti için muayene memuruna giderek gerekli işlemi yaptırır.

* Yatçıya kesilen sundurma makbuzu üzerinde, ambar memurunca işlem yapılır.

- * 2 nüsha teslim-tesellüm zaptı, 3 nüsha sundurma makbuzu doldurulur.
(Sundurma makbuzunun birer nüshası yatçı, sundurma sorumlusu ve gümrükte kalır)
- * Zabıt ve Sundurma makbuzu ile otunun bırakılacağı sundurma mahalline gidilerek, oto görevlilere anahtarı ile birlikte teslim edilir.
- * Arabasını teslim eden yatçı, pasaportunda kayıtlı bulunan otosunu sildirmek için kolcu ile birlikte tekrar Gümrük Müdürlüğü'ne gider.
- * Böylece, yatçı otosunu sundurmaya bırakmış ve pasaportundan oto kaydı silinmiş olarak yatı ile seyahata çıkabilir.

6- Otonun Sundurmadan Geri Alınma işlemleri

- * Yatçı seyahat dönüşü yeniden dilekçe yazarak, sundurma makbuzu ile Gümrük Müdürlüğü'ne başvurur.
- * Havale ve kayıttan sonra yine 3 görevli belirlenir.
- * Ambar memuru gerekli evrakları düzenler.
- * Muayene memuru pasaporta otoyı tekrar kayıt eder.
- * Yatçı, kolcuyla birlikte sundurma mahalline gider.
- * Yatçının otosu sundurmada kendisine teslim edilir.

7- Yabancı Bayraklı Yatların Türkiye'de Bırakılmaları Halinde Yapılacak İşlemler

Ülkemize giriş yapan yabancı yatçıların yatları da otoları gibi pasapotlarına işlenmekte, çıkışta iptal edilmektedir.

Yabancı yatçıların yatlarını kışlatmak veya başka amaçla Türkiye'de bırakmaları için yapmaları gereken işlem ise şöyle sıralanabilir.

- * Yatçılar yatlarını gümrük idarelerinin, gerekli önlemlerin alınmasını sağlamak amacıyla saptadıkları çekek yeri veya marinaların sorumluluğuna bırakabilirler.
- * Yatın teslim edileceği anılan yerlerden alınacak 2 adet belge ve yatın Demirbaş Listesi ile Gümrük Muhafaza Müdürlüklerine başvurulur.
- * Gümrük Müdüründen havale ile dilekçe kayda girer. .:
- * 2 eleman yatın yed-i emine teslimi için görevlendirilir.
- * Muayene memuru gerekli evrakları kontrol ederek yatı, yatçının pasaportundan düşer.
- * 'Gümrük Muhafaza Müdürlüğü'nde müdürün havalesi ile dilekçe kayda girer.
- * Evrak, Gümrük Muhafaza Kısım Amirliği'ne havale edilir.
- * Kısım Amiri gerekli işlemlerin tamamlanması için Gümrük Muhafaza Memurunu görevlendirir.
- * Gümrük ve Gümrük Muhafaza elemanları birlikte çalışarak yatın yed-i emin işlemi tamamlanmış yat marina veya çekek yerine anahtarı ile birlikte teslim edilmiş olur.

Yatların yed-i eminden geri alınması işlemleri ise şöyledir:

- * Yatçı marina Müdürü veya çekek yerinden alacağı dilekçe ile birlikte, Gümrük ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğüne başvurur.
- * Teslim sırasındaki aynı işlemler tekrarlanır.
- * Son olarak muayene memuru gerekli evrakı kontrol ederek, yatı yatçının pasaportuna tekrar kaydeder.
- * Yat yed-i eminden geriye alınmış olur.

Bu işlemler tatil günlerinde veya normal günlerin mesai saatleri haricinde yaptırılmak istenirse, ilgili kuruluşlar tarafından fazla mesai ücreti alınmaktadır.

8- Yabancı Yatçıların Türkiye'de İkametleri

Yatları ile Türkiye'ye giriş yapan yabancı uyruklu yatçıların ülkemizde ikamet süreleri ülkelere göre değişiklik göstermektedir.

Genel olarak her ülkenin yatçısı, kendi ülkesindeki Türk Büyükelçiliği ya da konsoloslüğundan "VİZE" alarak Türkiye'ye girebilirler.

Vize almadan yatları ile giriş yapan yatçılardan;

- * Güney Afrika ve İsrail uyruklulara giriş limanlarında 15 günlük vize verilebilir.
- * İngiltere, İrlanda, Avusturya, İtalyan vatandaşlarına 3 aylık vize verilebilir.
- * Diğer Batı Avrupa ve Kuzey Amerika ülkeleri vatandaşları girişte otomatik olarak 3 aylık vizeye hak kazanırlar.

Üç aylık vize süresinin bitiminden önce, bölge merkezindeki Valiliğe dilekçe ile başvurularak, ek vize talep edilebilir. Ek vize talebi 3 aydan fazla ise Valilik işleri Bakanlığı'ndan izin almak zorundadır ve işlemlerin tamamlanması daha uzun süre almaktadır.

Yabancı yatçıların 3 aylık vize süresinin bitiminden önce yurtdışına çıkış yaparak, tekrar dönmeleri halinde otomatik olarak yeni 3 aylık vize hakları doğmuş olur.

9- Yat ve Yatçılardan Alınan Ücretler

1991 yılında deniz turizmine ilişkin olarak yatçı ve teknelerden alınan harç çeşitleri aşağıda verilmektedir:

- Ayakbastı parası (denizcilik işletmesi)

- Transitlog (yat kayıt belgesi) ücreti

(Transitloglar yabancı ve yerli yatçılara ayrı fiyatlar üzerinden satılmaktadır.)

- Fener Harcı

* 30 ve 30 net tondan büyük yabancı teknelerde:

* Yerli teknelerde:

100-300 Net Ton için yıllık abonman

300+ Net Ton'dan itibaren, yabancı 800 Net Ton uygulaması

* Büyük yolcu gemisi veya günübirlik feribotlarda: 800 Net Ton'dan küçüklerden:

Dolar Kuru x 0.12 x Net Ton 800 Net Ton'dan büyüklerden: Dolar Kuru x 0.06 x Net Ton + 800

- Pilotaj Ücreti (Pilotaja tabi olan gemilerden)

- Deniz Ticaret Odası

* Yabancı teknelerden: 1-49 Ton 50-99 Ton 100+Ton

* Türk teknelerinden: 1-49 Ton 50+Ton

- Yola Elverişlilik Belgesi Harcı Türk ve yabancı teknelerden: 11-150 Netton 151-500 Net Ton

- Sağlık Resmî Harcı

- Vize Harcı

(Vizeye Tabi Ülke Vatandaşlarına uygulanmaktadır)

(KAYNAK: Tur. Bak., 1992)

10-Diğer Önemli Konular:

a-)Yedek Parça ve Makina Aksamı

Yabancı yat sahipleri yatları için gerekli yedek parça ve makina aksamını gümrük yetkililerinin kontrolü dahilinde vergiye tabi olmaksızın Türkiye'ye getirip yatları için kullanabilirler.

Bu malzemelerin yatın demirbaş listesine kaydı gümrük görevlilerince yapılmaktadır.

b-)Yatlardan Yapılacak Tahsilat Esasları

Yat Turizmi Yönetmeliği Madde 37'de yatlardan yapılacak tahsilatın esasları belirtilmektedir.

c-)Yabancı Yatların Seyir Esasları, Kalış Süresi ve Kabotaj Hakları

Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 5.Bölümünde "Yatların Bırakılması ve Kalış Süreleri" Madde 46'da, "Kabotaj Hakları" Madde 47'de düzenlenmektedir. Seyir esasları ise, "Yatların Karasularında Seyir Esasları" başlıklı 4.bölüm, Madde 40'dadır.

Bu satırlarda anılan konularda kısa açıklamalarla yetinilecektir.

* Türk karasularında kalmak veya Türk limanları arasında sefer yapmak kaydıyla yatların limanlardan çıkabilmeleri için başlangıç limanındaki Liman Başkanlığı'nın onayı yeterlidir.

Ancak yabancı limanlara gidecek tüm yatların yat kayıt belgelerinde sıhhi muamele, gümrük ve pasaport işlemleri aranır.

Türkiye'ye yatları ile gelen yabancılar, yatlarını, belgeli bir yat limanına iki yıla kadar bir süre için kışlama ve bakım/onarım amacıyla bırakabilirler.

Türkiye’de kışlayan, yabancı bir limandan gelerek giriş yapan yabancı bayraklı yatların, liman içinde ve Türk limanları arasında kullanılmasına sahibi içinde olmak şartıyla izin verilebilir.

Çok sahipli yabancı özel yatlar ile yabancı kulüp, dernek ve birliklere ait yatlar yılda en fazla 4 sahibi tarafından kullanılabilirler.

J- TÜRKİYE’DE YAT İNŞAATI

1- Bodrum Yapısı Guletler

Bodrum tersanelerinde geleneksel biçimde tamamen ahşaptan inşa edilen BODRUM GULET'leri estetik ve nostaljik yapıları ile, ülkemizde yat turizminin gelişmesinde büyük etken olmuştur. Ancak bu gelişme kaçınılmaz biçimde kısır döngüsünü de beraberinde getirmiştir.

Yat turizmindeki gelişme, doğal olarak yat inşaatına talebi artırmış ve Bodrum tersaneleri bu artan talebi karşılayamaz hale gelmiştir. Bu gelişme henüz usta niteliğini kazanmamış kişilerin kendi tersanelerini kurmalarına neden olmuş ve bu da yat inşaatında kalite ve niteliklerin bozulmasına sebep olmuştur.

Bodrum tersaneleri ve Bodrum'da inşa edilen yatlar dünya pazarlarında rakipsizdir. Bu nedenle de Türk Ekonomisi için önemli bir ihracat kaynağıdır. Bu kaynak mutlak ve kesin biçimde korunmalı ve geliştirilmelidir.

Geleneksel yapımcılık günümüz teknolojisi ile birleştirilmeli ağaç israfının çok yüksek oranda olduğu sarma usûlü yerine ağaç israfının hemen hemen sıfıra yakın olduğu Lamine kaplama sistemi geliştirilerek / teşvik edilmelidir.

2- Fiber veya Metal Yat İnşaatı

Fiber veya metal veya benzeri maddelerle yat inşa eden tersanelerimiz genellikle İstanbul Tuzla'da yoğunlaşmıştır. Bu tersanelerde büyük bir gelişme gösteren Yat inşa sanayiimizin geçmişi çok yenidir. Yat inşa sanayimizi temsilen bazı firmalar ilk kez NICE'de düzenlenen 1992 Süper Yacht fuarına katılmış ve 3 adet süper yacht siparişi almıştır.

Bunlardan 25 metre boyundaki Motor Yacht 1 .5 milyon dolara yapılmakta olup Eylül ayında ihraç edilerek sahibine teslim edilecektir.

Fiber, metal veya benzeri maddelerle yat inşaatı yapan sanayimiz *yurt* dışında isim sahibi değildir. Bu nedenle yurt dışındaki müşterilerimiz, siparişleri karşılığında ihracaatın yerine getirileceğinin teminatını istemektedir. Tüm tekne maliyetim karşılayacak kapasitedeki bu teminatı bugünkü bankacılık sistemi içinde yapımcılarımızın karşılayabilmesi mümkün değildir. İspanya ve Taiwan'da bu teminat devlet tarafından karşılanmaktadır. Yat inşa sanayimizin gelişmesi bu alandaki ihracat girdilerimizin artırılması için bu sanayimizin ve ihracatın teşvik edilmesi mutlaka gereklidir. Buradaki teşviklerden amacımız korumacılık değildir. Diğer ülkelerin yat inşa sanayilerine sağladıkları kolaylıklar ve teşviklerdir. Uluslararası alanda bu ülkelerle rekabet edebilmemiz için benzeri kolaylık ve teşviklerin uygulanması mutlaka gereklidir.

3- Yat İnşaatı Yan Sanayii

Yat denizde yaşayan ve devamlı biçimde denizin oksidasyon etkisine maruz kalan bir araçtır. Bu nedenle yat inşaatı özel malzeme ve bilgi ister. Bu nedenle yat inşaatında kullanılan pek çok malzeme yan sanayiinin de oluşmasını zorunlu kılar.

Ülkemizde de kısa dönem içinde yat inşaatının yanında yan sanayi de gelişmiş ve uluslararası standartlarda malzeme üretmeye başlamıştır. Küçük atölyeler halinde gelişen bu yan sanayi, üretmiş olduğu uluslararası standartlardaki malzemelere rağmen standartlardan kontrol ve disiplinden yoksundur.

Çok önemli bir ihracat kaynağı olabilecek nitelikteki yat inşa ve buna bağlı yan sanayinin serbest piyasa koşulları içinde disipline edilmesi, mesleki örgütlenmesini tamamlaması ve teşvik edilmesi mutlaka gereklidir.

4- Mega Yatlar (Süper Yacht)

Genellikle 25 metreden büyük, günümüz teknolojisinin tüm imkânlarından yararlanılarak donatılmış yatlardır.

Tuzla tersanelerimiz bu tipte yat inşaatına ve ihracaatına başlamış ve kıyılarımızda da son bir kaç yıldır bu tipteki yatların yat turizmimize katılmaya başladıkları gözlenmiştir.

Ülkemizde bu tür yatların inşa edilebildiğini, bu tür yatlara marinalarımızda hizmet verilebildiğini tüm dünyada haykırmanın zamanı gelmiştir.

Burada konunun önemini ve anlatmak istediklerimi basit fakat kocaman bir fuar değeri ile özetlemek istiyorum.

NICE 1992 Super Yacht fuarı fiyatlarına göre 35 metrelik bir süper yatın komple boyama işi 700.000- dolardır. (Doğaner,1992)

IV- TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN TEMEL SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

A-YAT TURİZMİNİN SORUNLARI

Türkiye, yat turizmi açısından Akdeniz ülkeleri içerisinde en zengin potansiyele sahip bir ülkedir. Son beş yılı incelediğimizde sürekli artan talebi görmekteyiz. Yat turizminde döviz artışı da bunu açıkça göstermektedir. Tabii ki, sürekli artan talebi karşılamak için fiziki yapı yeterli değildir. Artan talep birçok sorunu da gözler önüne serecektir. Artan talebin devamını sağlamak sorunları önceden tespit edip çözmemize bağlıdır.

Bu hızlı gelişmenin temelinde yatan faktörlere baktığımızda

- a) 1983 tarih ve 2634 sayılı T.T.K. ile yabancı yatçı yatçıların ülkemiz kara sularında 5 yıl süre ile serbestçe gezi ve spor amacıyla dolaşma izninin verilmesi,
- b) Türkiye'nin kıyılarının iklimsel özellikleri, temiz bir deniz, tarihi ve doğal zenginliklerimiz ve doğanın 12 ay kullanma olanağı,
- c) Yat inşaatı ile yatların bakım onarımında sektörün geleneksel ustalık ile teknolojiyi birleştirmedeki başarısı ve yat limanlarında yat ve yatçılara sunulan hizmetlerinin çeşitliliği ve kalitesi,
- d) Avrupa Birliği'nde uygulamaya konulan özel yat vergilerinin yüksek olmasıdır.

Yat turizminin sayısal değerlerine baktığımızda, tüm Avrupa'da 800.000 özel ve ticari yat ve 250.000 yat kapasiteli yat limanları görülmektedir. Ülkemizde ise turizm belgeli yat yatağı 10.000 yat olup bunun % 50'si yabancı bayraklı yatlara aittir. Ülkemiz açısından karşılaştırmada sadece Fransız Benevtau yat inşaat firmasının 1997 yılında 8000 yatı üreterek indirdiğini vermek yeterli olacaktır.

Araştırmanın bu bölümünde yaptığım çalışmalarda ve araştırmalarda tespit ettiğim sorunları şu şekilde sunmaya çalışacağım:

1-Yat Limanı ve Fiziksel Planlama Sorunları

Ülkemiz yat limanlarının yapılmasında, işletilmesinde ve bu alanda yetkilerin kullanılmasında ciddi bir yetki karmaşası mevcuttur.

-Ülkemizin kıyı bandında bulunan yerleşim merkezlerinde mahalli idareler, kendilerine ait taşınmazlar üzerinde yat limanı yatırımları planlamakta veya mevcut balıkçı barınaklarını yat limanı haline getirmeye çalışmaktadır. Bu yatırımları kendi imkanları, uzun süreli kira anlaşmaları veya ortaklıklar kurarak özel sektöre yaptırmaktadır. Bu nedenle Mahalli İdareler tarafından yapılmaya çalışılan yat limanlarında statünün ne olduğu belli değildir.

Açıkça görüldüğü gibi; yat limanları ile ilgili bu sorunlar, işletme aşamasında sektörü çok ciddi sıkıntılara sokacak haksız bir rekabet ortamı oluşturmaktadır.

-Ülkemizde Yat Limanı yatırımlarında bürokratik işlemler yatırımcılar için oldukça uzun ve zor bir süreçtir.

Ülkemizde bir yat limanı yapmak için ilgili kamu kurumları arasında 27.11.1995 tarihinde imzalanan "Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak prosedür" gereğince; 3830/3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Yönetmeliği, 3194 sayılı İmar Kanunu, 618 sayılı Limanlar Kanunu, 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, 2872 sayılı Çevre Kanunu ve Değişiklikleri ve ÇED Yönetmeliği, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve Yat Turizmi Yönetmeliği, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, 383 sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Kuruluş Kanunu ve yatırım alanının ilgisine göre, Orman Kanunu,

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu gibi yürürlükteki tüm bu kanunlar çerçevesinde, valilikten başlayan ilgili belediye, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve ilgisine göre diğer ilgili kuruluşlardan oluşan bir bürokrasi zinciri içerisinde, yatırımcı hemen hemen ülkemizde mevcut kamu kurumlarından izin ve onay almak zorundadır. Bu kurumlardan birisinin izin ve onay vermemesi durumunda, yatırımın yapılabilmesi mümkün değildir. Plan ve projelerin tasdiki için yaklaşık 4 yıllık bir zaman süresine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu süreç; yat limanı yatırımlarında caydırıcı bir unsurdur.

-Yat limanları fiziksel planlamalarının uygulanması halinde yat turizminin alt yapı sorunlarının çözümlenebileceği varsayılmaktadır. Ancak fiziksel planlamanın en büyük sorunu, finansman sorunudur. Pahalı yatırımlar olan yat limanlarının devlet tarafından yapılması ve/veya Yap-İşlet-Devret Modeli uygulamasının yaygınlaştırılması, henüz gerçekleştirilememiştir. Turizm bakanlığı ve sektör işbirliğinde yürütülen yat limanları fiziki planlamasında 1. öncelikli yöre itibariyle çalışmalar tamamlanmış olup diğer yöreler için eksik bulunmaktadır.

-Yapılacak liman ve diğer altyapı tesislerinin yer, kapasite ve verilecek hizmetler tam olarak saptanmamıştır.

-Önerilen öncelikli yörelerin peyzaj projeleri ve günübirlik ihtiyaçlar ortaya konularak programlanmamıştır.

-Yat güzergahları üzerindeki standart dışı hizmet veren birimlerin (lokanta, kasap vb.) standartlaştırılması için henüz bir proje bulunmanaktadır.

-Peyzaj bütünlüğünün bozulması riski mevcut bulunmaktadır.

Tüm bu sorunlara karşılık, 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda öngörülen yat limanları ve yat işletmeciliği yatırımları projelerinin yerinde olduğu söylenebilir.

-Fakat öncelikli yöreler arasına alınmış olan İzmir-Çanakkale arası etabı Akçay'da bitirilmiştir. Çanakkale gibi turizm potansiyeli ile zengin ve bir yat limanını en az Antalya kadar hak eden boğaz kenti planlamaya hiç alınmayarak Marmara Ereğlisi'nden başlanması çok ciddi bir hatadır. Çanakkale'nin bu bakımdan planlamaya alınmaması bir eksikliktir.

2-Yat İşletmeciliği Sorunları

a)Türk Bayraklı Yat İşletmeleri

2634 sayılı yasanın Kabotaj Kanunu'na getirdiği bir istisna ile yabancı bayraklı yatların; ülkemiz liman ve karasularında, turizm hizmet ticaretinde, gezi ve spor amacıyla serbestçe çalışmaya başlamaları, bu sektörde çalışan Türk bayraklı yat işletmelerimizi bir anda uluslararası bir rekabet ortamına itmiş ve bu rekabet koşulları, sektörde tüm olumsuzluklara rağmen olumlu ve hızlı gelişmelere neden olmuştur.

Bu gelişme yat inşası ve yan sanayini etkilemiş, çok lüks yatlar inşa dilmeye başlanmış ve Türkiye artık Avrupa ve Amerika'ya yat ihraç edebilen bir ülke konumuna gelmiştir.

Bu gelişmeler sonucu, Atatürk'ün yatı SAVARONA Türk yat inşa işçisinin becerisiyle onarılmış ve halen dünyanın en güzel mega yatı unvanı sahibi olmuştur. Savarona Türk Bayrağını, haklı bir onur ve gururla dünya denizlerinde taşımaktadır. Sektördeki bazı işletmelerimiz, Türkiye'de yaz mevsiminin sona ermesi üzerine, yatlarını daha sıcak denizlere taşımakta ve (Mısır, Karaip adaları vb) yılın 12 ayında çalışma ortamı yaratarak, ülkemize yeni döviz gelirleri sağlamaktadır.

Ancak; Turizm Yat İşletme belgesinin teşvik dışında sektöre bir yarar sağlamaması, teşvik sistemindeki değişiklikler, sistemin önemli ölçüde geç işlemesi, süratle belgesiz yat ve işletmelerin çoğalmasına neden olmuştur. Bugün ülkemizde 20.000 yatak kapasiteli belgesiz yat bulunduğu bilinmektedir. Belgesiz yat işletmeleri; liman giriş ve çıkışları dışında ürettikleri turizm hareketleri açısından hiç bir denetime tabi olmadıkları için, sektörde ciddi bir haksız rekabet ortamı yaratmaktadır.

Sektördeki bu gelişmeler talep doğrultusunda, belli rotalarda birer haftalık programlar düzenlenmesini zorunlu kılmış, bu uygulamaya göre, programlara katılmak isteyen kişilere kamara satışını gündeme getirmiştir. Çok doğal olarak bu gelişme yat inşaatını da etkilemiş ve 18 kamaralı 36 yolcu kapasiteli yatlar inşa edilmeye başlanmıştır.

b) Yabancı Bayraklı Ticari Yatlar

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 19'ncu maddesi, Türk yat işletmelerine, yabancı bayraklı yatları 5 yıla kadar kiralama imkanı getirmiştir. Ayrıca aynı yönetmeliğin 21'nci maddesi, en az 60 yatak kapasiteli yatlarını Türkiye'de bulundurmak ve bir Türk yat işletmesini temsilci tayin etmek koşulu ile yabancı yat işletmelerinin ülkemiz karasuları ve limanlarında gezi ve spor amacıyla serbestçe çalışmalarına izin vermiştir.

Yat Turizmi Yönetmeliği kapsamında Turizm Bakanlığı'nca pek çok yabancı bayraklı yata işletme belgesi verilmiş olup, sözkonusu yatların yatak kapasiteleri 4.000'e ulaşmıştır. Bu tip işletmelerin merkezleri ve pazarlamaları. Türkiye dışında bulunduğundan, bu ticari faaliyetlerden doğan vergileri de doğal olarak kendi ülkelerinde ödenmektedir. Ancak, bu işletmeler hizmetlerini tamamen Türkiye'nin

egemenlik alanı içinde ürettiklerinden, ödedikleri vergi ve KDV açısından ülkemizin bir vergi kaybı yaşaması gündeme gelmektedir. Ayrıca, bu işletmeler hizmeti kendi ülkeleri dışında ürettikleri için KDV iadelerinden yararlanmak suretiyle, Türk işletmelerimizle aralarında bir haksız rekabet oluşturmaktadırlar.

c)Yabancı Bayraklı Özel Yatlar

Aynı yasa ve Yat Turizm Yönetmeliği, yabancı bayraklı özel yatlara 5 yıl süre ile Türk karasuları ve limanlarında kalma imkanı tanımıştır. Sektör tesbitlerine göre ülkemiz karasuları ve yat limanlarında, ortalama 6.000 yabancı bayraklı yat kalmakta olup, bu yatlarla ülkemize gelen yabancı yatçıların günlük ortalama harcamaları 105 ABD dolarıdır. Bu yatların onarım giderleri ise, üç yılda bir ortalama 15.000 DM olark tespit edilmiştir.

Akdeniz çanağında; bu alandaki gelişmeler sektör tarafından devamlı izlenmekte ve ülkelerin aldıkları teşvik kararları kamuya duyurulmaktadır. Ancak kamunun bu konuda gerekli önlemleri zamanında alamadığı ve bu çanakta sektörümüzü destekleyici rekabet ortamının yaratılamadığı bir gerçektir.

Gümrük Müsteşarlığı, bu konuda önemli bir adım atarak, Milli Güvenlik Kurulu tavsiye kararları ve sektörün talebi doğrultusunda, 1994 yılında özel şahıslara ait yabancı bayraklı yatlara transit yakıt verilebilmesi imkanı yaratmışsa da, bürokratik işlemler ve yabancı şirketlere ait yabancı bayraklı özel yatların, kapsam dışı bırakılmış olması, amaçlanan hedefin gerçekleşmesini engellemektedir. Yabancı şirket yatlarının kapsam dışı bırakılmasının temel nedeni, yabancı ülkelerde kurulan ve Türk işadamlarına ait şirketler ve bunların sahip oldukları yabancı bayraklı özel yatlardır.

3- Mevzuat Sorunları

Türkiye yat Turizm Mevzuatı, ilgili kanun ve yönetmelikler önceki bölümlerde sunulmuştur. Yat turizm Mevzuatını incelediğimizde, kanun ve yönetmeliklerin çok eski tarihli olmasından ve ralarındaki çelişkilerden dolayı günün koşullarına ve yat turizminin gelişmesine hitap etmemekte engel teşkil etmektedir.

Bu sorunlarla genellikle yat limanı yatırım aşamasında ve yat işletmediği aşamasında karşımıza çıkmaktadır.

a) Yatırım Aşamasında

Yatırım aşamasındaki ilk sorun; yatırım yapan işletmelerin, yatırım mevzuatı açısından birçok kuruma bağımlı olmalarıdır.

DPT, Turizm Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Mahalli Gümrük Daireleri, Liman Başkanlıkları, Ulaştırma Bakanlığı ve Başbakanlık denizcilik Müsteşarlığı'ndaki formaliteleri biri diğerine bağılı olarak tamamlamak zorunda kalan yat turizmi yatırımcısı karşısındaki "zaman duvan"nı yıkamamıştır.

Yat Turizmi Yönetmeliği, Madde 21'de belirtilen esaslar doğrultusunda ülkemizde yabancı yat işletmelerine çalışma izninin verilmesi, yerli yat işletme yatırımcılarını yakından etkilemektedir. Ülkemizdeki yatların % 50'si yabancı işletmelere ait olup, ülkemiz yatlarının yatak kapasitesinin % 39'unu oluşturması yabancı işletmelerin ülkemizde nedenli yaygın olduğunu göstermektedir. Başta Yunanistan olmak üzere, yabancı tur operatörleri ülkemiz yat turizmi potansiyelini değerlendirmekte ve bu yolla Türkiye'ye gelecek dövizler yabancı ülkelere kaymaktadır.

Yat limanlarının üst yapı tesislerinin uluslararası ve ülkeye döviz kazandırıcı standartlarda olması zorunludur. Ancak Kıyı Kanunu ve Yönetmeliği ile İmar İskan Bakanlığı'nın bu konudaki genelgeleri gereğince, uluslararası standartlarda ve Yat Yönetmeliğinin belirlediği niteliklerde bir yat limanı yapılması ve işletilmesi mümkün değildir. Çünkü Kıyı Kanununa göre kıyıya 300 metreden daha yakın inşaat yapılamamakta, bu da yat limanını gerekli standarda kavuşturacak tamamlayıcı tesislere engel olmaktadır.

Bu yasal çelişkinin giderilmesi konusunda çalışmalar devam etmektedir. Yat inşaatında ise yarım kalmış yat yatırımlarının tamamlanması ve teşviki konusunda yürürlüğe giren kararname, bugüne kadar işletilmemiş ve bu konudaki genelge maksada uygun bir biçimde düzenlenip yürürlüğe sokulmamıştır.

b) İşletme aşamasında;

- Yat turizminin tabi olduğu mevzuatın önemli bir bölümü ülkemizde yat > turizminin başlamasından çok önce hazırlanmıştır. O kadar ki en yeni mevzuat 1982 tarihli Turizm Teşvik Kanunudur. Bu durumun uygulamada çelişkiler yaratması,
- Yatçılıkla ilgili sigorta işlemlerinin yeterince açık olmaması,
- Yabancı yatların giriş limanlarından sonra diğer limanlarda da sağlık kontrolüne tabi tutulması,
- Kara nakil araçlarındaki kefalet modeli sisteminin yatlara uygulanmaması,
- Ticari yatların donanımının standart olması için bir yönetmelik bulunmaması,
- Yat inşaatlarında "Türk Yat Klasları"nın saptanmaması ve denetim mevzuatının belirlenmemesi,

- Yat limanlarında servis ünitelerinin, kullanılan malzeme ve ekipmanların standartlarını düzenleyen mevzuatın bulunmaması,
- Bölgenin yat yanaşma ve çekek yerlerinin standart güvenlik ve emniyet tedbirlerine haiz bir mevzuat uygulanmaması,
- Yabancıların charter işletmeciliğinin Kabotaj Kanunu'na göre yasak olmasına rağmen kaçak olarak chartercilik yapılması,
- Yabancı yatların kışlamaya bırakılmalarında giriş kapılarında farklı uygulamalar yapılması,
- Yabancı yatların sadece sahipleri tarafından kullanılması şartının bulunması,
- Yabancı yatçıların ülkemizde kalış sürelerinin 3 ayda sınırlı kalması,
- Yabancı yatçıların pasaportuna "Yatı Vardır" damgasının, kendi ülkesinde problem çıkarması
- Kışlamaya bırakılan yatların sahiplerinin transitlog süresinin kısa olması,
- Turizm Yatırım ve İşletme Belgesinin, uluslararası standartlarda bulunmaması ve özendirilmemesi,
- Turizm Sektörü Birlik Yasasının bulunmamasının sektörde dağınıklığa neden olması,
- Yat limanlarına giriş-çıkış ve transitlog işlemlerinin karmaşık olması,
- Bare-boat işletmediğine kayan yatçılıkta filotilla yatçılığına olan talebin azalması,
- Yerli yat inşaatı için malzeme ithalinin bir hayli güç olması,
- Yat ve deniz turizmine ilişkin gerçekçi verilerin tam ve doğru olarak elde edilememesi,

•Yat turizmi bölgelerindeki standart olmayan restoranlar, yangın tehlikeleri, sürat tahdidi, deniz eğlence vasıtaları (jet-ski gibi), fenerler, işaretler gibi müteferrik konuları düzenleyici mevzuatın bulunmaması.

4-İdare Sorunları

Yat turizmi ile ilgili olarak altı bakanlık ve bunlara bağlı pek çok genel müdürlük, Başbakanlığa bağlı üç müsteşarlık, Sahil Güvenlik Komutanlığı, belediyeler, dernek vb.pek çok kurum ve kuruluş bulunması nedeniyle, belirli konularda tek bir yoruma ulaşılması ve nihai çözümler üretilmesi zorlaşmaktadır. Ayrıca sektörde yatırımcı-işletmeci-pazarlamacı ve çalışanları bir araya getirecek bir kurumun bulunmaması da yat turizmi alt sektörünün dağınık bir görüntü vermesine neden olmakta, bir bütünlük ve koordinasyon sağlanamamaktadır.

Bir yatın Türkiye'ye giriş-çıkış yapması halinde; gerekli prosedürün tamamlanması için, Bakanlar Kurulu kararı ile deniz hudut kapısı ilan edilmiş limanlarda Gümrük, Gümrük Muhafaza, Pasaport Polisi, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ve Liman Başkanlığı'nın onaylarının alınması gerekmektedir. Ancak söz konusu kamu otoritelerinin bu yörelerde değişik mekanlarda bulunması, ve Avrupa Birliği uygulamalarına ve liman otoritesi kavramına aykırı olarak yatçıların 5 kamu otoritesine uğramak ve onay almak ve bu kurumlara çeşitli isimler altında para ödemek zorunda bulunmaları ciddi sıkıntılara ve şikayetlere neden olmaktadır.

Liman yönetmeliğine sahip limanlarımızda (Marmaris, Kuşadası, Mersin gibi) liman sahasına giren 150 grosston ve üstündeki yatlardan, TDİ ve TCDD işletmelerince kılavuz, römorkör ve rıhtım bağlama ücretleri adında, toplam 384 dolar tahsil edilmektedir. Bu ücret; yat özel sektör tarafından işletilen ve TDİ ile hiç

bir ilişkisi bulunmayan yat limanına girse dahi, bu kurumların tekel sahasına girdiği gerekçesiyle, tahsil edilmektedir. Hatta yat limanı içinde yapılan bağlanma iskelesi değişikliklerinde dahi tahsil edilir.

Bu limanlarında Kılavuz ve Römork dahi bulunmadan hiç bir hizmet verilmeden sözde verilen hizmetlerin ücretlerinin tahsilini hiç bir gerekçe haklı kılamaz.

5-Tanıtım ve Pazarlama Sorunları

Turizmin en önemli sorunlarından birisi de tanıtım ve pazarlamadır. Turizm pazarlamasına göre talep yaratmak için şunları yapabiliriz; Pazar araştırması, Hizmet oluşumu ve gelişimi, Dağıtım sistemini oluşturma, Tanıtım, reklam ve tutundurma.

Yat turizmini değerlendirdiğimizde artan talebin yeterli tanıtım ve pazarlamadan kaynaklanmadığı ortadadır. Tanıtım ve pazarlamada şu an ihtiyaç yok görüntüsüne bakmadan gelecekte talebi korumak ve de arttırmaya devam etmek için şu sorular kısa sürede çözüme kavuşturulmalıdır;

Yurt içinde yat turizminin önemi yatırımcılara yeterince tanıtılmadığı için, yat turizmi yatırımları yeterince artırılamamaktadır.

Hizmet geliştirme yönünden yeterli pazarlama bilgisinin bulunmaması, daha çok döviz girdisinin sağlanmasını engellemektedir. Yurtdışındaki tanıtım ve pazarlama imkansızlıkları nedeniyle yabancı yatçıların ortalama % 3 5-40'i ülkemizi arkadaş önerisi ile ziyaret etmektedir. Bu da ülkemiz yat limanlarının yurt dışındaki tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin yetersizliğini göstermektedir. (Tablo11)

**Tablo-11: TİCARİ YATLAR, TÜRKİYE'YE GELMEK İÇİN BİLGİNİN
EDİNİLDİĞİ KAYNAKLAR**

BİLGİ KAYNAKLARI	%
ARKADAŞ ÖNERİSİ	34.5
SEYAHAT ACENTASI	26.1
DAHA ÖNCE TÜRKİYE'YE GELENLER	10.0
TÜRK DANIŞMA BÜROLARI	6.7
BASIN-YAYIN	4.4
TURİZM FUARLARI	2.8
KENDİ KARAR VERENLER	2.2
DİĞER	1.1
KAPTAN-MÜRETTİBATA SORULMAMIŞTIR	12.2
TOPLAM CEVAP (%)	180
BAZ	154

KAYNAK: Turizm Bak. 1992

Tablo-12: TÜRKİYE'YE GELMEK İÇİN BİLGİNİN EDİNİLDİĞİ KAYNAKLAR (ÖZEL YATLAR)

BİLGİ KAYNAKLARI	%
Arkadaş Önerisi	38.7
Seyahat Acentası	11.7
Daha Önce Türkiye'ye Gelenler	10.1
Türk Danışma Büroları	9.4
Basın- Yayın	8.4
Turizm Fuarları	6.0
Kendi Karar Verenler	4.7
Diğer	6.0
Kaptan/Mürettebata Sorulmamıştır	5.0
TOPLAM CEVAP (%)	298
BAZ	229

KAYNAK: Yat Turizmi Master Planı, s.238.

-Yabancı tur operatörlerinin, yerli tur operatörlerine sağladığı haksız rekabet üstünlüklerinin dengelenmemesi. (Türk firmaları Türkiye'de fatura kestiklerinden KDV ödemekte, yabancı firmalar faturayı dışarıda kestikleri için KDV'ye tabi olmamakta, bu da KDV oranı kadar haksız iskonto yaratmaktadır.)

- Yat işletmecileri, yabancı tur operatörlerine bağımlı bulunmaktadır.
- Uluslararası yat organizasyonları yetersizdir.

- Yabancı ülkelerdeki yat ve yatçılıkla ilgili fuar ve boat-showlara yeterince iştirak edilememekte, ülkemizde bu tür tanıtım faaliyetleri çok az icra edilmektedir.
- Ülkemize özgü yatların dışarıda etkili tanıtımı yapılamadığından pazarlamaları mümkün olmamaktadır.
- Yabancı yatçılara yönelik doküman/neşriyat eksikliği bulunmaktadır.
- Ege ve Orta Akdeniz'de yerli ve yabancı yatçılara yönelik radyo-TV propagasyonları mevcut değildir.
- Yabancı ülkelerdeki sefaretlerimizin Turizm Ateşelik İrtibat Büroları'nda yoğun bir ilgisizlik mevcuttur.
- Ülkemizdeki tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinde bir koordinasyonsuzluk ve dağınıklık yaşanmaktadır.

6-Teşvik Sorunları

Yürürlükte bulunan teşvik sistemlerinin 1991 yılından sonra finans ve bürokratik işlemler nedeniyle işlerliğini yitirdiğini günümüzde yaşanan bir gerçektir. Ülkemizde uygulanan teşvik tedbirlerini incelediğimizde marina yatırımlarının en az ölçüde teşvik kapsamına alındığı gözlenir.

Avrupa'dan ülkemize kaymaya başlayan yatları marinalarımıza bağlayabilmek için, marina sayımızı arttırmak, yat turizmini İskenderun'dan, Hopa'ya bağlayabilmek için marina zincirimizi oluşturmak zorundayız. Bu nedenle marina yatırımlarımızın gerçekçi bir biçimde teşvik edilmesi zorunludur.

Tüm bunların ötesinde marina yatırımları genellikle Yap-İşlet-Devret modelinde yapılmaktadır. Bu yatırımların gerçek sahibi devletin kendisidir. Yatırımcı yatırımı gerçekleştiren yatırımı finanse eden kişidir. Buna rağmen daha

işletmeye başlamadan kendi yatırımı için devlete kira ödeyen insandır. Ve yatırımın mülkiyeti de devlete aittir. Tüm bunlara rağmen marina yatırımları teşviklerden en az yararlanan yatırım türüdür.

Turizm sektörü, ülke mal varlığından hiç bir eksilmeye neden olmadan ve yerinde hizmet üreterek ihracat yapan sektördür. Ülkemiz döviz girdilerinin %30'unu sağlayan sektördür. Ancak hiçbir dönemde ihracatçı kabul edilmemiş, ihracat teşviklerinden de yararlanılmamıştır.

Tekne sahibi olmak isteyen teşvik edilmemekte, korkutulmakta ve caydırılmaktadır.

7-Ulaşım Sorunları

Yat turizmini destekleyen önemli alt yapılardan biri de havaalanlarıdır. Yat turizmini geliştiren ülkelerin yat limanlarına çok yakın yerlerde havaalanları bulunması dikkati çekmektedir. Özellikle kiralama (charter) yoluyla seyahatini tamamlayacak yatçı kitlesi, zamanı kısıtlı insanlardan oluşmaktadır. Bu nedenle transferlerin çabuk yapılması gerekmektedir. Havaalanından yat limanına bir saatten fazla yolculuğun sürmesi sıkıntıya neden olmaktadır. Dolayısıyla fiziksel planlamalar yapılırken havaalanlarının durumu dikkate alınmalıdır. Yapılan yat limanları, düzgün olmayan yollar nedeniyle chartercılarının tepkisini çekmektedir.

Yat limanına en yakın olarak bilinen Dalaman Havaalanı Marmaris Yat Limanına 2 saatlik bir karayolu mesafesindedir.

Türkiye'de mevcut sivil ve sivil/askeri havalimanları Tablo-13'dedir.

Tablo-13: TÜRKİYE'DEKİ HAVALİMANLARININ DURUMU

Mevcut Sivil	Sivil	Yapımı Süren	Planlanan	Etüdü Süren
İstanbul (Atatürk)	İzmir (Çiğli)	(Efes) Kakhç	Kurtköy (ist.)	Kaş (Antalya)
Bursa	Dalaman	(İzmir)	Burdur	Uşak
Adana	(Muğla)	Çeşme (İzmir)	Atayurt	İsparta
Şakirpaşa (Adana)	Antalya	Aydın	(Mersin)	
Samsun	Kayseri	Selçuk (Aydın)	Nevşehir	Zonguldak
Gaziantep	Sivas		Çarşamba	Bolu
Trabzon	Malatya	Tokat	(Samsun)	
Van	Diyarbakır	Ünye (Ordu)	K. Maraş	(Niğde)
	(Prinçlik)		Giresun	Ordu
	Erzurum		Adıyaman	Rize
	Çanakkale		Hakkari	Bingöl
İzmir (A.Menderes)	Erzincan		Ağrı	Mardin
Ankara (Esenboğa)				Kütahya
Kastamonu				
Kars				
Şanlıurfa				
Siirt				
Bodrum				
Denizli				

KAYNAK: Ulaştırma Bakanlığı Ar-Ge Daire Başkanlığı verileri olup
değişkendir, Ankara, 1998.

8-Haberleşme Sorunları

Sahil telsiz istasyonlarının kuruluş yerlerinin uygun olmaması bazı kıyı yörelerimizde haberleşme açısından zorun yaratmaktadır. Gökova, Güllük, Datça ve Marmaris körfezlerinde kaplama dışında kalan sahalar bulunmaktadır.

Sahil radyo istasyonları, röle istasyonlarının sayı olarak yetersizliği nedeniyle yaklaşma sularında gerekli iletişimi sağlamamakta, meteoroloji hizmetlerini tamam olarak alamayan yatçıların seyrülsefer emniyeti zafiyete düşmektedir.

Dz.K.K.'lığının Ege ve Orta Akdeniz'e yönelik olarak bir radyo istasyonunun bulunmayışı, Yunan Silahlı Kuvvetleri Radyosu'nun tüm Ege'yi kaplayacak şekilde yabancı yatçılara yaptığı yayın ve propaganda, Ege'nin bir Yunan Denizi olduğu izlenimini yaymaktadır.

VHF Bandı üzerinden yapılan Deniz haberleşmesi denizcilerin göbek bağıdır. Böylesine önemli bir görevi olan deniz haberleşmesi sadece denizcilerin iş yerleri ve evleri ile konuşması anlamını kapsamaz. Bu haberleşme yardım, kurtarma ve imdat çağrıları ve meteoroloji haberlerini de kapsamı içerisine alır ve asli grevi de budur.

Ege denizinde Yat trafiğinin çok yoğun biçimde seyrettiği, Bodrum/Antalya rotasında (10.000 yat) Sahil Radyo istasyonlarımızın, Meteoroloji istasyonlarının sesini duymanın mümkün olmadığını ve VHF telsiz haberleşmesinin çok yetersiz olduğunu söylemek bir abartı değildir.

VHF haberleşmesinin bir başka işlevi de; en azından karasularımızı dinleyebilmek ve yardım çağrılarına cevap verebilmek imkanındır.

Ancak yat limanlarımıza; Telsiz Genel Müdürlüğü'nce verilen 5 Watlık imkan ile yat limanlarımızın uluslararası standartta hizmet vermesi imkansızdır. Hatta yat limanlarındaki bütün işlevler denize dönük olduğu halde liman içi haberleşmede

VHF bandı kullanılmasına da izin verilmemektedir. Limana yanaşmaya çalışan bir tekne ile liman görevlisi el telsizini kullanamadığı için ya sahil radyo istasyonu vasıtası ve mobil telefonla veya el kol işaretleri ile haberleşebilmektedir.

Tüm bu imkansızlıklar; Ege Denizi'nde haberleşme ve dinleme tekeli ELAI RADYO'ya (Yunan Radyosu) terk etmemize neden olmuştur.

Bu kıyılarımızda seyreden yatlar meteoroloji bilgilerini dahi Elai Radyo'dan almak zorundadır. Yardım çağrılan ise direkt olarak Elai Radyo'ya ancak teknedeki tekneye haberleşmelerle ilgili Türk makamlarına ulaşabilmektedir.

9-Eğitim Sorunları

Yat turizmi alanında çalışan veya ihtiyaç duyulan personeli eğitmek üzere hiç bir eğitim kurumu mevcut değildir.

Turizm sektörünün genel eğitim ve istihdam sorunlarından yat turizminin sorunlarını soyutlamak mümkün değildir. Ülkemizde hızla gelişen yat turizm dallarına göre istihdam ve eğitim bakımından özel koşullara sahiptir. Emek yoğunluğu ve uzmanlık istemesi yanında, istihdam edilen personelin çok yönlü olması, formal ve informal ilişkilere girebilmesi gereklidir. Kamu görevlilerinden, karada verilen servis elemanları ve teknede çalışan personele kadar, tüm çalışanlar ağır bir sorumluluk altındadır. Bahsekonu nedenlerle yat turizminde kalifiye eleman istihdamı bir sorumluluktur. Ayrıca bu geniş kaynaktan gelen personel çok daha az yatırımla daha kaliteli olarak eğitilecek ve deniz ticaret filomuzun personel gereksinimi karşılanacaktır.

10-Çevre Sorunları ve Yat Turizminin Çevre İle Olan İlişkileri

Tarih boyunca beyaz elbise giyen denizci, çevrenin dostu ve koruyucusu olmuşsa da sanayi ve kent yaşamı maalesef denizleri, çöplerinin ve atıklarının deposu olarak görmüştür.

Temiz bir deniz; belki denizin ilk 100 metresini tatil ve yüzmek amacıyla kullanan insanlar için bir keyif sorunudur. Ancak temiz deniz, balıkçısından denizcisine kadar tüm deniz sektörünün ekmeğidir. Bu nedenle denizcilik sektörü için temiz deniz yaşamak şartıdır.

Yat turizminde, yatlar içinde üretilen pis suların, sintine suyu ve katı atıkların toplanması amacıyla Başbakanlık, Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü başkanlığında ilgili kamu kurumlarının katılımı ile yapılan bir seri toplantı sonunda 23.03.1990 tarih ve 1168 sayı ile alınan karar doğrultusunda, yat turizm sektörü bu kararda belirlenen 31.12.1991 tarihine kadar yatların içersinde pis su toplanma tanklarını yapmışsa da, kıyılarımızda 01.06.1993 tarihine kadar Çevre Müsteşarlığı'nca yapılmasına karar verilen kabul tesislerinin hiç birisi maalesef yapılamamıştır.

Çevre korumayla ilgili olarak yatlara Yunus, marinalara çapa simgesi belli kriterlere bağlı olarak verilmektedir. Marina ve yatların çevreyi koruyucu önlem ve uygulamaları puanlandırılır. Buna göre 55 puan alan bir marina Bir Çapalı, 70 puan alan bir marina İki Çapalı, 85 puan alan bir marina Üç Çapalı Marina ünvanına sahip olur. Marina ve yatlardaki Çapa ve Yunus Simgesi için kriterler ve puanlar Ek- 10'da verilmiştir.

Turizm Bakanlığı ve sektör işbirliğinde Haziran 1997 tarihinde işletmelere gönderilen bir yazı ile Türk ve yabancı bayraklı yatların güvertelerinden atık suların

alınması için, 01.07.1997 tarihine kadar standart donanımın yaptırılmasının gerektiği bildirilmiştir. Bu çalışmalara paralel olarak Muğla İli pilot bölge seçilmiş ve turizm Bakanlığınca Muğla Valiliği özel idaresi emrine kıyı şehir ve beldelerimizde kabul tesisleri yapılması için 10 milyar TL kaynak aktarılmıştır. Bu uygulamanın tüm kıyı kentlerimize yayılması ve mutlaka bu sistemin yüzer toplama sistemleri ile desteklenmesi gereklidir.

Bu güzel gelişmeye rağmen kıyılarımızda meydana gelebilecek bir deniz kazası sonucunda denize yayılan petrol vs.gibi kirleticilerin toplanması konusunda kıyı kentlerimizde yeterli sistemler ve teşkilatlanma yoktur.

Ayrıca; kıyı kentlerimizde ve turistik tesislerimizde oluşturulan biyolojik arıtma sistemlerinde suyun deterjanı arıtılmadan, sulamada kullanmak yerine denize verilmesi çevreyi korumak adına yapılmaması gereken bir iştir. Turizm Bakanlığınca 1995 yılında valiliklere gönderilen yazı ile marinalardaki satış yerlerinde deniz kirliliğine neden olan deterjan tipi kimyasal temizleyicilerin satılmasının önlenmesi istenilmiştir.

Belgesiz yat çekek yerlerinde yatların bakım ve onarımı sırasında çevreyi kirletici nitelikteki atıkların denize karışmaması için bu yerlerde maksada uygun drenaj sistemlerinin bulunması konusunda Denizcilik Müsteşarlığı çalışmalarının süratle tamamlanması yararlı olacaktır.

Yat limanları fiziki plan çalışmalarında, yeni yapılacak yat limanlarının çevreye duyarlı, koruma ve kullanma dengesi içersinde yapılanması sağlanmalı ve yat limanları üst yapılarının amaç dışı kullanımlarına izin verilmemelidir.

Ülkemiz kıyılarında kültür balıkçılığı hızla gelişmeye başlamış, yıllık balık üretimi 3.000 tonu aşmış ve ülkemize önemli bir döviz kaynağı yaratmıştır. 1380

sayılı Su Ürünleri Kanunu'nun 13. maddesi uyarınca, denizde su ürünleri yetiştiriciliği yapacak kişi ve kuruluşların plan ve projeleri, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'nca incelenerek Sağlık, seyrüsefer, ülke ekonomisi için teknik ve ilmi bakımdan bir sakınca yoksa, Denizcilik Müsteşarlığının da görüşü alınarak izin verilmektedir. Her yeni oluşum gibi, bu sektörde de ülke çapında bir birlik sağlanamadığını söylemek mümkündür. Tarım Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve ilgili diğer kamu kurumlarının katılımı ile bu alanda fiziki plan çalışmalarına başlanmıştır. Yat trafiğinin ve balık çiftliklerinin iyi planlanması, mevcut sorunlara çözüm getirecektir.

Çevre sorunları aşağıdaki maddelerle şöyle özetlenebilir:

- a) Milyonlarca insanın kıyılara yönelmesi ve bu insanların doğal dengeyi bozması
- b) Yeterli doğa ve çevre koruma bilincine sahip olunmaması
- c) Turizm ve rekreasyon planlamalarındaki yanlışlıklar ve eksiklikler
- d) Deniz kıyısında bulunan gerek turistik işletmelerinin, gerekse yerleşmelerin ve sanayi tesislerinin arıtma sistemine sahip olmamaları
- e) Yat ve motorların sintine sularını denize boşaltmaları
- f) Kıyılarda görülen betonlaşma
- g) Doğal dokunun bozulmaya başlaması
- h) 11 Ağustos 1983 tarihinde çıkarılan Çevre Kanunu'nun uygulamaya konulması için çıkarılması gereken yönetmeliklerin tamamının henüz çıkarılamamış olması, yönetmeliklerde yer alan boşluklar ve mevcut bazı hükümlerin çeşitli nedenlerle uygulanamaması gibi faktörler çevre düzeninin bozulmasına yol açmaktadır.

Çevre düzeninin bozulmasına sebep olan nedenlerin en önemlisi; doğal güzelliğe sahip alanların koruma altına alınmamasından, ya da çok geç koruma altına

alınmasından ve kişisel çıkarların ön planda tutulmasından kaynaklanan eksikliklerdir.

Yat turizminin çevre ile olan ilişkisini aşağıdaki başlıkları altında toplamak mümkündür:

-Deniz Kürleri

Deniz suyu, deniz havası ve deniz ikliminin insan sağlığına sunduğu imkanların, tıp biliminin esaslarına uygun olarak değerlendirilmesine deniz kürleri denilmektedir. Deniz kürleri uygulamaları, ülkemiz için yeni bir olgudur.

- Deniz Suyu ve Havaasının İçeriği

Bilimsel tanımlamalara göre 1 litresinde 1 gramdan fazla eriyik mineral ve tuz bulunan ve sıcaklığı 20° C'nin altındaki deniz sulan "Hidromineral" yani soğuk maden suyu sıcaklığı 20° C'nin üzerinde ayrı özellikteki deniz sulan ise sıcak maden suyu olarak kabul edilir.

Bilimsel olarak yapılmış analiz raporlarının sonuçları incelendiği zaman deniz suyunun sodyum-klorürlü, kalsiyum ve magnezyum sülfatlı bir hidromineral maden suyu olduğu görülür. Ayrıca deniz suyunda ikinci durumda potasyum ve hidrokarbonat, üçüncü olarak da flor, iyot, fosfor, demir, silisyum, rubidyum, lityum ve arşen gibi elementler bulunur.

Deniz havası ise yukarıda özellikleri belirtilen deniz suyu ile sürekli temasta bulunur ve deniz suyunun bileşimde bulunan flor, deniz suyunu çözerek oksijen (O₂) elementinin oluşumunu sağlar. Oksijen elementi de deniz suyu ile temasta bulunan, deniz havası içindeki ozon oluşumunu hızlandırır. İndirgen bir özelliğe sahip olan ozon (Os) deniz havasında bulunan kirletici ve yabancı maddeleri indirgeyerek, deniz havasını tabii yolla temizler. Dolayısı ile deniz havasının sağlık etkenliğini artırır.

Oksijen oluşumu ise insan kanını temizler ve kan dolaşımını hızlandırır. Ancak bu indirgeme sırasında ozon yok olur ve bir daha oluşamaz. Ozon değeri yüksek olan deniz havası temiz ve sağlıklı, ozon değeri düşük veya sıfır olan deniz havası ise kirli ve sağlıksız kabul edilir. Bu sebeple kıyı planlaması çalışmaları ve turizm amaçlı yerleşme merkezlerinin seçiminde deniz havasında bulunan ozon miktarının tesbiti önem taşır.

- Kıyıların İşlevleri

Kıyıların pek çok kullanım amaçları bulunmaktadır. Bunların başlıcalarını şöylece sıralayabiliriz:

- a) Maşım
- b) Depolama
- c) Sanayi
- d) Tarım
- e) Savunma
- f) Besin kaynağı
- g) Hammadde kaynağı
- h) Enerji kaynağı
- i) Yerleşmeler
- j) Turizm
- k) Kültür
- l) Sağlık
- m) Eğlenme ve dinlenme

-Çevre Koruma

Çevrenin korunması kavramı 1982 Anayasası'nın 56. maddesi ile Türk Hukuku'na Anayasal bir hak olarak girmiştir. Her ne kadar maddenin başlığı "Sağlık Hizmetleri ve Çevrenin Korunması" ifadesini taşıyor ise de, bu kavram sadece sağlık hizmetleri ile sınırlandırılmamış, Anayasa'nın hemen ardından 1983'te çıkarılan 2872 sayılı Çevre Yasası, bu kavramı daha geniş algıladığını amaç maddesinde göstermiştir.

Gerçek ve tam bir çevre korumanın amacına ulaşması, çevre sorunlarına yaklaşımın çok çeşitli boyutlarda ele alınması ile mümkündür. Bu açıdan bakıldığında ekoloji ile karşı karşıya gelmekteyiz.

- Çevre Kanunu

Bu kanunun amacı, bütün vatandaşların ortak varlığı olan çevrenin korunması, iyileştirilmesi; kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun şekilde kullanılması ve korunması; su, toprak ve hava kirlenmesinin önlenmesi; ülkenin bitki ve hayvan varlığı ile doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak, bugünkü ve gelecek kuşakların sağlık, uygarlık ve yaşam düzeyinin geliştirilmesi ve güvence altına alınması için yapılacak düzenlemeleri ve alınacak önlemleri, ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleriyle uyumlu olarak belirli hukuki ve teknik esaslara göre düzenlemektir.

Çevre korunmasına ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin genel ilkeler şunlardır:

a) Çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesi gerçek ve tüzel kişilerle vatandaşların görevi olup, bunlar bu konuda alınacak tedbirlere ve belirlenen esaslara uymakla yükümlüdürler.

- b) Çevre korunmasına ve kirliliğine ilişkin karar ve önlemlerin alınması ve uygulanmasında; insan ve diğer canlı varlıkların sağlığının korunması, alınacak önlemlerin kalkınma çabalarına olumlu ve olumsuz etkileri ile fayda ve maliyetleri dikkate alınarak kısa ve uzun vadeli değerlendirmelerin yapılması esastır.
- c) Arazi ve kaynak kullanım kararlarını veren ve proje değerlendirmesi yapan yetkili kuruluşlar, kalkınma çabalarını olumsuz yönde etkilememeyi dikkate alarak çevrenin korunması ve kirlenmemesi hedefini gözetirler.
- d) Ekonomik faaliyetlerde ve üretim metodlarının tayininde çevre sorunlarının önlenmesi ve sınıflandırılması amacıyla en elverişli teknoloji ve yöntemler seçilir ve uygulanır.
- e) Kirlenmenin önlenmesi, sınıflandırılması ve mücadele için yapılan harcamaların kirleten tarafından karşılanması esastır. Kirletenin kirlenmeyi durdurmak, gidermek ve azaltmak için "gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edilir. Ancak kirletenler, kirlenmenin önlenmesi ve sınırlandırılması için yapılan giderleri ödeme yükümlülüğünden söz konusu kirlenmeyi önlemek için gerekli her türlü tedbiri aldıklarını ispat etme kaydıyla kurtulabilirler.
- f) İnilabilecek en düşük kirlenme seviyesi esas alınarak, bu seviyenin üstünde meydana gelebilecek kirlenmeler için bu Kanunun 18. maddesinin (1) bendinde belirlenen ücretler ayrıca alınır.
- g) Çevrenin korunması ve kirlenmenin önlenmesi konusunda alınacak tedbirlerin bir bütünlük içinde tespiti ve uygulanması esastır

- Ekoloji

Başlangıçta hayvan ve bitkiler ekonomisi anlamına gelen ekoloji, günümüze kadar geçirdiği evrim sonucu iklim, toprak, su faktörlerinin karşılıklı etkilerini ve canlılarla çevresi arasındaki ilişkilerin tümünü içeren bir anlam kazanmıştır.

- Ekolojik Çevre

- a) Fiziki Çevre; Toprak, su, hava, yeşil örtü, fiziksel ve kimyasal kirlenmeler
- b) Biyolojik Çevre; Flora, fauna, mikroorganizmalar
- c) Doğal ve Tarihi Çevre; Doğal ve tarihi sit alanları
- d) Çevre Sağlığı; Alt yapının planlanması, konut, sanayi, spor ve yeşil alanların ayrılması, bozulan dokunun rehabilite edilmesi gibi konulardır.

- Ekolojik Dengeyi Bozan Faktörler

- a) Nüfus; Dünya nüfusunun hızla artış göstermesi, ekolojik dengeyi bozan faktörler arasında yer almaktadır. 2000 yıl önce yaklaşık beş milyon olan dünya nüfusu günümüzde beş milyara ulaşmıştır. 2000 yılında ise altı milyara ulaşacağı tahmin edilmektedir.
- b) Sanayileşme; Üretimi arttırdığı oranda tüketimin de artmasına neden olan sanayileşme, çevre kirliliğine yol açmaktadır. Özellikle havaya ve suya olumsuz etkileri olmaktadır.
- c) Kentleşme; Ülkemizde özellikle 1950'li yıllardan sonra köylerden kentlere göç başlamış ve bu göç çarpık kentleşme sorununu beraberinde getirmiştir. Çarpık kentleşme sonucunda alt yapı eksiklikleri, çevre kirliliğini ortaya çıkarmış ve günümüzde çevre kirliliği büyük boyutlara ulaşmıştır.

- Akdeniz'de Deniz ve Kıyı Kirliliği

En önemli özelliği yüzyıllardır etrafında yaşayan milyonlarca insanı birleştiren bir yaşam kaynağı olan Akdeniz, ne yazık ki başta kendi öz çocukları olmak üzere, insan oğlunun çeşitli etkinlikleri sonucunda ciddi bir şekilde zarar görmektedir. Toplam olarak yaklaşık 46000 Km.'lik bir sahil şeridinde sahip olan ve yaklaşık 350 milyon kişinin yaşadığı Akdeniz ülkelerinde, kıyı şeridinde yer alan 120'ye yatan kentin lağım sularının % 85'i yeterince işlem görmeden denize verilmektedir.

Her yıl yaklaşık 120 bin ton madeni yağ, 12 bin fenol, 60 bin ton deterjan, 100 bin ton civa, 3800 ton kurşun, 2400 ton krom, 21 bin ton çinko, 300 bin ton fosfor ve 800 bin ton azot deniz suyuna karışmaktadır.

Petrol tankerleri, yolcu gemileri, şilepler ve askeri gemilerin her gün petrol atıkları dahil olmak üzere yüzlerce ton atığı bıraktıkları Akdeniz, tüm dünya petrol kirlenmesinin sekizde biri ile dörtte biri kadarının son bulduğu yer obuası nedeniyle de ciddi şekilde kirlenmektedir.

Bugün sayılan 100 milyonu bulan ve önümüzdeki kırk yıl içinde 200 milyonu aşması beklenen turistin ziyaret ettiği Akdeniz, dünya turizminde % 35'lik bir payla başı çekmektedir. Bugün turistler tarafından yılda üretilen 2.8 milyon tonluk katı atık miktarının 2000'li yıllarda 8 ila 12 milyon ton/yıla çıkacağı, yine turistler tarafından üretilen ve 0.4 milyar m³/yıl olan sıvı atık miktarının ise 0.6 milyar m³/yıla yükseleceği hesaplanmaktadır.

- Ekoloji Bilimi İçinde Çevre Sorunları

Tabiattaki canlı varlıkların yaşayışlarındaki dengeyi dolaylı ve dolaysız olarak etkileyen olumsuz yöndeki olaylardır. Yirminci asrın sonunda toplumların

hayati ile çevre şartları arasında var olan münasebetler başlıca iki sebebe bağlı bulunmaktadır;

a) Eğitim seviyesindeki yetersizlik, teknolojik gerilik ve değişim, tabii kaynakların kullanılmasındaki israf, bilgisizlik ve tahripler. (Gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi)

b) Şehirleşme ve sanayileşme sonucu kaynakların aşın ve yanlış kullanımı ile ortaya çıkmaktadır. (Gelişmiş ülkelerde olduğu gibi)

- Denizlerde ve Kıyılarda Doğal Dengenin Bozulmasına Neden Olan Faktörler

1) Kirlenme

a) Gemi atıkları

b) Deniz kazaları

c) Sanayi atıkları

d) Akaryakıt vb. atıklar

e) Şehir çöplerinin boşaltılması

f) Irmakların taşıdıkları artıklar

g) Kullanılmış pis sular

h) Kanalizasyon artıkları

ı) Tarım alanında kullanılan böcek öldürücü ilaçlar

j) Erozyon

2) Betonlaşma

a) Yazlık evler ve ikinci konutlar

b) Dinlenme ve eğitim tesisleri

c) Otel, motel ve tatil köyleri

- d) Kıyı şekillerini bozan yollar
- e) Kentsel ve endüstriyel yapılaşmalar
- 3) Diğer sorunlar
 - a) Kıyılardan kum ve çakıl alma
 - b) Rekreatyoneel kullanım baskısı
 - c) Teknolojik gelişme

11- Diğer Sorunlar

Sektörün yukarıda sıraladığımız sorunları dışında daha birçok sorunları vardır.

Sorunlara bu çalışmamızda sadece Yat Turizminin temel sorunları olarak değil, deniz turizmi olarak bütün halinde bakmamızın daha yararlı olduğu da muhakkaktır. Bu sorunları şu şekilde dile getirebiliriz:

- Günlük Gezi Tekneleri Sorunu: Turizm hareketinin yoğun olduğu bölgelerimizde balıkçı tekneleri de dahil olmak üzere denize elverişlilikleri dışında hiç bir standarda tabi olmayan deniz araçları ile yoğun bir biçimde günlük deniz gezileri düzenlenmektedir. Bu teknelerde can ve mal güvenliği ile ilgili hiç bir sistem mevcut olmadığı gibi, oluşturulmuş hiç bir meslek disiplini de yoktur. Günlük deniz gezisi düzenleyen bu teknelerle ilgili olarak Turizm Bakanlığınca Denizcilik ile koordine edilerek bazı düzenlemeler içeren genelgeler yayınlandı ise de, yeterli bir düzenleme gelmemiş, ve ülke çapında bir birlik ve beraberlik sağlanamamıştır.

- Amatör Yatçılık Sorunları:

Geniş bir amatör tabana dayanmayan profesyonellik başarıya ulaşamaz. Bu nedenle ülkemizde deniz sevgi ve bilincinin yerleştirilmesi ve denizlerimizden daha fazla

ekonomik fayda elde edilebilmesi için, amatör denizciliğin ve yatçılığın gelişmesi mutlaka sağlanmalıdır. Bugün amatör yatçılığı engelleyen en önemli faktörlerden birisi, Türk Bayraklı özel yatlardan beygir gücü hesabına göre alınan yat vergileridir. Amatör yatçılık konusunda düzenlenen kurslar, amatör denizciliğimizin gelişmesinde önemli katkılar sağlamıştır.

- Su Sporları Sorunları:

Yatçılığın daha önceki ilk bölümünde spor amacı güderek başladığını ve geliştiğini etmiştik. Bu nedenle; günümüzde hala bu amaç ağırlıklı önemini koruduğu için su sporları sorununu gündeme getirmekte yarar görüyoruz. Ülkemizde ve Çanakkale ilinde de su sporlarının potansiyelinin yüksek olması nedeniyle sorunların tespiti ve çözümünde ne kadar erken davranırsak o kadar iyi olacaktır.

Ülkemizin turizm yörelerinde turistik tesis önlerinde ve kıyı kentlerimizde eğlence ağırlıklı su sporları hızla gelişmektedir. Bu alanda bir sektör disiplini ve gerekli denetim bulunmadığı için ölüm olaylarının dahi yaşanmaya başladığı, tehlikeli bir ortam oluşmak üzeredir.

Örneğin, turizm amaçları ile birleşen tüple daima kursları kıyı kentlerimizde yaygınlaşmaya başlamıştır. Ancak, ne bu kursları düzenleyen kuruluşların sistemlerinde, ne de kıyı kentlerimizdeki sağlık merkezlerinde basınç odası yoktur. Bu konuda Turizm Bakanlığı, ilgili kamu kuruluşları ve bazı sektör temsilcilerinin görüşleri doğrultusunda "Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği" hazırlanmışsa da bu konuda sektörümüzün görüşü dahi alınmamıştır.

- Meteoroloji Sorunları:

Meteoroloji Genel Müdürlüğümüz çalışmaları, topladığı veriler ve tahminleri ile dünyanın önde gelen meteoroloji kuruluşlarındandır. Ancak meteoroloji

bilgilerimizi yaymakta ve satmakta maalesef yeterli olmadığımız ve bu konuda da Ege Denizi kıyılarında bile Yunan radyosunu dinlemek zorunda kaldığımız bir gerçektir.

1996 yılında Sektör ve Meteoroloji Genel Müdürlüğü arasında yapılan çalışmalar sonucunda Meteoroloji Genel Müdürlüğü ve Turizm Bakanlığı arasında bir protokol imzalanmış ve Meteoroloji raporlarının noktasal özellikleri de içerecek biçimde yat limanlarımız telsiz vericilerinden Türkçe ve İngilizce olarak okunması kararlaştırılmıştır.

Ancak bu uygulama; yat limanlarında kullanılan VHF telsizlerinin çıkış güçlerinin artırılmaması nedeniyle henüz başlatılamamıştır.

• Ceza Uygulama Sorunları:

2872 sayılı Çevre Kanunu hükümleri gereğince, pis suların denize döken yatlara denizi kirlettikleri gerekçesi ile para cezası uygulanmaktadır. Sahil Güvenlik Botları veya uçaklarla havadan yapılan denetimlerde pis sularını döktüğü tespit edilen yata Sahil Güvenlik Botları tarafından 360.000.000. TL.ceza kesilmekte ve kaptandan cezayı ödemesi veya teminat göstermesi istenmektedir. Seyir halindeki bir yat kaptanının üzerinde bu miktarda para yoksa veya teminat gösteremezse, yat Sahil Güvenlik Botu tarafından en yakın limana çekilmekte ve durum bot komutanı tarafından Cumhuriyet Savcılığına bildirilmektedir. Turizm sektöründe böyle bir uygulama bir yıldır tatil özlemi çeken pek çok insanı sıkıntıya sokmaktadır. Ayrıca, sektörün cezalar dışında ciddi tazminatlar ödemesine, turizm politikalarımızın ciddi zararlar görmesine neden olmaktadır. Bugün tüm insanlık denizin kirletilmesine kesin biçimde karşıdır ve denizi kirleten herkes hatasının bedelini ödemek zorundadır.

• Can ve Mal Kurtarma Sorunları:

Kaza; tüm teknolojik ve bilimsel gelişmelere rağmen insan oğlu var olduğu sürece yaşamda hep var olacaktır. Bu nedenle kazaya kimsenin itirazı yoktur. Ancak Türkiye; dünyanın "Kazadan sonra ne yaptınız.?" sorusuna uluslararası standartlarda cevap vermek zorundadır ve kanımızca bu Şura bu sorunun cevabını bulacaktır.

Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ile eki ve konferans kararları 20.03.1985 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce kabul edilmiş ve 11.12.1988 tarihinde de TÜRK ARAMA VE KURTARMA YÖNETMELİĞİ yürürlüğe girmişse de bu alanda bugüne kadar maalesef hiç bir şey yapılamamıştır. Denizcilik Müstehşarlığı'nca bu konuda başlatılan çalışmaların tamamlanmasında yarar görölmektedir.

• Yat İnşaatı Sorunları:

Yat turizmindeki gelişmeler Bodrum, Tuzla ve Karadeniz kıyılarında genellikle geleneksel ustalıklarla yapılan yat inşaatını ve buna bağı yan sektörü etkilemiş ve bu alandaki gelişmelerle Türkiye; Avrupa ve Amerika'ya yat ihraç eder bir ülke konumuna gelmiştir. Ancak; bu geleneksel tersanelerimiz sipariş sırasında peşin ödenen meblağ için siparişi veren kişi veya şirkete teminat gösterememekte ve ölkemiz bankacılık sistemi böyle bir teminat vermediğinden sipariş iptal edilmektedir.

Tüm bu başlıklar altında ortaya koyduğumuz sorunların çözüm önerilerini aynı başlıklar halinde sunacağız.

- İkinci Öncelikli Yöresi: Bodrum-Sığacık arasındaki kıyı şeridi,
- - Üçüncü Öncelikli Yöresi: İzmir-Çanakkale arasındaki kıyı şeridi,
- Dördüncü Öncelik Yöresi: Karadeniz kıyı şeridi olarak tesbit edilmiştir.

- Söz konusu öncelikli yörelerde, yat limanlarının fiziksel planlamalarının uygulanması halinde yat turizminin alt yapı sorunlarının çözümlenebileceği varsayılmaktadır. Ancak fiziksel planlamanın en büyük sorunu, finansman sorunudur. Pahalı yatırımlar olan yat limanlarının devlet tarafından, yapılması ve/veya Yap-İşlet-Devret modeli uygulamasının yaygınlaştırılması, henüz gerçekleştirilebilmemiştir. Turizm Bakanlığı ve sektör işbirliğinde yürütülen yat limanları fiziki planlamasında 1'nci öncelikli yöre itibarıyla çalışmalar tamamlanmış olup diğer yöreler için eksik bulunmaktadır.

- Yapılacak liman ve diğer altyapı tesislerinin yer, kapasite ve verilecek hizmetler tam olarak saptanmamıştır.

- Önerilen öncelikli yörelerin peyzaj projeleri ve günübirlik ihtiyaçlar ortaya konularak programlanmamıştır.

- Yat güzergahları üzerindeki standart dışı hizmet veren birimlerin (lokanta, kasap vb.) standartlaştırılması için henüz bir proje bulunmamaktadır.

- Peyzaj bütünlüğünün bozulması riski mevcut bulunmaktadır.

Tüm bu sorunlara karşılık, 7'nci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda öngörülen yat liman ve yat işletmeciliği yatırımları projelerinin yerinde olduğu söylenebilir.

B-ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

1- Yat Limanı ve Fiziksel Planlama Önerileri

- Finansman kaynağı planlanmamış, yat limanı inşasına hiçbir şekilde başlanmamıştır.

- Yap-İşlet-Devret modeline işlerlik kazandırılmalıdır.

- Yapılacak liman ve diğer altyapı tesislerinin tüm özellikleri belirlenmeden planlama yapılmamalıdır.
- Yat limanı için önerilen yörelerin peyzaj projeleri hazırlanmadan röleveleri çıkarılmalı ve peyzaj projeleri ortaya konulmalı, gününbirlik ihtiyaçlar ve öneriler belirlenmelidir.
- Yat güzergahları üzerinde hizmet veren birimler için gerekli standartlar belirlenmeli ve yasal çerçeveye alınmalıdır.
- Yat limanı projelerinin, peyzaj bütünlüğünü bozmamasına dikkat edilmeli, doğal koylarda yat limanı inşa edilmelidir.

Yat limanlarının fiziki planlaması ve inşasında kesinlikle gözönüne alınması gereken hususlara aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür.

- Teknolojinin bugün ulaştığı düzey, doğal olarak korunaklı olmayan yerlere de liman tesisleri kurulmasını mümkün kılmakta ve bu durum yer seçme olanağını da sağlamaktadır. Bu süreçle şehir ve bölge planlamasıyla birlikte mimari gelişme de gözönüne alınmalıdır.
- Teknelerin dalga ve rüzgarlardan korunması bir limanın en önemli fonksiyonlarından biridir. Dalga hareketinden korunmak amacıyla dalgakıranların inşası sonucunda, tekne kaybında azalma olmuştur. Liman inşa edilirken *rüzgar* yönüne dikkat edilmelidir.
- Akıntılar rüzgar ve mevsimlere göre yönlerini ve kuvvetlerini değiştirirler. Çok hafif akıntılar genellikle topuklar ve duruma göre de liman içinde ve ağzında kum birikintileri meydana getirirler. Kuvvetli akıntılar ise özellikle motorsuz spor teknelerinin limana girişini zorlaştırır, hatta olanaksız kılar. Bunun için özel dalgakıranlar inşa edilmelidir.

- Bir yat limanı için su derinliği 1.20-4.00 metre arasında olmalıdır En uygunu, - değişmeyen veya çok az değişen su seviyesidir. İdeal olan bir sahanın, gerekli su derinliğinin mümkün olduğu kadar geniş olması, planlanan limanın ölçülerine yaklaşık olarak uyması gerekir.

. - Tekneler su kirlenmesine karşı duyarlıdır. Teknenin karinasına yapışan kirler burada bir tabaka oluştururlar. Bu durum sürat tekneleri için hız düşürücü etki yarattığından temizlenmesi gerekir. Suyun tekneler tarafından kirlenmesini önlemek için liman içinde WC kullanımı ve çöplerin denize dökülmesi yasaklanmalıdır. Alınacak önlemlerin kolay işleyebilmesi için teknelerin bağlandıkları yerin yakınına yeteri kadar WC ve çöp atılabilecek yerler yapılmalıdır.

- Bir liman genel ulaşım araçlarıyla, ulaşılabilir bir bölgeye inşa edilmelidir. Ayrıca özel araçlarıyla gelenler için yeteri sayıda park yeri bulunmalıdır.

- Limanların yapısı çevreye uyum içinde olmalıdır.

- Limanın giriş ve çıkış yerleri, teknelerin dönüş yapabilmeleri için, komşu teknelere yanaşma yerinin uzunluğu kadar olmalıdır. Eğer tekneler yanaşacakları yere kadar yelkenleriyle hareket edeceklerse, giriş ve çıkış yerleri, komşusu olan yanaşma yerinin uzunluğunun 1.5 katı olmalıdır.

2-Yat İşletmeciliği Önerileri

2634 sayılı kanun ve Yat Turizmi Yönetmeliği, yat işletmeciliğinde belge almak zorunluluğunu getirmiştir. Belgesiz Yat İşletmelerini Turizm Bakanlığı denetimi dışında varlıklarını sürdürmeleri sektörde ciddi bir haksız rekabet ortamı yaratmakta ayrıca bunlar tarafından denetim dışında üretilen turizm hizmetleri ülkemizin dış pazarlarda ki turizm imajına ciddi zararlar vermektedir.

Turizm Bakanlığı tarafından turizm hizmet ticaretinde kullanılan yatların nitelikleri acilen belirlenmeli ve niteliklerine uygun birer plaket verilerek, plaketsiz yatların liman çıkışlarının yasaklanması sağlanmalıdır.

Kış aylarında sıcak denizlere giden ve uluslararası sularda çalışan yat sahibi işletmelerin, sözkonusu hizmetlerinin ihracat kapsamında değerlendirilerek teşviki sektöre büyük yarar sağlayacaktır.

Yabancı bayraklı yat işletmeciliğinde vergi ve KDV kayıpları, vergi hukukunda uluslararası mükabiliyet kuralları çerçevesinde yapılacak çalışmalarla önlenmeli ancak bu çalışma sırasında uluslararası rekabet koşulları mutlaka değerlendirilmelidir.

Yabancı bayraklı özel yatlara 2634 sayılı aysa hükümleri dikkate alınarak Türk Bayrağı çekme izni verilmelidir. Böylece bu uygulama ile ekonomiye katkı sağlanacağı gibi bayrağımızın dünya denizlerinde gururla dalgalanması ve ülkemizin tanıtılması sağlanacaktır.

Yatların hudut giriş-çıkış ve liman işlemleri için bilgi ağı kurulmalıdır. Böyle bir sistemin planlanması yatçılık sektörü tarafından yapılmıştır. Bu planlanan sistemde ilgili tüm kamu kurumları yasalardan doğan yetkilerini kullanabilecek, bilgi ve belge toplama imkanları olacaktır. Sistem Liman Başkanlıkları'na yönetileceğinden yatçılar sadece Liman Başkanlıklarına uğrayarak tüm işlemlerini amorti edebileceği gibi kamu kaynaklarını kullanmadan yap-işlet-devret modelinde yapılabilir.

Milli Güvenlik Kurulu ve Başbakanlık Baş Müşavirliği Deniz ve Yat Turizmi Yürütme Kurulu'nun 28.06.1995 tarihli toplantısında aldığı karar

doğrultusunda Liman Başkanlarımızı uluslararası liman otoritesi haline de getirecektir.

3- Mevzuat ile İlgili Öneriler

Yat turizm mevzuatının kapsamına giren kanun ve yönetmeliklerin çok eski tarihli olmaları nedeniyle karşılaşılan sorunların çözümü çok gecikmekte ya da çözülememektedir. Mevzuatın güncelleştirilerek günün koşullarına uygun ve pratikte uygulanabilir hale getirilmesi bir zorunluluktur.

Bu maksatla Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Dairesi Başkanlığı koordinasyonunda ilgili tüm kurum/kuruluşlar bir araya getirilerek, yat turizm mevzuatı kapsamına giren konularda güncelleştirilme çalışmaları yapılmalıdır.

Yatırım aşamasında karşılaşılan sorunlar, bir bütün içerisinde ele alınarak, yat işletmeciliği yatırımcıları, mevzuattan en çok şikayetçi olan yatırımcılar olmaktan çıkarılmalıdır.

Yat limanlarının uluslararası standartlarda ve Yat Turizm Yönetmeliği'nin belirlediği niteliklerde yapılarak işletilmesi için Kıyı Kanunu ve Yönetmeliği ile İmar İskan Bakanlığı'nın genelgeleri arasındaki çelişkiler giderilmeli ve bu konudaki çalışmalar tamamlanmalıdır. Yarım kalan yat yatırımları ve teşvik için çıkarılan Kanun Hükmündeki Kararnamenin yürürlüğe girmesi sağlanmalıdır.

Mevzuat sorunlarının çözümü için diğer öneriler aşağıdadır.

- İşletme aşamasındaki yasal mevzuat çelişkileri giderilmelidir.
- Yatçılıkla ilgili sigortacılık faaliyetlerine ilişkin esaslar belirlenmelidir.
- Yabancı yatçıların ülkeye girişlerinde uğramak zorunda kaldıkları beş ayrı kamu otoritesinin de farklı mekanlarda bulunduğundan karşılaşılan zorluklar, sözkonusu kuruluşların aynı mekanda konuşlanması ile çözülmelidir.

- Yabancı yatçılarının ilk girdikleri limandan sonra her seferinde sağlık kontrolüne girmeleri önlenmelidir.
- Yabancı yatlar için otomobillerde uygulanan "Turing" uygulaması getirilmelidir.
- Ticari yatlar için bir Vasıflar Yönetmeliği hazırlanmalıdır.
- Türk Yat Klasları, uluslararası normlarda belirlenerek, denetim mevzuatı tayin edilmelidir.
- Yat limanlarındaki servis ünitelerinin, kullanılan malzeme ve ekipmanların standart hale getirilmesi için mevzuat hazırlanmalıdır.
- Yat yanaşma ve çekek yerleri için standartlar oluşturulmalıdır.
- Yabancıların charter işletmeciliğine cevap vermeyen Kabotaj Kanunu'nda gerekli düzenleme yapılması kaçınılmaz bir zorunluluktur.
- Kışlamaya bırakılan yabancı yatlara yapılan uygulamalara bir standardizasyon getirilmelidir.
- Yat sahibinin geçerli vekaletname ile vekalet alan kişilerin, kıyılarımızda serbestçe dolaşabilmesi sağlanmalıdır.
- Yabancı yatçıların ülkemizde kalış sürelerinin 3 aydan daha fazla olması sağlanmalıdır.
- Yabancı yatçıların pasaportlarına "Yatı Vardır" damgası vurulması uygulaması kaldırılmalıdır.
- Kışlamaya bırakılan yatların transitlogları bir yıla çıkarılmalıdır.
- Yat limanlarına giriş-çıkış ve transitlog işlemleri sadeleştirilmeli ve basite indirgenmelidir.
- Filotilla yatçılığını teşvik edici önlemler alınmalıdır.

- Yerli yat işletmeciliğine bir kısım vergilerden muafiyet getirilerek, yabancı yat işletmecilerine karşı korunma sağlanmalıdır.
- Yerli yat inşaatı için malzeme ithaline kolaylıklar sağlanmalıdır.
- Yat ve deniz turizmine ilişkin gerçek verilere tam ve doğru olarak ulaşabilmesi için anket çalışmalarına ağırlık verilerek yat limanları ve yat işletmelerine yasal bildirim zorunlulukları getirilmelidir.

4- İdare ile İlgili Öneriler

- Yat turizmi ile ilgili olarak pek çok bakanlık, müsteşarlık, genel müdürlük ve kamu kurumları bulunmaktadır. Yat turizmine ilişkin konularda ve sorunlarda tek bir yoruma ulaşabilmesi ve yat turizminin, büyük tonajlı yük ve yolcu gemilerinin faaliyetlerinden ayrı tutulmasının sağlanması maksadıyla, sorumluluk ve koordinasyon makamının Turizm Bakanlığı olarak belirlenmesi gerekli görülmektedir. Sorunların Turizm Bakanlığı'na ilgili taraflardan oluşan bir komisyonca görüşülerek tek bir yorum oluşturulması ve yayınlanması sağlanmalıdır.
- Sektördeki yatırımcı-işletmeci-pazarlamacı ve çalışanları bir araya getirecek bir Deniz Turizmi Birliği teşkil edilmesi ve konu ile ilgili diğer kurum/kuruluşlarla irtibat ve koordinasyonu için gerekli yasal düzenlemelerin yapılması,
- Ayrıca "denizdeki polis" olarak görev yapan Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile ilgili güvenlik ve yasak saha konularında gerekli koordinasyon doğru bilgi akışının sağlanması için Turizm Bakanlığı ile anılan komutanlıklarda ilgili birimlerin teşkil edilerek karşılıklı temsilci bulundurulması sağlanmalıdır.
- Deniz Müsteşarlığına bağlı olarak yat ve deniz turizminde istatistiki bilgi ağı kurulmalı ve bir bilgi bankası oluşturulmalıdır

5- Tanıtım ve Pazarlama Önerileri

- Yabancı tur operatörlerinin, yerli tur operatörlerine sağladığı haksız rekabetin önlenmesi için, Türkiye'de kesilen faturalarda yer alan KDV'nin kaldırılması veya azaltılması ya da bir kısmının vergiden düşülmesi imkanı getirilmelidir.
- Yat işletmecilerinin, yabancı tur operatörlerinden bağımsız kılınabilmesi için, yurt dışında örgütlenmelerine yardımcı olunmalı, istisna ve teşvikler getirilmelidir.
- Düzenlenen uluslararası yat yarışlarının sayısı artırılmalı, uluslararası organizasyonların uluslararası standartlara kavuşturulması sağlanmalıdır.
- Ülke dışındaki fuar ve boat-showlara katılımın etkin olarak yapılması sağlanmalı, ülkemizdeki benzer etkinlikler teşvik edilmelidir.
- Ülkemize özgü yatların dışarıda tanıtımının yapılarak pazarlanması için devlet tarafından gerekli tedbirler alınmalıdır.
- Yabancı yatçılara yönelik doküman/neşriyat eksikliği, giderilerek, hazırlanacak bir yatçılık dokümanının yurtiçi ve yurtdışındaki kuruluşlara gönderilmesi Turizm Bakanlığı koordinatörlüğünde sağlanmalıdır.
- Ege ve Orta Akdeniz'de yerli ve yabancı yatçılara yönelik radyo-TV istasyonları kurulmalı veya mevcut radyo-TV istasyonlarında yayınlanmak üzere Turizm Bakanlığı'nca özel sektöre programlar yaptırılmalıdır.
- Yabancı ülkelerdeki sefaretlerimizdeki Turizm Ataşelik/İrtibat Büroları'ndaki ilgisizliğin önüne geçilmesi için gerekli idari tedbirler alınmalıdır.
- Turizm Bakanlığı tanıtım bütçesinde yer alan fonlar sektörce hazırlanıp, Bakanlığın uygun göreceği projelere aktarılmalıdır. Tanıtım amacıyla yurt dışına götürülecek, özellikle fuarlarda sergilenecek ürün ve hizmetlerin harç, resim, vergi

vs.'den muaf tutulması, bu konuda gümrük mevzuatının engelleyici hükümleri by pass edilmelidir.

6- Teşvik Önerileri

- Ticari yat limanlarının güçlendirilmesi maksadıyla, mevcut teşvikler için daha pratik tedbirler alınmalı, yat işletmecileri yabancı pazarlara girecek şekilde teşviklerden yararlandırılmalıdır.
- Yat inşa sanayinde ihracat teşvik edilmelidir.
- Yat işletmeleri, işletme şamasında bakım ve yenileme işleri için kredi olanaklarından yararlandırılmalıdır.
- Yatlara ait yedek parça ithalinde muafiyetler sağlanmalıdır.
- Yat limanı yatırımlarının gerçekçi bir biçimde ve süratle tamamlanması için Yap-İşlet-Devret modeli maksada daha uygun ve pratik bir yapıya kavuşturulmalıdır.
- Yat limanları inşaatlarında, maliyeti çok yüksek altyapı mutlaka devlet tarafından tamamlanmalıdır.
- Bodrum ve yöresinde mevcut ahşap yat yapımındaki geleneksel yapım sistemi günün teknolojisi ile birleştirilerek korunmalı ve teşvik edilmelidir. Fiber veya metal oluşumlu yat inşaatının gelişmesi için gerekli tedbirler alınmalı ve bu alanda VIP hizmet verecek yat inşaatı teşvik edilmelidir. Gümrük Birliği çerçevesinde yat inşa sektörümüzün, Avrupalı firmalar ile ortaklıkları sağlanmalı ve yat üretimi arttırılmalıdır.
- Yatlar için donanım ve pazarlama kredisi verilmelidir.

- Tersane ve çekek yeri sahiplerine modernizasyon, standardizasyon çalışmalarında ekonomik yönden kolaylıklar ve bu yerlere Orman Bakanlığı'ndan ihalesiz hammadde sağlanmalıdır. :

- Teşvik almış yatırım ve işletmelerden, tarım sektöründe olduğu gibi faiz alınmaması, ayrıca kara turizm tesislerinin faydalandırıldığı yatırım tamamlamaya yönelik % 30 faizli teşvik kredisinden yararlanmaları ile işletmelerin deniz serveti krediye teminat olarak kabul edilmelidir.

7- Ulaşım Önerileri

- Yat limanları fiziksel planlamasına ilişkin öncelikli yöreler tespit edilirken yat limanlarının, mevcut havaalanları ile inşaları planlanan havaalanlarına azami 1 saat *karay* mesafesinde olmasına dikkat edilmelidir.

- Havaalanları ile yat limanları arasındaki yolların mutlaka tesviye edilmesi zorludur.

- Ulaşımda kullanılan otobüs/midibüs/minibüsler yeni ve konforlu olmalı, mutlaka a condition bulunmalıdır.

- Havaalanları fiziksel yapıları, dış hat yolcu kapasiteleri gözönüne alınarak düzenlemeli, mevcut alanların işletme esasları yeniden gözden geçirilmelidir.

8- Haberleşme Önerileri

- Liman ve kıyı istasyonlarındaki meteoroloji hizmetleri modernize edilerek sayıla artırılmalıdır.

- Sahil radyo istasyonlarının sayılarına paralel olarak role istasyonları kurularak Ege ve Orta Akdeniz'de kaplama alanına girmeyen bölge bırakılmamalıdır.

- Deniz Kuvvetleri komutanlığı'nca Ege ve Orta Akdeniz'e yönelik olarak, kesintisi: yayın yapacak bir radyo istasyonu kurulmalıdır.

Yat güzergahlarında, transmisyon kirliliğini önleyecek frekans tedbirleri alınmalıdır.

9- Eğitim Konusundaki Öneriler

- Turizm Bakanlığı koordinatörlüğünde, Yat İşletmecileri Derneği tarafından, yat kaptan ve mürettebatı için Turizm, Yat Turizmi, Çevre Sorunları ve yabancı dil ağırlıklı kuşlar açılmalıdır.
- Yatçılarla ilgili kamu görevlileri için yabancı dil kursları ve Turizm/Yat Turizmi seminerleri düzenlenmelidir.
- ÖTEM ve TÜREM'lerde, servis ve mutfak bölümlerinin müfredatlarına yatçılıkta gerekli konular eklenerek mezunlara "yatta çalışabilir" sertifikası verilmelidir. Bu konuda önerilen "YAT TURİZMİ EĞİTİMİ" başlıklı müfredat programı EK-4'de sunulmuştur.
- Yıllardır kurulması planlanan Yat İnşaat ve Yat Mürettebatı Yetiştirme Koleji, hemen kurularak eğitim ve öğretime başlanmalıdır.
- Ara insangücü yetiştirmenin yanısıra orta ve üst kademe yönetici yetiştirmek maksadıyla Turizm Eğitimi veren 2 ve 4 yıllık yüksekokul/fakülte müfredatlarına Yat Turizmine yönelik eğitim programları ve dersler konulmalıdır. Öğrencilerin Yat Turizmi ile ilgili işletmelerde ve yatlarda staj yapmaları sağlanmalıdır.

10- Çevre ile İlgili Öneriler

- Kıyılarda bulunan sanayi işletmeleri ve konaklama tesislerinin atıkları kontrol altına alınmalı ve cezai önlemler artırılmalıdır.
- Çevre İl ve İlçe Müdürlükleri ile Turizm İl ve İlçe Müdürlükleri ve diğer ilgili kuruluş temsilcileri ile Turizm-Çevre Komisyonları oluşturulmalıdır.
- Halkın bilinçlendirilmesi için toplantı, seminer, kampanyaları düzenlenmeli, yazılı ve görsel basından azami ölçüde yararlanılmalıdır.

- Koylara basit çöp toplama merkezleri kurulmalı, çöp toplama hizmetleriyle çöplerin sık sık toplanarak imha edilmeleri sağlanmalıdır.
 - Yat limanlarında mendirek yapımı esnasında su sirkülasyonunun sağlanması için drenaj kanalı yapılması zorunluluğu getirilmelidir.
 - Yat limanları ve çekek yerlerinin arıtma tesisleri ile pissu ve yanık yağ toplama merkezlerine kavuşturulması sağlanmalıdır
 - Yatlarda pis su tankı bulundurulması zorunlu hale getirilmeli ve denetlenmelidir.
- Yat limanlarının inşaları esnasında denizin ve doğanın kirlenmesi önlenmelidir.
- Yatların çöp ve pissularının alınması için yat trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde sabit ve yüzer tesisler bir an önce oluşturulmalıdır.

11- Diğer Öneriler:

- **Günlük Gezi Tekneleri Önerileri:**

Yat turizmimizin gelişmesi için tekne ile günlük gezi organizasyonları yapılmalıdır. Turizm Bakanlığınca bu konuda yayınlanan genelgeler doğrultusunda, ilgili kamu personelinin, günlük deniz gezileri yapan işletmelerin, disipline edilmesi ve bilgilendirilmesi için, Turizm Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı ile ilgili sektör ve bizzat bu iş meslek edinmiş kişilerin katılımı şle mahallinde süratle eğitim amaçlı toplantılar düzenlenmelidir. Ayrıca, günlük deniz gezisi yapan teknelerin Türk Loydu ve turizm politikalarımız açısından vasıf, standart ve nitelikleri belirlenmeli ve bu niteliklere plaket verilerek, plaketi olmayan teknelerin denize çıkışları önlenmelidir. Denizlerimizdeki bu hareketin uluslararası standartta denetimi için Liman Başkanlıklarımızın imkanları uluslararası standartlara yükseltilmelidir.

Y.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MÜDÜRLÜĞÜ

- **Amatör Yatçılık Önerileri**

Yat yarışlarının ulusal ve uluslararası boyutlarda düzenlenmesi ve teşviki amatör yatçılığı geliştirecek, ülkemiz deniz ve sularına yayılmasını sağlayacak ve önemli bir tanıtım unsuru olacaktır. Amatör yatçılığın geliştirilmesi için, kıyılarımızda yat ve yelken kulüplerinin kurulması teşvik edilmeli ve denizde hareket kabiliyetli ağırlıklı olarak yelkene bağlı ve spor amaçlı yatlar vergiden muaf tutulmalı, motor yatlardan ise sigorta poliçelerindeki değer üzerinden alınmalıdır. Yat maliyetleri ve yatların bakım ve onarım masrafları dikkate alınarak, kişi başına maliyetleri azaltmak, bir yattan tatil ve spor amacıyla pek çok kişinin yararlanmasını sağlamak amacıyla yat kulüplerinin gelişmesi teşvik edilmeli ve devre mülk yat sistemi (çok sahipli yatlar) kurulabilmelidir.

- ***Su Sporları Önerileri:**

Turizm ve spor amaçlı olan su sporlarından vazgeçmek ve yasaklarla önleyebilmek mümkün değildir. Deniz trafiği açısından da tehlikeli bir boyut taşımaya başlayan su sporlarının sağlıklı bir yapıya kavuşturulması, uygulamadaki aksaklıkların giderilmesi açısından, söz konusu yönetmeliğin sektörümüzün ve bizzat bu işi meslek edinmiş kişilerin görüşleri alınarak yürürlüğe girmesi turizm açısından önem arz etmektedir.

- **Meteoroloji Önerileri:**

1996 yılında; sektör ve Meteoroloji Müdürlüğünce imzalanan protokol hükümleri gereğince yat limanlarında kullanılan VHF telsizlerinin çıkış güçleri artırılarak devreye sokulmalıdır.

*Can ve Mal Kurtarma Önerileri:

Muğla Özel İdaresi mülkiyetinde ve Muğla Valiliği emrinde bulunan ve 1980'li yıllarda çöp teknesi adı altında alman MUĞLA 1 ve MUĞLA 2, motor yatlarının ilk yardım malzemesi ile donatılması halinde ülkemiz çok kısa sürede 2 adet DENİZ CANKURTARANINA sahip olacaktır. Bu işin gerçekleşmesi için Denizcilik Müsteşarlığı'nın başkanlığında Sağlık Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Muğla Valiliği ve sektör kuruluşlarının bir koordinasyon toplantısı yeterli olacaktır, ilgili Kamu Kurumlarının da katılımı ile kurulmasını öngördüğümüz DENİZ TURİZMİ GELİŞTİRME VAKFI sektörün ihtiyacı olan alt yat hizmetlerini kamuya külfet yüklemekten yapmalı ve işletmelidir.

*Ceza Uygulama Önerileri

“Sorunlar”da açıkladığımız, pis su toplama tesislerinin yapılmasının hızlandırılması ve bu dönemde pis suların dökülebileceği açık deniz şartlarının ve koordinatlarının kamu sektör işbirliğinde belirlenerek, uluslararası yatçılık dünyasına duyurulması yararlı olacaktır.

Yasalara aykırı davrananlar cezalarını ödemek zorundadır. Ancak cezanın tahsili için yatın bağlanması, bu nedenle programları iptal edilen ve bu konuda hiç bir suçu olmayan yolcular açısından kabul edilebilir bir uygulama değildir. Verilen para cezası ilgili kurumca yat bağlanmadan ve gerektiğinde Amme Alacaklarının Tahsili Hakkında ki kanun hükümleri kapsamında tahsil edilmelidir.

*Yat İnşaatı Önerileri

Yurt dışına ihraç edilmek koşuluyla yat inşaatlarında, hazine veya bankalarca sipariş bedelinin, anlaşma şartlarında teminatı verecek bankaya yatırılması ve bu bankaca, yat inşaatı, kontrol edilerek, yapılan iş kadarlık kısmının tersaneye

ödenmesi yolunda gerekli düzenleme süratle yapıldığında, hem banka teminatını garantiye almış olacak hem de sipariş sahibi, işinin banka denetiminde yapıldığını görecektir ve ülkemiz önemli bir ihracaat kaynağına sahip olacaktır.

*Proje Önerileri

Bandırma Vapuru

Atatürk'ü 19 Mayıs 1919 tarihinde Samsun'a çıkartan ve tarihimizde önemli bir adı bulunan Bandırma Vapuru maalesef korunamamış ve yok olmuştur.

Türk tersane ve işçileri Bandırma Vapuru'nu yeniden inşa edecek bilgi ve beceriye sahiptir. Bandırma Vapuru, yemden aslına sadık kalınarak inşa edilmeli ve yat mürettebatı için bir okul gemisi olarak yaşatılmalıdır.

23 Nisan Çocuk Şenliğine katılan yabancı çocuklar, gençlik dönemlerinde Bandırma Vapuru'na yeniden davet edilerek, çocukluk dönemlerinde kurulan sıcak ilişkinin devamı ve yaşatılması da sağlanarak önemli bir tanıtım olanağı da yaratılmış olacaktır.

Deniz Turizmi Birlik Kanunu

5590 sayılı meslek odaları kanununda öngörülen ve odalar bünyesinde kurulan meslek komiteleri hükmü şahsiyete ve bağımsız bir bütçeye sahip olmadığından veya Dernekler Kanunu statüsünde örgütlenen sektör kuruluşları ise bu kanunun yapısından doğan sıkıntılarla, uluslararası meslek kuruluşlarına katılamamaktadır.

Sektörün uluslararası alanda söz sahibi olabilmesi için, uluslararası standartlarda meslek kuruluşunda örgütlenmesi sağlanarak, uluslararası meslek kuruluşlarına üye olması, toplantılara katılması ve bu kuruluşların yönetimlerinde görev almaları sağlanmalıdır. Bu amaçla Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan Deniz Turizm Birliği Kanunu "nın yürürlüğe girmesi sektörün ülke içinde ve ülke dışında rekabet gücünü artıracak ve meslek disiplinini sağlayacaktır.

Deniz Turizmi Geliştirme Vakfı

Yat Turizmi Yönetmeliği hükümlerine göre, yat turizmi alt yapı hizmetlerine katılma payı olarak, sektörden yılda yaklaşık 2 milyon dolar toplanmakta ve bu para Turizmi Geliştirme Fonu'na yatırılmaktadır.

2634 sayılı yasa hükümlerine göre kurulan Turizmi Geliştirme Fonu, fon gelirleri arasında yer almayan bu kaynaktan, fon yasa ve yönetmelik hükümlerine göre de yat turizmi alt yapısı için harcama yapamamaktadır.

Yat Yönetmeliğinde yapılacak değişiklik ile sektörden toplanan alt yapı hizmetlerine katılma paylarının sektör ve kamu işbirliğinde kurulacak, Deniz Turizmi Geliştirme Vakfı'nda toplanması ve alt yapı hizmetlerinin bu vakıf tarafından yapılarak işletilmesi büyük yarar sağlayacak ve sektör kamuya yük olmadan kendi alt yapısını devletin denetim ve gözetiminde yaparak işletecektir.

Dünya Kralları Yat Yarışları

2000 yılını karşılamaya hazırlanan dünyamız, bu tarihe 1000'li yıllardan geçerek gelmiştir. 1000'li yıllar medeniyet ve dinlerin Anadolu'dan dünyaya yayıldığı yıllar olup, İstanbul bu yıllarda imparatorlar şehri olarak görev yapmıştır, işte bu

nedenlerle ve Anadolu'muzun günümüz medeniyetlerinin ve dinlerin doğmasında üstlendiği grevleri bir kez daha dünyaya anlatabilmek amacıyla, İstanbul'un tarihteki fonksiyonlarına yaraşır bir Dünya Kralları Yat Yansı düzenlenmeli, kral ve benzeri ünvana sahip kişiler ve yatları bu yarışa davet edilmelidir.

ANADOLU SÖRF VE YELKEN YARIŞLARI

a) *Bodrum - Datça/Bozburun Windsurf Yarışı:*

Dünyada hızla gelişen spor ve turizm faktörünün bir arada taşıyan sörfçüler, rüzgar ve suyun birleştiği bölgelerde odaklanırlar. Ege denizinde, Yunan adaları ile iç içe yaşanan Datça Yarımadası geri kalmış yörelerimizden birisidir. Bu yöre iklim ve rüzgar yapısı bakımından dünya sörfçüleri için önemli bir merkez olma niteliğine sahiptir. Bu nedenlerle; Bodrum'dan başlayıp, Datça Yarımadasındaki birbirinden güzel koyları da içersine alacak uluslararası bir sörf rallisi bu yöreye büyük bir canlılık getirerek, yörenin sörfçüler için vazgeçilmez özelliklerini dünya sörfçülerine tanıttacaktır.

Bu sörf rallisine Yunanistan'la olan münasebetlerimiz ve Hükümetlerimizin barışçı tutumlarını da sergilemek amacıyla Koş, Simi gibi Yunan adaları da dahil edilmelidir.

b) *Anadolu Yelken Ve Widsurf Yarışları*

Projenin adı bile insanda ciddi bir soru yaratmaktadır: “Anadolu'da windsorf yarışı olur mu?” Dünya'da windsörf sporu ve olgusu özellikle Avrupa'da yeterli rüzgar ve su bileşimi bulunmadığından artık kapalı yüzme havuzlarında yapılmaya

başlanmıştır. Bu kapalı alanlarda suni biçimde oluşturulan rüzgar ve su kaynaklarında dünya şampiyonaları düzenlenmektedir.

1995 yılında Türkiye Açık Deniz Yarış Kulübü, Yelken Federasyonu ve sektör işbirliğinde Gap baraj gölünde windsörf ve yelken yarışı düzenlenmiş ve büyük ilgi görmüştür.

Bir hafta veya 10 günlük bir program içerisinde, *GAP* baraj gölünde, Van gölünde ve çevredeki diğer baraj göllerinde, bir bütün olarak düzenlenecek bir sörf rallisi kanımızca deniz sevgisi ve turizmin Anadolu'ya yayılmasında önemli bir rol oynayacaktır.

c) *Karadeniz Yat Rallisi*

Ataköy Marina, Maryat ve yerel belediyeler işbirliğinde, 1997 yılı Ağustos ayında ilk yılında İstanbul'dan başlayıp, İstanbul'da sona erecek, Samsun ilini de kapsamına alan Karadeniz Yat Rallisi yat turizmini Karadeniz kıyılarımıza taşıyacak önemli bir görev üstlenmiştir.

33 yabancı yatçının katılacağı bu yarışta talep, bu kıyılarımızda yat limanı olmaması yarış sırasında, yararlanılacak balıkçı barınakları kapasitesi ile sınırlandırılmış bu nedenle de yarışa katılmak isteyen pek çok yabancı yatçıya kontenjanın dolduğu bildirilmiştir. Bu talebi karşılayacak yat limanları kısa sürede bitirilerek, bu yat rallisinin geleneksel sürekliliği sağlanmalıdır.

SONUÇ

Türkiye yat turizmi bakımından; 8333 km'lik kıyı şeridi, iklimi, kıyılarının doğal yapısı, turizm çeşitliliği, uluslararası yat turizminin odaklaştığı iki bölgeden biri olan Akdeniz'deki konumu, doğal güzellikleri, tarihsel mekanlarının zenginliği ve marinalarda yat bağlama kiralari ile servis hizmetlerinin ucuzluğu gibi faktörlerle önemli bir çekim merkezi olma yolundadır. Türkiye kıyıları, su kirliliği, görüntü kirliliği gibi yat turizmi açısından olumsuz faktörlere sahip olan diğer Akdeniz ülkelerine göre doğası daha az bozulmuş olması ve Akdeniz'e kıyısı olan müslüman ülkelerin toplum yapısı gereği yat turizminin gelişmemesi Akdeniz'deki yat turizminin Doğu Akdeniz'de Türkiye'ye yönelmesine yol açmıştır. Ancak, Türkiye ile yat turizmi alanında eski bir geçmişe sahip olmaları sebebiyle örnek alınabilecek Fransa, İtalya ve İspanya gibi Akdeniz ülkeleriyle karşılaştırma yapıldığında Türkiye'deki yat turizminin henüz adı geçen ülkeler düzeyinde olmadığı açıkça görülmektedir.

Ülkemizde yat turizmi 1983 yılından itibaren hızlı sayılabilecek bir gelişme göstermiştir. 1983 yılında çıkarılan 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile turizm sektöründe artan yatırımlarla birlikte daha önce yabancılar tarafından keşfedilen kıyılarımız, yat turizmine açılmış, Yat Turizminin Gelişmesi Hakkında Yönetmelik ile ilk mevzuat çalışması yapılmıştır. Türk yat turizminin alt yapısını oluşturan yat limanları kapasitesi son 15 yıl içerisinde kendi çapında önemli bir gelişme göstermiştir.

Türkiye'nin kıyıları, iklim bakımından birbirinden farklılık göstermektedir. Yat turizmine en uygun kıyılarımız, iklim ve kıyı jeomorfolojilerinin uygun olmaları sebebiyle Akdeniz kıyılarıdır. Akdeniz'i Ege kıyıları takip eder. Bu kıyılarımız; gerek matematik konumları nedeniyle yat turizmi için en uygun dönem olan yaz döneminin daha erken başlayıp diğer kıyılarımıza göre daha geç bitmesi gerekse özellikle Ege kıyılarında enine kıyı tipinin avantajlı bir sonucu olarak çok sayıda koy, körfezlerinin olmasıyla Türkiye'de yat turizmi için en elverişli kıyılardır. Marmara ve özellikle de Karadeniz kıyıları ise yat turizmi açısından Akdeniz ve Ege Denizi kıyılarına göre daha az uygunluk gösterirler. Çünkü, Karadeniz kıyılarında iklim sebebiyle yat turizminin en ideal dönemi olan haziran, temmuz ve ağustos aylarındaki güneşlenme süresi diğer kıyılarımıza göre çok azdır. Kapalı hava, yağmur, şiddetli rüzgar ve bunların sonucu oluşan dalga ve fırtına, yat turizmi için olumsuz etki yapmaktadır. Marmara Denizi kıyıları ise güneşlenme süresinin güney kıyılarımıza göre az olması ile kıyıların kirli, yapılaşmış olması gibi nedenlerle yat turizmi fazla gelişmemiştir.

Türkiye'de en çok tercih edilen yat limanları güneybatı Anadolu kıyılarındaki limanlarımızdır. Bunlar; Marmaris, Bodrum, Göcek, Fethiye, Antalya merkez ve Kaş yat limanlarıdır. 2000 yılında ülkemize toplam 56744 yat (sarı bayraklı+transitlog+güzergah) gelmiş, bunlardan 11086'sı Marmaris'e, 8142'si Bodrum'a, 7154'ü Göcek'e gelmiştir. Araştırmada, en büyük yat liman kapasitesine sahip İstanbul'un, liman yoğunluğu açısından son sıralarda yer aldığı, buna karşılık Fethiye, Göcek, Bodrum ve Antalya limanlarının yüksek liman yoğunlukları ile karşılaştıkları halde, kapasitelerinin daha düşük olduğu görülmektedir. Bu durum, plansız yapılan yatırımlara ilginç bir örnek oluşturmaktadır. Yat limanları için

yatırım yaparken talep durumunun ciddi şekilde araştırılması da bu konuyla ilgili önemli bir husustur.

Türkiye’de yat turizminin yoğunluk kazandığı yerlerin Bodrum ile Kemer arasındaki kıyı şeridine sıkışıp kalmasına neden olan başlıca etkenlerin, yat turizminin ülke çapında gelişmesine yön verecek etkin politikaların bulunmamasına ve yat işletmelerinin kuruluş yeri seçerken işletmecilik ilkelerine göre karar vermemelerine bağlı olduğu araştırma sonucunda anlaşılmıştır.

2000 yılında ülkemize gelen sarı bayraklı yatların bandıralarına göre dağılımı yapıldığında en büyük payı İngiltere’nin aldığı görülür. Diğer ülkelerden birkaçı da sırayla Almanya, Fransa, Yunanistan, A.B.D’dir. Aynı yıl ülkemize gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlere göre dağılımına bakıldığında sırasıyla İngiltere, Almanya, Fransa, Yunanistan olduğu görülür. Ayrıca, 2000 yılında yat limanlarımıza gelen yabancı yatların %60 kadarı ülkemizde sadece 1 günden az kalmıştır. Burada, Türk yat turizminin en önemli sorununun bu günöbirlikçi yatlarda olduğunu vurgulamak gerekir. Bu süreyi uzatmak ve limanlarımızı kısa süreli bir uğrak yeri olmaktan ya da kıyılarımızı transit geçiş yolu olarak kullanılmaktan kurtaracak önlemlerin alınması gerekmektedir. Bunun için, Bodrum-Kemer yat güzergahının sınırlarını genişletmek ve yat turizmini Ege kıyılarına doğru yönlendirecek düzenlemeler yapmak alınacak önlemlerin başında gelmektedir.

Araştırmada varılan bir diğer sonuç ise Türkiye’de hızla gelişen yat turizmine, altyapı, üstyapı ve yasal düzenlemelerin yetişememesidir. Yatırım süresinin kısalığı, maliyetinin düşük olması, personel sayısının düşük olması, faaliyet alanının sabit olması ve gelir düzeyi yüksek insanlara hizmet vermesi nedeniyle tercih edilen yat işletmeciliği, turistik yörelerimizin altyapı, üstyapı, çevre, eğitim,

tanıtma ve planlama, mevzuat, teşvik, haberleşme, ulaşım gibi nedenlerle istenilen seviyede olumlu yönde ve süratle gelişmemektedir.

Türkiye'nin sosyal, kültürel ve doğal yapı olarak oldukça önemli potansiyele sahip olduğu bilindiği halde yat turizminin gelişiminin gecikmesinin nedenlerinden biri, Türkiye'nin gelir düzeyinin üstündeki kişilerin ilgilenebileceği turizm dalı olarak iç turizmde yeri bulunmaması; diğeri ise Türkiye'nin, ekonomileri turizme bağlı olan Yunanistan, Portekiz ve İspanya gibi ülkeler kadar turizme bağlı olmayışı, turizm pazarına yeni çıkmasıdır. Ayrıca, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde denizciliğe yeteri kadar önem verilmemesi de bir başka nedendir. Ayrıca, Türk yat işletmelerinin, yurt dışı pazarlarda hizmetlerini tanıtacak ve satacak şekilde henüz etkin bir kooperatif, birlik ya da benzeri bir organizasyon kuramamış olmaları, bu pazarlarda tur operatörlerinin egemenliği altında kalmalarına yol açmaktadır. Bu ise, elde ettikleri kazancın önemli bir kısmının aracı işletmelerde kalması sonucunu doğurarak yerli yat işletmelerimizi zayıf düşürmektedir.

Yat limanlarının mevcut durumu ile ilgili olarak varılan bir başka sonuç da devlete ve belediyelere ait yat limanlarının genelde yeterli hizmet veremediği ve buradaki personelin işinde uzman olmadığıdır. Buna karşın özel yat işletmelerinde fiyatların yüksek olmasına karşılık verilen hizmetlerin kaliteli olduğu ve personelin denizden ve yatçılığın gereklerinden anlayan kişilerden oluştuğu saptanmıştır. Bu saptamaların dikkate alınarak belediyelerin işlettikleri yat limanlarının özelleşmesinde mutlak faydalar olacaktır.

Sonuç olarak, yat turizmine milli turizm politikası içinde yer verilmesi ve sorunlarının çözülerek geliştirilmesi ile; yat bağlama kapasitesi olarak Akdeniz'de önemli bir paya sahip olan ülkemizin ödemeler dengesinin sağlanması, istihdamın

artırılması, milli gelire katkı, diğer sektörlerin, tanıtılması, eğitim ve kültür seviyesinin artırılması, çevre bilincinin oluşması, dünya barışına katkıda bulunulması gibi ekonomik ve sosyal konularda olumlu sonuçlar elde edilebilecektir. Unutmamak gerekir ki, Türkiye'nin kalkınmasındaki en önemli araçlardan birisi turizmdir ve turizmin hemen her yönü ile cazip bir dalı olan yat turizmini arzu edilen düzeye yükseltmek ulusal çıkarımızdır.



ÖZET

Turizm, daha çok gelişmiş ülkelerde oturmuş bir yapıya sahipse de gelişen ülkelerin de son yıllarda kalkınma amacı ile turizme umut bağladıkları bir gerçektir.

Türkiye'nin kalkınmasında sanayi ve ihracatının yanında turizmin de büyük önemi bulunmaktadır. Çünkü sanayileşmek ve sanayi kurup çalıştırmak için döviz gerekmektedir. Bu döviz akışının büyükçe bir kısmı da turizmden elde edilebilir. Bu açıdan turizm, kalkınmanın ihmal edilmez bir unsuru olarak görülmektedir. Turizm döviz akışını ve yabancı sermaye girişini artırması, ulusal gelire olumlu etkileri, istihdama katkısı, ek ihracat özelliği göstermesi, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişmeyi hızlandırması, altyapının gelişmesinde rol oynaması, fiziksel çevreyi güzelleştirmesi, hizmet üretiminin yanısıra mal üretimini de artırması ve bölgesel kalkınmayı hızlandırması nedenleri ile gerçek bir kalkınma modelinin temel taşlarından biri olarak kabul etmelidir.

Yat turizmi konusunda baştan itibaren sağlıklı ve uzun vadeli planlar yapılmayarak, hedeflerin belirlenmemiş olması ve günü kurtarma fikri yat turizminin istikrarsız ve sağlıksız büyümesine yol açmıştır. Bu yönde iyi niyetli bazı girişimler sonuçsuz kalmış veya olumlu etkilerinin yanında olumsuz etkileri de olmuştur. Örneğin; yatçılığın gelişimini sağlamak ve Türkiye'nin bu alanda tanıtımını yapmak üzere ülkemizde faaliyet göstermelerine izin verilen yabancı işletmeler, günümüzde yerli yat işletmelerinin büyük bir kısmı tarafından istenmemektedir. Bu durumun oluşmasında en büyük etken şüphesiz yabancı işletmelere tanınan mali kolaylıklar ile haksız rekabet şartlarının varlığıdır. Yat işletmelerimizin yurt dışı pazarlarda hizmetlerini tanıtacak ve satacak şekilde henüz etkin bir kooperatif, birlik ya da

benzeri bir organizasyon kuramamış olmaları, bu pazarlarda tur operatörlerinin egemenliği altında kalmalarına yol açmaktadır. Bu ise, elde ettikleri kazancın önemli bir kısmının aracı işletmelerde kalması sonucunu doğurarak yerli yat işletmelerimizi zayıf düşürmektedir. Belki ilk yapılması gereken şey yat işletmelerimizi tur operatörlerinin bir taşeronu gibi çalışmaktan kurtarmaktır. yat turizmine milli turizm politikası içinde yer verilmesi ve sorunlarının çözülerek geliştirilmesi ile; yat bağlama kapasitesi olarak Akdeniz’de önemli bir paya sahip olan ülkemizin ödemeler dengesinin sağlanması, istihdamın artırılması, milli gelire katkı, diğer sektörlerin, tanıtılması, eğitim ve kültür seviyesinin artırılması, çevre bilincinin oluşması, dünya barışına katkıda bulunulması gibi ekonomik ve sosyal konularda olumlu sonuçlar elde edilebilecektir.

ABSTRACT

Although tourism sector is stabilized in developed countries, it is obvious that developing countries expect many for their progress.

Tourism has a certain role in the development of Turkey as it's industry and export since the industrialisation needs foreign exchange. This currency flow is sustained largely in tourism which makes it a non-neglectible component of development. The positive effect on national income, employment, socioeconomic and cultural development, environment, export, consumption of goods and services are some causes that makes tourism a significant model of development.

Since there is not a long term planning in yacht tourism and the lack of targeting lead an unstable and unhealthy development. Some attempts were without any outcome or even have negative marks. For example foreign companies which are let in order to advertising the country are not welcomed by domestic companies because of financial facilities that arouse uneven circumstances. Without having any union or a strong organisation for marketing and sales in the world, the market is under the control of foreign tour operators. That means high costs are paid to these agencies which weakens our domestic yacht companies. One of the first things to do must be to rescue our companies dominated by these monopolic international operators.

By making yacht tourism a part of national tourism policy and solving the problems, our country which has a high capacity of marine in Mediterranean can have an outstanding balance of payments, increasing employment, national income,

education and culture, environment sensitivity, helping the advertising of many domestic sectors and a major help to world peace.



KAYNAKÇA

- AKKAN, E. (1975):** Sinop Yarımadasının Jeomorfolojisi, AÜ DTCF Yay. No: 261, Ankara.
- ATALAY, İ (1991):** Genel Beşeri ve İktisadi Coğrafya, Ankara .
- Barlas Planlama-Müşavirlik Ltd. Şti (1994):** Türkiye’de Yat Liman, Yanaşma yeri ve Çekek Yerleri Fiziksel Planlaması (Taslak Rapor), Ankara.
- ÇAĞLAYAN, A. (1992):** “21. Yüzyıllara Doğru Türkiye”, İzmir İktisat Kongresi Turizm Çalışma Grupları, Üçüncü İzmir İktisat Kongresi, Ankara.
- ÇEVİK, S. (1990):** “Deniz Sevgisi İle Geçen Yarım Asır”, Barometre Gazetesi, Sayı:66, Nisan, İstanbul.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (1995):** Türkiye Kıyılarındaki Balıkçı Barınakları, Sey. Hid. ve Oşı. Daire Başkanlığı, Ankara.
- Deniz Ticaret Odası (1995):** Türkiye’de Yat Limanları- Marinalar Barınaklar ve Bağlama Yerleri (Bölgelere Göre), İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz Bölgeleri Deniz Tic. Odası Yay, İstanbul.
- Devlet Meteoroloji İşleri Gen. Müd. (2000):** Rize, Trabzon, Atakum, Sinop, Zonguldak, Florya, Çanakkale, Dikili, Çeşme, İzmir, Kuadası, Marmaris, Finike, Antalya, Anamur İklim Elemanları Verileri (Uzun Yıllar Ortalaması), Ankara.
- DİNÇER,Z. (1987):** “Türkiye’de Yat Turizmi”, Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Yıllığı 1987, Ankara.
- DOĞANAY, H. (1994):** Türkiye Beşeri Coğrafyası, Ankara.

DOĞANER, S. (1992): “Türkiye’nin Yat Limanları”, İ.Ü Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, Yay No:9, sayı:9, İstanbul.

DOĞANER, S. (2001): Türkiye Turizm Coğrafyası, Çantay Kitabevi, İstanbul .

DPT (2001): Temel Ekonomik Göstergeler, Başbakanlık DPT Yay., Haziran, 2001, Ankara.

EROL, O. (1991): Türkiye Jeomorfoloji Haritası. 1: 1.000.000. Maden Tetkik Arama Genel Müdürlüğü (MTA) Yayını. Ankara.

HIRACA, M. (1994): “Türkiye’de Yat İşletmeciliğinin Önemi ve Turizm Mevzuatı İçindeki Yeri”, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi, Temmuz sayısı.,

HIRACA, M. (1996): Türkiye’de Yat Turizminin Sorunları ve Çözüm Önerileri, Gazi Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara. Ankara.

İZBIRAK, R. (1996): Türkiye I-II, MEB Yay, Öğretmen Kitapları Dizisi, İstanbul.

İZBIRAK, R. (1992): Coğrafya Terimler Sözlüğü, M.E.B yay., Öğretmen Kitapları Dizisi 157, Ankara.

KOÇMAN, A. (1993): Türkiye İklimi, Ege Üniversitesi Yay. No:72, İzmir .

OLALI, H- TİMUR, A. (1988): Turizm Ekonomisi, Ofis Ticaret Matbaacılık San. Ltd. Şti., İzmir.

ÖZER, M. (1990): Türkiye’de Yat Turizmi, Ankara.

ÖZGÜÇ, N. (1984): Turizm Coğrafyası, İ.Ü. Ed. Fak. Yay. No: 3203, İstanbul.

ÖZGÜÇ, N. (1998): Turizm Coğrafyası Özellikler-Bölgeler, İstanbul.

SEVİ, Ş. (1990): “Yat İşletmeciliğinin Eğitimli Personel Sorunu”, Türsab Turizm Dergisi, Yayın Organı, Sayı:91, İstanbul.

TANDOĞAN, U. (1996): Yat Turizm Talebi ve Türkiye’de Yat Turizmine ve İşletmeciliğine Analitik Bir Yaklaşım, Dokuz Eylül Üniv. Sos. Bil. Ens., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

Turizm Bakanlığı (1990): Yat İstatistikleri Bülteni, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi, Yay. No:1991/1, Ankara.

Turizm Bakanlığı (1992): Yat Turizm Master Planı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi, Ankara.

Turizm Bakanlığı (1993): Turizm Bülteni “Mavi Yolculuktan, Yeşil Yolculuğa”, Tur. Bak. Aylık Yayın Organı, Sayı:2, Ankara.

Turizm Bakanlığı (2001): Yat İstatistikleri Bülteni-2000, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi, Yay. No:2001/1, Ankara.

Turizm Bakanlığı (2002): Turizm Bakanlığında Belgeli Yat Limanları, Deniz Turizmi Dairesi, Ankara.

Turizm Bakanlığı (2002): Turizm Bakanlığında Belgeli Yat Yatırım İşletmelerin Yat ve Yatak Sayısı, Denizcilik Dairesi, Ankara.

TÜMERTEKİN, E.- ÖZGÜÇ, N. (1995): Ekonomik Coğrafya, İstanbul.

Türsab Turizm Dergisi (1987): “Mavi Koylarımızı Karartmayalım”, Türsab Yay. Organı, Sayı:5

UZUN, A. (1995): Gerze Alaçam Arası Kıyı Bölgesinin Jeomorfolojisi, Konya .

Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik, Resmi Gazete, Sayı:18125, 4 Ağustos,1993.

WAREHAM, P. (1993): “Pasific Northwest”, Yachting, No:5, Mayıs.

<http://www.bluevoyage.com/tours/sailingtour.htm>

<http://www.metu.edu.tr/~melih/turkey/ege/blue/regul.htm>

<http://www.metu.edu.tr/-melih/turkey/travel/formalit.htm>

<http://www.metu.edu.tr/-melih/turkey/travel/recreati.htm>

<http://www.turizm.gov.tr>

<http://www.turkey.org/groupe/e1012.htm>

<http://www.turkey.org/groupe/yacht1.htm>

<http://www.turknet.com/turkey/maribnas.html>

<http://www.turknet.com/turkey/yachting/bare.html>

<http://www.turknet.com/turkey/yachting/etap1-2-3-4-5-6.html>

<http://www.turknet.com/turkey/yachting/goulets.html>

<http://www.turknet.com/turkey/yachting/index.htm>

<http://www.yelkenci.org>

FOTOĞRAFLAR











E K L E R



BÖLGE MARİNA ADI	KAPASİTE	DEKURİK	AGARZAKIT	SI	TELEKON	BAKIM-ON.	ALIS-VERİS	TRAVEL LİFT	IV	DIŞ	AC	VİNC	ZARFIYATMA	PTT	DUKANK	RESTORAN	KIZAK	RAMPA	TEKİ	ÇOK YERİ	ÇİP																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					</
---------------------	----------	---------	-----------	----	---------	-----------	------------	-------------	----	-----	----	------	------------	-----	--------	----------	-------	-------	------	----------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

FRANSA MARİNALARI (2)

BÖLGE	KAPASİTE	ELEKTRİK	AKARYAKIT	SU	TELEFON	BATMAN	ALIS-VERİS	TRAVEL LİFT	TV	DİŞ	WC	VİNG	ÇAĞAŞIRMA	PİT	ZİDENEK	RESİTAN	KIZAK	DAMA	FENJİ	TOK YERİ	ÇİP																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						</
-------	----------	----------	-----------	----	---------	--------	------------	-------------	----	-----	----	------	-----------	-----	---------	---------	-------	------	-------	----------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

[illegible]

[illegible]

İSPANYA MARİNALARI (2)

BÖLGE MARİNA ADI	KAPASİTE	ELEKTRİK	AZARAKIT	SU	TELEFON	PARK OYUN	ALTI İMERİŞ	TRAFİK LİST	TV	DE	WC	VİNG	CAMERAMAN	PİL	OLUPARK	RESTORAN	KIZAK	PAFTA	MUSİCİ	FIRIK YERİ	ÇİP	KAPALI ÇEKİR																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
---------------------	----------	----------	----------	----	---------	-----------	-------------	-------------	----	----	----	------	-----------	-----	---------	----------	-------	-------	--------	------------	-----	--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

İSPANYA MARİNALARI (3)

BÖLGE	KAPASİTE	ELEKTRİK	HAVACIKIT	SU	TİBİYON	PARKORIM	ALIS VERİS	TRAGEL LİFT	TV	DİS	WC	VİNC	ÇAMAŞIRYANE	PİT	CHURPAK	FESİLİYAN	KIZAK	RATTA	BEJİ	ÇEKİR YERİ	Q.P.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					</
-------	----------	----------	-----------	----	---------	----------	------------	-------------	----	-----	----	------	-------------	-----	---------	-----------	-------	-------	------	------------	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

EK-3.

İTALYA MARİNALARI

BÖLGE		KAYITLILAR	ELEKTRİK	AZALANAKIT	SU	TELEFON	PARKING	ALTI-DEİS	TRAVELLET	TV	ITS	WC	VİNC	ÇAŞIRINE	PTT	OJOPAK	RESIDAN	KIZAK	RAMA	FENCT	ÇEK YERİ	ÇP	KAPALI GEKEK																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
-------	--	------------	----------	------------	----	---------	---------	-----------	-----------	----	-----	----	------	----------	-----	--------	---------	-------	------	-------	----------	----	--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

İTALYA MARİNALARI (2)

BÖLGE		KAPASİTE	ELEKTRİK AKARAKTII	SU	TELEFON	BANKA KARTID	ALES-VERİS	TRAVEL LİFT	TV	HIS	WC	VİNC	CAMPUSONE	PTT	GÜNEŞLİK	RESİDAN	KIZAK	RAMA	BOĞI	ÇOK YERİ	OP	BANKA KARTID	KAYAK	KESEK																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
-------	--	----------	--------------------	----	---------	--------------	------------	-------------	----	-----	----	------	-----------	-----	----------	---------	-------	------	------	----------	----	--------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ITALYA MARİNALARI (3)

BÖLGE MARİNA ADI	KAPASİTE	ELEKTRİK	AKARYAKIT	SU	TELEFON	BALIKÇILIK	ALET-VERGİSİ	TRAVEL LİFT	TV	DİŞ	M	VİNÇ	ÇAMAŞIRMAKİNE	PİT	OYUNCAK	RESTORAN	KIZAK	RAMPA	HANGİCİLİK	ÇEKİRKEZ YERİ	ÇİP	KAYIT	KAPALI SEKER																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
---------------------	----------	----------	-----------	----	---------	------------	--------------	-------------	----	-----	---	------	---------------	-----	---------	----------	-------	-------	------------	---------------	-----	-------	-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ITALYA MARİNALARI (4)

BÖLGE	KAPASİTE	ELEKTRİK	KARAYAKIT	SU	TELEFON	BALONARIM	ALTI-VİDEO	TRAVEL LİFT	TV	İİŞ	WC	VİNC	YANAKLARI	PTT	OTURAK	RESİDAN	KIZAK	BAMA	İKİ	ÇEKER YERİ	OT	BANKA-KARİDİ	KAPALI	SEKİ
FRIULI VENEZIA GIULIA																								
LIGNANO SABBIA D'ORO	600	•	•	•		•				•	•	•				•			•					
MARINA UNO	435	•	•	•	•					•	•	•					•							
APRILIA MARITTIMA	650	•	•	•	•																			
GRADO	400	•	•	•								•					•							
CANTIERI MARINA SAN GIORGIO	270	•	•	•						•	•						•							
MARINA DI AQUILEIA	300																							
MONFALCONE	300	•	•	•		•	•			•	•	•				•		•	•		•		•	
MARINA MUJA	1395	•	•	•	•	•	•			•	•	•				•		•	•		•		•	

EK-4 YENİ YUGOSLAVYA MARİNALARI

MARİNA ADI	KAPASİTE	ELEKTRİK	AZAKAZAT	SU	TELEFON	BANKA CİVARI	ALTI-ABRİS	TRAVEL LİFT	TV	DİS	WC	VİNÇ	CAMERADINCI	PIT	OTOPARK	RESTORAN	KIZAK	RAMPA	HEKİMİ	ÇEKME YERİ	ÖP	KAYAK ÇEKME	LİNGERİ																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
------------	----------	----------	----------	----	---------	--------------	------------	-------------	----	-----	----	------	-------------	-----	---------	----------	-------	-------	--------	------------	----	-------------	---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Diğer Akdeniz Ülkeleri (2)

[illegible]

6 KASIM 2001 TARİHİNDE RESMİ GAZETE'DE YAYIMLANARAK YÜRÜRLÜĞE GİREN 9'NOLU GÜMRÜK GENEL TEBLİĞİ HÜKÜMLERİNİN UYGULAMADA GETİRDİĞİ DEĞİŞİKLİKLER,

1-Yat Kayıt Belgesinin geçerlilik süresi 1 yıl olarak belirlenmiş olup, yatların kışlamaya bırakılması halinde, kışlama süresi boyunca bu belge geçerli sayılmıştır. (Madde 5/1'inci bend)

2-Kaptan değişikliği belgenin değişikliğini gerektirmeyecek, ancak bu değişiklik Yat Kayıt belgesine işlenecektir. (Madde 5/2'inci bend)

3-Tebliğden önceki uygulamada, yatın takibi pasaport üzerinde yapılmakta iken bu tebliğin yürürlüğe girmesiyle yatın Türkiye Gümrük Bölgesi'ne giriş ve bu bölgeden çıkışının takibi Gümrük Muhafaza Personeli tarafından Yat Kayıt Belgesi üzerinde yürütülecektir. (Madde 6/c)

4-Yabancı bayraklı yatlarda iş akdi veya vekaletnamesi olmak kaydıyla Türk Gemi adamı çalıştırılabilecektir. (Madde 6/f 1'inci bend)

5-Kaptanlar, yat sahibinin yazılı veya faks talimatı doğrultusunda yat sahibinin veya ailesinin başka bir limandan alınması veya başka bir limana bırakılması gerektirdiği durumlarda, Liman Başkanlığından sefer izni alarak yatı gidiş ve dönüşlerde kullanabilecektir. (Madde 6/f 2'inci bend))

6-Yabancı bayraklı özel yatın hissedarından birinin Türk olması halinde yat sahibinden ve ailesinden yurtdışı ikametgahı aranmayacaktır. (Madde 6/f 3'üncü bend)

7-Yabancı bayraklı yatlar Turizm Bakanlığında belgeli yat limanları ile yat çekek yerlerine bırakılabilecektir. (Madde 8/1'inci bend)

8-Yat limanı veya yat çekek yeri işletmesi, yabancı bayraklı yatın işletmelerine bırakılmasında demirbaş eşya listesini kontrol ederek yatı sorumluluğu altına alıp bir yazı ile Gümrük veya Gümrük Muhafaza idaresine bildirecektir. (Madde 8/2'inci bend)

9-Yat kayıt belgesinin kaybı halinde sözkonusu belgenin yeniden düzenlenmesinde, 5 otoritenin onayı yerine, iki otoritenin (Liman Başkanlığı ve Gümrük Muhafaza İdaresi) onayı yeterli olacaktır. (Madde 11)

Kanun No : 2634

Kabul Tarihi : 12.3.1982

Resmi Gazete'de Yayımlı : 16.3.1982-17635

Düzeltilme : 19.3.1982 - 17638

Değişiklik : Kanun 2817 : 20.4.1983 - 18024

Değişiklik : Kanun 3487 : 5.11.1988-19980

Değişiklik : Kanun 3492 : 16.11.1988 - 19991

Değişiklik : Kanun 3754 : 6.6.1991 - 20893

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Amaç:

MADDE 1 — Bu Kanunun amacı; turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirlerin alınmasını sağlamaktır.

Kapsam:

MADDE 2- Bu Kanun turizm hizmeti ile bu hizmetin gereği turizm bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezlerinin tesbiti ile geliştirilmelerine, turizm yatırım ve işletmelerinin teşvik edilmesine, düzenlenmesine ve denetlenmesine ilişkin hükümleri kapsar.

Tanımlar :

MADDE 3 — Bu Kanunda yer alan;

a) Bakanlık : Kültür ve Turizm Bakanlığını,

b) Turizm Bölgeleri : Sınırları Bakanlığın önerisi ve Bakanlar Kurulu Kararı ile tespit ve ilan edilen bölgeleri,

c) Turizm Alanları : Turizm bölgeleri içinde öncelikle geliştirilmesi öngörülen , mevkii ve sınırları Bakanlığın önerisi, Bakanlar Kurulu Kararı ile tespit ve ilan edilen doğal veya sosyo- kültürel değerlerin yoğunlaştığı alanları,

d) Turizm Merkezleri: Turizm bölgeleri içinde veya dışında, yeri, mevkii ve sınırları

(*) 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve bununla ilgili mevzuatın 320 sayılı Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye aykırı hükümleri yürürlükten kaldırılmıştır (KHK/320, Madde 58, R.G.: 6.6.1988-19834)

Bakanlığın önerisi, Bakanlar Kurulu Kararı ile tespit ve ilan edilen, turizm yönünden önem taşıyan yerleri veya bölümlerini,

e) Turizm İşletmeleri : Türk veya yabancı uyruklu, gerçek veya tüzel kişilerce birlikte veya ayrı ayrı gerçekleştirilen ve turizm sektöründe faaliyet gösteren ticari işletmeleri,

f) Turizm Yatırım Belgesi: Turizm sektöründe yatırım yapana tespit edilen yatırım dönemi için Bakanlıkça verilen belgeyi,

g) Turizm İşletmesi Belgesi : Turizm sektöründe faaliyet gösteren turizm işletmelerine Bakanlıkça verilen belgeyi,

h) Belgeli Turizm Yatırım veya İşletmeleri : Bakanlıkça belgelendirilmiş yatırım veya işletmeleri,

i) Yat : Ölçü belgesinde (mesaha şahadetnamesi) yat şeklinde tescil edilen gemiler ile ölçü belgesinin bulunmaması halinde gezi ve spor amacıyla yararlanılan ancak, yük veya yolcu gemisi niteliğinde olmayan teknil deniz araçlarını,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Hükümler

Turizm Bölge, Alan ve Merkezlerinin Tespiti:

MADDE 4 — Turizm bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezlerinin tespitinde; ülkenin doğal, tarihi, arkeolojik ve sosyo- kültürel turizm değerleri, kış av ve su sporları ve sağlık turizmi ile mevcut diğer turizm potansiyeli dikkate alınır.

Belge Alınması :

MADDE 5 — a) Turizm sektöründe; bu Kanun ve diğer mevzuatta yer alan teşvik tedbirleri ile istisna , muafiyet ve haklardan yararlanabilmek için Bakanlıktan, turizm yatırımı belgesi veya turizm işletmesi belgesi alınması zorunludur.

b) Belgeli yatırımlara, Bakanlıkça belirlenen süreler içinde başlanması ve yatırımın tamamlanarak işletmeye açılması zorunludur. Ancak, Bakanlıkça kabul edilen zorunlu sebeplerle bu süre uzatılabilir.

Doğal Turizm Kaynaklarının Korunması ve Kullanılması :

MADDE 6 —Turizm bölgelerinde ve turizm merkezlerinde; Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerin kamu yararına korunmasına veya kamu yararına kullanılmasına katkıda bulunacak yapı ve tesisler, bu Kanunun 3 ncü maddesindeki belgelere sahip olmak kaydıyla, tapu kaydı aranmaksızın, 8 nci maddedeki koşullara uygun olarak, imar planlarına göre yapılabilir ve işletilebilir.

Turizm bölgelerinde ve turizm merkezlerinde Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki

yerlerde, bölgenin doğal ve kültürel özelliklerini bozmamak , turizm işletmelerine zarar vermemek ve imar planlarına uygun olmak ve Bakanlıktan izin almak kaydıyla kamuya yararlı diğer yapı ve tesisler yapılabilir ve işletilebilir.

Deniz, göl ve akarsular ile kıyıları, özelliklerini bozucu ve yıpratıcı şekilde kullanılamaz. Bu yerlerden kum, çakıl ve taş alınması gibi çeşitli şekillerde yararlanma 1738 sayılı Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanununa göre Deniz Kuvvetleri Komutanlığının görüşü alınmak kaydıyla Bakanlığın iznine bağlıdır.

Planlar

MADDE 7 — Turizm bölgelerinde ve turizm merkezlerinde Bakanlıkça yapılan veya yaptırılan ve İmar ve İskân Bakanlığına sunulan planlar altı ay, haritalar ve kıyı kenar çizgisi iki ay içinde onaylanır.

Bakanlık, turizm alanlarında ve turizm merkezlerinde İmar ve İskân Bakanlığınca onaylı nazım imar planlarına uygun olarak, turizm amaçlı imar uygulama planlarını tadil etmeye ve onaylamaya yetkilidir.

Turizm alanları ve turizm merkezleri dışında, belediye sınırları ve mücavir alanları içinde kalan ve imar planları ile turizme ayrılan arsalardan; üzerinde belgeli turizm işletmesi bulunan veya Bakanlıkça talep edilenler hakkında yapılması gereken imar planı değişiklikleri öncelikle yapılır.

Turizm bölgelerinde ve turizm merkezlerinde turizm dışı kullanıma ilişkin imar uygulama planları ve altyapı projeleri, ilgili kuruluşça, Bakanlığın olumlu görüşü alındıktan sonra yürürlüğe konur. Bakanlık bu konudaki görüşünü 3 ay içinde ilgili kuruluşa bildirir.

Turizm bölgeleri ve turizm merkezleri dışındaki bu gibi işlemleri, ilgili kuruluş Bakanlık ile koordine eder.

Taşınmaz Malların Turizm Amaçlı Kullanımı:

MADDE 8 — A. Turizm alanlarında ve turizm merkezlerinde Bakanlığın talebi üzerine, imar planları yapılmış ve turizme ayrılmış yerlerdeki taşınmaz mallardan;

(1) Hazineye ait olan yerlerle ormanlar, ilgili kuruluşlarca Bakanlığa tahsis edilir.

Bu tahsisler:

(a) Hazine adına tescili yapılmamış Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerle kapanan yollar ve yol fazlalarının resen tescili,

(b) Ormanların, turizme ayrılması ve amenejman planlarının tadili,

İşlemleri tamamlandıktan sonra yapılır ve talep tarihinden başlayarak en geç 1 ay içinde tamamlanır.

(2) Kamu kuruluşlarına ait olanlar, talep tarihinden başlayarak en geç 2 ay içinde Hazine adına tapuya tescil ve Bakanlığa tahsis edilir. Devre ilişkin şartlar ve bedel , ilgili kuruluşlar ile Hazine arasında 6830 sayılı İstimlak Kanununun 30 ncu maddesine göre çözümlenir.

(3) Diğer gerçek ve tüzelkişiler ile vakıflara ait olup, turizm işletmesi belgesine sahip olmayanlar, Bakanlıkça kamulaştırılarak, Hazine adına tapuya tescil ve tescil tarihinden başlayarak en geç 1 ay içinde Bakanlığa tahsis edilir. Uyuşmazlıklarda dava ve takipler kamulaştırma kararına değil bedeline ilişkin olarak yürütülür ve sonuçlandırılır. Uyuşmazlıkların çözümlenmemiş olması, arazinin turizm amaçlı kullanıma tahsisine engel sayılmaz.

B. (A) fıkrasına göre tahsis edilen taşınmaz mallar yatırımcıya intikal ettirilinceye kadar, Hazinece Bakanlıktan bir ödeme talep edilmez.

C. Bu taşınmaz malların yatırımcılara tahsisi, kiralınması ve bunlar üzerine irtifak hakkı tesisine ilişkin esaslar ile süreler, bedeller, hakların sona ermesi ve diğer şartlar Bakanlık, Maliye Bakanlığı ve Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından 2490 sayılı Artırma ve Eksiltme ve İhale Kanunu ile 6831 sayılı Orman Kanunu hükümlerine bağlı olmaksızın müştereken tespit edilir.

D. Bakanlık, bu taşınmaz malları (C) fıkrası uyarınca tespit edilmiş olan şartlarla Türk ve yabancı uyruklu, gerçek ve tüzelkişilere kiralamaya, tahsis etmeye, bu taşınmaz mallar üzerinde müstakil ve daimi haklar dahil irtifak hakkı tesisine ve bunlardan altyapı için gerekli olanlar üzerinde, altyapıyı gerçekleştirecek kamu kurumu lehine bedelsiz irtifak hakkı tesisine yetkilidir.

E. Turizm bölgelerinde ve turizm merkezlerindeki taşınmaz malların iktisabı, 442 sayılı Köy Kanunu ile, 2644 sayılı Tapu Kanununda yer alan yabancı uyruklularla ilgili tahditlerden Bakanlar Kurulu Kararı ile istisna edilebilir.

F. Turizm bölgelerinde, turizm alan ve turizm merkezleri dışında kalan ve imar planları ile turizme ayrılan yerlerdeki taşınmaz mallara da, Bakanlığa bu bölgelerde yatırım yapmak maksadıyla müracaat vaki olduğunda, Bakanlığın talebi üzerine bu madde hükümleri uygulanır.

G. Kamu kuruluşlarına ait turizm, eğitim ve dinlenme maksatlı tesisler, turizm bölgeleri ve turizm merkezleri içinde kalsalar dahi, kurumlarına bağlı olarak faaliyetlerine devam ederler ve bu madde hükümleri dışındadırlar.

Kamu Yatırımları :

MADDE 9 — a) Turizm alanları ve turizm merkezlerinin yol, su, kanalizasyon, elektrik ve telekomünikasyon gibi altyapı ihtiyaçlarının ilgili kamu kuruluşlarınca öncelikle tamamlanması zorunludur. Bu maksatla ilgili bakanlık ve kuruluşlara tahsis edilen ödenekler Bakanlığın uygun görüşü alınmadan başka maksatla kullanılamaz.

b) Bakanlığın uygun görüşü alınmadan kamu kuruluşlarınca turizm işletmeciliği amaçlı yatırımlar programlanamaz.

Fiyat Tarifeleri :

MADDE 10 — Belgeli işletmelerin, uygulayacakları fiyat tarifelerinin hazırlanması ve onaylanmasına ilişkin genel ilkeler Bakanlıkça belirlenir. İşletmeler en geç temmuz ayı sonuna kadar bir sonraki takvim yılında uygulayacakları tarifelerini Bakanlığa göndermek zorundadırlar.

Belgeli işletmelerde Bakanlıkça belirlenen ilkeler uyarınca onaylanmış tarifelerin dışında, başka bir tarife uygulanamaz. İşletmeler, onaylanmış fiyat tarifelerini Bakanlıkça saptanan esaslara uygun olarak kolayca okunabilecek bir yerde bulundurmak ve ayrıca istendiğinde göstermek zorundadırlar.

Bilgi Vermek :

MADDE 11 — Belgeli yatırımcılar ve belgeli işletmeciler, belgeye konu tesisin tümünün veya bir kısmının aynı amaçlarla kullanılmak üzere devredilmesi veya kiraya verilmesi ve ortaklık statüsünün değiştirilmesi ile işletme konularının turizm işletmesi niteliğini koruması kaydıyla, kısmen veya tamamen değiştirilmesi için Bakanlıktan izin almak zorundadırlar.

Ayrıca, belgeli yatırımlar kuruluş dönemlerinde yatırımlarına ilişkin gelişmeleri altı aylık devrelerde, işletmeler ise, ülke turizminin göstergelerinin belirlenmesinde kullanılacak verileri üçer aylık devrelerde Bakanlığa bildirmekle yükümlüdürler.

Triptik veya Gümrük Geçiş Karnesi Hizmetleri :

MADDE 12 — (18.4.1983 - 2817 ile mülga. Mad. 54)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Teşvikle İlgili Esaslar ve Hükümler

Teşvik ve Koordinasyon Esasları :

MADDE 13 —Turizm sektöründeki teşvik tedbirleri ile turizm yatırım ve işletmelerinin bu teşviklerden yararlanma usul ve esasları, Bakanlığın koordinatörlüğünde ilgili bakanlıklar ve Devlet Planlama Teşkilâtı Müsteşarlığınca müştereken tespit edilir.

Yatırımlar için öncelik sırası; turizm alanları ve turizm merkezleri, turizm bölgeleri ve Bakanlıkça tespit edilen diğer yerlerdir.

Belgeli işletmelerden Bakanlar Kurulunca her yıl belirlenen döviz miktarını sağlayanlar, ihracatçı sayılırlar.

Turizm Kredileri:

MADDE 14 — a) Turizm kredileri öncelikle turizm alanları ve turizm merkezlerinde yapılacak yatırımlara tahsis edilir.

b) T.C. Turizm Bankası Anonim Şirketi, turizm alanları ve turizm merkezlerindeki belgeli yatırımlara tahsis edilmek üzere, yabancı kaynaklardan döviz kredileri alabilir.

Bu kredilerin temininde; Hazine tarafından sağlanan krediler için kabul edilen şartlar aynen uygulanır ve bu kredilerin tahsisi ve geri ödenmesi ile ilgili genel esaslar, Maliye Bakanlığı, Bakanlık ve Devlet Planlama Teşkilâtı Müsteşarlığınca müştereken düzenlenir.

Orman Fonuna Katkının Taksitlendirilmesi :

MADDE 15 — Ormanlarda yer alacak turizm yatırımı belgeli tesislerin, 6831 sayılı Orman Kanununun Ek 3 ncü maddesinin (c) fıkrası uyarınca ödemek zorunda oldukları bedel, tahsis tarihini takip eden üçüncü yıldan itibaren, beş yıl vade ve beş eşit taksitte alınır.

Elektrik Havagazı ve Su Ücretleri :

MADDE 16 — (30.5.1991 - 3754 ile değişik) Turizm belgeli yatırım ve işletmeler elektrik, gaz ve su ücretlerini o bölgedeki sanayi ve meskenlere uygulanan tarifelerden en düşüğü üzerinden öderler.

Haberleşme Kolaylıkları

MADDE 17 — Belgeli yatırım ve işletmelerin telefon ve teleks taleplerine ilişkin her türlü işlem ve tahsis öncelikle yapılır.

Personel Çalıştırılması

MADDE 18 — a) Belgeli işletmelerde nitelikli yabancı uzman personel ve sanatkârlar, Bakanlığın uygun görüşü ve İçişleri Bakanlığının izni ile 2007 sayılı Türkiye'de Türk Vatanlılarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun hükümlerinden istisna edilerek çalıştırılabilir.

Ancak bu şekilde çalıştırılan yabancı personelin miktarı toplam personelin % 10'unu geçemez. Bu oran Bakanlıkça % 20'ye kadar artırılabilir. Bu personel işletmenin faaliyete geçişinden 3 ay öncesinden itibaren çalışmaya başlayabilir.

b) 2559 sayılı Polis Vazife ve Selahiyet Kanununun 12 nci maddesi kapsamına giren belgeli işletmelerde 21 yaşından küçük kişilerin çalıştırılabilmeleri o yerin en büyük mülki amirinin izni ile mümkündür.

Alkollü İçki Satışı ve Talih Oyunları :

MADDE 19 — a) Belgeli işletmeler, Bakanlığın iznine bağlı olarak, 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanununun 178 nci maddesi ile 222 sayılı İlköğretim ve Eğitim Kanununun 61 nci maddesindeki alkollü içki satışı ve ruhsatlarına ilişkin hükümlerin dışındadır.

2559 sayılı Polis Vazife ve Selahiyet Kanununun 12 nci maddesi kapsamına giren belgeli işletmelerden Bakanlıkça müsaade edilenlere yanlarında veli ve vasileri olmak şartıyla 18 yaşından küçükler de girebilir.

b) Bakanlık, belgeli turizm işletmesinin tamamlayıcı bir bölümü olmak kaydı ile talih oyunları oynatabilecek mahalleri tespit ve buraları işletecek kişilere izin vermek yetkisine sahiptir. Bu yerlere yabancı pasaport taşıyanların dışında, kimlerin hangi şartlarla girebileceği Bakanlıkça belirlenir.

Resmi Tatil, Hafta Sonu ve Öğle Tatilleri :

MADDE 20 — Belgeli işletmeler ile belge kapsamındaki yardımcı hizmet satış yerleri Bakanlıkça verilen belgede belirlenen çalışma süresi içinde resmi tatil, hafta sonu ve öğle tatillerinde de faaliyetlerine devam ederler.

Turizmi Geliştirme Fonu Kurulması :

MADDE 21 — Turizm alanlarında ve turizm merkezlerinde yer alacak turizm yatırımlarını yatırımın % 15 'ine kadar, en çok 20 yıl vadeli kredilerle desteklemek ve dış pazarlama imkanlarının geliştirilmesi harcamaları için Bakanlığın emrinde "Turizmi Geliştirme Fonu" kurulmuştur.

Verilecek kredilerin vade ve faiz oranları ile dış pazarlama imkanlarının geliştirilmesi amacıyla harcanacak miktar, Bakanlar Kurulunca belirlenir.

Fonun Gelirleri:

MADDE 22 — Turizmi Geliştirme Fonu :

- a) Bakanlığın bütçesine bu kamaçla her yıl konulan ödeneklerden,
 - b) T.C. Turizm Bankası Anonim Şirketi kârından-Hazine hisselerine düşen paydan,
 - c) Fondan verilecek kredilerin faizlerinden,
 - d) Triptik veya gümrük geçiş karneleri hizmetleri gelirlerinden Bakanlar Kurulunca belirlenecek paydan, (*)
 - e) Bu Kanun uyarınca turizm işletmelerine verilecek para cezalarından,
 - f) Hizmete katılma payları ile diğer yardım ve bağışlardan,
- Oluşur.

Fonun Kullanılması:

MADDE 23 — Turizmi Geliştirme Fonu, T.C. Turizm Bankası Anonim Şirketi aracılığı ile kullanılır.

Bu fondan yapılacak harcamalar 1050 sayılı Muhasebe Umumiye Kanunu ve 2490 sayılı Artırma ve Eksiltme ve İhale Kanunu hükümlerine tabi değildir.

Fonun ita amiri Kültür ve Turizm Bakanındır.

Fon Maliye Bakanlığının denetimine tabidir.

Devir Halinde Teşvik Hükümleri :

MADDE 24 — Belgeli yatırım veya işletmeyi aynı amaç ve niteliklerinin korunması şartıyla devir alanlar, teşvik hükümlerinden Bakanlığın izni ile aynen yararlanırlar.

Turizm Faaliyetlerinin Sona Ermesinde Teşvik Hükümlerinin Durumu:

MADDE 25 — Belgeli yatırım ve işletmeler, turizm amaçlı kullanımlarını sona erdirmesi ve bir yıl içinde tekrar turizm faaliyetlerine dönmemesi halinde, teşvik uygulamaları kapsamında yararlandıkları istisna, muafiyet ve hakların parasal tutarını, ilgili mevzuat hükümleri gereğince ödemekle yükümlüdürler.

(*) Türkiye Turing ve Otomobil Kurumunca Turizm Bankasına pay verilmesine dair olan Geçici 2 nci madde, 18.4.1983 - 2817 sayılı kanunla mülğadır) Mad. 54

İşletmenin, savaş hali, tabii afetler ve salgın hastalık gibi zorunlu nedenlerle faaliyeti-ne son verilmesi halinde, ödeme yükümlülüğünün kaldırılmasına, Maliye Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilâtı Müsteşarlığının uygun görüşü alınarak Bakanlıkça karar verilebilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Yat Turizmi

Yat Limanı İşletmeciliği :

MADDE 26 — Gerçek veya tüzelkişiler, Bakanlıktan gerekli belgeyi almak kaydı ile yat limanı işletmeciliği yapabilirler. Ancak; yabancılar tarafından kurulacak işletmelerde Türk uyruklu gerçek veya tüzelkişilerle ortaklık şartı aranır.

Yat İşletmeciliği :

MADDE 27 — a) Gerçek veya tüzelkişiler, Bakanlıktan gerekli belgeyi almak kaydı ile yat işletmeciliği yapabilirler. Türk Bayrağı çekemeyen yatlara 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823 ncü maddesine bağlı kalınmaksızın Türk Bayrağı çekilmesine izin vermeye Bakanlık yetkilidir.

b) Yabancı bayraklı yatların Türk sahillerinde ve Türk limanları arasında turizm amacı ile kullanılmasına ilişkin esaslar, ihtiyaca göre Bakanlar Kurulu Kararı ile belirlenir.

Karasularında Seyir Esasları :

MADDE 28 — a) Yabancı limanlardan gelip Türk limanlarına giren veya yabancı limanlara gitmek üzere Türk Karasuları dışına çıkan yatların, hudut kapılarında giriş ve çıkış yapmaları esastır.

b) Yabancı bayraklı ve yabancı limanlardan gelen veya Türkiye'de kışlayan yatlar için, 1615 sayılı Gümrük Kanununun 34, 35 ve 41 nci maddeleri uyarınca ilk vardıkları Türk limanında veya kışlamak üzere kalınan son bağlama yerinde yapacakları beyan ve işlemler sonradan uğrayacakları Türk limanlarında da geçerlidir.

c) Yatlara Türk limanında yapılan sıhhi muamele yabancı bir limana uğramadıkları sürece bir yıl geçerlidir ve bunlara vize uygulanmaz. Ancak ölüm ve bulaşıcı hastalık halinin en yakın liman başkanlığına veya mülki idare amirliğine derhal bildirilmesi zorunludur.

d) Yabancı bayraklı yatlar ile yabancıların kullandıkları yatlar, Bakanlar Kurulunca, Genelkurmay Başkanlığının da uygun görüşü alınarak tespit ve ilan edilen bölgelerde:

(1) Seyir evrakında gösterilen güzergâh üzerinde seyredebilirler.

(2) Bu güzergâh üzerinde gümrük idaresi bulunmayan yerlere de başkaca bir tahdit bulunmaması kaydıyla gezi amacıyla yaşayabilirler ve demirliyebilirler.

Yatların Türkiye 'de Kalış Süresi ve Kabotaj Hakları:

MADDE 29 — Yabancı bayraklı yatlar bakım, onarım, kızıklanma ve kışlamak amacı ile, Türkiye'de iki yıla kadar kalabilirler. Bu süre Bakanlar Kurulunun belirleyeceği esaslara göre uzatılabilir.

Özellikleri Ulaştırma Bakanlığı ve Bakanlıkça müştereken belirlenecek Türk Bayraklı yatlar; Türk ve yabancı uyruklu kişilere gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılmak üzere kiraya verilebilir. Bu şekilde kiralanan yatların ticari amaçlı kullanımı yasaktır.

Yabancı bayraklı yatların gezi, spor ve eğlence amacı ile kullanılması yolcu taşımacılığı sayılmaz.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Denetleme ve Cezalar

Denetleme Yetkisi :

MADDE 30 — (2.11.1988 - 3492 ile değişik) Belgeli yatırım ve işletmeleri, bu yatırım ve işletmelerin belgeye esas olan niteliklerini, bu niteliklerini koruyup korumadıklarını denetleme ve işletmeleri sınıflandırma yetkisi münhasıran Bakanlığa aittir.

Bakanlığın gerek görmesi halinde, denetim ve sınıflandırmaya esas oluşturacak tespitler, Bakanlıkça yetkili kılınacak gerçek veya tüzel uzman kişilere de yaptırılır. Ancak bu tespitlere göre Bakanlıkça karar alınır ve uygulanır. Bu kişilerin nitelikleri, seçilme esas ve usulleri, görevleri, yetkileri ve tespit esas ve usulleri ile gerçeğe aykırı tespitler için uygulanacak esaslar yönetmelikte gösterilir.

Bakanlık; gerekli gördüğü hallerde, belgesiz turistik yatırım ve işletmelerdeki denetime esas olacak tespitleri, yukarıdaki esaslar çerçevesinde resen yaptırır ve gereği yapılmak üzere ilgili idarelere bildirir.

Bakanlık dışından görevlendirilecek tespit elemanlarına hizmet karşılığı yapılacak ödemeler Turizmi Geliştirme Fonundan karşılanır.

Cezalar:

MADDE 31— a) Bu Kanuna ve bu Kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmeliklerde gösterilen koşullara uymayan belgeli yatırım ve işletmelere diğer mevzuattaki ceza hükümleri saklı kalmak kaydıyla aşağıdaki maddelerde belirtilen cezalar uygulanır.

b) 33 üncü maddedeki para cezaları denetleme elemanları tarafından tayin edilir ve 7 gün içinde ödenmesi teminen ilgili işletmeye ve mahalli mal müdürlüğüne ceza tutanağı verilir.

Yukarıdaki süre içinde ödenmeyen para cezaları 6183 sayılı Kamu Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre tahsil olunur.

İtiraz veya iptal davası para cezasının tahsilini durdurmaz.

Uyarma Cezası :

MADDE 32 — Turizm yatırım ve işletmelerinin idare ve işletilmelerinde görülecek kusur, aksaklık ve eksiklikler için, belge sahibine denetimi yapan elemanlar veya Bakanlıkça uyarma cezası verilir.

Para Cezaları :(*)

MADDE 33— Para cezaları aşağıda belirtilen durumlarda ve miktarlarda uygulanır. Bu miktarları iki misline kadar artırmaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

a) Uyarma cezasına rağmen gerekli düzeltmenin yapılmaması veya ikinci uyarma cezasını gerektiren aynı veya ayrı fiillerin veya bir denetleme sırasında uyarma cezasını gerektiren birden fazla fiilin tespiti ile bu Kanunda belirtilen veya Bakanlıkça istenen bilgilerin süresi içinde verilmemesi veya yanlış bilgi verilmesi hallerinde beş bin liradan ellibin liraya kadar para cezası,

b) Onaylı fiyat tarifelerinin üzerinde fiyat uygulanması halinde, fazladan alınan ücretin on misli para cezası,

c) Bakanlığa haber vermeden ve Bakanlıkça uygun görülmeyen nedenlerle bir yıl içinde işletmenin bir kısmının veya tamamının otuz günden fazla süreyle kapalı tutulması halinde, elli bin lira para cezası,

d) Ülke turizminin itibarını zedeleyen durumlarda ve müşterinin mal veya can güvenliğinin sağlanmasında ağır kusur ve ihmalin tespiti halinde, yirmibin liradan yüzbin liraya kadar para cezası,

e) İşletmede, işletme sahip veya sorumlusunun katkısı, kusuru veya ihmaliyle suç işlendiğinin tespiti halinde, özel hükümler saklı kalmak kaydı ile yirmibeşbin liradan yüzbin liraya kadar para cezası,

f) Bir yıl içinde aynı veya ayrı nedenlerle en az iki defa para cezası almış olup yeniden cezayı gerektiren bir fiilin tespit edilmesi halinde, yüzbin lira para cezası.

Turizm Yatırımı veya Turizm İşletmesi Belgesinin İptali :

MADDE 34— Turizm yatırımı veya turizm işletmesi belgesi aşağıdaki hallerde Bakanlıkça iptal edilir.

a) 33 üncü maddenin (f) fıkrasında belirtilen cezayı takiben tekrar para cezası gerektiren bir suçun işlenmesi,

b) Bakanlıkça kabul edilebilir bir neden olmaksızın, verilen süreler içinde tesislerin yapımına başlanmaması veya işletmeye açılmaması,

c) Bakanlığın onayı alınmaksızın belgeye esas yatırım veya işletmenin tümünün veya bir kısmının devredilmesi veya kiraya verilmesi veya ortaklık saratüsünün, unvanının veya işletme konularının değiştirilmesi veya tesisin tadili,

(x) Bakanlar Kurulunun 27/6/1985gün ve 85/9621 sayılı Kararıyla 33. Maddede belirtilen durumlarda uygulanan para cezaları iki misli artırılmıştır. Daha sonra çıkan 7.12.1988 tarih, 3506 sayılı ve 6.12.1989 tarih, 3591 sayılı kanunlar çerçevesinde 33. ve 36. maddelerde yazılı para cezaları her yıl artırılmaktadır.

d) 33 üncü maddenin (e) fıkrasındaki şartların tahakkuku ve tesisin açık kalmasının ülke turizmi veya can güvenliği yönünden sakınca yaratması,

e) Gerek turizm işletmecilik, gerek genel sağlık açısından tesis vasıflarının önemli derecede yitirilmiş olduğunun tespiti,

f) Yatırım veya işletme döneminde, tesisin belgelendirme için gerekli vasıfları yitirmiş olması.

Cezalara İtiraz ve Dava Açılması :

MADDE 35 — a) Bu Kanuna göre verilecek uyarma cezası kesindir.

b) Denetleme elemanlarınca verilen para cezalarına karşı, 7 gün içinde Bakanlığa itiraz edilebilir.

Bakanlık, itiraz üzerine, denetleme elemanlarınca verilen para cezalarını, aynen veya değiştirerek veya kaldırarak, en geç bir ay içinde karara bağlar.

c) Para cezalarına ilişkin Bakanlık kararına ve diğer cezalara karşı, belgeli işletmenin bulunduğu yargı çevresindeki idare mahkemesi nezdinde iptal davası açılabilir.

Diğer Cezalar :

MADDE 36— a) Bu Kanunun 6 ncı maddesi hükümlerine aykırı davranışların tespiti halinde; üç aydan onsekiz aya kadar hapis veya ellibin liradan yüzbin liraya kadar ağır para cezası veya her ikisinc birlikte hükmolunur.

b) Bu kanunun 29 uncu maddesinin 2 nci fıkrasına aykırı hareket edenler ellibin liradan yüzbin liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılır.

Tekerrüründe ceza iki kat artırılır.

ALTINCI BÖLÜM

Son Hükümler

Yönetmelikler :

MADDE 37—Bu Kanunun yayımından itibaren bir yıl içinde;

A.Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlüğe girecek yönetmeliklerle düzenlenecek hususlar;

(1) Turizm Bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezlerinin belirlenmesi için çalışma gruplarının oluşturulması Bakanlık ile ilişkileri, görev ve yetkileri ile çalışma şekline ilişkin konular,

(2) Turizm yatırımı ve turizm işletmesi belgelerinin verilmesi, bu işletmelerin yönetim, personel ve işletme özellikleri ile uymak zorunda oldukları fiziki şartlar ve diğer konular,

(3) İnsan ve çevre sağlığı ile can ve mal güvenliği de dahil olmak üzere; belgeli yatırım ve işletmelerin belgeye esas olan vasıflarının, tarifelerinin, temizlik, intizam, servis, idare ve işletme tarzları ile diğer hususların denetlenmesine ve denetleme elemanlarının niteliklerine, atanmalarına ve yetkilerine ait konular,

(4) Yat limanı ve yat işletmeciliği ile bu Kanunun 28 ve 29 ncu maddelerinin uygulanmasına ilişkin hususlar.

B. Bakanlık ile ilgili diğer bir Bakanlıkça müştereken hazırlanacak yönetmeliklerle düzenlenecek hususlar;

(1) Maliye Bakanlığı ile ;

(a) Bu Kanun uyarınca verilecek para cezalarının tahsili ve Turizmi Geliştirme Fonuna yatırılmasına ilişkin konular,

(b) Turizmi Geliştirme Fonunun kullanılması ve denetimine ilişkin konular,

(2) İşçileri Bakanlığı ile ;

Belgeli İşletmecilerin 2007 sayılı Türkiye'de Türk Vatandaşlarına Tahsis Edilen Sanat ve Hizmetler Hakkında Kanun hükümlerinden istisna edilerek çalıştırılabilecek yabancı kişilerin meslek ve niteliklerine ilişkin konular.

(3) İmar ve İskan Bakanlığı ile;

Turizm alanlarında ve turizm merkezlerinde imar planlarının hazırlanması ve onaylanmasına ilişkin konular.

C. Bakanlıkça hazırlanacak yönetmeliklerle düzenlenecek hususlar;

(1) Belge sahiplerinin Bakanlıkla, birbirleri ve müşterileriyle karşılıklı hak ve yükümlülükleri ile bu ilişkilerde uymak zorunda oldukları konular,

(2) Bu Kanunun uygulanmasında cezalarla ilgili usul ve esaslar ile Bakanlık bünyesinde ceza uygulamalarını karara bağlayacak kurulların kimlerden oluşacağı ve ceza hükümlerinin uygulanmasına ilişkin hususlar,

(3) Bu Kanunun uygulanmasında ihtiyaç duyulacak diğer konular.

Kaldırılan Hükümler :

MADDE 38— 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu (.....) yürürlükten kaldırılmıştır. (*)

Geçici Madde 1— 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu uyarınca alınmış olan turizm müessesesi kuruluş belgesi ile turizm müessesesi işletme belgelerinin bu Kanunun 37 nci maddesi (A) fıkrası (2) numaralı bendinde sözü geçen yönetmeliğin yürürlüğe girişinden itibaren en geç üç yıl içinde değiştirilmesi zorunludur. Değiştirme işlemleri her türlü vergi , resim ve harçtan muaftır.

Geçici Madde 2— (18.4.1983—2817 ile mülga) Mad. 54

Geçici Madde 3— Bu Kanunun 4 ve 37 nci madde (A)(1) bendi esaslarına göre turizm

(*) (38 nci maddede yeri (.....) ile gösterilen ve 1615 sayılı Gümrük Kanunun 12 nci maddesine ait olan hüküm, 18.4.1983 — 2817 sayılı Kanunla yürürlükten kaldırılmıştır. Mad. 54)

bölgeleri, turizm alanları ve turizm merkezleri ilan edilmeye kadar, Turizm İşleri Yüksek Koordinasyon Kurulu, bu Kanunun uygulanması için turizm alanı ve turizm merkezlerini ilan etmeye yetkilidir.

Geçici Madde 4— 3222 sayılı Telsiz Kanununda bu konuda yeniden düzenleme yapılınca kadar, Genelkurmay Başkanlığı, Ulaştırma Bakanlığı ve Bakanlıkça müştereken belirlenecek esaslar dahilinde, yatlarda telsiz ve teçhizatı bulundurulabilir ve kullanılabilir.

Geçici Madde 5— Bu Kanun uyarınca çıkarılması gereken yönetmelikler yürürlüğe girinceye kadar, aynı konularda 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu uyarınca çıkarılmış bulunan tüzük ve yönetmelikler ile anılan kanunun 11,12 ve 13 ncü maddelerinin bu kanuna aykırı olmayan hükümlerinin uygulanmasına devam olunur.

Geçici Madde 6— Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan yerlerde yapılmış, belgeli faal turizm işletmelerine ait tesisler hakkında, bu Kanunun 6 ncı maddesi kapsamına giren yapıların yıkım kararlarının uygulanması 1982 yılı sonuna kadar ertelenir.

EK MADDE 1— (27.10.1988 — 3487 ile değişik) Turizm alanı ve merkezi içerisinde yer alan yıkanmaya mahsus şifalı sıcak ve soğuk maden suları, verilmiş ve kullanılmakta olan haklar ile tapuda müseccel haklar saklı tutulmak üzere, bu Kanun hükümlerine göre turizm yatırımcılarına verilir.

10 Haziran 1926 tarih ve 927 sayılı Kanun ile 17/6/1942 tarih ve 4268 sayılı Kanunun 24/5/1957 tarihli ve 6977 sayılı Kanunla değişik 2 ncı maddesinde belirtilen kurumların yetkileri, ilan edilen turizm alanı ve merkezi içerisinde kalmak şartıyla Bakanlığa aittir. Ancak, özel idarelerin rüsum ve temettü hakları saklıdır.

Turizm alanı ve merkezi içerisinde verilmiş kaynakları tesislerinde tam olarak kullanmayan hak sahiplerinin, bu Kanuna göre çıkarılacak yönetmeliğin yürürlüğünden itibaren bir yıl içerisinde, kaynak hakkını tam olarak kullanıp işleteceğini bildirmesi, plan ve projesini Bakanlığa vermesi ve uygun görülmesi şartıyla kaynak hakkından yararlanmaya devam eder. Aksi halde kullanılmakta olan sudan artan miktar Bakanlıkça isteklilerine verilir.

Yıkanmaya mahsus şifalı su hakkı almış gerçek ve tüzel kişilerin yararlandıkları kaynak suyu fazlasının tespiti ile yararlanmadıkları kaynak suyu fazlasının işletilme şekil ve şartları, sahalarda yeniden bulunan kaynakların işletilmesine ve diğer hak sahipleriyle olan düzenlemelere ilişkin usul, şekil ve yeterlilikle ilgili hususlar; Sağlık ve Sosyal Yardım, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlıklarının görüşü alınmak suretiyle Bakanlıkça hazırlanacak yönetmelikte gösterilir.

EK MADDE 2— (30.5.1991 — 3754 ile ek) Türkiye'ye giriş yapan yabancılara ait karavan ve motokaravanlar bakım, onarım ve kışlamak amacı ile 2 yıla kadar kalabilir ve sahipleri başka bir vasıta ile Türkiye'den ayrılabilir.

Bu amaçla tespit edilecek mahal ve depolarda kışlayabilecek olan yabancılara ait motokaravan ile karavanların kullanılmaları ile kalış usul ve esasları Maliye ve Gümrük Bakanlığının görüşü alınarak Turizm Bakanlığınca bir yönetmelik ile belirlenir.

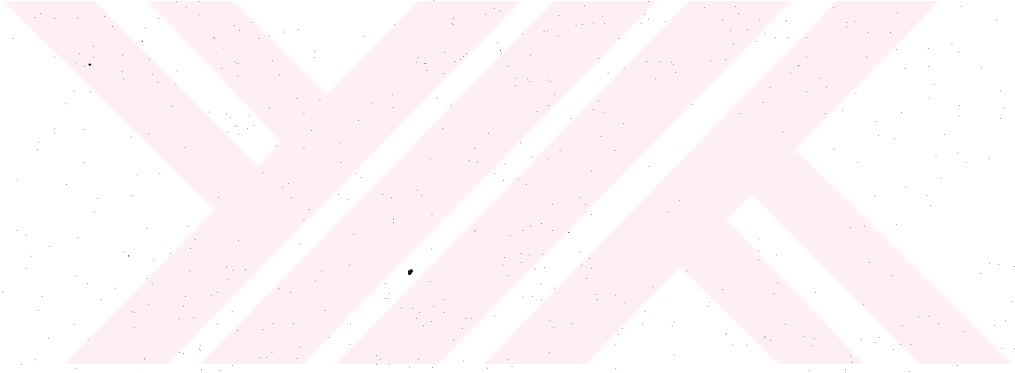
EK MADDE 3— (30.5.1991 — 3754 ile ek) Bakanlık, turizm sektörünü düzenleyecek, geliştirecek, dinamik bir yapı ve işleyişe kavuşturacak tertip ve tedbirleri alırken sektörle ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının oluşmasına yardımcı olacak her türlü tedbiri alır.

Yürürlük

MADDE 39 — Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 40 — Bu kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.



Resmi Gazete'de Yayımlı : 4.8.1983 — 18125

Değişiklik : 15.10.1986 — 19252

Değişiklik : 29.6.1991 — 20914

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 37nci maddesinin A fıkrasının 4 numaralı bendi uyarınca düzenlenmiştir.

Tanımlar:

MADDE 4 — Bu Yönetmelikte yer alan.

a) "Bakanlık" deyimi, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nı,

b) "Kanun" deyimi, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nu,

c) (Değişik 29.6.1991 - 20914) " Yat" deyimi; 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" deyimi, yat turizminin geliştirilmesi için, ülkenin bu açıdan taşıdığı turizm potansiyeli dikkate alınarak Kanunun 28'nci maddesinin (d) fıkrası uyarınca tespit ve ilân edilen bölgeleri,

(*) (29.6.1991 - 20914) 8/6)1983 tarihli ve 83/6708 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmeliğin adı " Yat Turizmi Yönetmeliği" olarak değiştirilmiştir.

e) "Yat Limanı" deyimi, Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı ve Yat Yanaşma Yerleri ile Çekek Yerleri olarak belirlenen mahalleri,

f) "Yat Kayıt Belgesi" deyimi, 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 Yatınımı Belgesi almak şartı ile, Yat Limanı altı ve/veya üst yapı yatınımı yapabilirler.

Özel veya kamu kesimi tarafından yaptırılan yat limanları Bakanlıkça verilen Turizm İşletmesi Belgesini 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 29.6.1991 - 20914) 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 zorunluğu 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. Çekme yerlerinde giriş ve çıkış kontrolü ile teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir.

(29.6.1991 - 20914 ile ek) Yat çekme 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 çekek 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 çekek veya vinç,
- c) Meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkânı,
- d) Çamaşır yıkama veya yıkatma imkânı,
- e) Yangın ikaz sistemi,
- f) Yatçıların dinlenmelerini ve birarada 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 ile uyumlu karaya çekme ve denize indirme tesisat ve teçhizatı (5 tona kadar olan tekneler için meyilli çekek veya vinç ile daha ağır tekneler için ayrıca özel tesisat ve teçhizat),

f) (Değişik 29.6.1991 - 20914) 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 onanımının yapılacağı kapalı atölye,

h) Yeme içme ihtiyacını karşılayacak bir tesis,

j) Spor imkânları.

Yat Limanlarının İdaresi:

MADDE 13 — Yat limanlarının işletilmesi, yat limanı işletmecisi tarafından o liman için özel olarak hazırlanarak, Bakanlıkça onaylanan bir yönetmelik uyarınca yapılır. Çekme 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 46ncı 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 belgesini 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 çıkarılmasını sağlar. Yat limanı dışına çıkarılmasına karar verilen yatları uygulamadan önce Liman Başkanı'na 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'nci 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 verebilir.

(Yürürlükten kaldırıldı. 29.6.1991 - 20914)

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 yer alan 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

tarifeye 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 İşletmeciliği :

✓ **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 : 29.6.1991 - 20914) 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 Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu kapsamında seyahat acentalarına münhasır faaliyetlerde bulunamazlar. (Ek hüküm : 29.6.1991 - 20914) 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 geçeceğinin taahhüt edilmesi,

c) (Değişik 29.6.1991 - 20914) 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 kiralanan 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 : 29.6.1991 - 20914) Bu şekilde bayrak çekilen yatlardan, Bakanlıkça belirlenecek miktar Turizmi Geliştirme Fonu olarak alınır.

Yabancı Yat İşletmeleri

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 29.6.1991 - 20914) 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 acentaları veya Türk uyruklu yat işletmeleri tarafından yapılır.

Bu madde uygulamalarında temsilciliği yüklenen seyahat acentası 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 eşaslar Bakanlık ve Maliye Bakanlığınca müştereken tespit edilir.

(Değişik 29.6.1991 - 20914) Bu maddenin uygulanmasında, ayrıca 19 uncu maddenin ikinci fıkrasının (a), (c), (d) ve (e) bendlerinde öngörülen şartlar aranır.

Yat İşletmeciliği İçin 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 kiralanan 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 : 29.6.1991 - 20914) Bu maddede yer alan bilgi ve belgelerin dağıtımı, düzenlenmesi ve Bakanlığa takdim şekli Bakanlıkça belirlenir.

(Ek : 29.6.1991 - 20914) 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" (Rüzgar 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 29.6.1991 - 20914) Belgeli yat işletmelerine dahil teknele: "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 ilâve olarak aşağıda belirtilen donatım malzemeleri bulundurulur.

- a) Yelkenli yatlarda acil haller için yeterli motor,
- b) Güverte emniyet kayışı, 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. tonlatosu 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 karamame 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: 29.6.1991 — 20914) 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: 29.6.1991 — 20914) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen yatlar, münhasıran yeme-içme ve eğlence hizmetleri verecek şekilde kullanılamazlar.

Yatların Ölçülmesi :

MADDE 31 — (Değişik:29.6.1991 — 20914) Yatların ölçümleri ulusal ve uluslararası ilgili mevzuat hükümlerine göre yapılır.

Sigorta :

MADDE 32 — Bu yönetmelik uyarınca işletilen yatlar ile bu yatların üçüncü kişilere ıka edecekleri zararlara karşı sigorta ettirilmeleri zorunludur.

Daimi mürettebat ve yatçılar için yaptırılacak bedeni kaza sigortasının şahıs başına miktarı Bakanlıkça tesbit edilir.

Teminat :

MADDE 33 — Yat limanı ile yat işletmecileri müşterilerine sunacakları hizmetler v faaliyetleri nedeniyle yapacakları işlemlerinden doğacak yükümlülüklerine karşılık teşk etmek üzere, miktarı Bakanlıkça tesbit edilecek bir teminatı vermek zorundadırlar.

Teminat, Bakanlık emrine kayıtsız şartsız olarak para, Devlet İstikraz Tahvilleri, ka ve süresiz banka teminat mektubu türlerinden biri seçilerek verilir.

Bu yönetmelikteki faaliyetler dışında başka bir alacak nedeniyle temlik, terhin ve hacı edilemez.

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

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

Teminattan Ödeme :

MADDE 34 — Yat limanı veya yat işletmelerinden teminat konusu ile ilgili talep hakkı doğanlar Bakanlığı 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 İşlemleri :

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 edmemesi halinde o idareye ilişkin işler Valinin tayin edeceği diğer bir kamu görevlisi tarafından yürütülür.

Yatlardan Yapılacak Tahsilat :

MADDE 37 — Çeşitli mevzuat uyarınca Türk ve yabancı yatlardan alınması gereken her türlü vergi, resim harç ve benzeri tahsilatın (Gümrük vergi ve resimleri hariç) beyan edilen güzergaha göre uğranılacak limanlar dikkate alınarak ilgili idarelerce yapılması 36'ncı madde uyarınca seçilecek görevli tarafından sağlanır. Her ayın tahsilatı, 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, sihi 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 yapılana 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 : 15.10.1986 - 19252) Türk Limanları Yat Kayıt Belgesini, olarak giriş işlemlerini tamamlayan yatlar ve yatçılar Türkiye'ye giriş yapmış olurlar.

Türk Bayraklı Yatların Kayıt Belgesi:

MADDE 40 — (Değişik : 29.6.1991 - 20914) 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 sihi muamele, gümrük ve pasaport işlemleri de aranır.

Ayrıca, boğazlardan transit geçişler bakımından 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux'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 : 29.6.1991- 20914) 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 hasılatın görevlendirilen kuruluşa idari ve genel giderler karşılığı % 10 komisyon ödenir ve kalanı Turizmi Geliştirme Fonu'na aktarılır.

Mucbir Sebeb ve Olağanüstü Haller:

MADDE 42 — Olağanüstü haller, mucbir sebepler veya 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun'da öngörülen yükümlülükler nedeniyle gerkebilecek zorunlu çıkış ve girişlerde beyanı sonradan yapılmak kaydıyla yatlara istisna tanınır.

Sıhhi Muamele :

MADDE 43 —(Değişik : 29.6.1991 - 20914) 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 Başkanlığınca 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 güzergah üzerinde seyredebilirler,
- 2) Bu güzergah 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 : 29.6.1991 - 20914) 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.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Yabancı Yatların Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları

Yatların Bırakılması ve Kalış Süreleri

MADDE 46 — (Değişik : 15.10.1986 - 19252) 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 : 29.6.1991 - 20914) 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 klüp, demek 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 kullanılmalari 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 yau diğer bir Türk limanında terkedebilirler.

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 : 29.6.1991 - 20914) Yabancı yatçılık ve yelken klüp, demek 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 değerlendirilirler. 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 — (Değişik : 29.6.1991 - 20914) 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, yıl sonunda belgelemek mecburiyetindedirler. 21 inci maddeye göre yurt dışında satışı yapılan yabancı bayraklı yatlar için tespit edilen belirli yatakbaşı dövizin ülkemize transferini gösteren belgenin faturaya ekli olarak Bakanlığa sunulması gerekir. Bir yıl içinde Bakanlıkça belirlenen toplam döviz getirmeyen sözkonusu işletmelerin yabancı bayraklı yatlara ilişkin belgeleri yenilenmez.

GEÇİCİ MADDE 1 — 4/9/1974 tarih ve 7/9005 sayılı Karamame 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.

GEÇİCİ 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.

T.C. TÜRK LİMANLARI YAT KAYIT BELGESİ
YACHT REGISTRATION CERTIFICATE ON TURKISH SEAPORTS

BELGENİN DÜZENLENME NEDENİ - REASON FOR ISSUANCE OF CERTIFICATE

TÜRK LİMANLARINA GİRİŞ ☐
ENTRY INTO TURKISH SEAPORTSTÜRK LİMANLARINDAN ÇIKIŞ ☐
DEPARTURE FROM TURKISH SEAPORTSDAHİLİ SEFER ☐
DOMESTIC JOURNEY

I. YATIN - YACHT'S

ADI: BAYRAĞI: ÇAĞRI İŞARETİ:
NAME FLAG CALL SIGNAL
BAĞLAMA LİMANI: YATAK KAPASİTESİ: CİNSİ: TİCARİ ☐ ÖZEL ☐
MOORING SEAPORT BED CAPACITY TYPE COMMERCIAL PRIVATE
KARAKTERİSTİĞİ ENİ: BOYU: SU ÇEKİMİ:
CHARACTERISTIC'S BEAM LOA DRAFT
GRT: NRT:

TURİZM BAKANLIĞI İŞLETME NO: TARİH:
TOURISM MINISTRY OPERATION NO DATE

SİGORTA ŞİRKETİNİN ADI: POLİÇE NO: TARİH:
NAME OF INSURANCE COMPANY POLICY NO. DATE

II. KAPTANIN - CAPTAIN'S

ADI: UYRUĞU: ADRESİ:
NAME CITIZENSHIP ADDRESS
YETERLİK BELGESİNİN CİNSİ: TARİH VE SAYISI:
TYPE OF CERTIFICATE ISSUE DATE AND NUMBER
SİCİL LİMANI: SİCİL NO: İMZASI:
PORT OF REGISTRATION REGISTRATION NUMBER SIGNATURE

III. DONATANIN - EQUIPPED BY

ADI: UĞRUYU: ADRESİ: GERÇEK ☐ TÜZEL ☐
NAME CITIZENSHIP ADDRESS REAL PERSON JURISTIC PERSON

IV. SEFERLE İLGİLİ BEYANLAR - DECLARATION ABOUT VOYAGE

Geliş Tarihi: Hareket Tarihi:
Date of arrival Date of departure
Gideceği Limanlar:
Seaports to visit:

ADI SOYADI - NAME AND SURNAME	UYRUĞU CITIZENSHIP	PASAPORT NO PASS NO.	ADI SOYADI - NAME AND SURNAME	UYRUĞU CITIZENSHIP	PASAPORT NO PASS NO.	E-LİYETİ LICENCE
YATÇI LİSTESİ - YACHTSMEN LIST			MÜRETTİBAT LİSTESİ - CREW LIST			

VI. YATTA VUKU BULAN HASTALIK VAKASI VEYA OLUM HADİSESİ - EVERY CASE OF ILLNESS OR DEATH OCCURRING - Bakınız açıklamalar - See explanations)

HÜDÜT VE SAHİLLER
SAĞLIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
HEALTH DIRECTORATE
FOR FRONTIER AND COASTS

PASAPORT POLİSİ
PASSPORT POLICE

GÜMRÜK
CUSTOMS

LİMAN BAŞKANI
HARBOUR MASTER

GÜMRÜK MUHAFAZA
CUSTOMS PATROL

RECEIVED SEAPORT

VII. TRANSITLOG İŞLEMİ BİTİŞ NEDENLERİ - REASONS FOR TERMINATION OF TRANSITLOG TRANSACTIONS

Transitlogun teslim edildiği liman/Port for the delivery of Transitlog:

Tarih/Date:

☐ Yatın kışlamaya bırakılması/Winter lay-up

Kışlayacağı liman/Port of winter lay-up:

☐ Yatın Türk limanlarından ayrılması/Departure of yacht from the Turkish seaports

Gideceği liman/Port of destination:

☐ Yat sahibi değişikliği/Change in owner of yacht

Yeni Transitlog No./New Transitlog No:

☐ Ticari seferlerde tur bitimi/Termination of tours for commercial journeys

Yeni Transitlog No./New Transitlog No:

☐ Beyan eden kişinin değişmesi/Change in declaring person.☐ Belgenin geçerliliğinin sona ermesi/Expiry of validity of CertificateBEYAN EDEN KAPTAN
Declaring CaptainLİMAN BAŞKANLIĞI
Harbour Master's OfficeGÜMRÜK
CustomsGÜMRÜK MUHAFAZA
Customs Patrol

VIII. SEYİR ESNASINDA GÜZERGAH DEĞİŞİKLİĞİ - CHANGE IN ROUTE DURING SAILING

Liman Adı/Name of Seaport:

Liman Başkanlığı/HARBOUR MASTER'S OFFICE

Beyan Eden Kaptan/Declaring Captain:

IX. YATÇI VE MÜRETTEBAT DEĞİŞİKLİĞİ - CHANGES IN YACHTSMEN AND CREW

YATÇI DEĞİŞİKLİĞİ-CHANGES IN YACHTSMEN

BİNEN-EMBARKER

MÜRETTEBAT DEĞİŞİKLİĞİ-CHANGES IN CREW

ADI SOYADI - NAME AND SURNAME					UYRUĞU CITIZENSHIP	PAS. NO. PASS. NO.	LİMAN PORT	TARİH DATE	ADI SOYADI - NAME AND SURNAME					UYRUĞU CITIZENSHIP	PAS. NO. PASS. NO.	EHLİYETİ LICENSE	LİMAN PORT	TARİH DATE
YATÇI LİSTESİ - YACHTSMEN LIST									MÜHETTEBAT LİSTESİ - CREW LIST									

İNEN-DISEMBARKER

YATÇI LİSTESİ - YACHTSMEN LIST					MÜRETTİBAT LİSTESİ - CREW LIST					
ADI SOYADI - NAME AND SURNAME	UYRUĞU CITIZENSHIP	PAS. NO. PASS. NO.	LİMAN PORT	TARİH DATE	ADI SOYADI - NAME AND SURNAME	UYRUĞU CITIZENSHIP	PAS. NO. PASS. NO.	EHLİYETİ LICENSE	LİMAN PORT	TARİH DATE

BEYAN EDEN KAPTAN
DECLARING CAPTAINLİMAN BAŞKANI
HARBOUR MASTER

- Belgeyi doldurmadan önce kütlen aşağıdaki açıklamaları okuyunuz.

- Belge, yatın kaptanı tarafından büyük harflerle doldurulacaktır.

- Türkiye'ye giren ve çıkan yatların hudut kapılarında giriş-çıkış yapmaları zorunludur (Trabzon, Samsun, Tekirdağ, İstanbul, Çanakkale, Bandırma, Akçay, Ayvalık, Dikili, İzmir, Çeşme, Kuşadası, Güllük, Bodrum, Datça, Marmaris, Fethiye, Kaş, Kemer, Antalya, Anamur, Alanya, Taşucu, Mersin, Iskenderun)

- Yat, Türkiye karasularına girişte yatın kaptanının pasaportuna veya gümrüğe kabul görececek bir belge üzerine işlenecek, çıkış ve kıtlamak üzere kalınan imanda kayıt yine gümrük yetkililerince iptal edilecektir.

- Yatın kaptanı bu belgeyi daima yatta bulundurmak ve ilgili otoritelere sorulduğunda göstermek zorundadır.

- Belge Y1, Y2 ve demirbaş eşya listesi nüshalarından ve bu nüshaların suretlerinden oluşmaktadır.

- Belge, yatın ülkeye yurt dışından girişi, T.C. Limanları arasında seyretmesi ve elinde Yat Kayıt Belgesi bulunmayan yatların yurt dışına çıkış yapmaları halinde düzenlenir. Yurtdışından Türk karasularına giriş yapan yatlar giriş hanesini, dahili limanlar arasında seyreden yatlar dahili sefer hanesini işaretler. Söz konusu yatlar bu belgenin Y2 nüshası ile yurtdışına çıkış yapabilirler. Yat Kayıt Belgesi bulunmayan yatlar yurtdışına çıkış yapmak istediklerinde bu belgeyi alarak Türk limanlarından çıkış hanesini işaretler.

Y1 NÜSHASI

Bu nüsha belge alındığında doldurulur. Yatın kullanımına ve demirbaşına ait eşya bu nüsha ekinde bulunan demirbaş eşya listesine kaydedilir. Listede yer almayan ancak yatta bulunan eşyalar da aynı bir liste halinde demirbaş listesine dahil edilir ve ilgili gümrük yetkilisince onaylanır, ayrıca Y1 nüshasında yer alan ilgili kamu otoritelerinin her birine sırasıyla gidilerek gerekli beyanların yapılması ve tüm otoritelerin imza ve mühürlenin tamamlanması gerekir. Y1 nüshası ve demirbaş eşya listesinin asılları ile Y2 nüshaları yatta, diğer nüshalar ise ilgili kamu otoritelerinde kalacaktır.

Y2 NÜSHASI

Bu nüshanın VII. Bölümü;

1. Yatın kıtlamaya bırakılması,
2. Yatın Türk limanlarından ayrılması,
3. Sahip değişikliği (Y2 Nüshasında yeni transitlog numarası yazılır.)

4. Belgenin geçerliliğinin sona ermesi;

- a. Türk bayraklı özel yatlarda belgenin geçerlilik süresi 1 yıldır.
- b. Yabancı bayraklı yatlarda belgenin geçerlilik süresi VII. Bölümde belirtilen haller dışında 3 aydır.

5. Beyan eden kişinin değişmesi (Y2 nüshasında yeni transitlog numarası yazılır.)

6. Ticari seferlerde tur bitimi halinde düzenlenir.

Dahili limanlar arasında sefer yapanların yat kayıt belgeleri Liman Başkanlığına teslim edilir. Bu bölümde yer alan diğer hallerde kamu otoritelerinin her birine sırasıyla gidilerek gerekli beyanların yapılması ve tüm otoritelerin imza ve mühürlenin tamamlanması gerekmektedir. Bu belgenin de suretleri ilgili kamu otoritelerince alınacaktır.

Bu nüshanın VIII. ve IX. Bölümleri;

Seyir esnasında güzergah, yatçı ve mürettebatta değişiklik olması halinde düzenlenir ve bu değişikliklere ilişkin bölümler Liman Başkanlığına onaylanır.

- Türk karasularında kalmak veya Türk Limanları arasında sefer yapmak kaydıyla yatların sefere çıkabilmeleri için başlangıç limanındaki Liman Başkanlığının onayı yeterli olup, diğer otoritelerin onayı gerekmez.

- Olağanüstü haller, mücbir sebepler veya 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Emniyetini Korumaya Hakkındaki Kanun'da öngörülen yükümlülükler nedeniyle gerekebilecek zorunlu çıkış ve girişlerde, duruma ilişkin beyanın gidilen ilk yerdeki resmi Türk makamlarına yapılması zorunludur.

KULLANILIŞ AMACI

Bu belge; yabancı limanlardan gelen Türk ve yabancı bayraklı özel yatlar ile Türk ve yabancı bayraklı ticari yatların ilk Türk limanında veya kıtlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları beyan işlemleri kapsar. Bu belge bir Türk limanı ile yabancı bir liman arasında veya iki Türk limanı arasında yolcu taşımacılığı yapan teknelerin (statüleri yat dahi olsa) işlemlerinde kullanılmaz, ancak T.C. Turizm Bakanlığından belgeyi işlemlerinin yatçılık faaliyetlerinde kullanılır.

BELGENİN İPTAL NEDENLERİ

1. Yatın kıtlamaya bırakılması,
2. Yatın Türk limanlarından ayrılması,
3. Sahip değişikliği,
4. Belgenin geçerliliğinin sona ermesi,
5. Beyan eden kişinin değişmesi,
6. Ticari seferlerde tur bitimi,

GÜZERGAH

Yabancı bayraklı yatlar ile yabancıların kullandıkları Türk Bayraklı yatlar, seyr evrakınca gösterilen güzergah üzerinde seyredebilirler. Güzergah üzerinde gümrük idaresi bulunmayan yerlere başkaca bir tahdit bulunmaması kaydıyla yavaşabilir ve demirleyebilirler. Güzergah değişikliği Y2 Nüshasının VIII. Bölümünde beyan edilerek Liman Başkanlığına onaylatılır.

SAĞLIK DEKLARASYONU

- Yatlara yapılan sıhhi muamele, yabancı bir limana uğramadıkları sürece yat kayıt belgesinin süresi içinde geçerlidir.
- Yatta meydana gelecek bulaşıcı hastalık veya ölüm habisi, en yakın limana yanaşarak Sahil Sağlık Merkez Tabipliğine bildirilecektir.

GÜMRÜK İŞLEMLERİ

1. Yata ilişkin işlemler:

Yatın kullanımına ve demirbaşına ait eşya var ise bu belgenin Y1 Nüshasının ekindeki Demirbaş Eşya Listesi Formu'na kaydedilir. Çıkış ya da kıtlamak üzere bir limana girişte işlemlerin yapılması sırasında istenin kontrolü yapılır.

2. Yatçı ve mürettebata ilişkin işlemler:

- a. Bir kısım zati eşya, zati ve Hediye Eşya Muafiyetinden yararlanılarak Gümrük Vergileri alınmadan sahibine verilir. Bir eşyanın zati eşya sayılabilmesi için yokunun kişisel kullanımına özgü ve kendine ait olması gereklidir. (Örnek: 1 adet fotoğraf makinesi, belli miktarda kahve ve alkollü içki.)
- b. Gümrük Vergisine tabi ve ticari nitelik taşımayan eşyanın, tekrar çıkarılmak üzere Türkiye'ye sokulması halinde Gümrük Vergileri alınmaksızın beyan eden kişinin pasaportuna veya Gümrüğe kabul görececek bir belgeye işlenerek yurda girişine izin verilebilir. (Örnek: Video kamera, spor ve kamp malzemeleri.)
- c. Ayrıca, Türkiye'ye sokulması yetkili mercilerin iznine tabi olan eşya için ilgili mercilerden izin alınması zorunludur. (Örnek: dalma tüpleri, ateşli silahlar v.b.)

GENEL AÇIKLAMALAR

1. Türkiye'ye yatları ile birlikte giriş yapan yabancılar, yatlarını belgeli bir yat limanına 2 yıla kadar bir süre için kıtlama, bakım ve onarım amacı ile bırakarak başka bir vasıta ile Türkiye'den ayrılabilirler. Bu halde yatın bırakıldığı yat limanı müdüründen alacakları bir belge ile gümrüğe başvurduklarında pasaportları üzerinde gerekli işlem yapılır.
2. 30 NRT'nin üzerindeki yatlar "Fener ücreti" ödemek zorundadır.
3. Türkiye'de koordinatları belirlenen alanlarda sualtı dalışı yapmak isteyen kişi veya grupların, ulusal teşkilatlardan yahut ülkelerinin yetkili kurum ve kuruluşlarında düzenlenen bir belgeye sahip olmaları,
4. Dalış Rehberi nezaretinde dalış yapmaları,
5. Dalış yapılacak yerlere ilişkin İl Turizm Müdürlüğünden veya yetkili kilacıdan izin alınması gereklidir.

LIST (CUSTOMER DECLARATION)
LIST OF MOVABLE STOCKS

1/146

..... Limanı'ndan alınmıştır. / /

RECEIVET SEAPORT

	MARKASI BRAND NAME	SERİ NO. SERIAL NO.	ADEDİ QUANTITY
MOTOR / ENGINE			
KIÇTAN TAKMA MOTOR / OUTBOARD MOTOR			
TELSİZ (VHF) / WIRELESS			
RADAR			
KOMPRESÖR / COMPRESSOR			
JENERATÖR / GENERATOR			
TELEVİZYON / TELEVISION SET			
VIDEO			
RADYO KASET ÇALAR / RADIO CASSETTE PLAYER			
VIDEO CAMERA			
BUZDOLABI / REFRIGERATOR			
SILAH / GUN - PISTOL			
MOTOSİKLET / MOTORBIKE			
BİSİKLET / BICYCLE			
YELKENLER / SAILS			
DÜRBÜN / BINOCOLORS			
SÖRF / WINDSURF			
LASTİK BOT / RUBBER DINGY			
DALGIÇ TÜPÜ / DIVING TUBE			
BUNLARIN DIŞINDA BEYAN EDİLECEK EŞYA / PLEASE DECLARE OTHER ITEMS NOT MENTIONED ABOVE			

YATIN ADI / YACHT'S NAME:

BAYRAĞI / FLAG

YAT SAHİBİ KAPTAN:
OWNER CAPTAIN

GÜMRÜK MUHAFAZA KONTROLÜ
CUSTOMS CONTROL

İMZA / SIGNATURE:

TARİH /
DATE

GM1

EK-10 MARİNALARA ÇAPA SİMGESİ VERİLMESİNE ESAS KRİTERLER

1. Marina kompleksinin çevre ile uyumu;
 - Genel silüet ve doğa ile laz uyumlu yapılaşma, (1 puan)
 - Uygun yapılaşma, (5 puan)
2. Kara alanının çimlendirilmesi, ağaçlandırılması, çiçeklendirilmesi ve çevre düzenlemesi;
 - Kısmi düzenleme, (3 puan)
 - Tam düzenleme (5 puan)
3. Marina ve çevre sınırının bitkisel çitle çevrilmesi, (3 puan)
4. Yangın ve doğal afetler karşısında alınacak önlemler;
 - Uygulanacak önlemleri içeren planlamanın marina yönetiminde ve personelin görebileceği yerlerde bulundurulması, (1 puan)
 - Bu konuda personele eğitim verilmiş olması (3 puan)
5. Marinalarda oluşabilecek kirlenmenin anında önlenmesi için, suüstü çözülebilir ilaçlama imkanı, (5 puan)
6. Teknelerden marinaya pis su, yağ ve yakıt akıntısının olmaması için gerekli tedbirlerin alınmış olması, (3 puan)
7. Yat limanlarındaki deniz suyunun son analiz tarihinin ve sonuçlarının belirtildiği ve bununla ilgili gerekli güncel bilgilere verilebildiği bir pano bulundurulması (5 puan)
8. Atık yağ toplama tankları ile katı atıkların periyodik toplanmasından sonra atık toplama tesislerine en kısa sürede intikalinin sağlanması (5 puan)
9. Marina içi ve çevresinde oluşabilecek kirlilik için, çöp toplayıcı, pis akıntı, yağ, yakıt ve çamur temizleyici, çalışır durumda bir teknenin bulundurulması (5 puan)
10. Çevreye zarar verici malzemelerin (pet şişe, şampuan, deterjan vb.) yatçılar tarafından marina sahasında kullanılmasının çeşitli duyuru ve logolarla duyurulması (3 puan)
11. Su armatürleri;

- Ayarlı armatür (3 puan)

- Fotoselli armatür (5 puan)

12. Suya hava karışımını sağlayan özel duş başlıklarının bulunması (3 puan)

13. Müşteri genel tuvaletlerinde kağıt havlu yerine;

- Elektrikli el kurutma makinası (1 puan)

- Her kullanımdan sonra değişen küçük el havlularının kullanılması (3 puan)

- Rulo bez havlu kullanılması (5 puan)

14. Tuvaletlerde dezenfektan ve koku giderici tabletlerin kullanılması (3 puan)

15. Genel aydınlatmanın, havanın aydınlanmasıyla beraber kendiliğinden kapanmasını sağlayabilecek bir düzenleme (3 puan)

16. Geri dönmüş kağıt kullanımı;

- Ambalaj malzemelerinde (1 puan)

- Büro malzemelerinde (7-8 puan)

- Tüm hizmetlerde (6 puan)

17. Deterjanın doğa tarafından kolayca parçalanabilmesi için;

- Düşük fosfatlı deterjan (1 puan)

- Bio deterjan (3 puan)

- Toz sabun, sıvı sabun vb. (5 puan)

18. Haşare ile mücadelede doğaya zarar veren maddeler yerine haşare kovucu özellikler içeren bitkisel karışımlar kullanılması (3 puan)

19. Atık suların değerlendirilmesi;

- Atık suların arıtıldıktan sonra deşarjı (1 puan)

- Atık suların arıtıldıktan sonra bahçe sulanmasında kullanılması (3 puan)

yapılması (3 puan)

21. Tesiste kullanılan klimaların filitrelerinin devamlı bakımı (3 puan)

22. Marinada sıcak su elde edilmesinde kullanılan enerjinin türü;

- Sıvı yakıt (1 puan)
- Elektrik enerjisi (3 puan)
- Güneş enerjisi veya doğalgaz (5 puan)

23. Belediye sınırları içinde bulunmayan marinalarda çöplerin toplanması;

- Çöp bekletme odası (1 puan)
- Soğuk çöp odası (3 puan)
- Çöp nakli için araç veya çöp imha sisteminin bulundurulması (5 puan)

24. Kağıt, plastik, metal, cam ve organik atıkların yeniden değerlendirilmesi için türlerine göre ayrıştırılması;

(Her biri iki puan, toplam on puanı geçemez)

25. Ozon tabakasına zarar verici maddeler içeren ve flor gazı ihtiva eden balonlu yangın söndürücülerin kullanılmaması (3 puan)

26. Yatlarda atık su tahliyesi;

- Yatlarda atık su tahliyesini sağlayacak marinaya ait sürekli vidanjör bulundurulması (3 puan)

- Yatlarda atık su tahliyesini sağlayacak ekipmanın doğrudan kanalizasyona bağlanmış olması (5 puan)

27. Yatların atık su depolarının boşaltılması sırasında atık su boşaltma kapağında olabilecek uyumsuzluğu gidermek amacıyla adaptör bulundurulması (3 puan)

BELİRLEYİCİ NİTELİKLER ASGARİ PUAN TABLOSU

	Asgari Puan	Almış Olduğu Toplam Puan
Bir Çapalı Marinalar	55	
İki Çapalı Marinalar	70	
Üç Çapalı Marinalar	85	

..... tarihinde
yapılan form uygulamasında, toplam puan almıştır.

Arz olunur.

T.C.

TURİZM BAKANLIĞI

YATLAR İÇİN

(Yunus Simgesi)

SINIFLANDIRMA FORMU

YAT İŞLETMESİNİN ADI :

YAT İŞLETMESİNİN MERKEZ ADRESİ :

TELEFON-FAKS :

BELGE TARİH VE NO :

YATIN ADI :

YATIN TİPİ :

DEĞERLENDİRME YERİ :

Kapasite :

Personel :

Puan Durumu :

NOT :

- Bu form çevre bilincinin gelişmesine ve çevrenin korunmasına katkıda bulunan yat işletmelerine ait yatlarda uygulanmak üzere hazırlanmıştır.
- Yat işletmesinin isteği üzerine her yıl için ayrı form uygulaması yapılacaktır.

YATLARA YUNUS SİMGESİ VERİLMESİNE ESAS KRİTERLER

- 1- Tekne ile su yüzeyi arasında zehirsiz boya kullanılması, (Belgelendirilecek.) (5 puan)
- 2- Teknenin hareket kabiliyeti;
 - Motor yat (1 puan)
 - Yelkenli yat (3 puan)
- 3- Tekne içindeki ses izolasyonu;
 - Kamara bölümü (1 puan)
 - Motor bölümü (3 puan)
 - Tüm bölümlerin izolasyonu (5 puan)
- 4- Sintine ve atık su kokusunun mekanik havalandırma tesisatı ile giderilmesi, (3 puan)
- 5- Tuvaletlerde dezenfektan ve koku verici tabletlerin kullanılmaması, (3 puan)
- 6- Atık su tankları;
 - Tek tank (3 puan)
 - Tuvalet ve duş - lavabo için tanklar (5 puan)
- 7- Deterjanın doğa tarafından kolayca parçalanabilmesi için ;
 - Düşük fosfatlı deterjan (1 puan)
 - Bio deterjan (3 puan)
 - Sabun tozu, sıvı sabun vb. (5 puan)
- 8- Yatta kullanılan pişirme ve servis malzemeleri;
 - Alüminyum ve plastik türü ve sağlığa uygun olmayan malzemelere puan verilmez.
 - Diğerleri (1 puan)
 - Porselen, kırılmaz cam, paslanmaz çelik vb. (5 puan)
- 9- Yatlarda enerji üretimi,

-Rüzgar veya güneş (1 puan)

- Her ikisi birlikte (3 puan)

10- Personel ve müşterilere yönelik tasarruf ile ilgili elektririk, su ve çeşitli malzeme kullanımlarına uygun logo'ların bulunması (her biri için 1 puan toplam 5 puanı geçemez)

11- Havlu kullanımı;

-Kağıt havlu (1 puan)

- Küçük el havlusu (3 puan)

-Rulo bez havlu (5 puan)

12- Ozon tabakasına zarar verici olmayan koku ve sprey kullanımı, (3 puan)

13- Tefriş ve dekorasyon kullanılan malzemeler;

- Kısmi sentetik (1 puan)

- Sentetik olmayan (5 puan)

14- Haşere ile mücadelede doğaya zarar veren maddeler yerine haşere kovucu özellikler içeren bitkisel maddeler kullanılması, (5 puan)

15- Çöplerin ayak basılarak açılabilen, kapaklı ve kağıt torbalı kutularda toplanması, (5 puan)

16- Küçük ambalajlı malzemelerin kullanılmaması, (banyolarda kullanılan sabun, şampuan ve kahvaltılık olarak kullanılan reçel, tereyağ vb.) (5 puan)

17- Kutular veya plastik şişeler içindeki içeceklerin kullanılmaması, (5 puan)

EK-11 : TÜRKİYE'DEKİ MARİNALARIN ÖZELLİKLERİ

1. ATAÖÖ MARİNA

Sahilyolu Ataköy, 34710 İstanbul - Türkiye

Tel : 0 212 560 42 70 (10 Hat)

Fax : 0 212 560 72 70

Telex : 28677 Atum.Tr

Enlem	: 40 58' 22" Kuzey
Boylam	: 28 58' 55" Doğu
Kapasite	: 700
Karada Kışlama	: 100
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Şehir Merkezinde
Marina Telsiz Kanalı	: C16 Ve C73 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Televizyon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Mekanik Lift	: Marina İçerisinde
Gezer Lift	: Marina İçerisinde
Çöp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Eczane	: Marina İçerisinde
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde

Güvenlik	: 24 Saat
Konaklama	: Marina İçerisinde
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Night Club	: Marina İçerisinde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Spor Hizmetleri	: Fitness Center, Yüzme Havuzu, Sauna, Türk Hamamı,
Güzellik Merkezi, Tenis Sahası, Bowling	
Seyahat Acentası	: Marina İçerisinde
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Sultanahmet 8 Km
Merkeze Uzaklık	: Taksim 13 Km
Otobüs Terminali	: Esenler Terminali 12km
Havalimanı	: Atatürk Havalimanı 4 Km

2. KALAMIŞ VE FENERBAHÇE MARİNALARI

Kalamış, 81030 İstanbul - Türkiye

Tel : 0 216 346 34 77 - 0 216 346 14 77

Fax : 0 216 346 16 56

Telex : 30822 Kayl.Tr

Enlem	: 40 58' 42" Kuzey
Boylam	: 28 02' 20" Doğu
Kapasite	: 450 Kalamış Marina - 1250 Fenerbahçe Marina
Karada Kışlama	: 200
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Şehir Merkezinde
Marina Telsiz Kanalı	: C72 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı

İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Mekanik Lift	: Marina İçerisinde
Gezer Lift	: Marina İçerisinde
Çöp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Eczane	: Marina İçerisinde
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Casino	: 3 Km
Night Club	: Marina Yakınında
Dinlenme Üniteleri	: Marinada
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Spor Hizmetleri	: Tenis, Futbol, Sauna
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Sultanahmet 15 Km
Merkeze Uzaklık	: Taksim 15 Km
Otobüs Terminali	: Esenler Terminali 32 Km
Havalimanı	: Ataturk Havalimani 25 Km

3. LEVENT MARİNA

Mustafa Kemal Sahil Bulvarı, 1880 Sok.No: 72 Çakalburnu 35340 İzmir - Türkiye

Tel : 0 232 277 11 11 - 0 232 259 98 91 - 0 232 259 77 94

Fax : 0 232 259 90 49

Enlem	: 39 24' 25" Kuzey
Boylam	: 27 04' 04" Doğu
Kapasite	: 70
Karada Kışlama	: 60
Gümrük ve Liman Hizmetleri	: Şehir Merkezinde
Marina Telsiz Kanalı	: C73 Ve C16 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde

4. ALTINYUNUS SETUR MARİNA

Çesme 35941 İzmir - Türkiye

Tel : 0 232 723 16 31 - 0 232 723 14 34

Fax : 0 232 723 46 20

Telex : 53868 Gold.Tr

Enlem	: 38 19' 30" Kuzey
Boylam	: 26 20' 42" Doğu
Kapasite	: 125
Karada Kışlama	: 70
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Marina Telsiz Kanalı	: C18 24h. V.H.F.

Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Mekanik Lift	: Marina İçerisinde
Slipway	: Marina İçerisinde
öp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Eczane	: Marina İçerisinde
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Konaklama	: Marina İçerisinde
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Night Club	: Marina İçerisinde
Dinlenme niteleri	: Marina İçerisinde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Spor Hizmetleri	: Tennis, Horse Backriding, Football, Windsurfing, Water
Sking, Swiming Pools, Fitness Center, Saunas	
Seyahat Acentası	: Marina İçerisinde
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Erytrai 20 Km
Merkeze Uzaklık	: İzmir 75 Km - eşme 3 Km
Otobüs Terminali	: Ilıca 1 Km
Havalimanı	: Adnan Menderes Havalimanı 90 Km

5. KUŞADASI SETUR MARİNA

Kusadası 09400 Aydın - Türkiye

Tel : 0 256 614 17 52 (4 Hat)

Fax : 0 256 614 17 58

Telex : 58527 Tuya.Tr

Enlem	: 37 52' 20" Kuzey
Boylam	: 27 15' 46" Doğu
Kapasite	: 454
Karada Kışlama	: 175
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Marina Telsiz Kanalı	: C16 Ve C73 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Mekanik Lift	: Marina İçerisinde
Gezer Lift	: Marina İçerisinde
Slipway	: Marina İçerisinde
Çöp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Eczane	: Marina Yakınında
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Duty Free Shop	: Marina İçerisinde
Konaklama	: Marina Yakınında
Restaurant	: Marina İçerisinde

Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Night Club	: Merkezde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Spor Hizmetleri	: Swimming Pool, Tennis, Volleyball
Festival ve Yat Yarışları	: International Efes Festival In Spring
Seyahat Acentası	: Marina İçerisinde
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Efes 18 Km
Merkeze Uzaklık	: İzmir 95 Km
Otobüs Terminali	: 1 Km Şehir Merkezinde
Havalimanı	: Adnan Menderes Havalimanı 70 Km

6. BODRUM KARADA MARİNA

Neyzen Teyfik Cad. Bodrum 48400 Mugla - Türkiye

Tel : 0 252 316 18 60 (6 Hat)

Fax : 0 252 316 14 06

Telex : 50102 Yatlı.Tr

Enlem	: 37 01' 52" Kuzey
Boylam	: 27 27' 35" Doğu
Kapasite	: 275
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Merkezde
Marina Telsiz Kanalı	: C16 Ve C11 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde

Gezer Lift	: Marina İçerisinde
öp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Eczane	: Marina İçerisinde
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Konaklama	: Merkezde
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Night Club	: Merkezde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Festival Ve Yat Yarışları	: International Bodrum Cup In Fall
Seyahat Acentası	: Marina Yakınında
Yat Kiralama	: Marina Yakınında
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Müze 200m - Tiyatro 300m - Kale 600m
Merkeze Uzaklık	: Kuşadası 150 Km - Marmaris 160 Km
Otobüs Terminali	: 1 Km Şehir Merkezinde
Havalimanı	: Bodrum Havalimanı 30 Km - Dalaman Havalimanı 200 Km - Adnan Menderes Havalimanı 220 Km

7. MARMARİS NETSEL MARİNA

Marmaris 48700 Muğla - Türkiye

Tel : 0 252 412 27 08 - 0 252 412 14 39

Fax : 0 252 412 55 47

Telex : 50559 Ntsl.Tr

Enlem : 36 51' 12" Kuzey

Boylam : 28 16' 25" Doğu

Kapasite : 720

Karada Kışlama	: 150
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Şehir Merkezinde
Marina Telsiz Kanalı	: C16 Port Marmaris, Call Sign, 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Televizyon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Gezér Lift	: Marina İçerisinde
Slipway	: Marina İçerisinde
Çöp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Eczane	: Marina İçerisinde
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Duty Free Shop	: Marina İçerisinde
Konaklama	: Merkezde
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Casino	: 4 Km
Night Club	: Merkezde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Spor Hizmetleri	: Marina İçerisinde
Festival ve Yat Yarışları	: International Marmaris Yacht Club Regatta In Fall, Yachts
Agents Week In Spring	
Seyahat Acentası	: Marina İçerisinde

Yat Kiralama	: Marina İçerisinde(Karada Tourism Enterprises Inc.)
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Kaunos 80 Km - Knidos 106 Km
Merkeze Uzaklık	: Bodrum 165 Km - Köyceğiz 57 Km - Fethiye 135 Km
Otobüs Terminali	: Marina Yakınında
Havalimanı	: Dalaman Havalimanı 90 Km

8. MARMARİS ALBATROS MARİNA

Adakoy Kırık Mevkii Marmaris 48700 Muğla - Türkiye

Tel : 0 252 412 24 56 - 0 252 412 07 53

Fax : 0252 412 55 47

Telex : 50568 Mqlb.Tr

Enlem	: 36 50' 48" Kuzey
Boylam	: 28 17' 12" Doğu
Kapasite	: 150
Karada Kışlama	: 350
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Şehir Merkezinde
Marina Telsiz Kanalı	: C16 Ve C06 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Mekanik Lift	: Marina İçerisinde
Gezer Lift	: Marina İçerisinde
Slipway	: Marina İçerisinde
p Toplama	: Marina İçerisinde
amaşış Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Merkezde
Eczane	: Merkezde
Duş	: Marina İçerisinde

Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Konaklama	: Merkezde
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Night Club	: Merkezde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Festival ve Yat Yarışları	: International Marmaris Yachts Club Regatta In Fall, Yachts
Agents Week In Spring	
Seyahat Acentası	: Şehir Merkezinde
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Kaunos 80 Km - Knidos 106 Km
Merkeze Uzaklık	: Bodrum 165 Km - Köyceğiz 57 Km - Fethiye 135 Km
Otobüs Terminali	: Marina Yakınında
Havalimanı	: Dalaman Havalimanı 90 Km

9. BAY MARİNA

Hisarönü Körfezi, Keçi Bükü Mevkii Orhaniye Koyu Marmaris Muğla - Türkiye

Tel : 0 252 486 82 03 (3 Hat)

Fax : 0 252 486 82 06

Enlem	: 36 46' 10" Kuzey
Boylam	: 28 07' 55" Doğu
Kapasite	: 50
Karada Kışlama	: 70
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Marmaris'de 25 Km
Marina Telsiz Kanalı	: C16 Ve C72 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı

İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Mekanik Lift	: Marina İçerisinde
Gezer Lift	: Marina İçerisinde
Slipway	: Marina İçerisinde
Çöp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Marmariste 25 Km
Eczane	: Marmariste 25 Km
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Market	: Marina İçerisinde
Konaklama	: Marina İçerisinde
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Spor Hizmetleri	: Voleybol
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Bybassos 1 Km - Kamelya Adası ve Kalesi 12 Deniz Mili
Merkeze Uzaklık	: Marmaris 25 km
Otobüs Terminali	: Marmaris'de 25 Km
Havalimanı	: Dalaman Havalimanı 115 Km

10. CLUB MARİNA

Göcek 48310 Fethiye Muğla - Türkiye

Tel : 0 252 645 10 16 - 0 252 645 14 58

Fax : 0 252 645 14 55

Enlem : 36 45' 5" Kuzey

Boylam : 28 55' 8" Doğu

Kapasite	: 160
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Şehir Merkezinde
Marina Telsiz Kanalı	: C16 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Çöp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Merkezde
Eczane	: Merkezde
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Konaklama	: Marina İçerisinde
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Spor Hizmetleri	: Hamam, Masa Tenisi, Bilardo, Jimnastik
Festival ve Yat Yarışları	: Yaz mevsiminde Boat Show
Seyahat Acentası	: Şehir Merkezinde
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Arymaxa Baht 8 Deniz Mili - Taskaya Kaya Mezarları 5 Deniz Mili
Merkeze Uzaklık	: Fethiye 30 Km
Otobüs Terminali	: Şehir Merkezinde 1 Deniz Mili
Havalimanı	: Dalaman Havalimanı 20 Km

11. KEMER PARK MARİNA

Kemer 07980 Antalya - Türkiye

Tel : 0 242 814 10 90 (3 Hat)

Fax : 0 242 814 15 52

Telex : 56638 TbkM.Tr

Enlem : 36 36' 14" Kuzey

Boylam : 30 34' 28" Doğu

Kapasite : 180

Karada Kışlama : 120

Gümrük Ve Liman Hizmetleri : Marina İçerisinde

Marina Telsiz Kanalı : C16 12h. (8.20 A.M. 20.00 P.M.) Ve C73 24h. V.H.F.

Halat Bağlama Servisi : 24 Saat

Yakıt İskelesi : Marina İçerisinde

Akü Şarj Hizmeti : Marina İçerisinde

Elektrik (220 V) : Yatlara Bağlantı

İçme Suyu : Yatlara Bağlantı

Telefon : Yatlara Bağlantı

Motor Tamir Bakım : Marina İçerisinde

Ahşap Ve Boya İşleri : Marina İçerisinde

Mekanik Lift : Marina İçerisinde

Gezer Lift : Marina İçerisinde

Çöp Toplama : Marina İçerisinde

Çamaşır Servisi : Marina İçerisinde

Sağlık Hizmetleri : Marina İçerisinde

Eczane : Merkezde

Duş : Marina İçerisinde

Yangın Söndürücü : Marina İçerisinde

Güvenlik : 24 Saat

Konaklama : Marina Yakınında

Restaurant : Marina İçerisinde

Bar, Cafe & Pubs : Marina İçerisinde

Night Club : Şehir Merkezinde

Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Brokerage Insurance	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Merkezde
Spor Hizmetleri	: Yüzme Havuzu, Tennis
Festival ve Yat Yarışları	: Kemer Carnival In Fall, International Kemer-Girne Yacht Rally
In Spring	
Seyahat Acentası	: Marina İçerisinde
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Phaselis 15 Km
Merkeze Uzaklık	: Antalya 40 Km
Otobüs Terminali	: Şehir Merkezinde
Havalimanı	: Antalya Havalimanı 50 Km

12. KALEİÇİ TURBAN MARİNA

Kaleiçi 07003 Antalya - Türkiye

Tel : 0 242 242 36 76

Fax : 0 242 242 36 75

Telex : 56012 Tibat.Tr

Enlem	: 36 53' 00" Kuzey
Boylam	: 30 42' 06" Doğu
Kapasite	: 65
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Şehir Merkezinde
Marina Telsiz Kanalı	: C16 Ve C72 24h. V.H.F.
Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Şehir Merkezinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Şehir Merkezinde
Çöp Toplama	: Marina İçerisinde

Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Şehir Merkezinde
Eczane	: Şehir Merkezinde
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Konaklama	: Marina Yakınında
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Night Club	: Marina İçerisinde
Dinlenme Üniteleri	: Marina İçerisinde
Araç Park Yeri	: Fame City ve Yacht Club
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Festival Ve Yat Yarışları	: Altın Portakal Film Festival In Fall
Seyahat Acentası	: Marina İçerisinde
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Termessos 28 Km - Perge 20 Km - Aspendos 44 Km
Merkeze Uzaklık	: Side 72 Km - Alanya 130 Km
Otobüs Terminali	: Antalya Terimal 1 Km
Havalimanı	: Antalya Havalimanı 10 Km

13. SETUR ANTALYA MARINA

Serbest Bölge, Ticari Limanı Antalya - Türkiye

Tel : 0 242 229 13 40

Fax : 0 242 241 20 56

Enlem	: 36 50' 06" Kuzey
Boylam	: 36 37' 02" Doğu
Kapasite	: 200
Karada Kışlama	: 300
Gümrük Ve Liman Hizmetleri	: Limanda
Marina Telsiz Kanalı	: C16 Ve C9 24h. V.H.F.

Halat Bağlama Servisi	: 24 Saat
Yakıt İskelesi	: Marina İçerisinde
Akü Şarj Hizmeti	: Marina İçerisinde
Elektrik (220 V)	: Yatlara Bağlantı
İçme Suyu	: Yatlara Bağlantı
Telefon	: Yatlara Bağlantı
Motor Tamir Bakım	: Marina İçerisinde
Ahşap Ve Boya İşleri	: Marina İçerisinde
Gezer Lift	: Marina İçerisinde
Slipway	: Marina İçerisinde
öp Toplama	: Marina İçerisinde
Çamaşır Servisi	: Marina İçerisinde
Sağlık Hizmetleri	: Limanda
Eczane	: Şehir Merkezinde
Duş	: Marina İçerisinde
Yangın Söndürücü	: Marina İçerisinde
Güvenlik	: 24 Saat
Konaklama	: Şehir Merkezinde
Restaurant	: Marina İçerisinde
Bar, Cafe & Pubs	: Marina İçerisinde
Night Club	: Şehir Merkezinde
Araç Park Yeri	: Marina İçerisinde
Brokerage Insurance	: Marina İçerisinde
Döviz Alım Satım	: Marina İçerisinde
PTT	: Marina İçerisinde
Festival Ve Yat Yarışları	: Western Mediterranean Yacht Rally In Spring (Turkey-Israel)
Training Yachtrace In The Antalya Gulf In Spring	
Seyahat Acentası	: Marina İçerisinde
Yat Kiralama	: Marina İçerisinde
Tarihi Yerlere Uzaklık	: Termessos 36 Km - Faselis 50 Km
Merkeze Uzaklık	: Antalya 8 Km - Kemer 35 Km
Otobüs Terminali	: Antalya Terminal 8 Km
Havalimanı	: Antalya Havalimanı 15 Km

K-12 MAVİ YOLCULUKTA ÜÇ AYRI PROGRAM

.1 ANTALYA – KAŞ - ANTALYA

1.Gün

Bulunduğunuz yerden marina'ya transfer, yatta hoşgeldiniz kokteyli ve akşam yemeğinden sonra yatta geceleme.

2.Gün

Kahvaltının ardından 2 saatlik bir süreyle M.Ö. 7 yy.da Kolonistlerin kurdukları üç ayrı köyü bulunan Antik Çağ'da parfüm ticareti ile ünlü Faselis Koyuna ulaşılır. Buradaki öğle yemeği ve yüzme molasından sonra bir zamanlar ünlü korsan Zeniketes'in üssü olmuş Olympos Antik Şehrine varılır. Beş çayından ve yüzme molasından sonra, akşam yemeği ve konaklama için Adrasan Çavuş Koyuna gidilir.

3.Gün

Adrasan Çavuş Koyunda yapılan kahvaltıdan sonra öğle saatlerinde Demre'ye ulaşılır. Buradaki öğle yemeğinin ardından Bizans Döneminde yaşayan çocuklar, yoksullar ve emicilerin koruyucusu sayılan Piskopos Noel Baba ve bir Likya kenti olan Myra'ya doğru hareket edilir. Burada yaklaşık iki saatlik bir kara turu yapılır. Gökkaya Koyuna ulaşıldığında akşam yemeği yenilir ve burada geceleme yapılır.

4.Gün

Kahvaltıdan sonra Kale Köyünün tam karşısında Bizans döneminde deprem neticesinde sismik bölgeleri denize gömülmüş Antik şehrin bulunduğu Kekova Adasına varılır. Buradaki öğle yemeği ve yüzme molasından sonra akşam yemeği ve geceleme için Kaş limanına demir atılır.

5.Gün

Limanda yapılan kahvaltıdan sonra antalya'ya doğru harekete geçilir. Kaş'ın 34 km. uzaklığındaki en eski Likya kenti olan Üç ağzı koyunda yüzme molası verilir ve Kale Köyü

hemen arkasında kurulu 300 kişilik tiyatro kalıntıları bulunan Simena'da öğle yemeği yenir. Daha sonra geceleme Finike yat limanında yapılır.

6.Gün

Finike yat limanından hareket edildikten sonra mavi ile yeşilin birleştiği eşsiz sahil şeridinden geçerek Ceneviz Koyuna ulaşılır. Buradaki öğle yemeği ve yüzme molasından sonra Kemer Ayışığı Koyuna varılır. Ve bu koyda geceleme yapılır.

7.Gün

Yolculuğun son gününde Ayışığı Koyundan hareket edildikten sonra Çaltıcak Koyuna ve Sıçan Adasına ulaşılır. Buradaki öğle yemeği ve yüzme molasından sonra Antalya Yat Limanına dönülür.

2 MARMARİS – FETHİYE - MARMARİS

1.Gün

İlk gün yata yerleşme, hoşgeldin kokteyli ve yatta geceleme.

2.Gün

Sabah kahvaltısından sonra yolculuk Ekincik'e doğru başlar. Oradan küçük tekneler ile doğa harikası su geçidinden geçilerek bir Karya kenti olan Dalyan'a varılır. Kent; kaya nezarları, Akropol kalesi, Antik tiyatro ve klise kompleksi ile taşıdığı antik değer yanında Caretta Caretta kaplumbağaları ile doğal bir güzellik sergilemektedir. Burada dileyen nüşterilere yüzme ve çamur banyosu yapma imkanı sağlanır. Güne Ekincik Koyunda veda edilir.

3.Gün

Dantel görüntülü Manastır Koyunda sabah kahvaltısı için demir atılır. Burada sabahtan akşama kadar tüm su sporlarını yapma imkanı bulunabilir.

4.Gün

Yolculuğun dördüncü gününde Fethiye Limanına demir atılır. Meşhur antik Telmosos kenti gezilir ve minibüslerle Ölüdenize gidilir. Akşam limandan hareket edilir, akşam yemeği için ufak ve sakın koylardan birinde durulur. Konaklama burada gerçekleşir.

5.Gün

Kahvaltıdan sonra tekne Göcek Koylarında seyrederek, Batık Hamam Harabelerinin doyumsuz güzelliği içinde yüzme molası verilir. Konaklama Göcek'te gerçekleşir.

6.Gün

Sabah erken saatlerde Babaadası'na doğru seyahate başlanır. Ufak bir kahvaltı molası verilir, öğle yemeği Babaadasında yenir. Konaklama burada yapılır.

7.Gün

Yolculuk Marmaris'e yakın eski bir balıkçı köyü olan Kumlubük ve Turunç istikametine doğru devam eder. Burada yüzme ve sörf molası verilir. Akşam'a doğru Marmaris'e gelinir. Konaklama Marmaris Yat Limanında gerçekleşir.

3 BODRUM – GÖKOVA - BODRUM

1.Gün

Bodrum Limanında yata yerleşme, hoşgeldin kokteyli ve yatta geceleme.

2.Gün

Sabah kahvaltısından sonra pırıl pırıl turkuaz suları ile uçsuz bucaksız bir akvaryumu andıran Orak Adasına varılır. Burada yüzme molası verilir ve öğle yemeği yendikten sonra ezgilere konu olmuş sevimli bir balıkçı köyü olan Çökertmeye varılır. Geceleme burada gerçekleşir.

3.Gün

Sabah kahvaltısından sonra çarşaf gibi bir deniz ve renk cümbüşünün içiçe olduğu doğal bir liman olan Çatı'ya gelinir. Geceleme burada yapılır.

4.Gün

Güne mercan kayalıklarının bulunduğu Yedi Adalar'da başlanır.Surf, dalma, yüzme, uyku, yemek molası burada verilir. Akşamüstü doğal bir liman olan Küfre'ye gelinir. Arzu edenler Güllük Ormanlarının içinde yürüyüş yapabilirler. Geceleme burada gerçekleşir.

5.Gün

Sabahın erken saatlerinde başlayan yolculuk sonucunda Mark Anthoni ve Kleopatra'nın büyük aşk yaşadıkları altın renkli kumsalları içinde Roma Çağından kalma harabeler ve at nalı şeklindeki antik tiyatronun bulunduğu Sedir adasına varılır. Öğleden sonra ormanla denizin kucaklaştığı Karaca Söğüt'e hareket edilir. Geceleme burada gerçekleşir.

6.Gün

Sabah kahvaltısından sonra İkinci Dünya Savaşında İngiliz Savaş gemilerinin saklandığı, bir gölü andıran, çevresinde çam ve güllük ormanlarının bulunduğu İngiliz limanı ve öğle yemeğinin ardından doğanın dantel gibi işlediği Löngöz doğal limanına varılır. Buradan geceleme için kıyı boyunca tatlı su kaynaklarının bulunduğu Ballı Su'ya varılır.

7.Gün

Ballı Su'da yapılan kahvaltıdan sonra tarihi M.Ö. 9. yy. dayanan Bizanslılar döneminde piskoposluk merkezi olmuş Keramos'un bulunduğu Kerme Körfezine gelinir. Burada Zeos Tapınağı, Bizans Kiliseleri, antik su kanalları bulunmaktadır. Buradan çamur banyoları ile ünlü Kara Ada'ya uğranır. Geceleme Bodrum Limanında yapılır.

170	Altinyunus														
170	9	Çeşme													
110	51	40	Sığacık												
129	73	65	35	Kuşadası											
174	111	103	90	65	Güllük										
183	119	111	109	84	46	Bodrum									
127	163	155	153	128	90	44	Datça								
162	209	201	181	156	124	90	46	Marmaris							
190	235	227	209	184	152	118	96	50	Fethiye						
100	247	239	219	194	162	128	112	66	45	Kalkan					
118	265	257	237	212	180	146	130	84	56	18	Kaş				
136	283	275	255	230	198	164	148	102	74	36	18	Kekova			
151	293	290	270	245	213	179	161	115	88	53	35	20	Finike		
182	329	321	300	276	244	210	194	148	119	91	73	58	44	Kemer	
102	343	341	320	296	264	230	214	168	139	111	93	78	57	20	Antalya

FOTOĞRAFLAR



FOTO-1 SETUR ANTALYA

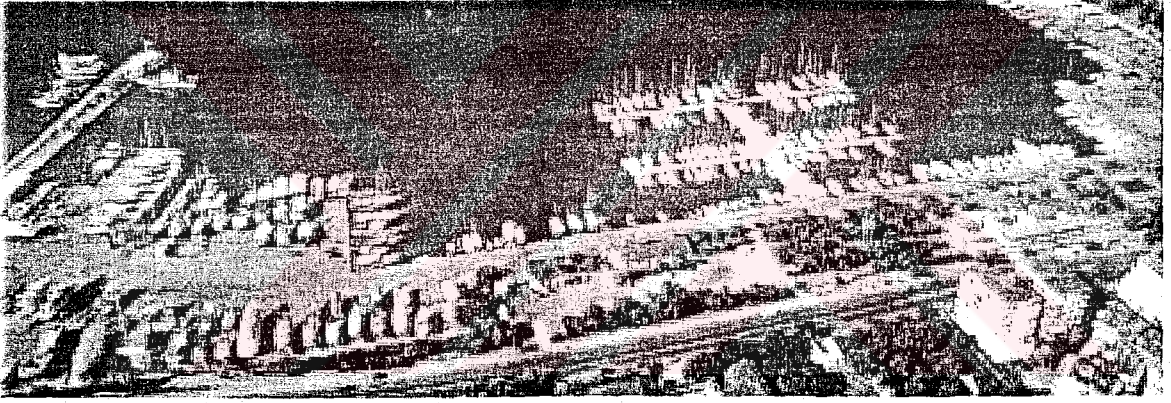


FOTO-2 KUŞADASI MARINA



FOTO-3 SETUR AYVALIK

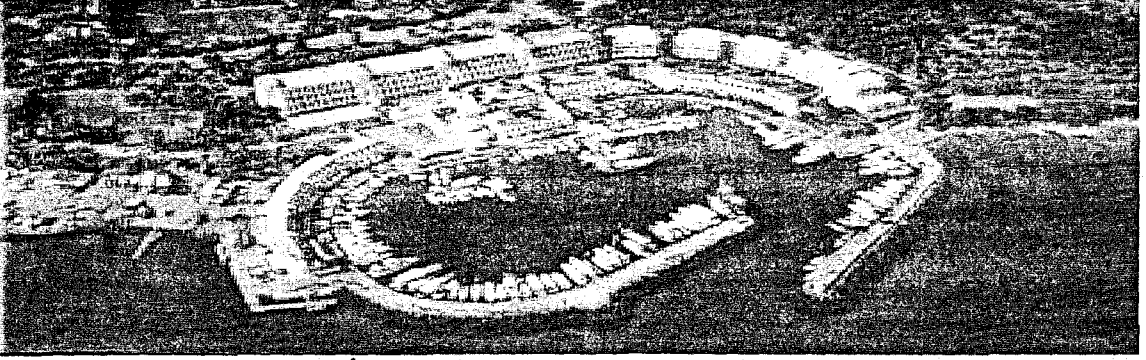


FOTO-4 ÇEŞME MARİNA



FOTO-5 SETUR FİNİKE MARİNA

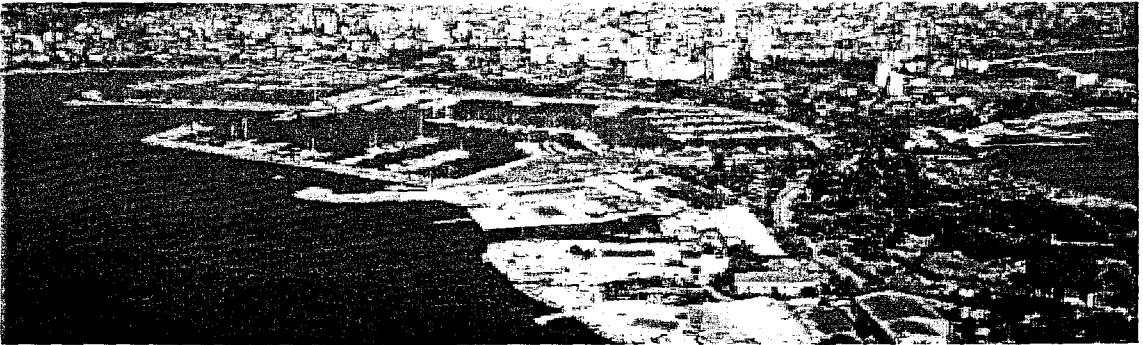


FOTO-6 SETUR KALAMIŞMARİNA



FOTO-7 SETUR KUŞADASI MARİNA

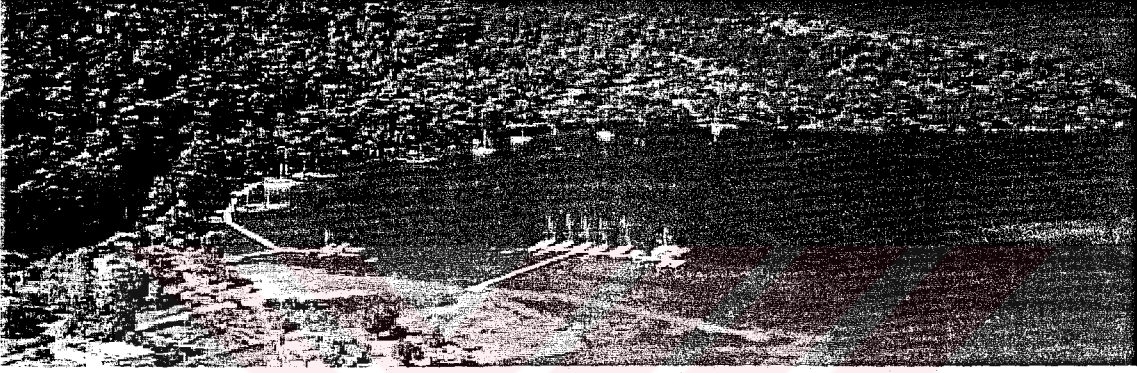


FOTO-8 SETUR GÖKOVA KARACASÖĞÜT MARİNA

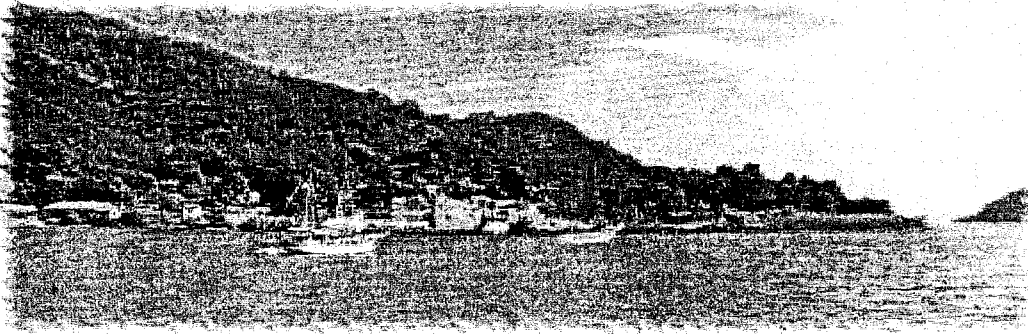


FOTO-9 PORT GÖCEK MARİNA

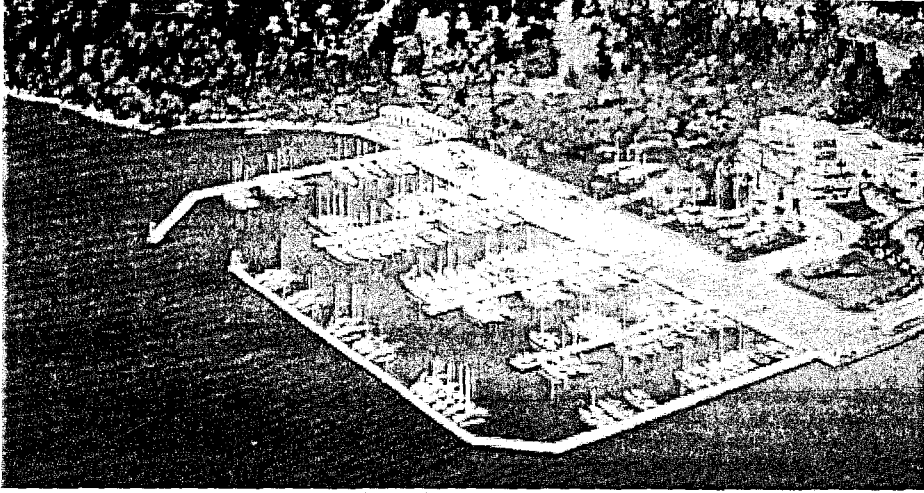


FOTO-10 MARMARİS MARTI MARİNA

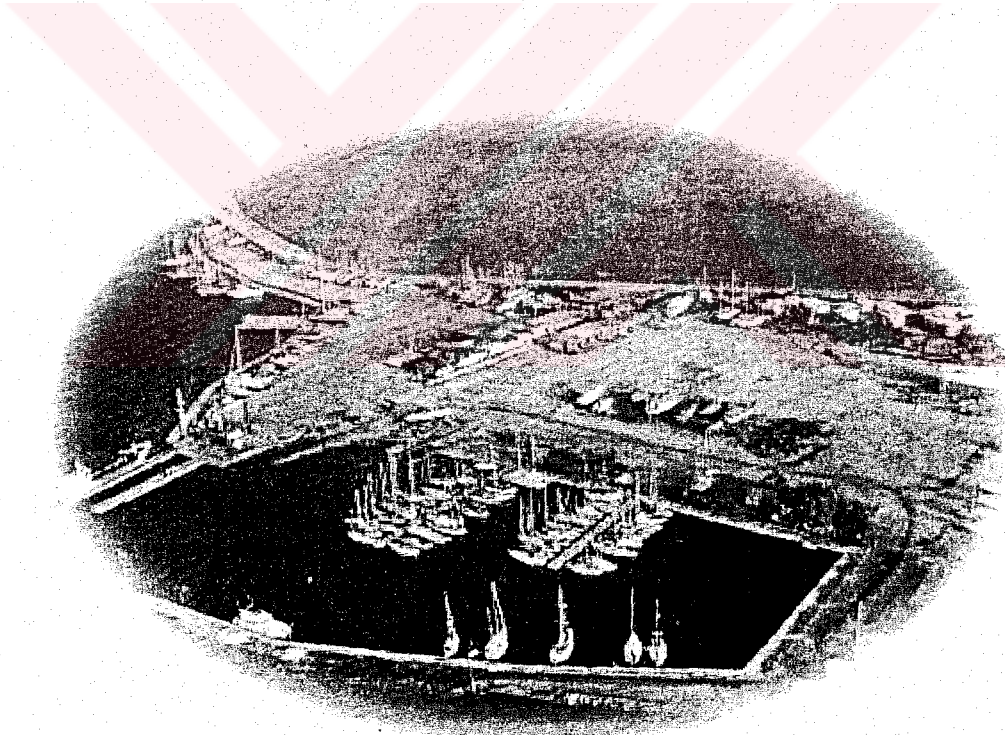


FOTO-11 MARMARİS YAT MARİN

KAYNAK: www.velkenci.org sitesinden alınmıştır.