

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

TÜRKİYE YAT LİMANLARI KAPASİTE ANALİZİ

İnşaat Mühendisi Burak İSKENDER

**FBE İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı Kıyı ve Liman Mühendisliği Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Yalçın YÜKSEL

İSTANBUL, 2010

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
SİMGE LİSTESİ	iv
KISALTMA LİSTESİ	v
ŞEKİL LİSTESİ	vi
ÇİZELGE LİSTESİ	ix
ÖNSÖZ	x
ÖZET	xi
ABSTRACT	xii
1. GİRİŞ	1
1.1 Tanımlar	1
1.2 Yat Limanı Sınıflandırması	3
1.3 Yat Limanı Planlaması	4
1.4 Yat Limanı Temel Tasarım Ölçütleri	9
1.4.1 Hazırlık Aşamaları	10
1.4.2 Yüzer İskele Yerleşimi	12
1.4.3 Yükler	15
1.4.4 Bağlama (Çapa) Sistemleri	18
1.4.5 Yüzer İskele Sistemleri	20
1.4.6 Çevresel Koşullar	22
1.4.7 Mega Yat Limanları	25
1.4.8 Seyir Yardımı	26
1.4.9 Tuvalet ve Banyolar	26
1.4.10 Otoparklar	28
1.5 Yat Limanı İşletme Esasları	28
1.5.1 Sağlık ve Güvenlik	28
1.5.2 İşletme Riskleri Değerlendirmesi	29
1.5.3 Yangın Riskleri Değerlendirmesi	29
1.5.4 Yangın Kontrolü ve Önlenmesi	30
1.5.5 Hayat Kurtarma	31
1.5.6 İdari Ofisler	31
1.5.7 Güvenlik	32
1.5.8 Sigorta	32
1.5.9 Kirliliğin Önlenmesi	33
1.5.10 Ses Kontrolü	33
1.5.11 Tesisler	34
1.6 Deniz Turizmi Yönetmeliği	34
2. YAT TURİZMİ VE YAT LİMANLARI	37
2.1 Yat Turizmi	37
2.1.1 Yat Turizminin Tarihçesi	38
2.1.2 Akdeniz’de Yat Turizmi	41

2.1.3	Türkiye’de Yat Turizmi	42
2.1.4	Türkiye Turizm Stratejisi.....	44
2.2	Yat Limanları.....	48
2.2.1	Akdeniz Yat Limanları	48
2.2.1.1	Fransa.....	48
2.2.1.2	Hırvatistan.....	49
2.2.1.3	İspanya.....	51
2.2.1.4	İtalya	52
2.2.1.5	Güney Kıbrıs.....	53
2.2.1.6	Yunanistan	54
2.2.2	Türkiye Yat Limanları	54
2.2.3	Mavi Bayrak	56
2.3	Türkiye Yat İstatistikleri.....	58
3.	KRUVAZİYER TURİZMİ.....	81
3.1	Akdeniz’de Kruvaziyer Turizmi.....	84
3.2	Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi.....	89
4.	BALIKÇI BARINAKLARI.....	93
5.	TALEP TAHMİNİ.....	98
5.1	Talep Tahmin Yöntemleri.....	100
5.1.1	Nicel Talep Tahmin Yöntemleri.....	101
5.1.2	Nitel Tahmin Yöntemleri.....	104
5.2	Kaynak Verilerinin Değerlendirilmesi	105
5.3	Model Seçimi ve Uygulanması.....	108
5.4	Değerlendirme	117
6.	ÖNERİLER VE SONUÇLAR.....	119
	KAYNAKLAR.....	122
	EKLER	123
	Ek 1 Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları	125
	Ek 2 Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları.....	167
	Ek 3 Yıllara göre Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları	209
	Ek 4 Yıllara göre Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları.....	253
	Ek 5 Deniz Turizmi Yönetmeliği	297
	ÖZGEÇMİŞ.....	329

SİMGE LİSTESİ

F_{t+1}	Yeni tahmin
F_t	Bir önceki tahmin
α	Düzeltilme faktörü
y_t	Gerçekleşen talep

KISALTMA LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
DLH	Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DTO	Deniz Ticaret Odası
FEE	Foundation for Enviromental Education
FEEE	Foundation for Enviromental Education Europe
GSYH	Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla
IMO	International Maritime Organisation
ISPS	International Ship and Port Facility Security
LOA	Length Over All
PIANC	The World Association for Waterborne Transport Infrastructure
RYA	The Royal Yachting Association
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TRADA	Timber Research and Development Association
TÜRÇEV	Türkiye Çevre Eğitim Vakfı
TÜRSAB	Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği
TYHA	The Yacht Harbour Association

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 Yat limanı tip yerleşim planı	9
Şekil 2.1 Türkiye’deki mavi bayraklı plaj ve yat limanı sayıları	57
Şekil 2.2 Türk limanlarının bir önceki yıla göre yat sayısı değişim oranları	61
Şekil 2.3 Türk limanları yat sayılarının yıllara göre dağılımları	67
Şekil 2.4 Türk limanları yıllık toplam yat sayıları.....	73
Şekil 2.5 Türk limanları yıllık toplam LOA aralıkları değişimleri.....	74
Şekil 2.6 Türk limanları toplam LOA aralıkları değişim oranları	77
Şekil 2.7 Türk limanları toplam LOA aralıkları değişimi	80
Şekil 3.1 Lider kruvaziyer şirketleri	82
Şekil 3.2 Akdeniz kruvaziyer limanları.....	85
Şekil 3.3 Akdeniz limanlarından çıkış yapan kruvaziyer yolcu sayıları	87
Şekil 3.4 Akdeniz limanlarına giriş yapan kruvaziyer yolcu sayıları.....	87
Şekil 3.5 Akdeniz limanlarına giriş yapan kruvaziyer gemi sayıları.....	88
Şekil 3.6 Akdeniz limanlarından transit geçen kruvaziyer yolcu sayıları	88
Şekil 3.7 Türk kruvaziyer limanları.....	90
Şekil 3.8 2007 yılında Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemilerinin yüzdelik dağılımı.....	91
Şekil 3.9 Yıllara göre Türk limanlarına gelen kruvaziyer yolcu sayıları	92
Şekil 3.10 Yıllara göre Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemi sayıları	92
Şekil 4.1 Balıkçı teknesi sayıları	95
Şekil 5.1 Türkiye kıyıları yatçılık bölgeleri.....	105
Şekil 5.2 Yıllara göre Türk limanlarına gelen bölgesel yat sayısı oranları	113
Şekil 5.3 Türkiye kıyı bölgeleri için yapılan yat sayısı tahminleri.....	116
Şekil Ek 1.1 Finike limanı aylık yat sayısı değişim oranları	125
Şekil Ek 1.2 Kaş limanı aylık yat sayısı değişim oranları	128
Şekil Ek 1.3 Kemer limanı aylık yat sayısı değişim oranları	131
Şekil Ek 1.4 Antalya limanı aylık yat sayısı değişim oranları	134
Şekil Ek 1.5 Bodrum limanı aylık yat sayısı değişim oranları	137
Şekil Ek 1.6 Datça limanı aylık yat sayısı değişim oranları	140
Şekil Ek 1.7 Fethiye limanı aylık yat sayısı değişim oranları	143
Şekil Ek 1.8 Marmaris limanı aylık yat sayısı değişim oranları.....	146
Şekil Ek 1.9 Turgutreis limanı aylık yat sayısı değişim oranları.....	149
Şekil Ek 1.10 Yalıkavak limanı aylık yat sayısı değişim oranları.....	151
Şekil Ek 1.11 Göcek limanı aylık yat sayısı değişim oranları.....	153

Şekil Ek 1.12 Kuşadası limanı aylık yat sayısı değişim oranları.....	155
Şekil Ek 1.13 Çeşme limanı aylık yat sayısı değişim oranları	158
Şekil Ek 1.14 İstanbul limanı aylık yat sayısı değişim oranları	161
Şekil Ek 1.15 Diğer limanlar aylık yat sayısı değişim oranları	164
Şekil Ek 2.1 Finike limanı LOA aralıkları değişim oranları	167
Şekil Ek 2.2 Kaş limanı LOA aralıkları değişim oranları	170
Şekil Ek 2.3 Kemer limanı LOA aralıkları değişim oranları.....	173
Şekil Ek 2.4 Antalya limanı LOA aralıkları değişim oranları.....	176
Şekil Ek 2.5 Bodrum limanı LOA aralıkları değişim oranları	179
Şekil Ek 2.6 Datça limanı LOA aralıkları değişim oranları	182
Şekil Ek 2.7 Fethiye limanı LOA aralıkları değişim oranları.....	185
Şekil Ek 2.8 Marmaris limanı LOA aralıkları değişim oranları	188
Şekil Ek 2.9 Turgutreis limanı LOA aralıkları değişim oranları.....	191
Şekil Ek 2.10 Yalıkavak limanı LOA aralıkları değişim oranları	193
Şekil Ek 2.11 Göcek limanı LOA aralıkları değişim oranları	195
Şekil Ek 2.12 Kuşadası limanı LOA aralıkları değişim oranları.....	197
Şekil Ek 2.13 Çeşme limanı LOA aralıkları değişim oranları.....	200
Şekil Ek 2.14 İstanbul limanı LOA aralıkları değişim oranları.....	203
Şekil Ek 2.15 Diğer limanlar LOA aralıkları değişim oranları	206
Şekil Ek 3.1 2000 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları.....	209
Şekil Ek 3.2 2001 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları.....	214
Şekil Ek 3.3 2002 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları.....	219
Şekil Ek 3.4 2003 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları.....	224
Şekil Ek 3.5 2004 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları.....	229
Şekil Ek 3.6 2005 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları.....	235
Şekil Ek 3.7 2006 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları.....	241
Şekil Ek 3.8 2007 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları.....	247
Şekil Ek 4.1 2000 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları	253
Şekil Ek 4.2 2001 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları	258
Şekil Ek 4.3 2002 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları	263
Şekil Ek 4.4 2003 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları	268
Şekil Ek 4.5 2004 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları	273
Şekil Ek 4.6 2005 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları	279
Şekil Ek 4.7 2006 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları	285

Şekil Ek 4.8 2007 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları	291

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 1.1 Yat limanı özellikleri tablosu	8
Çizelge 1.2 Minimum yüzer iskele genişlikleri.....	14
Çizelge 1.3 Minimum sabit iskele genişlikleri	14
Çizelge 1.4 Hareketli yükler	15
Çizelge 1.5 Tekne kullanım alanları.....	17
Çizelge 1.6 Boylara göre su çekimleri	24
Çizelge 1.7 Kıyı yat limanı sıhhi tesis sayıları	26
Çizelge 1.8 İç su yolu deşarj pompalı tesis tuvalet sayıları.....	27
Çizelge 1.9 İç su yolu deşarj pompasız tesis tuvalet sayıları.....	27
Çizelge 1.10 Çamaşır yıkama tesisi sayıları.....	28
Çizelge 2.1 Türkiye'ye gelen turist sayıları ve artış yüzdeleri	43
Çizelge 2.2 Akdeniz kıyısındaki Fransız yat limanlarından bazıları.....	49
Çizelge 2.3 Akdeniz kıyısındaki Hırvat yat limanlarından bazıları	50
Çizelge 2.4 Akdeniz kıyısındaki İspanyol yat limanlarından bazıları	51
Çizelge 2.5 Akdeniz kıyısındaki İtalyan yat limanlarından bazıları	53
Çizelge 2.6 Akdeniz kıyısındaki Rum yat limanları	53
Çizelge 2.7 Akdeniz kıyısındaki Yunan yat limanlarından bazıları.....	54
Çizelge 2.8 Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan turizm işletmesi belgeli yat limanları	55
Çizelge 2.9 Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan turizm yatırımı belgeli yat limanları	56
Çizelge 2.10 2007 yılı uluslararası mavi bayrak sayıları	58
Çizelge 2.11 2008 yılı uluslararası mavi bayrak sayıları	58
Çizelge 3.1 2007 yılı Akdeniz limanları kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları	86
Çizelge 3.2 2007 yılında Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları.....	89
Çizelge 4.1 Balıkçı kıyı yapılarının bölgesel dağılımı	95
Çizelge 4.2 Balıkçı kıyı yapılarının birbirlerine olan ortalama uzaklıkları.....	96
Çizelge 5.1 Türk limanlarına gelen yat sayıları.....	106
Çizelge 5.2 Türkiye genel nüfus sayımı değerleri.....	106
Çizelge 5.3 Gayri safi yurtiçi hâsıla değerleri	106
Çizelge 5.4 Türkiye'ye yatla gelen turist sayıları.....	107
Çizelge 5.5 SPSS kaynak veri tablosu.....	108
Çizelge 5.6 SPSS çok değişkenli regresyon analizi çıktısı.....	109
Çizelge 5.7 Tüm Türkiye için 2030 yılına kadar yordanan yat sayıları	111
Çizelge 5.8 Bölge bazında 2030 yılına kadar yordanan yat sayıları	112

ÖNSÖZ

Bu çalışma; Türk yat limanlarının gelecekteki durumlarını tahmin ederek, onları geliştirmeyi ve yeni yatırımlara yön vermeyi amaçlamıştır.

Önceden çalışılmış konular üzerinde tekrar yapmak yerine yaşayan, uygulanabilir bir projenin parçası olarak, sayın hocam Prof. Dr. Yalçın YÜKSEL ile birlikte çalışmaktan duyduğum onuru belirtmek isterim.

Yüksek lisans eğitimim ve tez çalışmam süresince kıymetli katkılarını esirgemeyen sayın hocalarım Prof. Dr. Yalçın YÜKSEL, Prof. Dr. Esin Çevik ve tüm Y.T.Ü. Hidrolik Anabilim Dalı hocalarına teşekkürü bir borç bilirim.

ÖZET

Türkiye Yat Limanları Kapasite Analizi başlığı altında yapılan bu çalışma; Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanan Yat İstatistikleri Bülteni'nin 2000 ile 2007 yılları arasındaki verilerinin derlenerek, Türk limanlarına 2030 yılına kadar gelecek olan yat sayılarının yordanabilmesini amaçlamıştır.

Gayri safi yurtiçi hâsıla, yatla gelen turist sayıları ve genel nüfus sayımları verilerinin; Türk limanlarından transit-log ve sarı bayrak alan yat sayıları üzerindeki etkilerini belirleyebilmek için; SPSS programı kullanılmış ve yat sayısını tanımlayan bir denklem elde edilmiştir.

Bu denklem ile yordanan yat sayıları; Türkiye kıyı bölgelerinin 2000 ile 2007 yılları arasındaki yat sayısı oranlarına göre dağıtılarak, 2030 yılına kadar bölgesel yat sayısı tahminleri yapılmıştır. Bu tahminler ışığında; 2030 yılına kadar yat limanlarımızda yapılması gereken güncellemeler ve yeni liman yatırımları hakkında öneriler üretilmiştir.

ABSTRACT

This study entitled The Capacity Analysis of Turkish Marinas has aimed to predict the number of yachts which will harbour to the Turkish Marinas until the year 2030, depending on the data of the years between 2000 and 2007 from the Yacht Statistics Bulletin which is published by the Ministry of Culture and Tourism.

The SPSS software was used and an equation which defined the number of yachts was obtained to determine the effects of the gross domestic product, the number of tourists coming by yachts and general census data, on the number of yachts which take transit-log and Q-flag from the Turkish marinas.

The number of yachts predicted by this equation were distributed according to the rates of yacht numbers of the coastal regions of Turkey between the years 2000-2007, so that the number of yachts that will arrive until the year 2030 were predicted. Depending on these estimations, the updates and investments for the marinas until the year 2030 were proposed.

1. GİRİŞ

1.1 Tanımlar

Yat: Basit bir tanımlama ile gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılan teknelerdir. Yatlar; yelkenli, motorlu ve karma (yelkenli ve motorlu) olmak üzere üç tiptir.

Yelkenli yat: Rüzgâr gücü ile seyreden yatlardır.

Motorlu yat: Motor gücü ile seyreden yatlardır.

Karma yat: Rüzgârın olmadığı veya yetersiz olduğu durumlarda motor gücüyle de hareket edebilen yatlardır.

Mega yat: Özel veya ticari olarak gezi, eğlence ve spor amacıyla kullanılan, boy ve ağırlık olarak diğer yatlardan nispeten daha büyük lüks deniz araçlarıdır.

Katamaran: Çift gövde üzerine oturtulmuş teknelerdir.

Trimaran: Üç gövde üzerine oturtulmuş teknelerdir.

Yatçılık: Yatların eğlence, spor ve turizm amaçlı kullanılma faaliyetidir.

Yatçı: Yat seyahatine fiilen katılan ve/veya yat kullanan insandır.

Yat turizmi: Turistin yata ulaşması ve belirli bir gezinti sonunda tekneyi terk etmesi arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetlerdir.

Özel yat: Ticari amaç olmaksızın yat turizmine katılan yatlardır.

Ticari yat: Ticari amaçla yat turizmine katılan yatlardır.

Kruvaziyer turizmi: İçinde tüm imkânların bulunduğu lüks gemilerle, belirli süreler içinde, belirlenmiş bir program ve güzergâh dâhilinde muhtelif limanların ziyareti ve bu limanlarda çeşitli aktivitelerin gerçekleştirilmesi faaliyetidir.

Yolcu: Turist olarak deniz turizmine katılan kişilerdir.

Yat kayıt belgesi (transitlog): Yat Turizmi Yönetmeliği madde 4/f’de verildiği üzere; Türk bandıralı yatlar ile yabancı limanlardan gelen ve Türkiye’de kışlayan yabancı bandıralı yatların vardıkları ilk Türk limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları beyan ve işlemlerin yer aldığı belgedir.

Güzergâh: Yat kayıt belgesinde yatın gideceği belirtilen yat limanı, koy vb. yerlerdir.

Bandıra: Bir geminin bağlı (kayıtlı) olduğu ülkenin bayrağıdır.

Sarı bayraklı yat: Yabancı bir ülkenin karasularından, bir başka ülke limanına giriş yapan yatlar sarı bayrak (Q flag) çekmek zorundadır. Bu yatlara “sarı bayraklı yat” denir.

Transitlog alan yat: Bir yatın kendi ülke karasularında sefere başlaması için yat kayıt belgesi almasına denir.

Yat limanı: Yatlara deniz ve karada güvenli bir biçimde park olanağı sağlayan, yat ve yatçılara çeşitli hizmetler sunan kombine turistik tesisler.

Kışlama: Yatın denizden karaya çekilerek bir sonraki sefere kadar karada bırakılması, park edilmesi ve hazırlanmasına kışlama denir

Yat işletmeleri: Yat Turizmi Yönetmeliği madde 18’e göre; sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bayraklı yatların mürettebatlı veya mürettebatsız olarak bu yönetmelikte belirtilen şartlarla gezi, eğlence ve spor amaçlı kullanımları için yatçıların geçici kullanımlara vererek faaliyette bulunan, Bakanlıktan belgeli yatırım ve işletmeleridir.

Yatçılık bölgesi: Yat turizminin geliştirilmesi için, ülkenin bu açıdan taşıdığı turizm potansiyeli dikkate alınarak 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu’nun 28. maddesinin d fıkrası uyarınca tespit ve ilan edilen bölgelerdir.

Grup yatçılığı (flotilla): Charter uçaklarla getirilen müşteriler için, genellikle ufak (9-9.5 metre), tek kolda öncü teknenin ardında sıralanmış, 7 veya daha fazla tekneden oluşan gruplarla, düzenli programlar dâhilinde yapılan toplu deniz gezileridir.

Mürettebatlı (crewed) yatçılık: Gulet, tirhandil ve ayna kış tipi teknelerle yapılan yat işletme çeşididir. Tüm hizmetlerin yat mürettebatı tarafından sağlandığı, 2-8 kamaralı ve 4-16 kişilik grupların gezmesine imkân veren teknelerden oluşan bu tür işletmecilik; klasik yatçılık ya da mavi yolculuk olarak adlandırılır.

Mürettebatsız (bare boating) yatçılık: Grup yatçılığı gibi riskli olmayıp; charter uçak organizasyonuna girilmeyen, belli bir programa bağlı kalmaksızın yapılan yatçılık türüdür. Bu tip işletmecilik 2-6 kişilik yatlarla ve bir veya birkaç teknenin kiralanarak birlikte gezmesi şeklinde yapılır. Bu tür yatçılıkta yatı kiralayan kişiler istedikleri programı uygular, yatları kendileri kullanır ve süre sonunda kontratta belirlenen limanda teslim ederler.

Mürettebat: Seyahate fiilen katılan ve yat kullanan, yat turizmine katılan turistlere hizmet veren kişilerdir.

Turizm Yatırımı Belgesi: Turizm sektöründe yatırım yapana, tespit edilen yatırım dönemi için Turizm Bakanlığı tarafından verilen belge.

Turizm İşletmesi Belgesi: Turizm sektöründe faaliyet gösteren turizm işletmelerine Turizm Bakanlığı tarafından verilen belge.

1.2 Yat Limanı Sınıflandırması

Alt-üstyapı nitelikleri ve sağladıkları imkânlarla göre belgelendirilen yat limanları aşağıdaki sınıflara ayrılır;

Çekek yeri: Deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) hizmetlerini verebilecek niteliklerle, Turizm Bakanlığınca belirlenecek tesis ve teçhizata sahip olan mahallerdir. Çekek yerlerinde giriş ve çıkış kontrolü ile yangın, hırsızlık soygun vb. yönünden teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir.

Yat yanaşma yeri: Küçük çapta, kısa süreli yanaşmalara imkân tanıyan yat limanları olup bunların asgari alt ve üst yapı nitelikleri taşımaları yeterlidir. Bu işletmelerde bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesisleri ile jeneratör bulundurulması gereklidir.

Tali yat limanı: 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.

- Akaryakıt satışı,
- 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte meyilli çekek veya vinç,
- Meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkânı,
- Çamaşır yıkama veya yıkatma imkânı,
- Yangın ikaz sistemi,
- Yatçıların dinlenmelerini ve bir arada bulunmalarını sağlayacak sosyal bir mahal,
- Gümrüklü ve gümrüksüz satış yerleri,
- Telefon ve imkânları ölçüsünde teleks,
- Denizde seyreden yatlarla bağlantıyı sağlayacak mevzuata uygun telsiz sistemi,
- Gümrüklü veya gümrüksüz eşya emanet deposu,
- Teknik servis,
- Yat limanı ihtiyacı için kapalı depo,
- Yabancı dil bilen en az bir personel,
- Otopark,

- Yakın çevrede olmaması halinde yiyecek-içecek ünitesi,
- Karada park hizmetinin verilmesi halinde, ana yat limanının bu hizmete ilişkin şartları,
- Emniyetli bağlama sistemi.

Ana yat limanı: 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.

- Akaryakıt ikmal iskelesi,
- Hava ve deniz durumu ile ilgili sürekli bilgi sağlayabilecek cihazlar,
- İmkânlar ölçüsünde teleks veya teleks hizmeti,
- Acil yardım merkezi,
- Limanın kapasitesi ve bağlanacak yatların nitelikleri ve 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),
- Yatların karada park edebilecekleri drenajı yapılmış kapalı ve açık alanlar ile bakım hizmetleri için elektriği, suyu, aydınlatılması ve özel yangın söndürme gereçleri sağlanmış yerler,
- En az iki teknenin onarımının yapılacağı kapalı atölye,
- Yeme içme ihtiyacını karşılayacak bir tesis,
- Spor olanakları.

1.3 Yat Limanı Planlaması

Yat limanları yatçıların teknelerini barındırabildikleri, yakıt gıda ve içme suyu gibi temel ihtiyaçlarını karşılayabildikleri korunmuş alanlardır.

Yat limanlarının bölgesel ekonomi üzerinde etkin bir rolü vardır. Yatlar kendi yataklarını taşıyan yüzen lüks oteller olduklarından; bakım-onarım harcamaları ülke ekonomisine gelir kaynağı yaratmaktadır, ayrıca yatçılık yapan kişilerin gelir düzeyleri yüksek olduğundan diğer turistlere göre daha fazla gelir bırakmaktadırlar. Bunların yanı sıra alt yapı hizmetleri, inşaat sanayi, catering hizmetleri, idari işlemler, personel alt yapısı gibi boyutları ile de istihdamı artırmaktadırlar.

Yabancı yatçılara, sadece kıyı bölgelerini değil aynı zamanda o bölgede yaşayan insanları, yerel kültürü ve bölge tarihini tanıma fırsatı doğmaktadır.

Bu nedenle yat limanlarının görevlerinden biriside ülke tanıtımıdır.

Yat limanlarının fonksiyonları şu şekilde sıralanabilir;

- Ulaşım fonksiyonu
- Hizmet fonksiyonu: Her türlü eğlence, spor, sağlık, iletişim ve diğer ihtiyaçlar.

Yatçılık çok sayıda disiplini içermektedir. Yat limanı planlamasına başlamadan önce bu disiplinlerle ilgili çalışmalar yapılmalıdır. Teknelerin konaklamaları ve seyirleri sırasındaki ihtiyaçları için gerekli servislerin verilmesi gerekir (Yüksel ve Çevik, 2006). Bunlar yatçıların orijinlerine zevk ve hobilerine (seyir, turlar, yarışlar, balıkçılık, su sporları vb.) bağlı olarak değişmektedir. Yatçılıktaki gelişmeler beraberlerinde yat limanlarındaki hizmet ve ekipmanların gelişmesine sebep olmakta, ya da yerel yat kulüplerinin sınırlamaları dâhilinde hizmet verilmektedir.

Yat limanları tekne sahiplerinin dalga, su seviyesi değişimi, kumlanma ve diğer teknelerin oluşturduğu dalga hareketlerinden etkilenmeyecek biçimde planlanmalıdır. Liman girişi, su derinlikleri, su kalitesi, bağlanma hizmetleri yeterli düzeyde olmalıdır. Yat limanın bulunduğu alanda su sirkülasyonu sağlanmalı, kumlanma problemi olmamalı ya da bu etkiler için yeterli tedbirler alınmalıdır.

Yat limanlarının yer seçiminde mümkün olduğunca yatçılara seyir cazibelerinin sağlanacağı konumlarının (doğal güzellikler, tarihi alanlar vb.) seçilmesine gayret edilmelidir. Bununla birlikte; kıyı alanları planlanacak yat limanları ile uyumlu olmalı ve doğa bu yatırımın baskısı altında kalmamalıdır.

Yat limanlarının bulunduğu alanlar atık deşarjlarına karşı önlemlerin alındığı bölgeler olmalıdır. Yat limanı işletmecileri yatçılara mümkün olduğunca uygun ücret tarifeleri uygulayarak en iyi hizmeti vermeli, böylece yat sahip ve kullanıcılarını verdikleri hizmetle memnun etmelidirler.

Yat limanlarında aranan alt ve üst yapı hizmetleri tamamlanmış ve çalışır durumda olmalıdır. O halde yat limanları şu ölçütleri sağlamalıdır;

- Korunaklı yerleşim,
- Uygun seyir koşulları,
- Uygun çevresel koşullar,
- Müşteri memnuniyeti sağlanmış bir işletme,
- Karşılanabilen pazar ihtiyaçları,

- Alt yapı ve kamusal hizmetler,
- Yaşam kalitesi, ekonomik kolaylıklar.

Yat limanı planlamasında kullanılacak ölçütler aşağıda verilmiştir;

Temel ölçütler

Yat limanı yapılması amacıyla seçilecek kuruluş yerlerinin;

- Hâkim dalgalara açık olmaması,
- Liman içine yönelik atık su ve drenaj suyu deşarjı ile çamur birikintisi olmaması,
- Yakın yerleşme merkezi ile karayolu bağlantısı bulunması,
- Elektrik, tatlı su ve haberleşme imkânlarının bulunması,
- Denizdeki alanı kadar, kara alanının temini,
- Limanın su alanı içinde ve liman girişinde batık, sığlık, topuk vb. engellerin bulunmaması, uygun seyir şartlarının mevcudiyeti veya gerçekleşme imkânı aranır

Altyapı ölçütleri

Yat limanları altyapı yatırımları açısından aşağıdaki niteliklere sahip olmalıdır;

- Korunmuş su alanında limanı kullanacak en büyük tasarım teknesi dikkate alınarak minimum su derinliği belirlenmelidir,
- Yat limanı içinde soluğanları en az düzeyde tutacak rıhtım ve iskeleler,
- Yat limanına denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler,
- Yatların düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler ve bunların yeterli derecede aydınlatılması,
- Rıhtım ve iskelelerde bağlamaya elverişli mapa ve aneleler,
- Yatlara tazyikli su ve elektrik bağlantısı yapılabilecek tesisat.

Üstyapı ölçütleri

Yat limanlarında bulunması gerekli asgari üstyapı tesisleri ile sağlanması zorunlu hizmetler aşağıda belirtilmiştir;

- Rıhtım ve iskelelerde yatlara elektrik ve tatlı su bağlantısı sağlayan kutular,
- Yat limanı idare binası ve yabancı yatların Türkiye'ye giriş ve çıkış yaptığı yat limanlarında bu yönetmeliğin 36. maddesinin 2. fıkrasında belirlenen, hizmetler için gerekli kapalı alan,
- Kadın ve erkek yatçılar için ayrı duş ve alafranga WC grupları (bağlama kapasitesinin %5'i kadar),

- Katı ve sıvı atıklardan çevrenin etkilenmemesini sağlayacak tasfiye tedbirleri, acil ihtiyacı sağlamaya yeterli jeneratör ile yedek su deposu,
- Kullanılmış yağ toplama yeri, ilk yardım imkânı, yangın söndürme sistemi.
- Kadın ve erkek görevliler için ayrı soyunma yerleri, duş, WC ve ortak oturma ve dinlenme yerleri,
- Yat limanında emniyeti sağlamak, kılavuzluk hizmetleri vermek, palamar botu olarak kullanılmak ve yat limanının deniz ile tüm diğer ilişkilerini sağlayacak motorlu bir tekne.

Bu ölçütler göz önünde bulundurularak planlanmış yat limanı özelliklerini gösteren tablo Çizelge 1.1’de verilmiştir.

Çizelge 1.1 Yat limanı özellikleri tablosu

	Koordinatlar	
	İmar Onay Tarihleri	
	Proje Onay Tarihleri	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Sınıfı (Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yeri, Çekme Yeri)	
	Yat Limanı Kapasitesi (adet)	
	Deniz	
	Kara	
	Yat Limanı Alanı (m ²)	
	Deniz	
	Kara	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)	
	Yat Limanı Derinliği (m)	
	Çekme Yeri	
	Akaryakıt İstasyonu	
	Otopark Kapasitesi (adet)	
	Travel Lift Kapasitesi (ton)	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, Fax, İnternet)	
	Elektrik ve Su Hizmeti	
	Güç Kaynağı	
	Yangın Söndürme	
	Atık Su Arıtma Tesisi	
	Katı Atık Tesisi	
	Teknik Servis (Bakım-Onarım)	
	Helikopter Pisti	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Gümrük	
	Güvenlik Hizmeti	
	Sağlık Hizmeti	
	Ulaşım Olanakları	
	Hava	
	Yol	
	Meteoroloji Hizmeti	
	WC, Duş, Çamaşırhane	
	Yat Kulübü	
	Market	
	Sosyal Tesisler (Restoran, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, Alışveriş Merkezi, Tiyatro, Binicilik, Çocuk Parkı, Kreş, vb.)	
	Bankacılık Hizmetleri	
	Sigorta, Broker, Charter, Araç Kiralama	
	Emanet Hizmeti	

Şekil 1.1 Yat limanı tip yerleşim planı

1.4.1 Hazırlık Aşamaları

Çalışma sahası ve çevresinde mevcut olan yapılar planlama yapılacak sahanın dışına çıkarılmalıdır. Öncelikle projenin fizibil olup olmadığı hakkında veri toplanmalıdır. Ardından devam etme kararı alınırsa geniş ve detaylı bir araştırma yapılmalıdır. Bu araştırma aşağıdaki adımlardan oluşur:

Araştırmalar

- Hidrografik ve karasal verileri içeren bölgesel analizler yapılmalı ve elde edilen veri seviyeleri bilinen referans düzey tablolarıyla karşılaştırılmalıdır.
- Çalışma sahasının tümünü kapsayan hidrografik tetkikler yapılarak dalga iklimi, akım şartları, elverişli derinlikler ve katı madde taşınımı hakkında bilgi elde edilmelidir.
- Karasal bölgede yapılacak tetkiklerle çalışma sahasında hâlihazırda var olabilecek yanaşma yapıları, kıyı duvarları, jetiler ve drenaj yapılarının projeye etkileri belirlenmelidir.
- Deniz yatağında yapılacak geoteknik tetkiklerle zemin özellikleri belirlenmelidir. Mümkünse bu tetkikler sondajlar yardımıyla zemin alt tabakalarını da içermelidir.
- Bu tetkikler çevresel nedenler ve aşağıdaki işlemlerin en ekonomik tamamlanmasını sağlamak için yapılır:
 - Kazık ve esnek bağlamaları güvenli kılmak,
 - Kazıklı rıhtım ve iskeleler,
 - Taş kaplamalar,
 - Otopark ve diğer kalıcı yapılar,
 - Yasal yetkilendirme için gerekli bilgi sağlanması,
 - Tarama işlemleri,
 - Katı madde taşınımı.
- Hazırlık aşamalarından olmamasına rağmen; projedeki imalatın gerçekleşen halini gösterir projeler hazırlanmalıdır.

Rüzgâr İklîmi

- Rüzgâr tasarım verileri ile ilgili bilgiler proje alanına en yakın meteoroloji istasyonuna ait saatlik rüzgâr verileri ve/veya sayısal rüzgâr ve basınç verilerinden oluşur.
- Elde edilen verilerden, rüzgâr hız ve yönlerini gösterir rüzgâr gülleri hazırlanmalıdır.

- Tüm yönler için rüzgâr esme mesafeleri (feç) belirlenmelidir.

Dalga İklimi

- Dalga tipleri; rüzgâr dalgaları, ölü deniz dalgaları ve geçen araçların ürettiği dalgalarıdır.
- Dalga iklimi, dalgaların;
 - Girişiminden,
 - Yapı topuğundaki su seviyesi değişiminden,
 - Düşey duvarlardan yansımından,
 - Feç boyunca uzanan kara alanlarından etkilenir.
- Çalışma alanını etkileyebilecek olan bu değişkenler analiz edilmelidir.
- Belirgin dalga yüksekliği ve periyodu belirlenmelidir.

Gel-git ve Su Seviyeleri

Bölgesel su seviye değişimleri yerel liman yetkililerinden edinilebilir. Bu veriler;

- En yüksek su seviyesini,
- En düşük su seviyesini,
- Meteorolojik etmenler ve şiddetli rüzgârlar sonucu oluşan fırtına kabarmalarını,
- Şiddetli rüzgâr ve akarsu taşkınlarını,
- Küresel ısınma etkilerini içerir.

Akıntı

- Akımlar su seviye farklarından akarsuların doğal akışlarından meydana gelir.
- Akım ölçümleri; akım ölçerler ve sayısal analizler ile elde edilebilir.

Katı Madde Taşınımı

Yat limanları kıyı ve akarsuların taşıdığı katı madde taşınımından etkilenirler. Tasarımcılar, bölgedeki hâlihazır katı madde taşınımı ve yapılaşma ardından değişecek katı madde taşınımı hakkında bilgi ve öngörü sahibi olmalıdırlar.

Mevcut Yapılar ve Özellikleri

Aşağıdaki unsurlar detaylı araştırılmalıdır:

- Çalışma alanı sahipleri,
- Çalışma alanı maden içeriği ve hakları,

- Kara ve su alanında bulunan yapıların yapısal bütünlüğü,
- Gasp edilen haklar,
- Komşu yapıların müellifi hakları,
- Komşu yapılar ve komşuların hakları,
- Yeraltı suları ve ulaşım sistemleri,
- Var olan yapıların fırtına kabarmaları ve küresel ısınma etkilerine karşı davranışı.

İzinler

Liman ve işletmesi ile ilgili tüm yasal makamlardan onay alınmalıdır.

1.4.2 Yüzer İskele Yerleşimi

Planlama

- Kullanım amaçları göz önünde bulundurularak, liman tipi ve boyutları belirlenmelidir.
- Yapılacak tasarım, gelecekteki talep artışları öngörülerek geliştirilmeye uygun yapılmalıdır.

Bağlı Teknelerin Yönlendirilmesi

- Tekneler etkin dalga doğrultusunda ilerletilmelidir.
- Aynı boydaki tekneler seyir kanalında karşılıklı yerleştirilmelidirler.

Kanal Genişlikleri

- Kanal yeri ve genişlikleri rüzgâr ve dalga etkileriyle kanalı kullanacak olan tekne sayıları ve genişlikleriyle birlikte değerlendirilmelidir.
- Giriş kanalının en küçük genişliği olarak; 5B metre (B: Limandaki en geniş tekne genişliği) ya da L+2 metre (L: Limandaki en uzun tekne boyu) ölçüleri belirlenmeli eğer bu değer 30 metreden küçük ise en az 30 metre seçilmelidir.

İç Kanallar

- En küçük kanal genişliği için; 20 metre ya da 1.5L metre değerlerinden büyük olanı alınmalıdır.
- Kanal genişliği; karşılıklı iskelelere bağlanmış teknelerin iskeleye en uzak noktaları arasındaki temiz açıklık olarak seçilmelidir.
- Liman bölgesinde şiddetli rüzgâr ve akıntılar mevcutsa en küçük kanal genişliği 1.75L metreye çıkarılmalıdır.

Seyir Kanalı Genişlikleri

- En küçük kanal genişliği 1.5L metre (L: Kanalda bağlı olan en uzun tekne boyu) olarak seçilmelidir.
- Kanal genişliği; karşılıklı iskelelere bağlanmış teknelerin iskeleye en uzak noktaları arasındaki temiz açıklık olarak seçilmelidir.
- Liman gel-git etkilerinden uzak ve sadece motor yatlarla hizmet ediyorsa; en küçük genişlik 1.3L metreye düşürülebilir.
- Liman gel-git ve rüzgâra maruz kalıyorsa; en küçük genişlik 2L ya da 2.5L metreye çıkarılmalıdır.
- Esnek bağlarla bağlı rıhtım ve parmak iskeleler için en küçük genişlik 2L metre olmalıdır.
- Tekneler yürüme yolları ya da parmak iskelelere kıçtan bağlanıyorlarsa en küçük genişlik 2.5L metre olmalıdır.
- Çok cidarlı teknelerin çoğunlukta olduğu limanlarda, ikincil kanallar ve seyir kanalları için genişlik; 25 metre ya da 2L metre değerlerinden büyük olanı alınmalıdır (L: Bu bölgede bulunan herhangi bir tekne boyu).

Bağlama Yeri Genişlikleri

- 20 metreye kadar olan tekneler için yüzer parmak iskeleler arasındaki temiz açıklık; tekli bağlama yerleri için $B+1.5$ metre, çiftli bağlama yerleri için B_1+B_2+2 metreden az olmamalıdır.
- 21 metreden uzun tekneler için; tekli bağlama yerleri için $B+2$ metre, çiftli bağlama yerleri için B_1+B_2+3 metreden az olmamalıdır (B, B_1 , B_2 : Usturmaça dâhil olmak üzere bağlı olan teknelerin en büyük genişlikleri).
- Çiftli bağlama yerlerine gövdelerinden bağlanmış komşu tekneler karşılıklı oluşabilecek hasarlara karşı uyarılmalıdır.

Yürüme Yolu ve Parmak İskele Boyutları

- Yol genişliklerinin, 120 metreye kadar olan yollar için 2 metre, 120 metreden uzun yollar için 2.5 metre seçilmesi önerilir.
- Engelli kimselerin kullanacakları yol genişlikleri, kendileri için üretilmiş araçlara uyum sağlayacak ölçülerde boyutlandırılmalıdır.
- Mini golf araçlarının kullanılacağı yollarda, en küçük genişlikler 3.5 ya da 4 metre olarak seçilmelidir.

- 10 metreden kısa teknelerin bağlanacağı ikincil (tali) yollar için en küçük genişlik 1.5 ya da 2 metre seçilmelidir.
- Parmak iskele uzunlukları en az 0.75L metre olmalıdır.
- Parmak iskele genişlikleri Çizelge 1.2 ve 1.3’de verilmiştir.

Çizelge 1.2 Minimum yüzer iskele genişlikleri

Yüzer İskeleli Yat Limanları	
Tekne Uzunluğu (m)	İskele Genişliği (m)
9 metreye kadar	0.65
10-12	1.0
13-15	1.4
16-20	2.0
20 metreden uzun	2.5

Çizelge 1.3 Minimum sabit iskele genişlikleri

Sabit İskeleli Yat Limanları	
İskele Tipi	İskele Genişliği (m)
Parmak iskeleler ve kısa yürüme yolları	0.6
Parmak iskeleler içeren uzun yürüme yolları	0.9

- 12 metreden uzun parmak iskelelerde uç kazıkları bulunmalıdır.

İskele Üst Kotu

- Hava payı, 20 metreye kadar olan tekneler için 500 milimetreden, 20 metreden uzun olan tekneler için 650, 750 milimetreden az olmamalıdır.
- Küçük tekneler, kano ve kürek tekneleri için tasarlanmış yüzer iskeleler bu ölçütlerin dışında tutularak tasarlanmalıdır.

Engelli Kişilerin Erişimi

- Liman tasarımcılarının bu kimseler tarafından herhangi bir şikâyetle karşılaşmamaları için; engelli yatçı ve ziyaretçilere hassasiyet göstermeleri ve mümkün olan düzenlemeleri yapmaları gerekmektedir.

- Bahsi geçen düzenlemeler; kendilerine ayrılmış iniş-çıkış iskeleleri, özel asansörler, rampalar, tuvaletler, ulaşım köprüsü yanındaki araç parkları ve tüm diğer kolaylıkları kapsamaktadır.

Rampa ve Seyyar İskele Tipi Ulaşım Köprüleri

- Rampa eğimleri 1/4'ten büyük olmamalıdır. Köprü genişlikleri; portbagaj ve yayaların karşılıklı geçebilmeleri için mümkün olduğunca geniş seçilmelidir. Mini golf ve diğer araçların kullanılacağı köprüler için özel ölçüler seçilmelidir.
- Engelli kimselerin kullanacağı köprüler için PIANC yayını olan 'Rekreasyonel Tekne Tesislerinde Engelli Erişimi' ya da RYA yayını olan 'Sailability' referans alınabilir.
- Erişim rampaları ve seyyar iskele tipi köprüler için acil çıkışlara da özen gösterilmelidir.

1.4.3 Yükler

Tasarım Kapsamı

- Yat limanlarındaki sabit ve yüzen elemanlar; rüzgâr, dalga, akıntı gibi çevresel etmenlerden kaynaklanan üzerlerine etkiyen hareketli yükler ve kendi sabit ağırlıklarından etkilenirler.
- Yapısal tasarım; bu etmenlerden oluşan tüm yükleri karşılayacak ve bu yüklerin yapının güvenliğini sağlayan kazık ve çapalara aktarılmasını sağlayacak şekilde gerçekleştirilmelidir.

Sabit Yük

Sabit yük; yapının tüm teçhizatı ve kendisinin kullanım ömrü boyunca emeyeceği suyla birlikte oluşacak toplam ağırlığını ifade eder.

Hareketli Yükler

Hareketli yükler, yapı üzerinde hareket halinde olan; insanlar, araçlar, yük arabaları vb. den oluşur. Bu yükler Çizelge 1.4'te gösterilmiştir.

Çizelge 1.4 Hareketli yükler

İskele Tipi	kN/m²
Ana yürüme yolları	2.0
İkincil yürüme yolları	1.5
11 metreden küçük tekneler için parmak iskeleler	0.75
12 ile 20 metre arası tekneler için parmak iskeleler	1.0
20 metreden uzun tekneler için parmak iskeleler	1.3

- Yürüme yollarına etkiyen düzgün yayılı yükler; yapının servis kanalları arasında kalan (kanallar dâhil edilmediğinde kenardan 300 milimetre içerden alınan) tüm boyundan oluşan toplam alanına etkittirilmelidir.
- Parmak iskelelerde hareketli yükler yapının tüm genişliğince etkittirilmelidir.

Seyyar İskele ve Köprülere Etkiyen Hareketli Yükler

- Sınırlı erişim bölgesi için; metre kareye 2.5 kN yayılı yük ya da en olumsuz şartı yaratacak 2.5 kN'lık bileşke kuvvet etkittirilmelidir. (Mini golf ya da diğer araçların kullanıldığı durumlarda; genel erişim bölgesi yükleri seçilmelidir). Tırabzan ve korkuluk yükleri 0.74 kN/metre olarak etkittirilmelidir.
- Genel erişim bölgesi için; metre kareye 4 kN yayılı yük ya da en olumsuz şartı yaratacak 4 kN'lık tekil kuvvet etkittirilmelidir. Tırabzan ve korkuluk yükleri 1.5 kN/metre olarak etkittirilmelidir.

Sabit Yapılara Etkiyen Hareketli Yükler

Metre kareye 4 kN'lık yayılı yük ya da en olumsuz şartı yaratacak 4 kN'lık tekil kuvvet etkittirilmelidir.

Bağlama Yeri Yükleri

Yapıya bağlı olan teknenin yapıya uyguladığı çekme kuvvetinin dik hız bileşeni saniyede 0.3 metreden küçük seçilmemelidir.

Rüzgâr Yükleri

- Rüzgâr yükleri birinci bölümde açıklanan hazırlık aşamalarında belirtildiği şekilde elde edilmelidir.
- Yapıya bağlanan teknelerin yapı üzerinde oluşturacağı yükler BS 5400* şartnamesinden alınabilir. Bu yükler saatlik sabit rüzgâr hızlarından meydana gelmektedirler.
- Toplam rüzgâr yükü; yapıya tüm teknelerin bağlı olduğu durumda oluşur. Ancak koruma etkileri ihmal edilebilir.
- Tipik teknelerin etki alanları Çizelge 1.5'te verilmiştir.

Çizelge 1.5 Tekne kullanım alanları

Tekne Uzunlukları (m)	Motor Yatlar		Yelkenli Yatlar	
	Kullanılan Alan (m ²)		Kullanılan Alan (m ²)	
	Baş	Gövde	Baş	Gövde
8	5	16	4	11
10	7	22	5	15
12	11	29	6	20
15	18	45	9	28
18	22	64	11	40
20	24	76	12	44
25	30	95	15	60
30	45	120	35	92
35	54	167	36	122
40	78	213	40	182
45	85	265	50	210
50	90	285	60	249

Dalgaların Oluşturduğu Yükler

- Dalgaların yapıya etkittirdiği yörüngesel yükler; vizkoz sürtünme ve atalet değişimi bileşenlerinden oluşur.
- Yapı yatay düzlemde metre kareye en az 2 kN'lık yükü karşılayacak şekilde tasarlanmalıdır.

Akıntı ve Gel-Git'in Oluşturduğu Yükler

Maksimum akım şartları birinci bölümde açıklanan hazırlık aşamalarında belirtildiği şekilde elde edilmelidir.

Beklenmeyen Çevresel Yükler

Yapısal tasarımda hesaba katılması gereken beklenmedik yükler şunlardır:

- Jet akımlarının yapılara etkilediği yükler yüzer dubaların 0.7 metre altında dikkate alınır.
- En önemli beklenmedik yük olan kar (buz) yükü (yüzen yapıya etkiyen yatay yükleri değiştirebilir).
- Aşırı kabarmalar.

* BS 5400; Çelik, beton ve kompozit köprülerin tasarımı ve yapımı hakkındaki İngiliz standardı.

Stabiliteyi Etkileyen Asimetrik Yükler

- Yüzen iskeleler; dengelenmemiş yükleri taşıyabilecek ve karina merkezi ağırlık merkezinden yukarıda olacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Yüzen iskelelerin hava payı deniz yükselme (med) etkisindeyken 50 milimetrenin altında olmamalı ve kalan tüm alt kısım tamamen batık halde olmalıdır.
- Kanolar ve kürek tekneleri için yapılan yüzen iskeleler en az 2.5 metre genişliğinde tasarlanmalı ve sürekli yüzer halde inşa edilmelidir.

1.4.4 Bağlama (Çapa) Sistemleri

Genel

- Düşey bağlama; zemin çapaları ya da beton bloklara bağlanan, zincir ya da elastik halatlarla düşey kazıklar ya da esnek sistemler kullanan rijit sistemlerdir.
- Tüm sistemler, yüzen yapılar ve tekneler tarafından uygulanacak olan yatay yüklere dayanabilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Çok az ya da hiç düşey hareket yapmayan elemanlar için kazıklar en güvenli ve ekonomik seçenektir.
- Zemin kaya ya da sert yapılı olduğu haller ve su derinliğinin fazla olduğu hallerde çoğunlukla esnek bağlama sistemleri tercih edilir.
- Zincirler tekil bağlanma veya yüzer dubalara kıçtan ve baştan bağlanırlar.

Kazıklı Sistemler

Kazık boyu hesaplanırken aşağıdaki ölçütler göz önünde bulundurulmalıdır:

- Kabarma ve küresel ısınma kaynaklı deplasman için tolerans,
- Gel-git nedenli su seviye değişimleri için tolerans,
- Yüzen yapının hava payı,
- Güvenlik katsayısı 1.5,
- Boyunun üç katı kadar sert zemin soketlenmesi ya da yumuşak zeminde yeterli sürtünme kuvvetinin sağlanması.

Bunlara ek olarak;

- Kazık çapı; yüzen yapının çıkabileceği en yüksek noktadayken kazık üzerinde oluşturacağı eğilme momentine dayanabilecek şekilde seçilmelidir.

- Kazık üzerindeki maksimum gerilme; yüzen yapının dayanabileceği ya da kazıklar arasında bırakılan boşlukların yapısal yeterliliklerinden küçük olanına göre hesaplanmalıdır.
- Beton kazıklar dışında kalan tüm kazıklar, uygun ve onaylanmış bir koruma tabakasıyla kaplanmalıdır. Koruma tabakası kazık deniz yatağında en az bir metreye kadar yüksek yoğunluklu polietilen kılıf ile kaplanmalıdır.
- Korunaksız tasarlanmış çelik kazıklarda, zaman içinde oluşabilecek düşük su seviyeleri ardından oluşacak korozyona karşı gerilme kaybı toleransı bırakılmalıdır.

Esnek Bağlama Sistemleri

- Zincir ya da elastik halatlardan oluşan bağlama sistemleri; tüm düşey yükü karşılayabilecek çapalar, beton temeller ya da zemin zincir sistemleriyle tamamlanarak güvenli hale getirilmelidir.
- Beton blokların kullanılması durumunda; blok ağırlığı en az 4 ton olmalı ve düşük su seviyelerinde hasarı önlemek için olabildiğince yassı üretilmelidir. Mümkünse blok tabanı içbükey olarak imal edilerek zeminle blok arasında bir vakum kuvveti oluşması sağlanmalıdır.
- Zincir boyu su derinliğinin en az üç katı ve çapı en az 19 milimetre olmalıdır.
- Elastik halatlar üreticisinin önerileri doğrultusunda kullanılmalıdır.
- Yüzer iskeleler üzerindeki güvenlik noktaları, oluşacak yatay gerilmeleri dengelemek için karşılıklı ve sağlam olarak yerleştirilmelidir.
- Bağlantı noktaları, yürüyüş yolunun çapa olmayan tarafına yerleştirilmelidir.
- Tüm bağlantı kelepçeleri paslanmaz çelik ya da benzeri malzemeden olmalıdır.

Baş ve Kıçtan Kazıklı Bağlama Sistemleri

- Kazıklar tüm yatay gerilmeleri karşılayabilecek boyutlarda olmalıdır.
- Eğer su seviyesi değişim aralığı 1.5 metrenin üzerinde ise, iskele ve ona bağlı teknelerin güvenliği için kazığa monte edilmiş düşey bir ray üzerinde, su seviyesi değişim aralığının en az 4'te 3'ü boyunca serbest hareket edebilen kelepçe sistemi ile yüzen iskele kazıklara bağlanmalıdır.

Baş ve Kıçtan Zincirli Bağlama Sistemleri

- Genellikle 25 milimetre çapında olan zemin zinciri, yassı beton bloklarla deniz yatağına sabitlenmelidir.
- Zincir boyu derinliğin 3 katı olmalı ve en az 19 milimetre çapında olmalıdır.

- Bağlama yerlerindeki zincir kelepçe çapları en az 12 milimetre olmalı ve hem zeminde hem şamandırada firdöndü ile birleştirilmelidirler.
- Bağlama şamandırası; en yüksek seviyede zincir tarafından etkiyecek yüklere dayanabilecek ebatlarda olmalı ve kullanıcılar için görülebilir işaretleri bulunmalıdır.
- Tüm kelepçeler çelik tel ya da benzeri malzemeyle tespit edilmelidir.

Serbest Bağlama Sistemleri

- Bu özgün bağlama sistemleri limana dâhil edilmelidir. Elverişsiz gel-git ve rüzgâr şartlarının olması durumunda teknelerle arasında en az 2 metre aralık bırakılacak şekilde tasarlanmalıdır.
- Zincir çapı; tüm çevresel yükleri karşılayabilecek şekilde, güvenlik katsayısı 3 alınarak boyutlandırılmalıdır.
- Zincir boyu derinliğin 3 katı olmalı ve en az 19 milimetre çapında olmalıdır.
- Zincirin her iki ucunda da firdöndü bulunmalıdır.
- Bağlama şamandırası; en yüksek seviyede zincir tarafından etkiyecek yüklere dayanabilecek ebatlarda olmalı ve tercihen kolay hareket edebilen geniş bir halka ile beraber zincirin toplanması için halatı bulunmalıdır.

1.4.5 Yüzer İskele Sistemleri

Tasarımcılar ve müşteriler, yat limanlarında kullanılacak olan yüzer iskele tipleri için aşağıdaki ölçütleri sağlamalıdır:

- Tasarım basit ve kullanıcı dostu olmalıdır. Hasar gören parçaları kolayca değiştirilebilmelidir.
- Dalga çarpması ve yaya hareketi sonucu oluşabilecek sesler olabildiğince sınırlandırılmalıdır.
- Kullanılan malzemeler, yerel iklim şartlarına dayanabilecek ve yangından etkilenmeyecek şekilde seçilmelidir.
- İskele üst kaplaması, kolay temizlenebilecek ve gözeneksiz malzemelerden seçilmeli ve güneş ışınlarına karşı dayanıklı olmalıdır.
- Kullanım ömrü ve maliyetler, üretici ile birlikte değerlendirilerek hedefe en uygun malzemeler seçilmelidir.

Döşeme

Döşeme için çoğunlukla kullanılan malzemeler şunlardır:

- Tropik sert ağaç,
- Emprenye edilmiş yumuşak ağaç,
- Perfore metal ya da çelik file,
- Fiber takviyeli kaymaz plastik,
- Geri dönüştürülmüş kaymaz plastik,
- Beton,
- Alüminyum.

Şamandıralar

- Şamandıralar; plastik, fiberglas, beton, karbon kaplı polietilen, çelik ya da alüminyumdan üretilirler.
- Şamandıraların dış yüzeyi hasar korumalı üretilmediyse, kullanılan gözenekli malzemenin su emme oranı hacimce %5'i geçmemelidir. Koruyucu tabaka güneş ışınları ve tuzlu suya karşı dayanıklı olmalıdır ayrıca elektriği yalıtmalıdır.
- Şamandıralar bakım gerektirmeyen çelik bağlantı noktalarıyla birleştirilmeli ve kaplama tabakası yarım saat yangına dayanabilecek şekilde güçlendirilmiş olmalıdır.

Yapısal İskelet

- Yüzer iskelelerin yapısal iskeletleri, genellikle galvanize edilmiş çelik, beton, deniz alüminyum ve ahşap gibi malzemelerden üretilir.
- Yapı, üzerine etkiyen yükleri kazık ve bağlamalara aktarabilmelidir. Tasarımda; yapı ve ona bağlı araçların en az risk almasını sağlayacak, rüzgâr yükleri, bağlama gerilmeleri ve ağır yüklemelere dayanabilecek malzemeler seçilmelidir.
- Yüzen iskele parçaları esnek bağlantı parçalarıyla birleştirilmişse; bağlantı kelepçelerinin çapı parçaların birbirlerine uyguladığı kuvvetin üç katına kadar dayanabilecek güvenlik katsayısıyla üretilmiş olmalıdır.
- Yüzer iskeleler arasındaki tüm bağlantılar; kolay ulaşılabilir ve ses çıkartmayacak şekilde tasarlanmalı ve yüksek durabiliteye sahip olmalıdır. Aynı zamanda bu parçalar, yörüngesel yüklemelere dayanabilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Yüzer iskeleler, değişik kullanımlar için ayarlanabilecek ve kalıcı olarak sökülebilecek modüler sistemler olarak tasarlanmalıdır.

- Ayrıca zaman içinde gelişecek liman talebini karşılayabilecek şekilde tasarlanmış ayarlanabilen iskeleler geniş avantajlar sağlayacaktır.
- Yüzer iskelelerde, bağlanacak araçların güvenliğini sağlayacak şekilde kelepçeler, babalar ve bağlama halkaları bulunmalıdır. 7.5 metreye kadar olan parmak iskelelerde her yönde en az iki, 8 ile 12 metre arasında olan parmak iskelelerde ise en az 3 kelepçe bulunmalıdır. 12 metreden uzun teknelerin bağlanacağı parmak iskelelerde ise her yönde en az 4 kelepçe bulunmalıdır.
- İki yanına tekne bağlanabilen parmak iskeleler arasındaki yürüme yollarında en azından 1 kelepçe olmalıdır. Rıhtım bağlama yerlerinde ortalama 3 metrede bir kelepçe olmalıdır.
- Parmak iskele bitişleri teknelere zarar vermeyecek şekilde korunaklı olmalıdır. Ayrıca uygun usturmaçalarla donatılmalı ve eğer açılı bir yapıya sahiplerse köşe kısımlarında çarpma enerjisini söndüren usturmaçalarla desteklenmelidirler.

Malzeme Özellikleri

- Beton, en az C40 sınıfında olmalı ve donatı üstü beton örtüsü en az 60 milimetre bırakılmalıdır.
- Alüminyum, deniz alüminyumu 6061* ya da dengi şartları sağlamalıdır.
- Çelik, galvanize edilmiş ve BS EN 150 1461** şartlarına uygun olmalıdır.
- Yumuşak ağaç, TRADA şartlarına uyacak şekilde emprenye edilmiş olmalıdır.
- Sert ağaç, uzun damarlı ve az birleşim noktalı olmalı ve TRADA şartları sağlamalıdır.

1.4.6 Çevresel Koşullar

Yat limanlarındaki çevre koşulları aşağıdaki ölçütlere uymalıdır:

- Çevreye petrol atıkları, yağlar ve kanalizasyon suları tarafından verilecek zararın en aza indirilmesi için gerekli tüm önlemler alınmalıdır.
- Dalga etkilerinin bağlı teknelere zarar vermesi önlenmeli ve bağlama sistemleri her zaman korunaklı olmalıdır.

* 6061; Alüminyum alaşımının mikro ark oksidasyon yöntemiyle yüzeylere kaplanması hakkındaki standart.

** BS EN 150 1461; Demir ve çelik malzeme üzerine sıcak daldırma galvaniz kaplanması hakkındaki standart.

Doğabilecek temel çevresel sorunlar şunlardır:

- Liman içine giren dalgalar,
- Rüzgâr yükleri,
- Akıntı etkileri,
- Su kalitesi,
- Atık katmanlarının uzaklaştırılması, balast ve su kirliliğidir.

İç Su Yolları İçin Şartlar

- İç su yollarında; düşük debili birkaç milimetrelik su seviyesi değişimlerinden taşkına kadar geniş bir aralıkta görülebilen akıntı şartları çevrede su baskınlarına sebep olabilmektedir. Bu şartlar karasal yapıları ve yüzer iskele çalışma yükseklerini de etkiler.
- Su kalitesi; yüksek tuzluluktan yüksek organik madde sonucu oluşan kirliliğe kadar geniş bir aralıkta değişen ve su içinde kalacak yapıların tasarımında ana etkiyi yaratan ölçüttür.
- İç su yolları, yerel amaçlar doğrultusunda geliştirilmelidir.

Dalgalar

- Yıllık normal şartlar için belirgin dalga yüksekliği; 0.3 metreyi ve 2 saniyelik periyodu aşmamalıdır.
- Tasarımda, 50 yılda bir gelecek dalga şartları göz önünde bulundurulmalı ve bu analiz sonucu seçilen belirgin dalga yüksekliği; 0.4 metreyi ve 2.5 saniyelik periyodu aşmamalıdır.
- Yapılan dalga tahminleri yukarıda verilen sınırları aşıyorsa; dalgakıran ve sönümlendirici yapılar tasarlanmalıdır.

Su Derinliği

- Doğal ya da tarama sonucu elde edilen derinlik; liman içinde en düşük su seviyesi durumunda hareket eden, maksimum su çekimli teknenin su çekiminden en az 0.5 metre daha fazla olmalıdır.
- Tipik su çekimleri Çizelge 1.6'da verilmiştir:

Çizelge 1.6 Boylara göre su çekimleri

Tekne uzunluğu, L (m)	Su Çekimi (m)	
	Motor Yat	Yelkenli
8	1.2	1.8
10	1.3	2.1
12	1.4	2.4
15	1.5	2.5
20	2.0	2.8
25	2.5	3.0

- Giriş kanalında seyreden teknelerin etkileri sonucu oluşan aşırı dalga hareketliliği durumunda ilave derinlik sağlanmalıdır.
- Yapım aşamasında öngörülecek derin tarama, kullanım ömrü boyunca kumlanma sonucu oluşacak derinlik kaybının önlenmesine yardımcı olacaktır.
- Önerilen derinliklere inmek çok pahalı ya da pratik değilse, lock yapıları düşünülmelidir.
- Liman içinde düşük su seviyesi olduğu hallerde, tekneler zemine çok yaklaşıyorsa; tekneler ve iskeleler arası etkileşim sonucu oluşabilecek hasarlara karşı yatçılar uyarılmalıdır.

Su Kalitesi

- Kıyı ve iç su yat limanlarındaki su kalitesi gün geçtikçe önemini arttırmaktadır.
- Su üzerinde yüzen artıklarla birlikte kirli suyu olan yat limanları, yasadışı olmalarının yanı sıra hoş olmayan manzaralara da neden olmaktadır.
- Liman yöneticileri, ilgili kurum ve derneklerin önerilerine bağlı kalarak kendi ‘temiz su’ kurallarını oluşturmalarıdır. Bu kurallar;
 - Firma itibarının artmasını,
 - Firma-müşteri ilişkilerinin gelişmesini,
 - Yerel yetkililerin güvenlerinin sağlanmasını,
 - Çevre felaketlerinin önlenmesini,
 - İlgili sağlık ve güvenlik şartlarına uyulmuş olunmasını sağlayacaktır.

- Liman içinde suyun rahatça hareket edebilmesi arzu edilir. Bu sebeple; şamandıralar arasında boşlukların bırakılması ve liman içi ile dışındaki su kütlelerin rahatça yer değiştirebilmesi sağlanmalıdır.
- Akıntılar ve akıntı ölçerlerle tespit edilebilir.
- Her liman yönetimi, kendi çevre yönetim planını oluşturmalı ve bu plan dâhilinde görev alacak personeli yetiştirmelidir.
- Liman yönetimi;
 - Mavi bayrak şartlarını sağlamalı,
 - Önlemenin temizlemekten daha iyi olduğunu hatırlamalı,
 - Düzenli temizlik etkinlikleri düzenlemeli,
 - Kullanıcıları bilgilendirmeli,
 - Stoklarında fosfatsız temizleyiciler ve diğer malzemeleri bulundurmmalıdır.

Liman Atık Yönetim Planı

- Her liman yönetimi, genel yönetim kuralları içinde kendi atık yönetim planını oluşturmalıdır. Bu plan ilgili makamlar tarafından onaylanmalıdır.
- İç su limanları da yerel yönetimlerinin onayıyla benzer bir plan hazırlamalıdır.

1.4.7 Mega Yat Limanları

Bu tekneler diğer teknelerden her açıdan büyük olup tasarım ölçütleri de bu ölçülerde arttırılmalıdır. Göz önüne alınması gereken ana ölçütler şunlardır;

- Ulaşım köprüleri golf araçlarının geçebileceği kadar geniş olmalıdır.
- Daha uzun iskeleler için kullanılacak iç kazıklara gelecek rüzgâr yükleri artacaktır.
- İskele babaları kazıkların yakınlara yerleştirilmelidir.
- Hava payı en az 700 ya da 750 milimetreye çıkartılmalıdır.
- Kanal genişliği 1.75L'ye çıkartılmalıdır.
- 63, 125 veya 600 amperlik trifaze prizlerle güç aktarılmalıdır.
- Kazık çapları arttırılmalıdır.
- En az 70 milimetrelik pompa ağzı olan uygun yakıt ikmal deposu bulunmalıdır.
- Çiftli bağlama yeri genişlikleri; usturmaçalar da dâhil olmak üzere B_1+B_2+3 metre olmalıdır.
- Çiftli bağlama yerlerinde ahşap bağlama kazıkları kullanımı üzerinde iyi düşünölmelidir.

1.4.8 Seyir Yardımı

- Bütün yönlendirme işaretleri; yeterli boyutlarda tasarlanmalı ve liman yetkilileri tarafından onaylanmalıdırlar.
- Tüm seyir ışık ve işaretleri; yaklaşan yabancılar için net bir şekilde seçilebilir olmalıdır. Bu işaretler;
 - Varış mesafesinin,
 - Giriş ağzının,
 - Yüksek su seviyelerinde görülemeyen tümsek ve boşlukların,
 - Diğer araçlar ve sabit yapıların fark edilmeleri için gereklidir.
- Yönlendirme araçları düzenli olarak bakıma alınmalı, sürekli çalışmaları sağlanmalıdır.
- Derinlikleri gösteren işaretlerdeki karakter büyüklükleri 250 milimetreden az olmamalı ve net görülebilmelidir. Karakterler metrik düzende olmalıdır.

1.4.9 Tuvalet ve Banyolar

Kıyı Yat Limanları

Karada ve yüzer ya da sabit iskelelerde, aşağıdaki tabloda gösterilen tesisler sağlanmalıdır. Bu tesisler kolay ulaşılabilir olmalı ve en uzak ulaşım köprüsünden 300 metreden daha uzakta olmamalıdır.

Çizelge 1.7 Kıyı yat limanı sıhhi tesis sayıları

Tesis	Bay	Bayan
Tuvalet	50 bağlama başına 1 adet	50 bağlama başına 1 adet
Pisuar	75 bağlama başına 1 adet	-
Lavabo	50 bağlama başına 1 adet	75 bağlama başına 1 adet
Duş	75 bağlama başına 1 adet	75 bağlama başına 1 adet
Küvet	Her blokta 1 adet	Her blokta 1 adet

İç Su Yolu Yat Limanları

- Yat limanında dışarı deşarj pompası ve kimyasal atık tesisi bulunuyorsa;

Çizelge 1.8 İç su yolu deşarj pompalı tesis tuvalet sayıları

Tesis	Bay	Bayan
Tuvalet	100 bağlama başına 1 adet	100 bağlama başına 1 adet
Pisuar	100 bağlama başına 1 adet	-

- Yat limanında dışarı deşarj pompası ve kimyasal atık tesisi bulunmuyorsa;

Çizelge 1.9 İç su yolu deşarj pompasız tesis tuvalet sayıları

Tesis	Bay	Bayan
Tuvalet	100 bağlama başına 2 adet	50 bağlama başına 1 adet
Pisuar	100 bağlama başına 2 adet	-

Genel Gereklilikler

- Tuvaletlerden engelli kimselerin de faydalanması sağlanmalıdır.
- Her bayan tuvalet binasında sıhhi kadın bağı atık kutuları ve tüm tuvalet binalarında prezervatif makineleri bulunmalıdır.
- Tüm tesislerde sabun, el kurutucu, havlu, sıcak su, tuvalet kâğıdı ve fırçası bulunmalıdır.
- Tüm tesisler 110 lüksten az olmamak kaydıyla yeterli ıslıklandırılmış ve düzenli kontrol gören havalandırma sistemi ile havalandırılmakta olmalıdır.
- Düzenli ve dikkatli kullanımı teşvik edecek olan; çok yüksek standartlarda temizlik koşulları sağlanmalıdır.
- Uygun olması durumunda personel için ayrış tesislerin müşterilerinkilerden ayrılması gerekmektedir.
- Tesis girişlerinde şifreli ya da kartlı sistemler kullanılmalıdır.
- Tesis içlerinde kirletici maddeler ve bunların uzaklaştırılması hakkında bilgilendirici uyarı ve işaretler bulunmalıdır.
- Tesislerde yıkama ve kurutma makineleri bulunmalıdır.

Çizelge 1.10 Çamaşır yıkama tesisi sayıları

Çamaşır Makinesi	300 bağlama başına 1 adet
Kurutma Makinesi	300 bağlama başına 1 adet

1.4.10 Otoparklar

Yat limanlarında, müşteriler, personel ve ziyaretçiler için araç parkları bulunmalıdır.

Kıyı Yat Limanları

- Bağlama yeri başına 0.75 araç park yeri tasarlanmalıdır. Ancak; tüm teknelerin 40 metreden uzun olması durumunda 1.5'a yükseltilmelidir.
- Her personel için 1 adet ve liman yönetimindeki her charter yat için 3 adet araç park yeri tasarlanmalıdır.

İç Su Yolu Yat Limanları

- Her üç tekne için bir park yeri tasarlanmalıdır.
- Çevrede otopark imkânı olduğu hallerde, bu tesislerden de faydalanılabilir.

Genel Gereklilikler

- Uygun olması durumunda, personel kullanımına ait park yerlerinin müşterilerinkilerden ayrılması gerekmektedir.
- Park yerleri 4.8 x 2.4 metre kareden az olmamalıdır.
- Engelliler için ayrılmış park yerleri olmalıdır.
- Otopark alanları, sezon dışında çekek yeri olarak kullanılabilir.
- Tesis girişlerinde şifreli ya da kartlı sistemler kullanılmalıdır.
- Otopark alanının iskele erişim köprüsüne uzak kaldığı yerleşimlerde; köprüye yakın park alanlarının kısa süreli kullanıcılar tarafından kullanılması sağlanmalıdır.
- Yük arabaları; 20 bağlama yeri başına 1 adet olacak şekilde tasarlanmalıdır. Bu arabalar liman içindeki tüm yüzeylerde hareket edebilecek şekilde seçilmelidir. Jetonlu geri getirme sistemi karışıklığı önlemeye fayda sağlayacaktır.

1.5 Yat Limanı İşletme Esasları

1.5.1 Sağlık ve Güvenlik

Sağlık ve güvenlik ölçütleri yat limanları arasında farklılıklar gösterebilir, ancak her yat limanı bu konulara gereken önemi göstermelidir.

Yöneticiler dâhil tüm liman personeli kullanıcıları koruyacak önlemleri almalıdırlar. Bu önlemler aşağıdakileri içermelidir:

- Tüm liman alanında sağlık ve güvenlik gerekliliklerini sağlamak.
- Riskli işlemlerin güvenliğini sağlamak.
- Yapılan işlemler için kontrol noktaları oluşturarak doğacak riskleri en aza indirmek.
- Sağlık ve güvenlik ekipmanlarının zorunlu kullanılmasını sağlamak.
- Liman kullanıcılarının sorumluluklarının farkında olmalarını sağlamak.
- Liman içinde gerçekleşen kazaları kaydetmek.
- Liman içindeki tüm canlılar için güvenli bir çevre sağlamak.
- Liman ve işletmesinin imajını ve ününü korumak.

1.5.2 İşletme Riskleri Değerlendirmesi

Tüm liman alanını ve bu alan içindeki canlılar için risk taşıyan çalışmaları kapsayan kayıtlar tutulmalıdır. Tehlikeli işlemler ve risk altında kalan bölge ve kişiler için kontrol mekanizmaları oluşturularak önlem alınmalı ve bu önlemlerin tüm kullanıcılar tarafından benimsenmesi sağlanmalıdır. Liman yönetimi tarafından, güvenlik ve liman kullanım şartlarını belirten taahhütname hazırlanmalıdır. Bu taahhütname şu şartları içermelidir:

- Liman yönetimi, personel ve kullanıcı sorumlulukları,
- Düzenli bakımın önemi,
- Sağlık ve güvenlikle ilgili yönetici bilgileri,
- Yangın önleme ve ilk yardım,
- Kaza geçmişini kaydeden ve raporlama sistemi.

1.5.3 Yangın Riskleri Değerlendirmesi

Liman işletmecileri yasal olarak liman içi ve çevresindeki yapıların yangın güvenliğini sağlamakla yükümlüdürler. Bu yükümlülük dâhilinde liman içinde yangın riski taşıyan işlemler ve bölgelerle ilgili bir bildirge hazırlanmalıdır. Bu bildirge şunları içermelidir:

- Ateşleyiciler, yanıcı maddeler ve bunların söndürme sistemlerini etkilemeleri halinde doğacak riskler,
- Yangının yayılmasına neden olabilecek şartların önlenmesi,
- Yangın hali acil tahliye kanalları,
- Yangın söndürme sistemleri ile birlikte çalışacak erken tespit ve uyarı sistemleri,
- Acil durum tatbikatları,

- Yangın söndürücüleri, yakıt ve elektrik kesme noktalarını ve tehlikeli bölgeleri gösteren detaylı şemalar.

1.5.4 Yangın Kontrolü ve Önlenmesi

Kontrol

Yangın oluşması durumunda acilen yangın alarmı çalıştırılmalı ve yangın ekibine haber verilmelidir. Teknelerde çıkabilecek yangınlar çok hızlı kontrolden çıkabilir ve yetkili personel desteği gerekebilir. Böyle bir durumla karşılaşıldığında yapılması gerekenler şunlardır:

- Tekne çevresi ve yapıların içinde insan kalmasının engellenmesi.
- Yangının yayılmasını önlemek ve kontrol altına almak için tüm şartların zorlanması.
- Yaralanmaların önlenmesi.
- Ulaşımın açık tutulması.
- İletişim sistemlerinin çalışmasının sağlanması.
- Yanan teknenin uzaklaştırılması.
- Komşu yapılar ve teknelerin suyla ıslatılması.
- Fiberglas yanması hallerinde köpük kullanılması.
- Yangın ekibinin gelmesinin beklenmesi.

Önlem

- Yürüme yolları sürekli açık tutulmalıdır.
- Yanıcı talaş ve bitkilerin sahada bulunması engellenmelidir.
- Yangın hallerinde kullanılmak üzere araç giriş geçişleri oluşturulmalıdır.
- Liman içi yapılarında alternatif tahliye kanalları oluşturulmalıdır.
- Acil durum kutuları, ulaşım köprüleri ve liman idaresinde telefon imkânı sağlanmalıdır.
- Yakıt ve elektrik kesme noktalarını gösteren şemalar hazırlanmalıdır.
- Yangına denizden müdahale edebilecek yüzer yangın söndürme ekibi sağlanabilir.
- Tüm personel sürekli yangın güvenliği ve söndürme işlemleri hakkında eğitilmelidir.
- Sabit ve yüzer iskelelerin yangına en az yarım saat dayanabilecek yapıda olmaları gerekmektedir.
- Yakıt ikmal alanları, ‘Sigara İçilmez’ ve ‘Ateşle Yaklaşılmaz’ levhalarıyla işaretlenmelidir.

- Propan ve bütan içeren tüpler iyi havalandırılan depolarda dik olarak saklanmalıdır.
- Yangın geçmişi kaydedilmelidir.

Söndürme Ekipmanları

- Acil durum kutularında 6 kilogramlık toz yangın söndürücüler olmalıdır.
- Denizden su çekerek püskürten en az bir denizden müdahale teknesi bulundurulmalıdır.
- Taşınabilir su püskürtme sistemleri bulundurulmalıdır.
- Yakıt ikmal istasyonunda uygun söndürücüler bulundurulmalıdır.
- Her yükleme istasyonunda kolay ulaşılabilecek yerlerde ilk yardım kutuları bulundurulmalıdır.
- Köprü başlarına kadar uzanabilen sabit yangın hidrantları bulundurulmalıdır.

1.5.5 Hayat Kurtarma

- Her 30 bağlama yeri başına 1 kaçış merdiveni bırakılmalıdır.
- Yüzer iskeleler ve yürüme yolları üzerinde kablo, halat ve zincir gibi tehlike arz edebilecek malzemelerin varlığı en aza indirilmelidir.
- Her 30 bağlama yeri başına 1 kurtarma şamandırası bırakılmalıdır.
- Yat limanına ulaşımı sağlayan tüm yollar riskleri en aza indirecek şekilde kaplanmalıdır.
- Yanıcı maddeler sürekli tecrit edilmelidir.
- Soğuk havalarda yollara kum ya da tuz serpilerek buz oluşumu engellenmelidir.
- Tüm bölgelerde uygun ve yeteri ışıklandırma sağlanmalıdır.
- Kurtarma tekneleri; can yelekleri, kurtarma şamandırası, 2 kilogramlık yangın söndürücü bulundurulmalıdır.
- Tüm personel ilk yardım eğitimi almalıdır.
- Can yelekleri her koşulda görülebilir ve kolay erişilebilir yerlerde depolanmalıdır.

1.5.6 İdari Ofisler

Her yat limanı yönetim ve işletme personeli için yeterli idari ofisler bulundurulmalıdır. Bu ofisler; kolay ulaşılabilen yerlere inşa edilmeli ve yönlendirme tabelalarıyla işaretlenmelidir. Çalışan personel yardımsever ve kibar olmalıdır. Ziyaretçilerin kendilerini evlerinde hissetmeleri sağlanmalıdır. Gece yalnız çalışan personeller için saat başı uyarı yapan sistemler kurulmalıdır.

Ayrıca idari ofislerde; telsiz ve internet erişimi ile soğuk içecek-buz makineleri bulunmalıdır.

Resepsiyon alanında şu tablolar bulunmalıdır:

- Hava şartları ve gel-git değişimleri.
- Fırtına uyarıları.
- Şafak ve günbatımı vakitleri
- Gerekli uyarılar.
- Rüzgâr hızları ve yönleri.
- Sahil güvenlik iletişim bilgileri.
- Yerel sağlık ve ihtiyaç tesislerinin iletişim bilgileri.
- Görev başındaki yönetici ve ekip isimleri.
- Liman kuralları.
- Yağ toplayıcı ekipmanlarının yerleri.
- Atık depolama alanlarının yerleri.
- Bağlama ve bakım ücretleri.
- Ulaşım tarifeleri.

1.5.7 Güvenlik

- Güvenlik ciddi planlama isteyen bir iştir. Liman alanı dışarıdan tecrit edilmeli, giriş kapılarında ciddi güvenlik prosedürleri uygulanmalıdır.
- 24 saat izlenen yüksek standartlı güvenlik sistemi kurulmalıdır.
- Giriş kapılarında manyetik kart ya da şifreli sistemlerin kullanılması önerilir.
- Güvenliği desteklemek amacıyla tüm liman iyi ışıklandırılmalıdır.
- Gece görüşlü kapalı devre kamera sistemleri ve uzaktan kumandalı alarm sistemleri kurulmalıdır.

1.5.8 Sigorta

- Liman yönetiminin kullanıcılarla yaptığı bağlama sözleşmesinde tüm bilgilerin yanında sigorta bilgileri de açıkça gösterilmelidir.
- Bağlanan teknelere liman kuralları ve gerekliliklerini bildiren doküman verilmelidir.
- Özel tekneler ile ticari tekneler arasındaki sigortalama farklılıkları için mutlaka liman yönetimine başvurulmalıdır.
- Limanı kullanacak tüm tekneler sigorta sorumluluklarını yerine getirdiğini ibraz etmelidir.

1.5.9 Kirliliğin Önlenmesi

- Liman yönetimi çevre koruma ve kirliliğin önlenmesi ile ilgili tüm şartnamelere uymak zorundadır. Çevresel kazaların oluşması halinde yasal yaptırımlar uygulanacaktır. Ulusal çevre koruma kurumlarından detaylı bilgi alınmalıdır.
- Çevre koruma önlemleri kazaların tazmin edilmesinden çok daha ucuza gelmektedir.
- Teknelerdeki deniz deşarjlı tuvaletler liman içinde kullanılmamalıdır.
- Kimyasal artıklar içeren tuvalet tanklarının temizlikleri yıkama suyu direne edilmiş özel bölgelerde yapılmalıdır.
- Tüm atıklar cam, kâğıt, metal olarak ayrılmalı ve ayrılmış çöplere atılmalıdır.
- Çöp kutuları yağmur, rüzgâr ve hayvanlara karşı korunaklı olmalıdır.
- Atık yağ transferi ve saklanması için özel sistemler kurulmalıdır. Bu yağlar tecrit edilmiş varillerde saklanarak lisanslı geri dönüştürücü firmalara teslim edilmelidir.
- Yağ ikmali yapılan bölümlerin çevreleri yağın denize yayılmasını engellemek için su üzerinde yüzen ayraçlarla tecrit edilmelidir. Kullanılacak tanklar darbeye dayanıklı olmalıdır.
- Yüzer yakıt ikmal istasyonlarında otomatik akı kesici sistemler olmalıdır.
- Küçük yat limanları dışında, yat limanlarında yakıt ikmalini sağlayan özel bir iskele bulunmalıdır. Bu iskele olabildiğince diğer tesislerden uzağa inşa edilmelidir.
- Kurşunsuz yakıtlar tercih edilmelidir.

1.5.10 Ses Kontrolü

Liman içerisinde oluşacak gürültü liman kullanıcılarını ve çevredeki insanları rahatsız edebilir, bu nedenle ses kontrolü uygulanmalıdır. Aşağıdaki koşullar gürültü oluşmasına neden olabilir:

- Anons ve uyarı sistemleri.
- Sesli yönlendirme işaretleri.
- Tekne motorları.
- Jeneratörler.
- Araç ve tekne alarmları.
- Sosyal tesislerin gürültüleri.

1.5.11 Tesisler

Liman içinde bulunması önerilen tesisler şunlardır;

- Market.
- Restoran, bar.
- Tekne bakım istasyonu.
- Yatçılık kursu.
- Tekne satış, kiralama ofisi.
- Kara park alanı.
- Travel lift.
- Motor tamir istasyonu.
- Liman işletmesi.

1.6 Deniz Turizmi Yönetmeliği

Yat Turizmi Yönetmeliği yeniden düzenlenerek, Deniz Turizmi Yönetmeliği adı altında değiştirilmiş, 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ek 5’te verilen Deniz Turizmi Yönetmeliği’ne göre;

Yat limanları; üç çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları, beş çıpalı yat limanları olarak üçe ayrılırlar.

- Üç çıpalı yat limanları; 6’ncı ve 7’nci maddelerde (Ek 5) yer alan niteliklerin yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:
 - 1) Satış üniteleri.
 - 2) Yatçılar için bağlama kapasitesinin en az % 5’i kadar duş ve tuvalet.
 - 3) Çamaşır ve bulaşık yıkama yerleri.
 - 4) Yatçıların dinlenmelerini ve bir arada bulunmalarını sağlayan sosyal tesis.
 - 5) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.
- Dört çıpalı yat limanları, üç çıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:
 - 1) Lokanta veya kafeterya.
 - 2) Yatçılar için bağlama kapasitesinin en az %10’u kadar duş ve tuvalet.
 - 3) Kuru temizleme hizmeti.

- 4) Yat çekek alanı ve vinç sistemleri.
 - 5) Bakım onarım hizmeti.
 - 6) Yatçı eşya depoları.
 - 7) Bağlama kapasitesinin en az %20'si kadar otopark alanı veya otopark hizmeti.
 - 8) Tenis kortu.
 - 9) Yüzme havuzu veya plaj yeri.
 - 10) Aletli jimnastik, masaj, sauna, hamam imkânlarının sağlandığı üniteler.
- Beş çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:
 - 1) Helikopter pisti.
 - 2) Banka hizmetleri ünitesi.
 - 3) Revir.
 - 4) Sergi, konser, eğlence mekânları.
 - 5) Toplantı salonu.
 - 6) En az iki tenis kortu.
 - 7) Bağlama kapasitesinin en az %30'u kadar otopark.

Kruvaziyer gemi limanları; A ve B tipi kruvaziyer gemi limanları olmak üzere ikiye ayrılır.

- B tipi kruvaziyer gemi limanları 6'ncı ve 7'nci maddelerde (Ek 5) yer alan niteliklerin yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:
 - 1) En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli fonksiyonel yolcu indirme yeri.
 - 2) En az bir gemiden inen yolcunun hizmet alabileceği kruvaziyer terminali.
 - 3) Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı.
 - 4) Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi.
 - 5) Danışma ünitesi.
 - 6) Kamu hizmet binası.
 - 7) Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları.

- 8) Kapalı devre güvenlik sistemleri.
 - 9) Anons yayın sistemleri.
 - 10) İlk yardım ünitesi.
 - 11) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.
 - 12) Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi.
 - 13) Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri.
 - 14) Sergi ve gösteriler için uygun mahaller.
 - 15) Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi.
 - 16) Personel toplantı salonu.
- A tipi kruvaziyer gemi limanları, B tipi kruvaziyer gemi limanlarında aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:
 - 1) Aynı zamanda dört adet kruvaziyer geminin yanaşabileceği, aynı anda birden fazla kruvaziyer geminin yolcularını indirebileceği güvenli fonksiyonel yolcu indirme yerleri.
 - 2) Birden fazla gemi yolcusunun hizmet alacağı, giriş ve çıkışın ayrı ayrı yapılacağı iki adet terminal binası.
 - 3) İşletme ve yönetim birimleri.
 - 4) Yolcu nakliyesi için körük sistemleri.
 - 5) Valiz nakliye alanı, yükleme ve boşaltma sistemi.
 - 6) Turizm seyahat acenteleri ve tur operatörleri işletme ofisleri.
 - 7) Konferans ve toplantı salonu.
 - 8) Eğlence mekânları.
 - 9) VIP hizmeti salonu.
 - 10) Yeme, içme tesisleri.
 - 11) Helikopter pisti, revir.

Deniz Turizmi Yönetmeliği Ek 5'te verilmiştir.

2. YAT TURİZMİ VE YAT LİMANLARI

2.1 Yat Turizmi

Yat terimi; yat ölçü belgesinde (tonilato belgesi) yat şeklinde tescil edilen gemilerle, ölçü belgesinin bulunmaması halinde gezi ve spor amacıyla yararlanılan, ancak yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan deniz araçlarını ifade etmektedir (Resmi Gazete, 1983).

Bir diğer tanımlamayla uluslararası bir deyim olan ‘yacht’; ticaret ve savaş amacı dışında kullanılan, insan gücünden başka bir güç ile yürütülen, yelkenli veya motorlu tekneleri kapsayan bütün deniz araçlarını ifade etmektedir (Dinçer, 1989).

Denizde, deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri ‘deniz turizmi’ olarak tanımlanır. Yatçılık ise gezi, eğlence, dinlence ve spor amacı ile inşa edilen değişik özelliklerdeki tekneler ile yapılan ticari ve turistik faaliyetlerdir (Oral vd., 2002). Deniz turizmi özetle aşağıdaki bileşenlerden oluşmaktadır;

- Yat yatırım ve işletmeciliği; mavi tur işletmeleri, bareboat işletmeleri, günübirlik tur işletmeleri, yat imalatı ve çekek yeri işletmeleri,
- Yat limanı işletmeciliği,
- Kruvaziyer turizmi ve feribot işletmeciliği,
- Su sporları ve dalış turizm işletmeciliği,

Bu bileşenlerin toplam geliri, turizm gelirlerinin dörtte biridir (Deniz Ticaret Odası, 2008).

Yat turizmi ise, birçok unsurun bir araya gelerek bir deniz gezisi hizmetinin sunulmasıyla sonuçlanan, ekonomik faaliyetler bütünüdür. Kendi içerisinde tamamen bağımsız ve özel statülere sahip hizmetlerin toplamından oluşur. Bu toplam içerisinde; konaklama tesisinde verilen tüm hizmetler, yat limanında verilen sosyokültürel hizmetler ve bakım-onarım hizmetleri yer alır.

Yat turizmi, ticari faaliyetlerin limanlar arasında düzenli yolcu ulaşımına yönelik olmamaları ve genellikle yat seyahatlerinin hukuken liman sayılmayacak koy, körfez ve barınaklar arasında düzenlenmeleri nedeniyle kruvaziyer turizminden ayrılır.

Yat turizminin, otel ve tatil köyü gibi sabit yatırımının olmaması avantaj teşkil etmektedir. Olası bir turizm krizinde işletme bölgesi değiştirilebilir, yurt dışında faaliyetleri sürdürülebilir. Ayrıca, sabit yatırımlar içinde yatak sayısının en kolay arttırılabildiği turizm türü yat turizmidir.

Talep durumuna göre işletme, kısa sürede yeni yatlar alarak ya da kiralayarak yatak sayısını arttırabilir (TÜRSAB, 1988).

Dünya turizmi içinde yatçılığın önemini kavrayan ülkeler, hızla bu sektöre yönelmişlerdir. Yatların yüzen lüks oteller olması, bakım-onarım masraflarının ülkelere önemli bir gelir sağlaması, yat turizmine katılanların üst gelir grubuna mensup kişiler olması ve yat turizmine talebin sürekli olarak artması, ülkeleri yat turizmine yönlendiren en önemli sebeplerdir.

Ülkemizin turizm merkezlerinde gününbirlik gezi tekneleri, tekne sayısı binlerle ifade edilen büyük bir filo oluşturmuşlardır. Bu sektörün, özellikle Antalya, Muğla (Fethiye, Marmaris, Bodrum) ve İzmir sahil şeridinde hızla gelişmesi sonucunda yürürlükteki Yat Turizmi Yönetmeliği sektörün ihtiyaçlarına cevap veremeyecek duruma gelmiştir. Bu nedenle Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu 4957 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun deniz turizmi ile ilgili maddelerinde yapılması istenen değişiklik taslağı 01.08.2003 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Turizmi Teşvik Kanunu' ile

- 'Yat turizmi' olan sektör adı 'deniz turizmi' olarak değiştirilmiş ve genişletilmiştir,
- Kruvaziyer gemileri ve kruvaziyer limanları kanun kapsamına alınmıştır,
- Gününbirlik gezi tekneciliği kanun kapsamına alınmıştır,
- Yabancı bayraklı yatlar ve kruvaziyer gemilerin karasularımızda kalış süreleri beş yıla çıkartılmıştır (Deniz Ticaret Odası, 2008).

4.8.1983 tarih ve 18125 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Yat Turizmi Yönetmeliği günümüzde, deniz turizminin hızlı gelişimi ve meslek dallarının çeşitlenmesi nedeniyle yetersiz kalmıştır. Bu nedenle; Kültür ve Turizm Bakanlığı koordinasyonunda diğer kamu ve sektör temsilcileri ve DTO tarafından Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı çalışmaları tamamlanmış, 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak Deniz Turizmi Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir.

Son on yılda dünya genelinde, ticaret hacmi %9 büyürken, turizm %12 oranında büyümüştür. Deniz turizmi; Türkiye'ye her yıl iki milyar dolar döviz kazandırmakta ve son on beş yılda ulusal ekonominin en hızlı büyüyen sektörlerinden biri olarak geliri, ihracat gelirinin üçte birini aşmaktadır. Deniz turizmi açısından büyük potansiyele sahip olan Türkiye; İspanya, İtalya, Yunanistan'dan sonra dördüncü sırada gelmektedir (Kara ve Emecen, 2002).

2.1.1 Yat Turizminin Tarihçesi

İlk yelkenli tekne M.Ö. 4000'li yıllarda Nil nehrinde, Firavunların zevk amaçlı gezintilerinde kullanılmıştır. Benzer olarak Vikingler de özel teknelerini gezi amacıyla kullanmışlardır.

M.Ö. 100 yılında teknelerde güvertenin ön tarafında ikinci direğe rastlanılmıştır. M.S. 1400 yılında ise üç direkli yelkenli tekneler görülmeye başlanmıştır. 14. yüzyılda Flemenkler, küçük ve hızlı teknelerini kaçakçı ve korsanları yakalamakta kullanmışlar ve bunlara ‘avcı’ anlamına gelen ‘jaght’ ismini vermişlerdir. Daha sonraları Amsterdam zenginleri, büyük yük gemilerini karşılamaya gönderdikleri bu tekneleri ‘jaghtschippen’ yani ‘avcı gemisi’ olarak adlandırmışlardır. 1660 yılında Flemenk vatandaşları İngiltere kralına bir jaght hediye etmişler ve İngiltere’ye gelen Mary adlı bu tekneden sonra ‘jaght’ ismi ‘yacht’ olarak telaffuz edilmiştir.

Tarihte görülen ilk yat kulüpleri; 1720’de İrlanda’da kurulan Cork Water Club, 1773 ve 1775’de İngiltere’de kurulan The Star Cross Yacht Club ve The Cumberland Fleet (Royal Thames Yacht Club)’dır.

1851 yılında America adlı yelkenli Newyork Yacht Club flamasıyla American Cup yarışına katılmıştır.

Yat yapımındaki gelişme hızı ülkeden ülkeye değişmiştir. Denge, emniyet ve hız unsurları dikkate alınarak sürekli araştırmalar yapılmış, 1890’da ilk alüminyum yat gövdesi üretilmiş ve bu sayede gövde genişlikleri azaltılmıştır.

19. yüzyılda düzenli planlar olmaksızın yat yapıyorken, daha sonraları yat yapım uzmanları (Lloyds vb.) ortaya çıkmış ve bugünün modern yatlarının ilk örnekleri üretilmeye başlanmıştır. 1946’da naylon ilk defa yelken bezi olarak kullanılmıştır. 1950’li yıllarda ilk polyester ve fiber tekneler inşa edilmiştir (Özer, 1990).

Okyanus ötesi adalar; Avrupa ve Amerika’nın ilk gezi noktaları olmuş, Atlantik kıyı takımadaları Avrupa’nın soğuşundan kaçmak isteyenler için uğrak yerleri haline gelmiştir.

20. yüzyılın başından itibaren, mutedil rüzgârlara, korunaklı tabii koylara sahip, turizm sezonunun uzun olduğu Akdeniz kıyılarına ilgi artmış ve ilk önce Fransa daha sonra İtalya ve İspanya yat turizmi alanında önde gelen, tanınan ülkeler haline gelmiştir (Dinçer, 1987).

İkinci Dünya Savaşı ile sonrasında tekne kullanımı hızla artmış ve Amerika bu konuda başı çekmiştir. Savaş sonrası özellikle 1950’li yıllarda Amerika’daki uyanışı, on yıl arayla Avrupa izlemiştir. 1960’lı yıllardan itibaren yatların yapay elyaftan inşa edilmeye başlanarak seri üretime geçilmesi sonucu maliyetlerin düşmesi, tekne imalatçılarının talebi arttırmak için kredili satışlara başlamaları, yat kredisi veren kurumların artması ile donanım ve seyir aletlerindeki teknolojik ilerlemeler, Batı Ülkeleri’ndeki otomobil sahiplerinin bir de yat edinmelerini sağlamıştır (Türker, 1986).

1970’li yılların başlarında mürettebatsız tekne kiralama faaliyetleri yoğunlaştıkça, bu uygulama milyonların ilgisini çekmiş ve yatçılık elit bir tabakaya ait olmaktan çıkıp kitlesel nitelik kazanmıştır (Dinçer, 1989).

Yinede yat satın alımı ve sonrasında bakım-koruma giderlerinin yüksekliği, yat sahiplerinin yüksek gelir grubuna mensup kimseler olması gerçeğini değiştirmemiş ve sonucunda normal gelir grubundaki kişilerin de yat turizminde yer alabilmesini olanak sağlayan, kiralık yat uygulamasını (charter yacht) gündeme getirmiştir. Ayrıca yatlarını, belirli zaman dilimlerinde kullanan yat sahiplerinin diğer zamanlarda kiraya vererek gelir elde etmeleri üzerine, tekne kiralayan kuruluşlar hızla artmış, yat limanları kurulmuş ve hizmetler çeşitlenmiştir. Dünyada ilk chartercılığı İngiltere keşfetmiş ardından bu hizmeti İtalya, Fransa, Yunanistan ve eski bir devlet olan Yugoslavya vermiştir (Sülkü, 1989).

Fransa’da devletin yat turizmine getirdiği yasal düzenlemede öncelikle uzun vadede gelir getirecek ve kıyıları koruyacak tedbirler alınmıştır. Chartera ilgi arttıkça, yatçılar Avrupa’da daha sakın ve daha ucuz kıyılar arayarak İtalya, İspanya ve ardından döviz arayışında olan eski Yugoslavya ve Yunanistan kıyılarını keşfetmişlerdir. Yat turizminde yeterli bilgi ve deneyimi olmayan Avrupa ülkeleri, geçici olarak Fransa modelini uygulayarak hızla alt yapı çalışmalarını tamamlamış ve her biri kendi çıkarları doğrultusunda milli yat turizm politikaları üretmişlerdir.

Uzun yıllar Avrupa charter piyasasına iştirak eden Amerikalı chartercılar, Karayip adalarını keşfederek Akdeniz’in yaz ayları ile sınırlı olan charter pazarına kış ayları için Karayipler’i alternatif olarak sunmuşlardır.

Dünyada yat turizmi hızla gelişip kitlesel hale geldikçe, yat turizminde söz sahibi iki önemli merkez benimsenmiştir: Akdeniz Çanağı ve Karayipler. Her iki bölge de ılıman iklimleri, yatçılığa elverişli rüzgârları, doğal ve tarihsel zenginlikler barındıran koyları ve farklı kültür mozaikleri ile birinciliğe oynamaktadır. Ancak bu iki bölge birbirine tam anlamıyla rakip değildir. Coğrafi olarak birbirlerine olan uzaklıkları ve engin Atlantik okyanusu, süresi kısıtlı olan yatçıların bu iki bölge arasında seyrine olanak vermemektedir. Ayrıca mevsim farklılıkları nedeni ile Akdeniz’de kış olduğu zaman Karayipler’de sezon canlanmaktadır. Bu nedenlerden dolayı her iki bölgenin turizm sezonu farklıdır. Karayipler talebin büyük kısmını Kuzey Amerika’dan almaktayken, Akdeniz talebin çoğunluğunu Orta ve Kuzey Avrupa’dan almaktadır.

Petrol krizi (1973) sırasında kısa bir duraklama yaşayan yat turizmi; yoğunlaşan turizm talebi içinde insanların; özgürlük, doğaya yakınlık, amatör spor zevkinin sağlanması, yeni yerler keşfetme, hızlı kentleşme sonucu oluşan kirlilikten, gürültü ve kalabalıktan kaçma isteklerini karşılayarak önem kazanmış ve 1980 sonrasında hızlı bir atağa kalkarak gelişmesini sürdürmüştür.

Uluslararası yat turizm literatürü incelendiğinde, 80'lerde elli milyonu aşkın Amerikalının yelken ve tekne sporu yaptığı görülmüştür. Son yıllarda Kuzey Avrupa ve Amerika'da tatil ve hobi aracı olarak yat edinme oranında büyük artışlar kaydedilmiştir. Günümüzde tüm gelişmiş Avrupa ülkelerinde, denize kıyısı olsun olmasın, yelken ve yat sporunun çok geliştiği görülmektedir.

2.1.2 Akdeniz'de Yat Turizmi

İlk çağlardan bugüne Akdeniz; uygarlıkların gelişmesine tanık olmuş ve o sürecin izlerini dalgalarıyla günümüze taşımıştır. Akdeniz'deki yoğun yat turizmi talebi; Akdeniz'in yelken seyrine uygun dalga ve rüzgâr şartlarından, doğal korunaklı koylarından, yat limanları arasındaki uygun seyir mesafesinden ve seyir mevsiminin uzunluğundan kaynaklanmaktadır. Ayrıca Akdeniz kıyısındaki çok sayıdaki ülkeyi görebilme, yeni kültür ve insanlar tanıyabilme olanağı Akdeniz'in cazibesini arttırmaktadır.

Akdeniz, yat turizminin altyapısı olan yat limanları açısından çok zengindir, özellikle 1940'lı yıllarda yatçılığa başlayan İtalya, Fransa, İspanya ve eski Yugoslavya; Doğu Akdeniz ülkeleriyle kıyaslanamayacak yat limanı ve bağlama kapasitesine ulaşmıştır. Bu bölgelerde yat turizmi, tüm alt yapısını oturtmuş ve önemli bir turizm dalı haline gelmiştir. 1995 yılı verilerine göre Akdeniz'deki yat bağlama kapasitesinin %82'si İspanya, Fransa ve İtalya'da bulunmaktadır. Ancak Batı Akdeniz ülkeleri olan İspanya, Fransa, İtalya kıyılarında görülen betonlaşma ve deniz kirliliği ile Fas, Cezayir, Tunus gibi ülkelerin radikal hareketlerin etkisinde kalmaları ve kapalı toplum yapıları nedeniyle yat seyir rotaları nispeten el değmemiş olan Doğu Akdeniz kıyılarına yönelmiştir.

Mevcut amatör ve ticari yatlar için Yunanistan ve Türkiye, doğal güzellikler ile bezenmiş kıyıları ve adaları, henüz tam olarak kirlenmemiş denizleri ve nispeten az betonlaşmaları ile çekim merkezleri haline gelmiştir. Yat turizmine 1960'lı yıllarda başlayan Yunanistan, Yunan tarihi ve kültürü ile yat turizminde önemli bir rol oynamakta ancak alt yapısına özen göstermediğinden talebi karşılayamamaktadır. Kıyıları Yunanlılar tarafından pazarlanarak yatçılığa başlayan Türkiye ise bu konuda çok yenidir.

Kuzey Avrupa ülkeleri de dâhil olmak üzere Avrupa’da bulunan yaklaşık 1,500,000 yattan yaklaşık 500,000’inin Akdeniz’de bulunduğu bilinmektedir (Deniz Ticaret Odası, 2003).

2.1.3 Türkiye’de Yat Turizmi

Türkiye’de yat turizmine yönelik alt ve üst yapı yatırımlarının eksikliğinden, ilgili mevzuat ve yönetmeliklerin geç çıkmasından dolayı, yat turizminin geçmişi çok eskiye dayanmamaktadır. Türkiye’de yatçılık ve yat turizmi; 1960’lı yıllarda ‘mavi yolculuk’ adıyla başlamıştır. Bu gezilerde; bir iki kamaralı yöresel balıkçı tekneleri kullanılmıştır. Mavi yolculukla birlikte, Bodrum, Marmaris yöresinde ve daha sonraları Karadeniz’e kadar yayılan, gulet ve tirhandil yatırımları başlamıştır. Yöre tekneleri üstyapı ve donanım itibarıyla yolcu taşıyabilecek biçimde değiştirilip, yat turizmine kazandırılmıştır (Doğan, 1988).

Önceleri entelektüel ve genç kesime yönelik olan bu hareket, Yunanlıların tanıtımı sayesinde Türkiye’yi görmek isteyen yabancıların gelmesiyle kimlik değiştirmeye başlamıştır. 1965 yılından itibaren, Yunanistan tarafından, Ege adaları ile Anadolu kıyılarını kapsayan yat turlarının düzenlenmesiyle Türk denizlerinde gerek Yunan, gerekse yabancı bayraklı kiralık yatlar görülmeye başlanmıştır (Türker, 1986).

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

Türkiye’de inşa edilen ilk yat limanları; alışlagelmiş yat güzergâhlarının dışında kalan Ayvalık, Armutlu, Çanakkale ve Gelibolu yat limanlarıdır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1985).

Türkiye, kıyı turizmi açısından oldukça zengin bir potansiyele sahiptir. Akdeniz, Ege Denizi, Marmara Denizi ve Karadeniz yatçıların demir atacakları değişik koy ve körfezlerle doludur. Türkiye’nin en donanımlı yat limanları Güney Ege ve Akdeniz kıyılarındaki İzmir, Kuşadası, Bodrum, Datça, Bozburun, Marmaris, Göcek, Fethiye, Kalkan, Kaş, Finike, Kemer ve Antalya’da bulunmaktadır (Kara ve Emecen, 2002).

Türk denizlerinde 4,500 dolayında gulet ve benzeri ahşap tekneden oluşan ticari yat ve yolcu motoru mevcut olup, teknelerin büyük bir bölümü İzmir-Antalya kıyı şeridi üzerinde faaliyet göstermektedir.

Türkiye'nin Ege kıyıları 2,805 kilometrelik uzunluğu ile Akdeniz'in birçok ülkesinden daha uzun bir kıyı şeridinde sahiptir. Bölge; uygun meteorolojik ve oşinografik koşulları sayesinde neredeyse yılın her ayı deniz turizmine hizmet verebilecek bir coğrafyaya sahiptir. Sadece Akdeniz bölgesinde on milyon kişilik deniz turizmi potansiyeli mevcuttur.

Kuzey Ege'de yeterli yat limanının bulunmaması ile beraber deniz ve hava koşullarının da Güney Ege'ye göre daha sert olması, Güney Ege'de yoğunlaşan yat trafiğinin kuzeye doğru hareketini engellemektedir (Oral vd., 2002).

Mavi yolculuk olarak da bilinen charter seferleri, sayıları 3,000 dolayında bulunan ve ticari yat statüsündeki ahşap teknelerle yapılmakta ve yaklaşık 30,000 yatak kapasitesi ile yılda 250-300 bin kişiye hizmet vermektedir. Günlük tur yapan teknelerin sayısı 1,500 dolayında olup, yılda yaklaşık 1,500,000 turisti ağırlamaktadır.

Türkiye'ye 2000 yılında 2,500 adet yabancı bayraklı yat gelmiştir, bu miktar Akdeniz'de bulunan 500,000 yatlık potansiyelin ancak %2.5'una karşılık gelmektedir. Yabancı bayraklı bir yat ile Türkiye'ye gelen turistler, diğer vasıtalarla gelen turistlere oranla 30 kat daha fazla para harcamaktadır. Yat limanlarındaki tüm olumsuzluklara ve eksikliklere rağmen yabancı bayraklı yatlar, verilen hizmetler karşılığında Türkiye yat limanlarına 400 milyon dolar üzerinde döviz bırakmaktadır. Sözü edilen faaliyetler sonucunda ülke turizm gelirlerine yaklaşık 500 milyon dolar girdi sağlanmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2003). Türkiye'ye gelen turist sayılarının yıllara göre değişimi Çizelge 2.1'de verilmiştir.

Çizelge 2.1 Türkiye'ye gelen turist sayıları ve artış yüzdeleri (Türkiye İstatistik Kurumu, 2008)

Yıllar	Denizyolu	Toplam	%
2000	1,144,185	10,428,153	11.0
2001	1,137,887	11,619,909	9.8
2002	743,875	13,248,176	5.6
2003	986,261	13,956,405	7.1
2004	1,180,509	17,546,466	6.7
2005	1,320,064	21,124,886	6.2
2006	1,457,194	19,819,833	7.4
2007	1,742,906	23,340,911	7.5

Deniz turizmindeki gelişmeler insanların denizden yararlanma imkânlarını arttırmış ve çeşitlendirmiştir. Önceleri elit bir kitlenin spor, denize dönük eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık, uluslararası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir.

Dünya yat turizminin odaklandığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz Çanağı, gerek ticari gerekse amatör yatçılar için cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz'in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip, tarihten izler taşıyan, bozulmamış koylara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemiştir. Ülkemizde 80'li yıllardan sonra gelişmeye başlayan deniz turizmi; sağladığı sosyal ve ekonomik katkının yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ile genel turizm sektörü içerisinde önemli yer tutmaktadır. Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan yatçılık son on yılda kitle turizminin bir parçası olarak binlerce yatlık filo halinde hızlı bir gelişme göstermiştir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatların (gulet) oluşturduğu filo dünyada ilk ve tek olup, 'mavi yolculuk' ülkemizin dünya turizmine hediye ettiği özgün bir turizm dalı olmuştur.

Yat yatırımı ve işletmelerini, yat limanı yatırımı ve işletmelerini, sportif amaçlarla yapılan aletli dalış aktivitelerini, su sporlarını, amatör denizciliğe ilişkin faaliyetleri ve deniz araçlarıyla yapılan günübirlik gezileri bünyesinde toplayan Türk deniz turizmi uluslararası alanda kapasitesini her geçen gün arttırmaktadır.

Turizmi Teşvik Kanunu'nun ve Yat Turizmi Yönetmeliği'nin sağladığı ortamda gelişen deniz turizmi; tüm turizm gelirleri içinde yaklaşık %25'lik paya sahip bir sektör haline gelmiştir. Ticari-özel yat, yelkenli, gulet dâhil Milli Sicil'e kayıtlı 1,796 adet, Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı 68 adet olmak üzere toplam 1,864 adet yat bulunmaktadır. Ayrıca, sicile kayıtlı olmayıp limanlara kayıtlı çalışan 10,000 ticari ve özel tekne bulunmaktadır.

Akdeniz Çanağı'nda yüz binlerce yat bulunmakta ve bu rakam her yıl artmaktadır. Hâlihazırda Türkiye'de binlerce yat bulunmasına rağmen, Bodrum-Antalya rotasında sadece 8,060 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Bu durum, 8,333 kilometre kıyı şeridi olan Türkiye için yetersizdir. Ülkemize gelen turistler, mürettebatsız (bareboat) ya da mürettebatlı tekneler kiralayarak kıyılarımızda gezinti yapmaktadırlar. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmını oluşturan guletler ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan 'mavi yolculuk' turizminin vazgeçilmezleridir (Deniz Ticaret Odası, 2008).

2.1.4 Türkiye Turizm Stratejisi

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2007-2013 28.02.2007 tarih ve 2007/4 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararıyla onaylanmış olup 02.03.2007 tarih ve 26450 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023; ülkemiz turizmine ve kamu yönetimine yeni bir bakış getirmektedir. Bu bakış, turizmin tüm yıla yayılmasını ve çeşitlenmesini amaçlayan eylem planı ile somutlaşmaktadır.

Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2007-2013 turizm sektörüne uzun erimli bir vizyon kazandırmak üzere hazırlanan Türkiye Turizm Stratejisi 2023'ün önemli bir bileşenidir. Bu çalışma ile birlikte Türkiye turizminin önümüzdeki kısa, orta ve uzun vadede öncelikli olarak ele alacağı sorunlu bölgeler, bu sorunları çözmekle sorumlu kuruluşlar ve bu kuruluşların üstleneceği roller açıklığa kavuşturulmaktadır.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 yılını hedeflerken, Eylem Planı 2007-2013 yılları arasında kısa ve orta vadede 6 yıllık dönemi kapsamaktadır. Eylem Planı'nda yer alan faaliyetlerin izleme ve değerlendirme süreci genel olarak Türkiye Turizm Stratejisi'nin performansının izlenmesini sağlarken aynı zamanda geri bildirimler ve değerlendirmeler sonucunda çalışmanın yenilenmesini de gündeme taşıyacak ve böylece döngüsel olarak çalışma sürekli olarak değerlendirilerek yenilenecektir.

Türkiye Turizm Stratejisi'nin öngördüğü gelişmelere paralel olarak eylem planında;

- 9 kültür ve turizm gelişim bölgesi,
- 7 turizm gelişim koridoru,
- 10 turizm kenti,
- 11 kruvaziyer limanı,
- 9 yat limanı,
- 27 balıkçı barınağı + yat limanı,
- 1 yeni hava limanı,
- Yeni demiryolu ve karayolu hatları yer almaktadır.

Eylem planının öngördüğü bu gelişmelerle 2013 yılında Türkiye turizm sektörünün; 1.5 milyon yatak kapasitesine, 40 milyonun üzerinde turiste, 50 milyar dolar dış turizm geliri ve turist başına 1,000 dolar harcamaya erişmesi hedeflenmektedir.

Turizmin çeşitlenmesi hiç şüphesiz ulaşımında çeşitlenmesini gerekli kılmaktadır. Bir yarımada şeklindeki ülkemizin deniz turizminden yeterince faydalanamadığı bir gerçektir. Bu çerçevede, ülkemizde kruvaziyer gemilerini kabul edecek limanlar ve yat limanları da önerilmektedir. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ile yat turizminin Karadeniz'de İğneada'dan Hopa'ya kadar geliştirilmesi öngörülmektedir. Bu noktada ilk etapta balıkçı barınaklarının bir kısmının yatlara da hizmet verecek şekilde yenilenmesi sağlanacaktır.

Karadeniz'in yapısı nedeniyle yat turizmine ancak yaz aylarında açılması mümkündür. Av yasağının uygulandığı bu dönemler balıkçı teknelerinin hareketinin oldukça az olduğu dönemlerdir. Bu nedenle yaz aylarında bazı balıkçı barınaklarının yenilenerek kısmen yat turizmine açılması önünde yasal ve pratik bir engel bulunmamaktadır.

Ülkemizin sahip olduğu turizm olanaklarının çeşitlendirilmesi ve turizmden elde edilen gelirin artırılması için yat limanlarına özel önem verilecektir. Bu çerçevede, aşağıdaki yat limanlarının fizibilite ve uygulama projeleri hazırlanması planlanmaktadır.

- Samandağ yat limanı,
- Anamur yat limanı,
- Dalaman yat limanı,
- Ören yat limanı,
- Datça yat limanı,
- Geyikli yat limanı,
- Bozcaada yat limanı,
- Gökçeada yat limanı,
- Saros körfezi yat limanı.

Deniz turizmi sektöründe hızla gelişen bir diğer eğilim ise mega yatlardır. İstanbul, Antalya ve İzmir'deki yat limanlarının revize edilerek mega yatlara hizmet verecek şekilde geliştirilmeleri ile Türkiye turizminin dünya yat turizminden aldığı payın artırılması sağlanacaktır (Türkiye Turizm Stratejisi 2023, 2007).

Türkiye Turizm Stratejisi 2023'e göre gerçekleştirilmesi planlanan hedefler:

Altyapı hedefleri:

- İstanbul, Antalya ve İzmir'de bulunan yat limanlarının mega yatları kabul edecek şekilde revize edilmesi sağlanacak ve İstanbul'daki liman kapasitesi hızla arttırılacaktır.
- Hâlihazırda Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin'de kruvaziyer gemi kabul eden limanlar yenilenerek genişletilecektir.
- Yat turizminin geliştirilebilmesi amacıyla öncelikle mevcut potansiyelin değerlendirilmesi sağlanarak, mevcut balıkçı barınaklarının alt ve üstyapı eksikliklerinin giderilmesine yönelik planlama ve yatırımlar yapılacaktır. Özellikle Karadeniz'deki balıkçı barınakları yatlara da servis verecek hale getirilecektir.

Teknik hedefler:

- Yat limanı olarak seçilecek alanlara ilişkin teknik ölçüt ve standartlar belirlenecektir.
- Yatların sintine suları ve katı atıklarının verileceği kabul tesisleri ve yüzer toplama sistemlerine yönelik standartlar belirlenecektir.

Eğitim hedefleri:

- Turizm personelinin yat turizmi ve deniz turizminde görev almak üzere eğitilmesine ilişkin müfredat düzenlemeleri yapılacak, seminer ve eğitim faaliyetleri düzenlenecektir.
- Yat turizmi alanında çalışan veya ihtiyaç duyulan personelin eğitilmesi için kıyı bölgelerimizde deniz turizmi dalında meslek edinmeyi olanaklı kılacak kısa süreli kursların açılması sağlanacaktır.
- Turizm meslek liseleri ve yüksek okullarda deniz turizmine yönelik derslerin konulması, öğrencilere yat limanları ve yat işletme şirketlerinde staj olanağının sağlanması, staj ve eğitim alanlara gemi adamı belgesinin verilmesi sağlanacaktır.

Tanıtım ve yönlendirme hedefleri:

- Yat kulüplerinin gelişmesi teşvik edilerek devre mülk yat sisteminin (çok sahipli yatçılık) kurulmasına olanak sağlanacaktır.
- Tanıtım faaliyetleri geliştirilerek, Akdeniz Çanağı'ndaki yat ve kruvaziyer turizminden daha yüksek pay alınması ve deniz turizmi ile ilgili yatırımların daha çekici hale getirilmesi sağlanacaktır.
- Yat turizmi yönetmeliğince sektörden elde edilen gelirlerin, sektörün altyapısını geliştirmek ve ilgili fuarlarda kullanılmak üzere sektöre geri dönüşü sağlanacaktır.

Mali ve idari hedefler:

- Yat turizmi yönetmeliği deniz turizmi yönetmeliği olarak adlandırılarak, sektörün tüm bileşenlerini; kruvaziyer turizmi, yat turizmi, dalış turizmi ve su sporlarını kapsayacak ve günün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzenlenecektir.
- Halen Gümrük Muhafaza, Pasaport Polisi, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü Liman Başkanlığı tarafından yürütülen yabancı bayraklı yatlar için liman giriş işlemlerinin tek otorite tarafından yürütülmesi sağlanacaktır.
- Mevcut balıkçı barınaklarının yatlara hizmet verebilmesi amacıyla yasal ve idari önlemler alınacaktır.
- Deniz turizmi potansiyelinin yüksek olduğu yörelerde deniz turizminin gelişimini olumsuz yönde etkileyen koruma statüleri yeniden gözden geçirilecektir.

- Avrupa ve Amerika'ya yat ihraç eden ülkemizdeki bankalarının, geleneksel tersanelerin sipariş sırasında peşin ödenen meblağ için teminat vermelerine yönelik kolaylıklar sağlanacaktır.
- Denizde hareket kabiliyeti ağırlıklı olarak yelkene bağlı olan ve spor amaçlı kullanılan yatların vergiden muaf tutulması, motorlu yatlardan ise sigorta poliçelerindeki değer üzerinden vergi alınması yönünde düzenlemelere gidilecektir.

2.2 Yat Limanları

Yat turizminin en önemli altyapı unsuru yat limanlarıdır. Yat limanı, yat kapsamına giren deniz araçlarının konaklayabileceği ve çeşitli gereksinimlerini karşılayabileceği limandır. Amerikan 'National Association of Boat and Engine Manufacturers' (Ulusal Gemi ve Makine Yapımcıları) derneği toprak, su ve özel servis kolaylıklarının gelişimini kapsayan bir yat limanı tanımı vermiştir. Bu tanıma göre yat limanı; geminin uyuma, yemek, temizlenme ve geminin tamir, yakıt ve erzak talebini karşılayan, yelkenini gerebileceği, alışveriş yapabileceği, haberleşmenin, teçhizatın, ulaşımın sağlanabildiği bir faaliyet alanı yaratan sınırlandırılmış bölgedir (Dinçer, 1989).

Yat limanları yalnızca yatların bağlandıkları, korunaklı alanlar değildir. Bağlama yerine bağlanan yat su, elektrik, telefon, uydu yayınları gibi hizmetler alır. Çöpleri ve atık yağları toplanır. Yakıt ve yağ ikmalini sağlayacak pompa istasyonu yanı sıra tamir ve bakım için yatın karaya çekileceği bir tersane bulunur.

Ayrıca yatların kışlamaları için de karada korunaklı park alanları bulunur.

Yat turizmi ve özel kullanıma yönelik yat sayılarındaki artış, bu yatların kışlama sorununu ve talebini de beraberinde getirmiştir. Özellikle Avrupa ve Amerika'dan Akdeniz'e gelen yatçılar; bölgeden birkaç yıl ayrılmamakta ve yıllık gezintilerinin ardından yatlarını çekek yerlerine çekip, ülkelerine uçakla dönmektedirler. Yunanistan, özellikle Rodos her yıl binlerce yata bu olanağı sağlayarak büyük ölçüde gelir sağlamaktadır.

2.2.1 Akdeniz Yat Limanları

2.2.1.1 Fransa

Fransa'nın Akdeniz sahil şeridi iki kısma ayrılır. Deniz, batıda Langedoc-Roussillon diye bilinen kıyı bandı boyunca geniş Rhone deltasının içine doğru girerken doğuda İtalya sınırı yakınındaki Alp eteklerine doğru uzanır. Fransız yat limanlarının çoğunda villalar, alışveriş merkezleri, tamir, bakım ve kışlama imkânları bulunmaktadır.

3,427 kilometrelik kıyı şeridi olan Fransa'nın 296 adet yat limanı ve bu limanlarında 227,000 bağlama kapasitesi bulunmaktadır. Bu yat limanlarının 229 tanesi kulüpler, belediyeler ve kooperatifler tarafından, 62 tanesi özel şirketler tarafından ve 5 tanesi de devlet tarafından yönetilmekte ve bu sistem seviyeli bir rekabet yaratarak tekelleşmeyi önlemektedir. Fransız yat limanlarından bazıları Çizelge 2.2'de verilmiştir.

Çizelge 2.2 Akdeniz kıyısındaki Fransız yat limanlarından bazıları [2]

	Yat Limanı	Bağlama Kapasitesi (adet)	Maksimum Bağlama Yeri Uzunluğu (m)	Liman İçi Minimum Derinlik (m)	Maksimum Travel Lift Kapasitesi (ton)
1	Le Port A Sec	1,200			50
2	Le Port Fluvial	250	40	3.5	
3	Marina Baie Des Anges	530	35		
4	Marina De Camargue	2,100	20	5	
5	Marines De Cogolin	1,600			
6	Port d'Ajaccio	1,000			
7	Port d'Arcachon	758	30		
8	Port De Bandol	1,600			
9	Port De Bastia	267			
10	Port De Calvi	450			
11	Port De Capbreton	950	23		30
12	Port De Marseille	3,200			
13	Port De Pêche	250	21	5	180
14	Port De Plaisance	2,600			45
15	Port De De Cavalaire Sur Mer	545			35
16	Port De Propriano	380			
17	Port De Saint Tropez	800	50	4.5	
18	Port De Saint Jean Cap Ferrat	560			
19	Port De Solenzara	450			
20	Port La Napoule	917	52		
21	Port Maritima	1,000	16		
22	Port Médoc	800			
23	Port Napoléon	250	40		75
24	Port Pierre Canto	598	90		
26	Port Santa Lucia	1,522	22		50
27	Port Terra	450	8		3
28	Port De Bormes	950			50

2.2.1.2 Hırvatistan

Hırvatistan'ın 5,835 kilometrelik kıyı şeridi; yoğun olarak girintili ve adalarıyla Adriyatik dalgalarından korunmuş, Akdeniz'in en cazip yat rotalarından biridir.

Yazları sakın bir denizi olan Hırvatistan'ın korkulan Adriyatik rüzgârı 'Bora' ve güneyinden esen 'Sirocco' genellikle kış rüzgârları olup, ilk ve sonbaharda da esebilirler. Anakara boyunca ve adacıkların çevrelerinde rüzgârlardan iyi korunmuş 50 yat limanı ve bu limanlarında 15,000 bağlama kapasitesi bulunan Hırvatistan'ın yat limanlarından bazıları Çizelge 2.3'de verilmiştir.

Çizelge 2.3 Akdeniz kıyısındaki Hırvat yat limanlarından bazıları [2]

Yat Limanı		Bağlama Kapasitesi (adet)	Maksimum Bağlama Yeri Uzunluğu (m)	Liman İçi Minimum Derinlik (m)	Maksimum Travel Lift Kapasitesi (ton)
1	Marina Betina	240	15	3	260
2	Marina Hramina	400		1.5	70
3	Marina Jezera	189	15		10
4	Marina Tribunj	240	27		
5	Marina Vodice	290			40
6	Marina Šangulin	200			
7	Marina Piškera	120	7	2.5	
8	Marina Skradin	153	40		
9	Marina Žut	113	12.5	3	
10	Marina Dalmacija	1,200	85	4	80
11	Marina Preko	87	60	2	
12	Marina Frapa	450			50
13	Marina Borik	185	40	2	20
14	Marina Trogir	162		2.4	10
15	Marina Kaštela	125		8	60
16	Marina Split	364			35
17	Marina Šimuni	200	8		15
18	Marina Milna	144			10
19	Marina Vlača	90			
20	Marina Palmižana	160			
21	Marina Vrboska	84	25		5
22	Marina Rab	142			
23	Marina Supetarska Draga	274	53		10
24	Marina Punt	800	45		100
25	Marina Cres	473			30
26	Marina Korčula	159			
27	Marina Veruda	630	40	4	30
28	Marina Pula	213			
29	Marina Opatija	302			
30	Marina Rovinj	386		4	
31	Marina Funtana	180		2.5	13
32	Marina Vrsar	220	50	4	30
33	Marina Dubrovnik	425		3	60
34	Marina Umag	494		4	50

2.2.1.3 İspanya

İspanya'nın 4,964 kilometrelik kıyı şeridi beş bölgeye ayrılır; Costa del Sol (Cebelitarık ve Almeria arası), Costa Blanca (Almeria-Denia), Costa del Azahar (Denia-Tortosa), Costa Dorada (Tortosa Blanes) ve Costa Brava (Blanes-Fransız sınırı).

Costa del Sol bölgesi en gelişmiş bölgedir. Çevresinde birçok yat limanı ve balıkçı barınağı bulunan Balear Adaları, popülerlik bakımından Costa del Sol'den sonra gelir ve servis hizmetleri iyi gelişmiştir.

Akdeniz İspanyası, Kuzey Avrupalılar (özellikle İngilizler) için uzun süre gözde olmuştur. Çoğu, hem villalarda tatil yapmış hem de yatlarını barındırmışlardır. Genellikle yaz iklimine sahip olan bölgede güçlü deniz rüzgârları eser, fakat çoğunlukla ılık hava hâkimdir. Costa del Sol Akdeniz'in bu yumuşak havasından faydalanır. İspanya'da 159 yat limanı ve bu limanlarda 109,000 bağlama kapasitesi bulunmaktadır. İspanya'daki yat limanından bazıları Çizelge 2.4'de verilmiştir.

Çizelge 2.4 Akdeniz kıyısındaki İspanyol yat limanlarından bazıları [2]

Yat Limanı		Bağlama Kapasitesi (adet)	Maksimum Bağlama Yeri Uzunluğu (m)	Liman İçi Minimum Derinlik (m)	Maksimum Travel Lift Kapasitesi (ton)
1	Club De Náutico DeCompoamor	351		1.8	
2	Club De Vela Puerto De Andratx	420			100
3	Club Nàutic D'arenys De Mar	400	18	5	
4	Club Nàutic Estartit	738	25		
5	Club Nàutic Lança	497	15		12
6	Club Náutico Burriana	400	15	2	
7	Club Náutico Campello	474	15	2.5	45
8	Club Náutico De Altea	369	5	3	
9	Club Náutico HospitalletVandellós	433	70	2.5	
10	Club Náutico Les Basetes	80	4	2.5	
11	Club Nàutic L'escala	957	25		
12	Club Náutico Moraira	332	8	7.5	50
13	Club Náutico Sevilla	150			
14	Club Náutico De La Horadada	500	12		10
15	Club De Vela Blanes	320	15	6.5	50
16	El Club Nàutic Vilanova	850			30
17	El Club Náutico De Santa Pola	510	15		20
18	El Club Náutico De Villajoyosa	330	20	2	

Çizelge 2.4 Devam

19	El Puerto Burriananova	335	30	3.5	
20	El Puerto Deportivo El Abra	827	5		45
21	El Puerto Deportivo Poble	686	18		40
22	El Puerto Marina El Rompido	331			
23	El Real Club De Regatas De Alicante	542			
24	El Real Club Náutico De Valencia	1,011	20	2.5	200
25	Isla Canela Marina	800			
26	Mapa Del Puerto Formentera	120	30		35
27	Marina Benicarló	300			200
28	Marina Botafoch	428	30		
29	Marina De Formentera	64	38	2.5	35
30	Marina D'empuriabrava	5,000	26		
31	Marina Palamós	866	30		35
32	Marina Port Vell Barcelona	410	70		150
33	Marina Real Juan Carlos	620	150	8	
34	Port Ginesta	1,442	24		70
35	Port Roses	483	45	3	
36	Puerto De Torredembarra	752	25	3.3	
37	Puerto Deportivo Oropesa Del Mar	704	105		35
38	Puerto Marina El Rompido	331			
39	Puerto Tarraco	115	130	9	400
40	Real Club Marítimo Del Abra	300	25		35
41	Real Club Náutico Pollença	375	25	2.7	50
42	Real Club Náutico De Barcelona	200	40		
43	Real Club Náutico De Laredo	200	100		
44	Real Club Náutico De Palma	946			65
45	Real Club Náutico San Sebastián	131			
46	Real Club Náutico Torre Vieja	570	50	1.5	25
47	Real Club Marítim De Barcelona	243		2	20

2.2.1.4 İtalya

Güney Avrupa'dan 6,500 kilometre kıyı şeridiyle uzanan İtalya, Akdeniz'i ikiye böler. Bu bölümler Sicilya ve Tunus arasındaki dar Sicilya boğazı ve Sicilya ve İtalya yarımadası arasındaki daha dar olan Messina boğazıdır. Ankaraya ek olarak, Sicilya ve Sardunya Akdeniz'in en büyük iki adasıdır. Liguria ve Tuscany sahilleri boyunca kuzeybatıda ticari limanlarla birlikte yayılmış birçok yat limanı vardır. Elbe adası, Akdeniz'in bu bölgesinde yatçılara seyir zemini sağlayan yerleşim merkezlerinin en bilinenlerindendir. Akdeniz'in dağlık kıyı hattı mükemmel sahiller ve limanlar ile doludur. Roma'dan çizmenin ucuna ve doğu kıyılarına kadar pek az yat limanı olmasına karşın, çok sayıda balıkçı limanı vardır.

Latince ‘marina kelemise’, ‘balıkçı limanı’ demektir. Bu balıkçı limanları yanlış anlaşılacak ‘marina’ olarak adlandırılırlar. 380 yat limanı ve 130,000 bağlama kapasitesi bulunan İtalya’nın yat limanlarından bazıları Çizelge 2.5’de verilmiştir.

Çizelge 2.5 Akdeniz kıyısındaki İtalyan yat limanlarından bazıları [2]

	Yat Limanı	Bağlama Kapasitesi (adet)	Maksimum Bağlama Yeri Uzunluğu (m)	Liman İçi Minimum Derinlik (m)	Maksimum Travel Lift Kapasitesi (ton)
1	La Marina Di Calasetta	355	20		
2	La Marina Di Cormorano	400	40	5	
3	La Marina Di Puntaldia	400	25	5.5	65
4	La Marina Di Scarlino	950	40		
5	Marina 4	450	25	3.5	40
6	Marina Del Cavallino	300			50
7	Marina Del Sole	150	7		40
8	Marina Di Aquatica	60	70		90
9	Marina Di Arbatax	550	60		200
10	Marina Di Portisco	589	90	10	
11	Marina Di Portoferraio	130			250
12	Marina Di Ravenna	1,152		3.5	
13	Marina Di Rimini	622	4		100
14	Porto Turistico Di St Teresa	700	35	5	100
15	Porto Turistico Di Torregrande	400	30		65
16	Porto Turistico Jesolo	488	40		50

2.2.1.5 Güney Kıbrıs

735 kilometre kıyı şeridinde 4 yat limanı ve bu limanlarında 662 adet bağlama kapasitesi olan Güney Kıbrıs’ın yat limanları Çizelge 2.6’de verilmiştir.

Çizelge 2.6 Akdeniz kıyısındaki Rum yat limanları [2]

	Yat Limanı	Bağlama Kapasitesi (adet)	Maksimum Bağlama Yeri Uzunluğu (m)	Liman İçi Minimum Derinlik (m)	Maksimum Travel Lift Kapasitesi (ton)
1	Delta Marina	50	25	5	
2	Paphos Marina	25	15	4	
3	Limasol St Raphael Marina	237	30	5	60
4	Larnaca Marina	350	40	5	40

2.2.1.6 Yunanistan

Yunanistan; ülke alanının %20'sini oluşturan ve anakaradan 800 kilometreye kadar yayılmış yaklaşık 3,500 adadan oluşur. Kıyı şeridi 14,880 kilometre olan Yunanistan'ın 19 yat limanı ve bu limanlarında 7,000 bağlama kapasitesi vardır. Yunanistan'daki yat limanlarının bazıları Çizelge 2.7'de verilmiştir.

Çizelge 2.7 Akdeniz kıyısındaki Yunan yat limanlarından bazıları [2]

	Yat Limanı	Bağlama Kapasitesi (adet)	Maksimum Bağlama Yeri Uzunluğu (m)	Liman İçi Minimum Derinlik (m)	Maksimum Travel Lift Kapasitesi (ton)
1	Aghios Nikolaos Marina	255			65
2	Cleopatra Marina	400			50
3	Flisvos Marina	150	30		
4	Frank's Yacht Station	5	20		10
5	Gouvia Marina	1,200	80	5.5	
6	Kalamata Marina	250	25	3	
7	Kos Marina	150			100
8	Lakki Marina	30	24	5	50
9	Lefkas Marina	620	40	4	
10	Leros Marina	400			160
11	Mandraki Marina	120		4	
12	Olympic Marine	680			200
13	Porto Carras	315	55	5.5	
14	Sani Marina	215	25		
15	Zea Marina	670	120	9	

2.2.2 Türkiye Yat Limanları

Fransa'nın 3,427 kilometre uzunluğundaki kıyılarında 261, İtalya'nın 6,500 kilometre uzunluğundaki kıyılarında 380, İspanya'nın 4,964 kilometre uzunluğundaki kıyılarında 96, Hırvatistan'ın 5,835 kilometre uzunluğundaki kıyılarında 50 adet yat limanı varken, 8,333 kilometrelik kıyı şeridi olan Türkiye'de sadece 35 yat limanı bulunmaktadır. Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibarıyla 25 adet yat limanı varken, 2007 yılı sonu itibarıyla bu rakam 35 adede (4'ü belgesiz) ulaşarak beş yılda %40'lık bir artış sağlanmıştır (Deniz Ticaret Odası, 2008). Türkiye'deki belgeli yat limanları Çizelge 2.8 ve 2.9'da verilmiştir.

Çizelge 2.8 Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan turizm işletmesi belgeli yat limanları (Deniz Ticaret Odası, 2008)

S.	Liman Adı	Türü (Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983)	İl	Kapasite (adet)	
				Deniz	Kara
1	Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası/Aydın	310	-
2	Ataköy Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Ataköy/İstanbul	700	40
3	Akdeniz Kemer Marinası	Tali Yat Limanı	Kemer/Antalya	150	150
4	Kaleiçi Yat Limanı	Yat Yanaşma Yeri	Kaleiçi/Antalya	90	-
5	Altinyunus Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Çeşme/İzmir	90	60
6	Atabay Turizm Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Gebze/Kocaeli	-	60
7	Amiral F. Korutürk Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Fenerbahçe/İstanbul	558	-
8	Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris/Muğla	676	122
9	Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek/Muğla	121	-
10	Setur Antalya Marina	Tali Yat Limanı	Antalya/Merkez	169	290
11	Ayvalık Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Ayvalık/Balıkesir	-	140
12	Sun Marina Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris/Muğla	-	100
13	Ayvalık Marina	Tali Yat Limanı	Ayvalık/Balıkesir	100	-
14	Kumlubükü Yat Kulübü	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/Muğla	10	-
15	Albatros Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Marmaris/Muğla	40	48
16	Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Turgutreis/Muğla	455	100
17	Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye/Muğla	230	-
18	Yat Lift	Yat Çekrek Yeri	Bodrum/Muğla	-	400
19	Milta Bodrum Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Bodrum/Muğla	348	50
20	Ağanlar Yat Çekrek Yeri	Yat Çekrek Yeri	Bodrum/Muğla	-	200
21	My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/Muğla	48	15
Toplam				4,095	1,775
Genel Toplam				5,870	

Çizelge 2.9 Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan turizm yatırımı belgeli yat limanları (Deniz Ticaret Odası, 2008)

S.	Liman Adı	Türü (Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983)	İl	Kapasite (adet)	
				Deniz	Kara
1	Alacatur Tur. Tes. Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis/Muğla	40	12
2	Meersa Körmen Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Datça/Muğla	246	56
3	Marmarin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris/Muğla	-	200
4	Martı Marina ve Yat İşl. A.Ş.	Tali Yat Limanı	Marmaris/Muğla	301	70
5	Yat Marin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris/Muğla	-	100
6	Bodrum Yalıkavak Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum/Muğla	144	50
7	Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum/Muğla	200	200
8	D-Marin Didim Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Didim/Aydın	619	250
9	Alaçatı Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme/İzmir	260	250
10	Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu/İstanbul	1000	100
11	Mersin Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Merkez/Mersin	300	500
12	Trabzon Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Merkez/Trabzon	50	175
Toplam				3,160	1,963
Genel Toplam				5,123	

Buna göre; Türkiye yat limanlarında 2008 yılı için toplam 10,993 adet yat bağlama kapasitesi bulunmaktadır.

Merkezi İngiltere’de bulunan British Marine Federation bünyesindeki The Yacht Harbour Association (TYHA); yat limanlarında sunulan hizmetlerin çeşitliliği ve kalitesi, teknik altyapı, çevre düzeni ve temizlik, personel ve fiyatlandırma gibi konularda uluslararası kalite standartlarını belirleyerek uygun gördüğü işletmeleri bu standartların en üst seviyesini simgeleyen ‘5 Altın Çıpa’ ile ödüllendirmektedir.

TYHA bugüne kadar, üyesi olan 25 ülkeden 345 yat limanı içinde, 55 yat limanını ‘5 Altın Çıpa’ ile ödüllendirmiştir. Türkiye’den bu ödülü alan 10 yat limanı şunlardır; Antalya Çelebi, Ataköy, Bodrum Yalıkavak, D-Marin Turgutreis, Ece Saray, Kemer Türkiz, Martı, Milta Bodrum, Port Göcek ve Yat Marin.

2.2.3 Mavi Bayrak

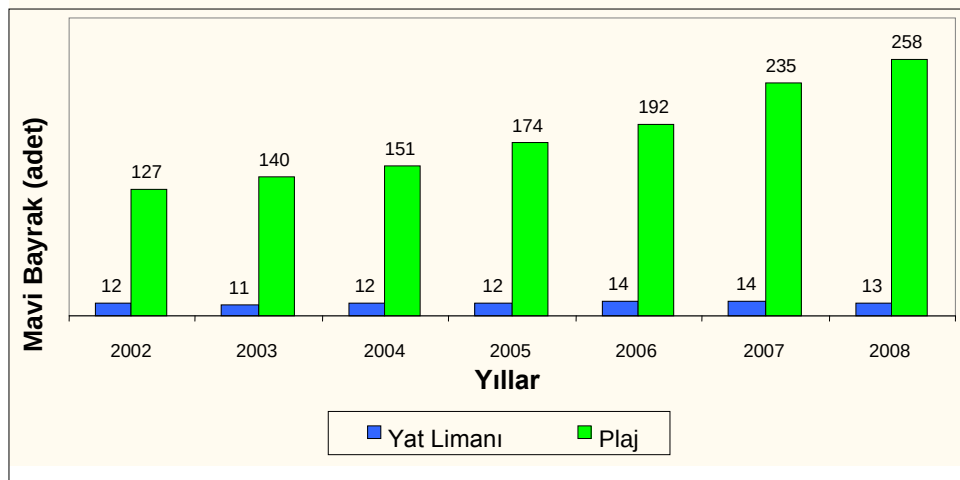
Avrupa Birliği, üye ülkelerinde yüzme amacı ile kullanılacak göl ve deniz suları için gerekli su kalitesini belirleyen mikrobiyolojik parametreleri, yol gösterici ve uyulması zorunlu hükümler olarak ortaya koymuştur. Bu çalışmalar 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) tarafından yürütülen ‘Mavi Bayrak’ programı adı altında birleştirilmiş ve AB ülkelerinde başarı ile uygulanmıştır.

2001 yılında ise Avrupa dışında yer alan ülkelerden gelen talepler doğrultusunda programın kapsamı genişletilmiş olup Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'nın adı Çevre Eğitim Vakfı (FEE) olarak değiştirilmiştir. Mavi bayrak sertifikası dört temel konu üzerinde yoğunlaşmıştır:

- Yüzme amacıyla kullanılan suyun niteliği,
- Çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi,
- Plaj düzeni ve emniyetinin sağlanması,
- Çevre yönetimi.

Bu ana konular, Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından tespit edilen 27 ölçüte dağıtılmıştır. Bu ölçütleri sağlayan plajlar bir yıl süreyle 'mavi bayrak' çekilerek ödüllendirilmektedir. Mavi bayraklı plaj ve yat limanları Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından internet ortamında yayımlanarak tüm dünyaya duyurulmaktadır. Avrupa Çevre Eğitim Vakfı'na 1991 yılında ilk kez AB dışından Finlandiya kabul edildikten sonra, ülkemizde de 'mavi bayrak' programına yönelik çalışmalar başlamıştır. Mavi bayrak programı halen 1993 yılında Sağlık Bakanlığı öncülüğünde kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) eşgüdümünde yürütülmektedir.

2005 yılında Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı'na yapılan değerlendirmeler sonucunda 174 plaj ve 12 yat limanı 'mavi bayrak' ile ödüllendirilmeye hak kazanmıştır. 2006 yılında dünyada 2,599 plaj ve 644 yat limanında mavi bayrak varken, aynı yıl ülkemizde 192 plaj ve 14 yat limanı ödülü almaya hak kazanmıştır. 2007'de ise 235 plaj ve 14 yat limanı bu ödülü almıştır (Çizelge 2.10). Türkiye mavi bayraklı plaj sayısını her yıl attırarak (Şekil 2.1), 2008 yılında 39 ülke arasında 3. sıraya yükselmiştir (Çizelge 2.11).



Şekil 2.1 Türkiye'deki mavi bayraklı plaj ve yat limanı sayıları (TÜRÇEV, 2008)

Çizelge 2.10 2007 yılı uluslararası mavi bayrak sayıları (TÜRÇEV, 2008)

Ülkeler	Plaj
İspanya	499
Yunanistan	430
Fransa	238
Türkiye	235
İtalya	218
Danimarka	205
Portekiz	189
Hırvatistan	117
İngiltere	93
İrlanda	81
Diğer 28 ülke	367
Toplam	2,672

Ülkeler	Yat Limanı
Almanya	127
İspanya	77
Danimarka	76
Fransa	69
İsveç	58
İtalya	54
Hollanda	47
Finlandiya	26
Hırvatistan	20
Türkiye	14
Diğer 28 ülke	72
Toplam	640

Çizelge 2.11 2008 yılı uluslararası mavi bayrak sayıları (TÜRÇEV, 2008)

Ülkeler	Plaj
İspanya	455
Yunanistan	430
Türkiye	258
Fransa	226
Danimarka	216
İtalya	215
Portekiz	193
Hırvatistan	125
İngiltere	90
Güney Kıbrıs	52
Galler	42
Almanya	37
Diğer 27 ülke	246
Toplam	2,585

Ülkeler	Yat Limanı
Almanya	126
Danimarka	75
İspanya	72
Fransa	69
İtalya	56
İsveç	49
Hollanda	49
Finlandiya	24
Hırvatistan	21
Portekiz	16
Türkiye	13
Yunanistan	9
Diğer 27 ülke	35
Toplam	614

2.3 Türkiye Yat İstatistikleri

Kültür ve Turizm Bakanlığı, ülkemiz yat limanlarına giriş-çıkış yapan yatlarla ilişkin verileri Denizcilik Müsteşarlığı'nın bölge müdürlükleri ve liman başkanlıklarından, Gümrük Müsteşarlığı'nın muhafaza başmüdürlüklerinden, gümrük muhafaza müdürlüklerinden ve kısım amirliklerinden, İl Kültür ve Turizm Müdürlükleri aracılığıyla temin ederek 1986 yılından itibaren, her yıl yat istatistikleri bülteni yayımlamaktadır.

Yat İstatistikleri 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 37. maddesinin a fıkrası ve 4. bendi uyarınca düzenlenen 83/6708 sayılı Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik'in 38. maddesine göre; doldurulması zorunlu olan yat kayıt belgesinin (transitlog) bire bir değerlendirilmesi ile elde edilmektedir.

Yat kayıt belgesi; ülkemiz yat limanlarına giriş-çıkış yapan yatçılara liman başkanlıkları, gümrük muhafaza müdürlükleri ve/veya kısım amirlikleri tarafından doldurulmaktadır. Yat kayıt belgesinde; yata ve yatçılara ilişkin; yatın ayrılış ve geliş limanını, bayrağını, boyutlarını, cinsini (ticari, özel), geliş ve ayrılış tarihini, yolcu ve mürettebat sayılarını (milliyetlere göre) içeren bilgiler yer alır. Liman başkanlıklarında, gümrük müdürlüklerinde toplanan yat kayıt belgeleri Kültür ve Turizm İl Müdürlükleri aracılığı ile yıl içerisinde Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı'na iletilerek 'Sybase' veri tabanı aracılığıyla sayısal ortama aktarılır. Bu bilgiler her yılın sonunda Yat İstatistikleri Bülteni olarak yayımlanır ve kullanıcılara dağıtılır.

Yat istatistikleri bülteninde; ülkemiz yat limanlarına gelen yatların bandıralarına göre dağılımını, sarı bayraklı yatların limanlardaki yoğunluğunu, yolcu ve mürettebat sayılarını, yatların limanlarımızda kalış sürelerini ve sayılarını, yat sayılarının yıllara göre dağılımını, yatların cinslerine ve boylarına göre dağılımını içeren tablolar yer almaktadır.

Bu çalışmada; 2000 ile 2007 yılları arasında Türk limanlarından transit-log ve sarı bayrak alan yat verileri derlenerek; bir önceki yıla göre yat sayısı değişim oranları (Şekil 2.2), yat sayılarının yıllara göre dağılımları (Şekil 2.3), yıllık toplam yat sayıları (Şekil 2.4), yıllık toplam LOA aralıkları değişimleri (Şekil 2.5), yıllık toplam LOA aralıkları değişim oranları (Şekil 2.6) ve toplam LOA aralıkları değişimi (Şekil 2.7) grafikleri oluşturulmuştur.

Şekil 2.2 ve 2.3'de görüldüğü üzere; tüm limanlarımızda 2001 yılı ekonomik krizinin ardından yat sayılarında genel bir düşüş yaşanmıştır. Ancak bu krizin etkileri 2002'den itibaren azalmış ve limanlarımızın büyük çoğunluğunda her yıl artan yat sayıları kaydedilmiştir

2007 yılı enel olarak tüm limanların 8 yıllık dönem içerisinde en çok yat çektikleri yıl olarak kayıtlara geçmiş ve limanlarımızdaki genel iyileşme ve gelişmenin göstergesi olmuştur.

Antalya limanı 2001 krizinin ardından beklenen gelişmeyi sağlayamamış ve gelen yat sayılarında sürekli düşüş yaşanmıştır. Benzer olarak Kemer limanı da 2001 yılından itibaren yat sayılarında artış gösterememiş ve her yıl yakın sayılarda yat çekmiştir. Bu veriler ışığında, her iki limanında yeterli hizmeti veremediği açıkça görülmektedir.

Kuşadası ve Fethiye limanlarında kaydedilen küçük artışlar, bu limanların taşıma kapasitelerine ulaştıklarını ve geliştirilmeleri gerektiğini göstermektedir.

2004 yılında faaliyete geçen Göcek limanının daha ilk sezonunda tüm yıllar toplam yat sayısının %21'ini aşması ve 2007 yılında 5,369 yat çekerek Türkiye çapında ilk üçe girmiş olması talebin ne kadar doğru karşılandığına güzel bir örnektir.

2007 yılı verilerine göre; Marmaris limanı 9,880 yatla en çok yat çeken liman olmuş ve onu 5,737 yatla Bodrum limanı izlemiştir.

Şekil 2.4'te limanlarımızın her yıl artan sayılarda yat çektikleri görülmektedir. Ancak 2004 yılına kadar yerli yatlar yabancılara oranla daha fazlayken, 2004'ten sonra bu oran tersine dönmüştür. Bu durum; genel olarak artış gösteren küresel yat turizminin ülkemizde yabancı ülkelere göre daha yavaş geliştiğini göstermektedir. Bunun en önemli nedeni yerli yatçılara uygulanan mali politikalardır.

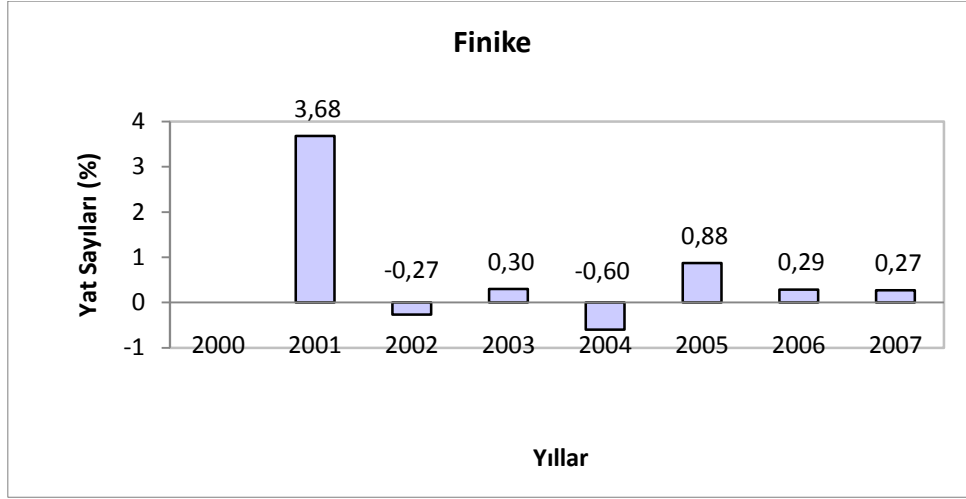
Şekil 2.5'te görüldüğü üzere; ülkemizde 10,443 yat ile en çok 12-15 metre aralığında yatlar tercih edilmektedir. Bunu 8,750 yat ile 9-12 metre aralığındaki yatlar takip etmektedir.

2001 ekonomik krizinin ardından tüm boy aralıklarında artış gözlenmiş ancak 9 metreden küçük yatlar hep %4'lük oranda kalmıştır.

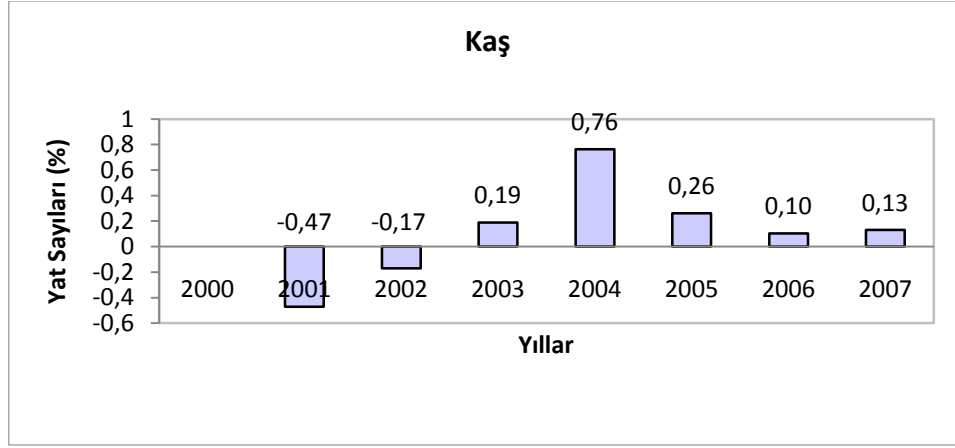
Şekil 2.6'da görüldüğü üzere; 2000 yılında 9-12 metre aralığındaki yatlar çoklukla tercih edilmiş ve ardından 2001'den 2003'e kadar 18-25 metre aralığındaki yatlar popüler olmuştur. 2004 yılından sonra ise 12-15 metre aralığı açık ara öne geçmiştir.

2000 yılında %6'larda seyreden 25 metreden büyük yatlar düzenli bir artışla 2007 yılına kadar %11'lere ulaşmıştır.

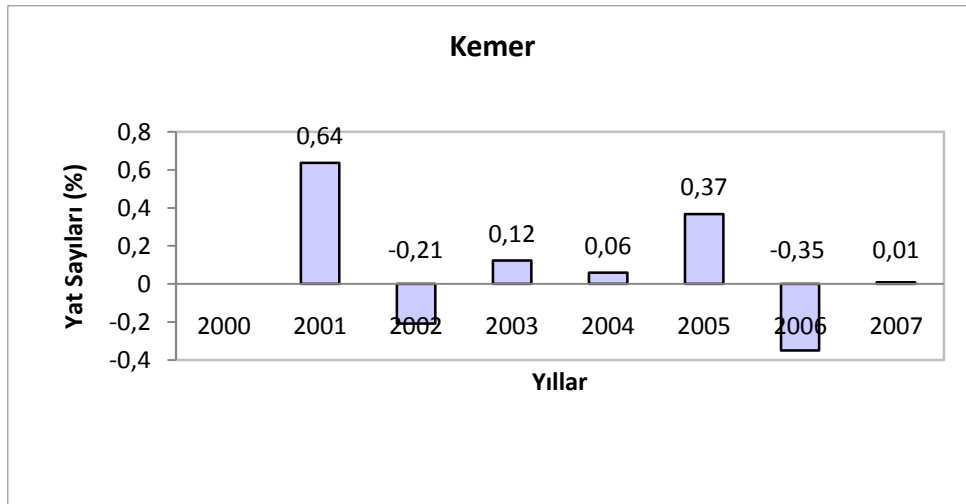
Şekil 2.7'de görüldüğü üzere; yıllara göre genel toplamalarda en yüksek ivmeli artış 12-15 metre aralığında ve ardından 9-12 metre aralığında görülmüştür.



a) Finike limanı

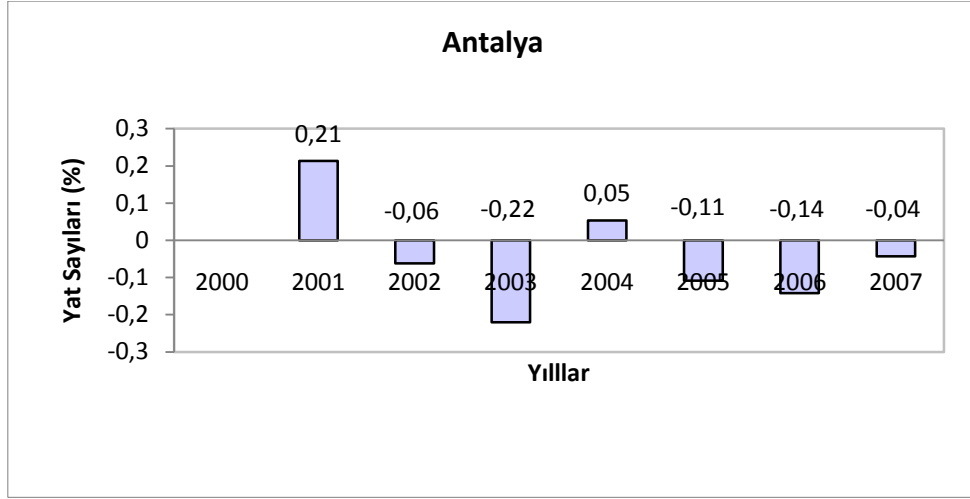


b) Kaş limanı

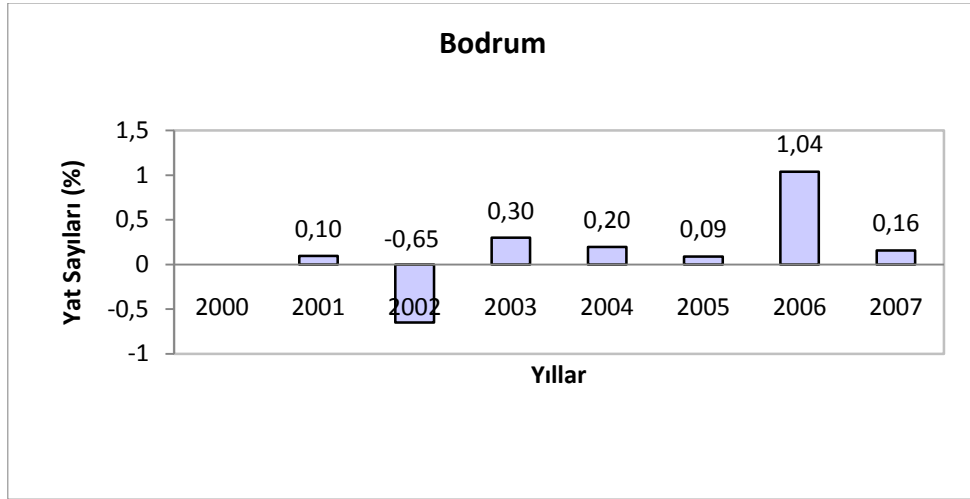


c) Kemer limanı

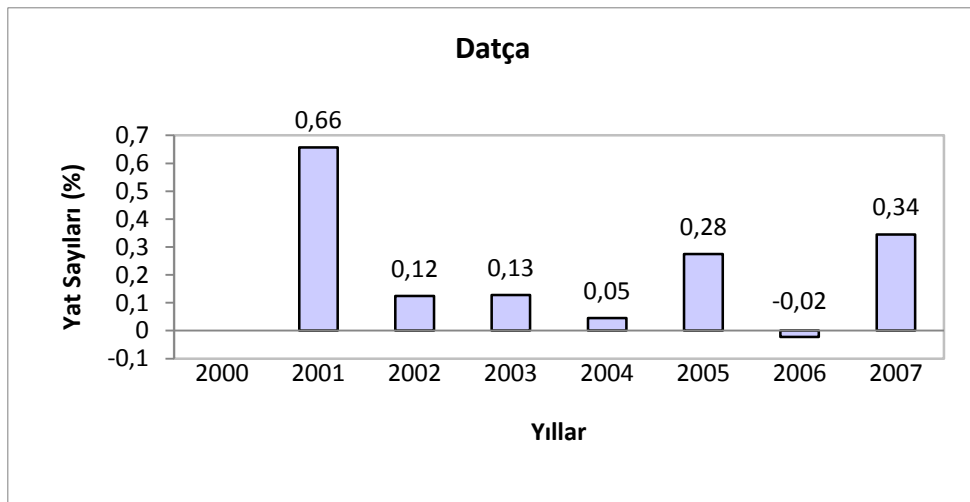
Şekil 2.2 Türk limanlarının bir önceki yıla göre yat sayısı değişim oranları



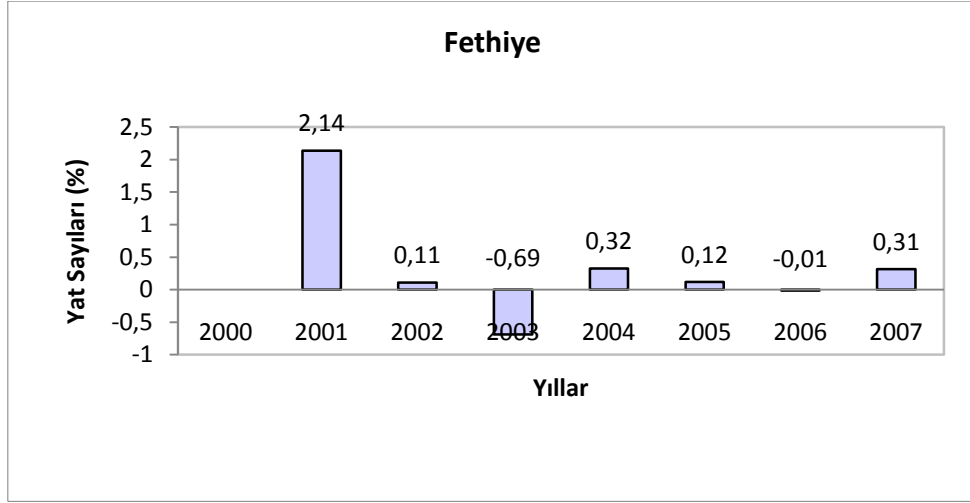
d) Antalya limanı



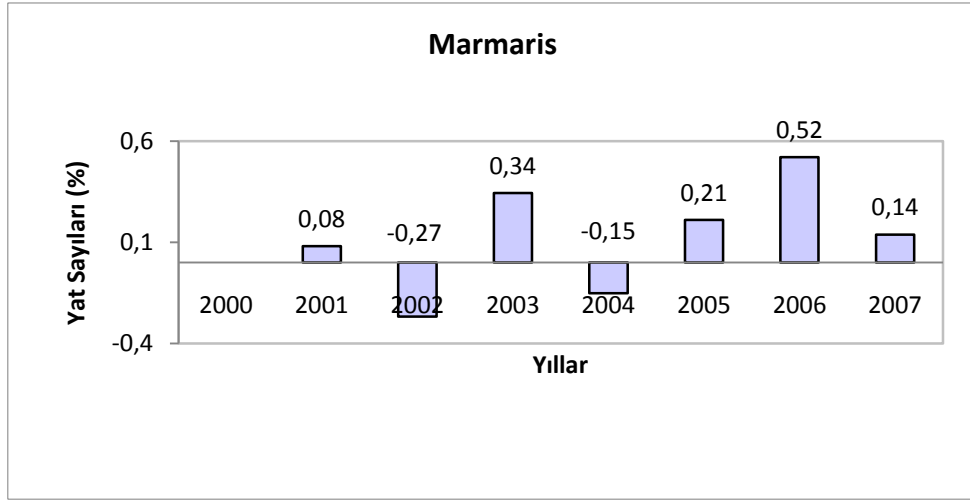
e) Bodrum limanı



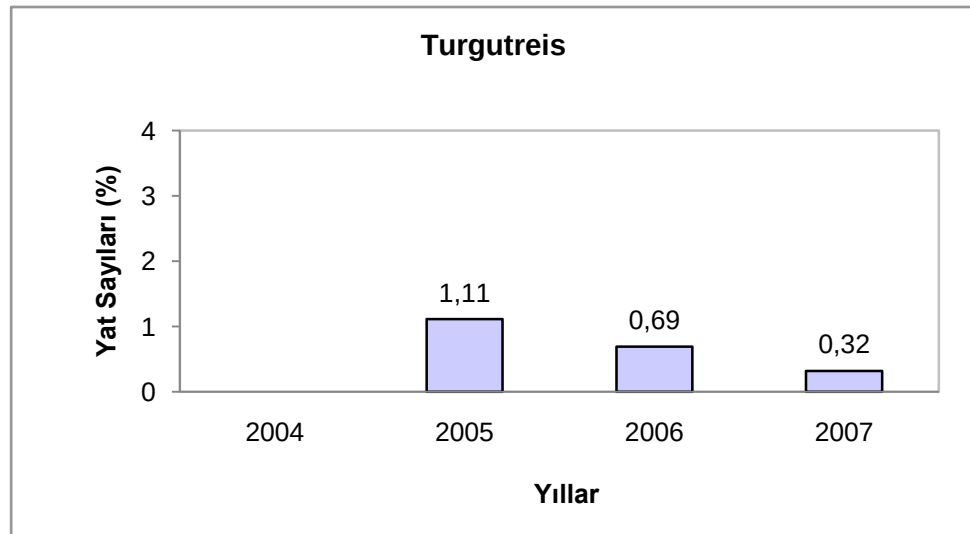
f) Datça limanı



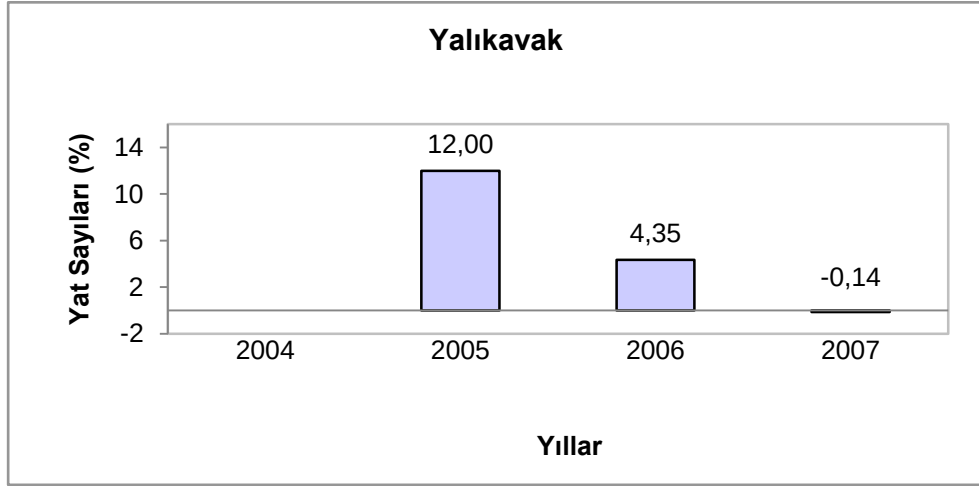
g) Fethiye limanı



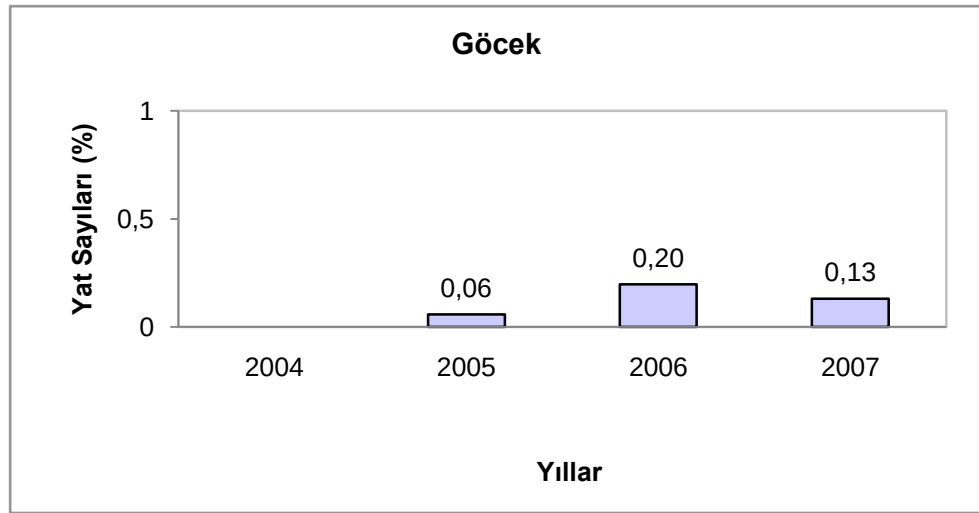
h) Marmaris limanı



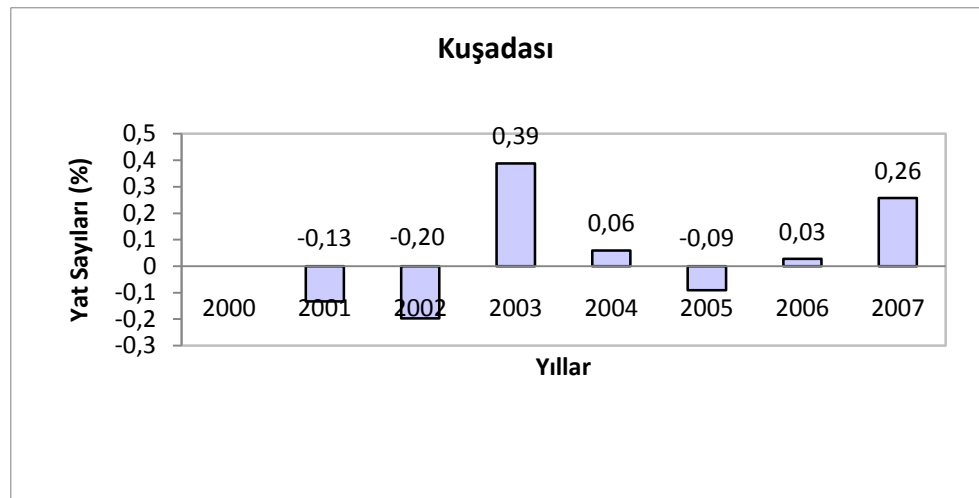
i) Turgutreis limanı



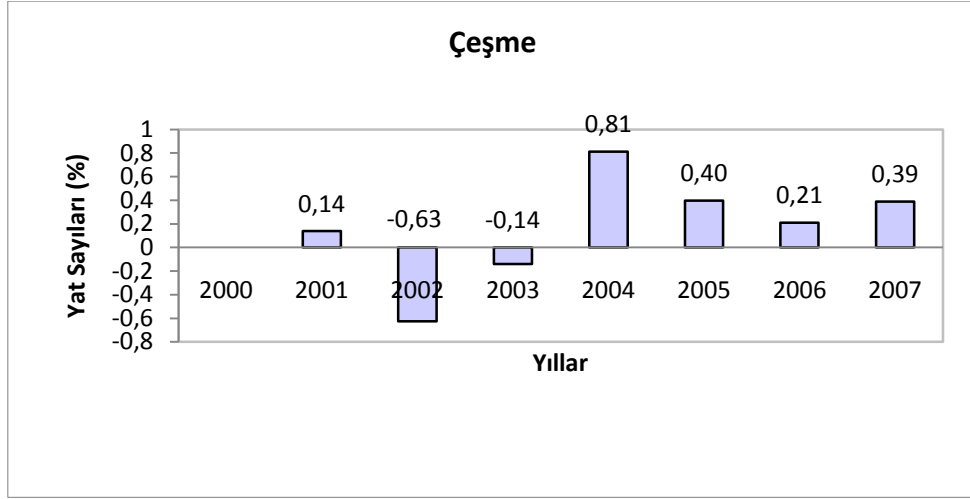
j) Yalıkavak limanı.



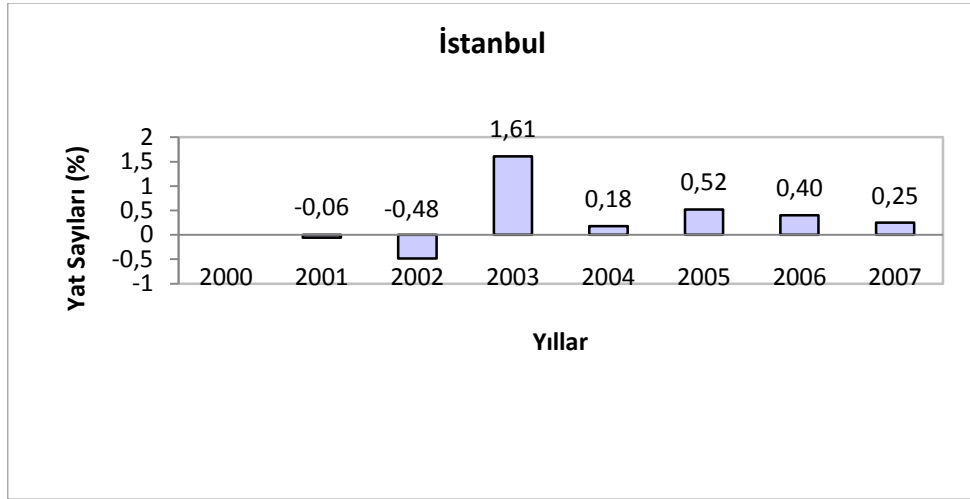
k) Göcek limanı



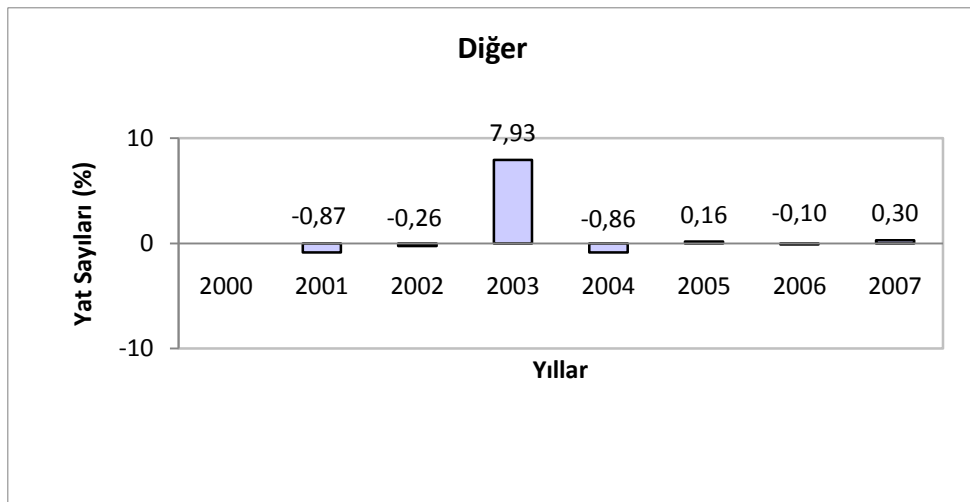
l) Kuşadası limanı



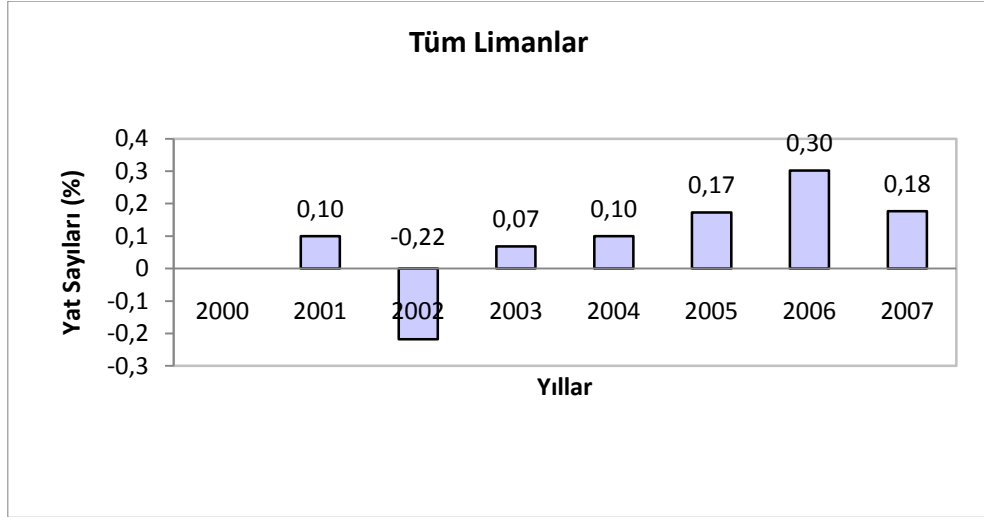
m) Çeşme limanı



n) İstanbul limanı

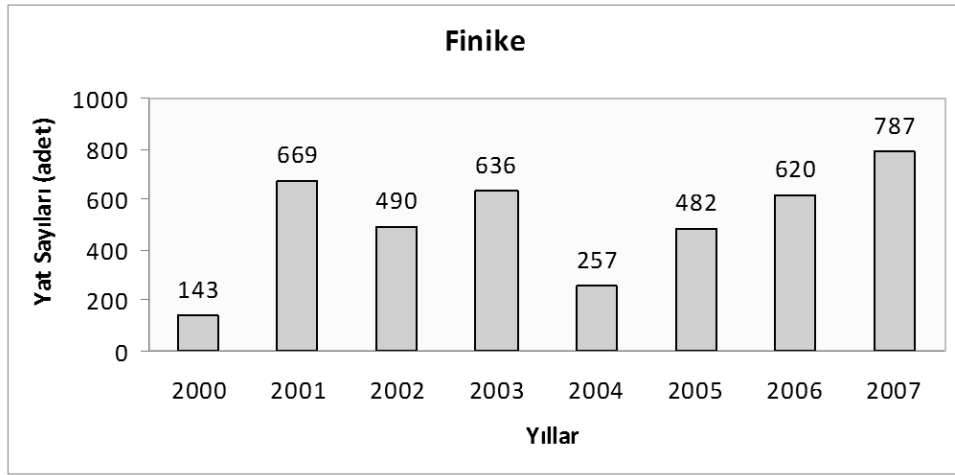


o) Diğer limanlar

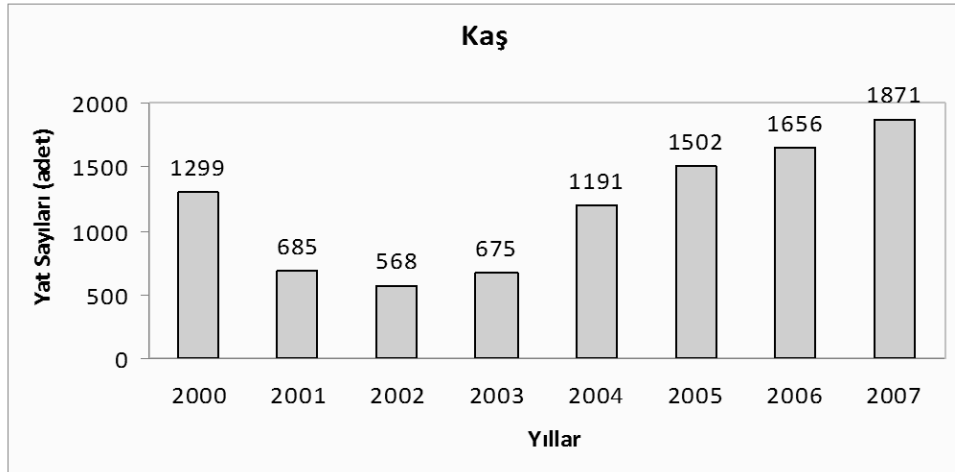


p) Tüm limanlar

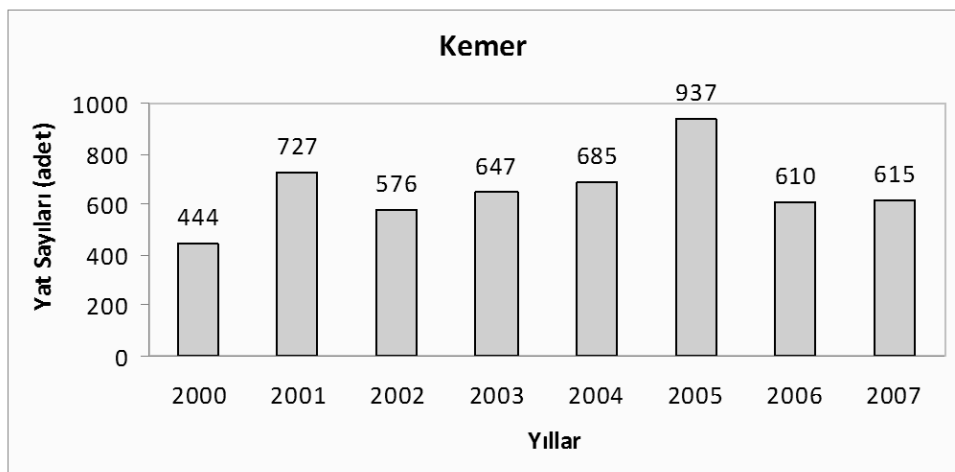
Şekil 2.2 Devam



a) Finike limanı

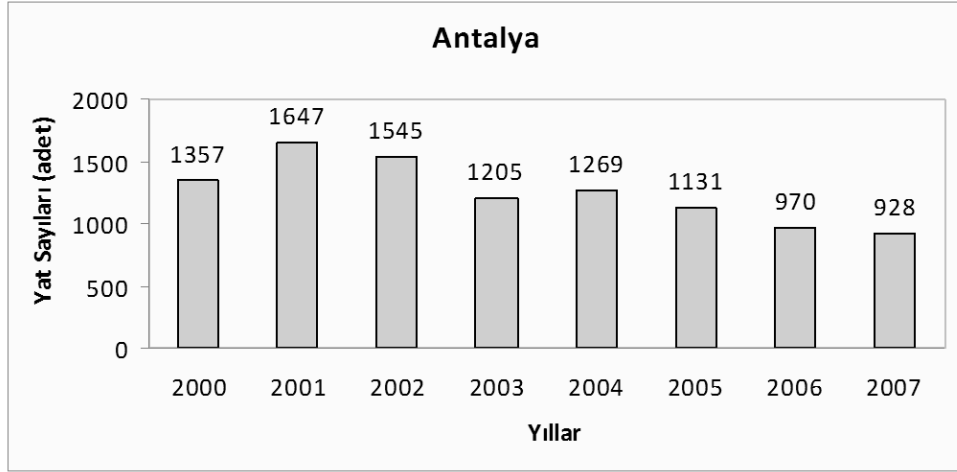


b) Kaş limanı

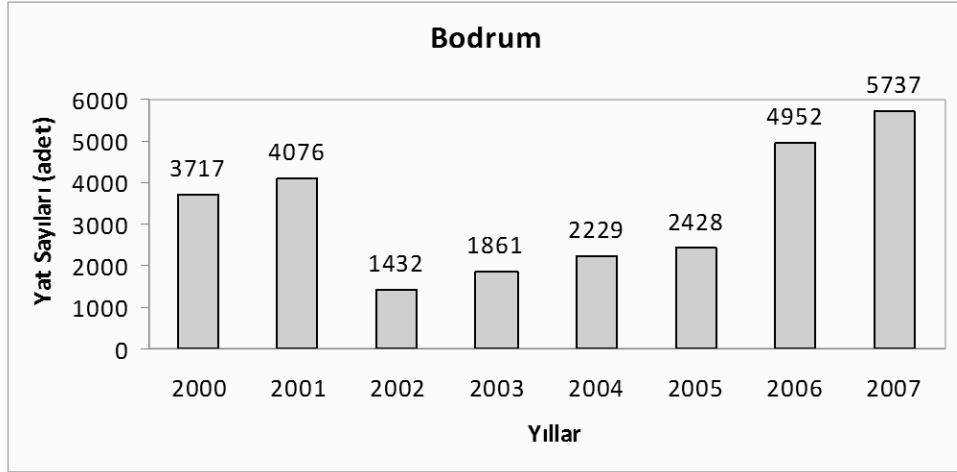


c) Kemer limanı

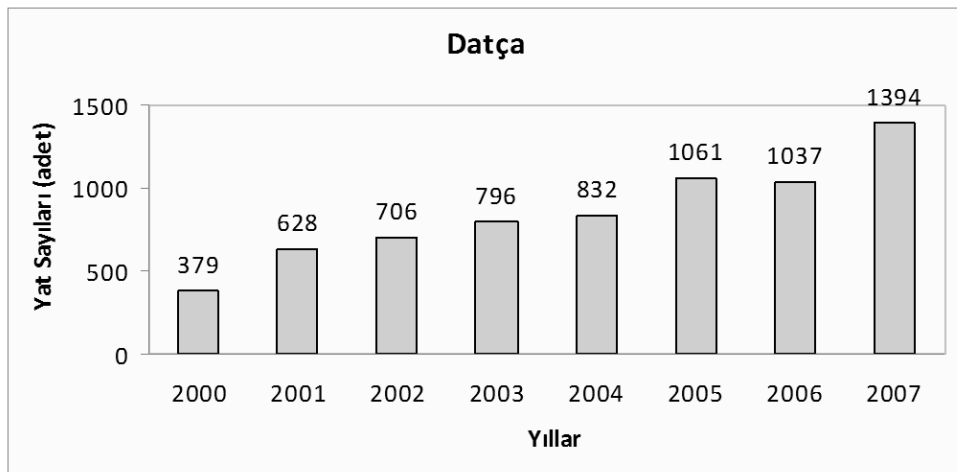
Şekil 2.3 Türk limanları yat sayılarının yıllara göre dağılımları



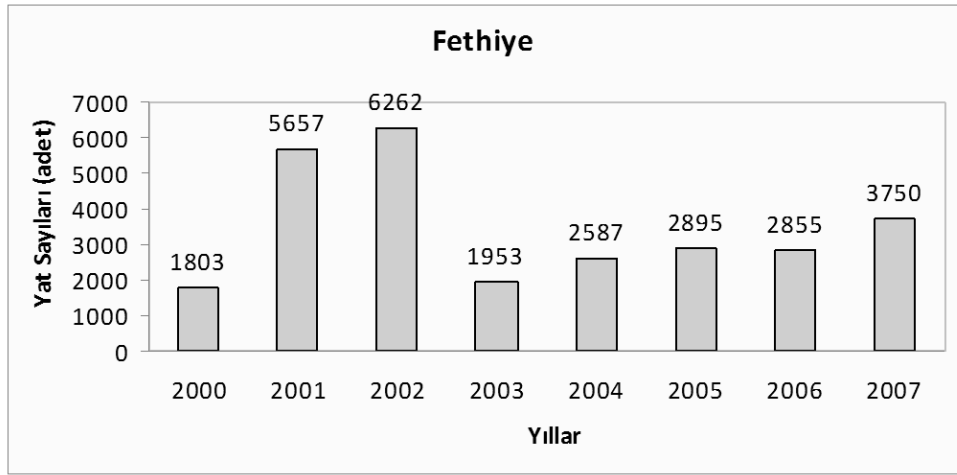
d) Antalya limanı



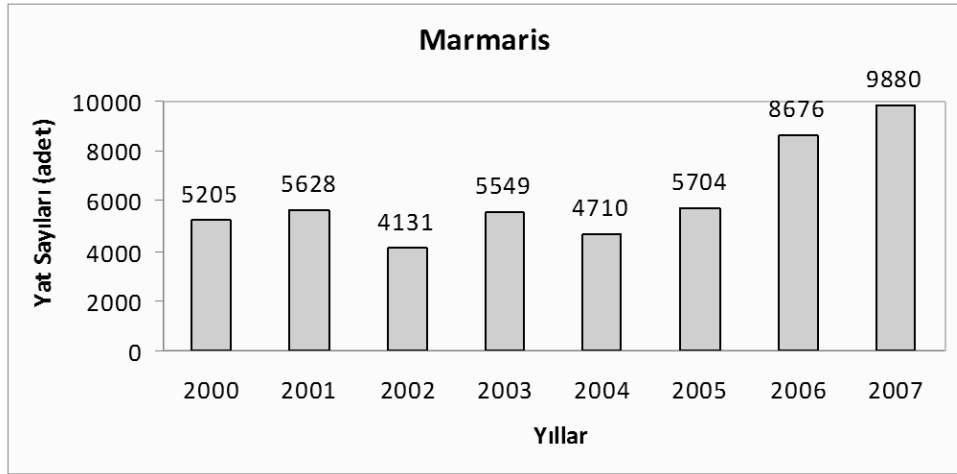
e) Bodrum limanı



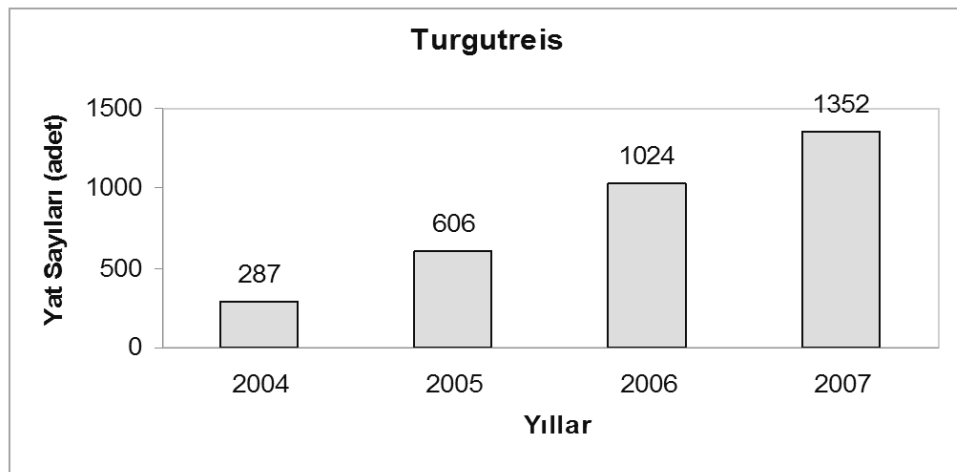
f) Datça limanı



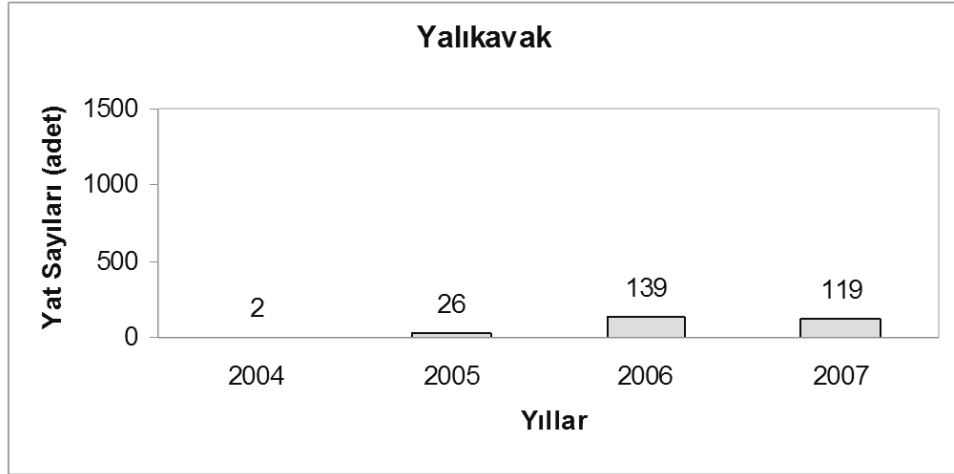
g) Fethiye limanı



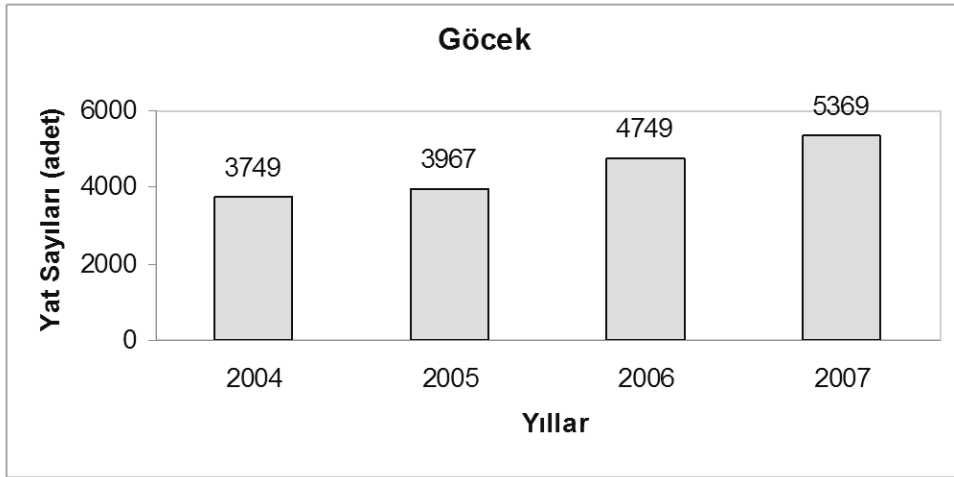
h) Marmaris limanı



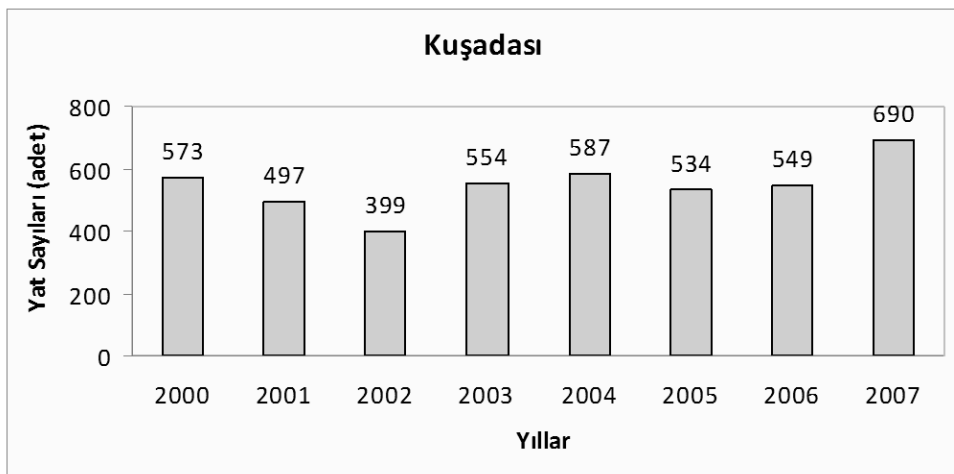
i) Turgutreis limanı



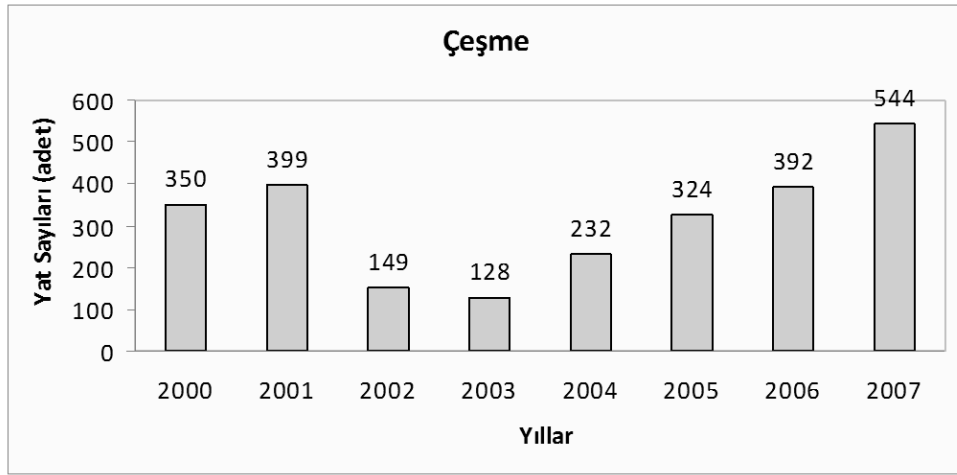
j) Yalıkavak limanı



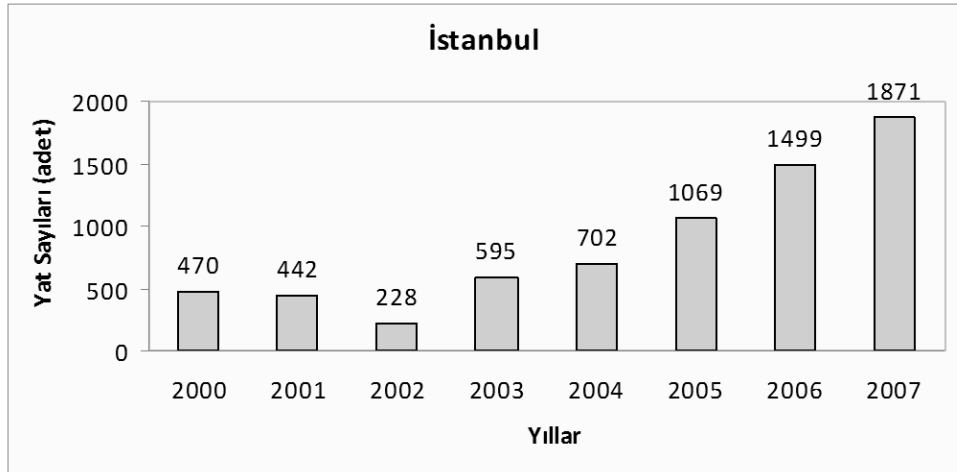
k) Göcek limanı



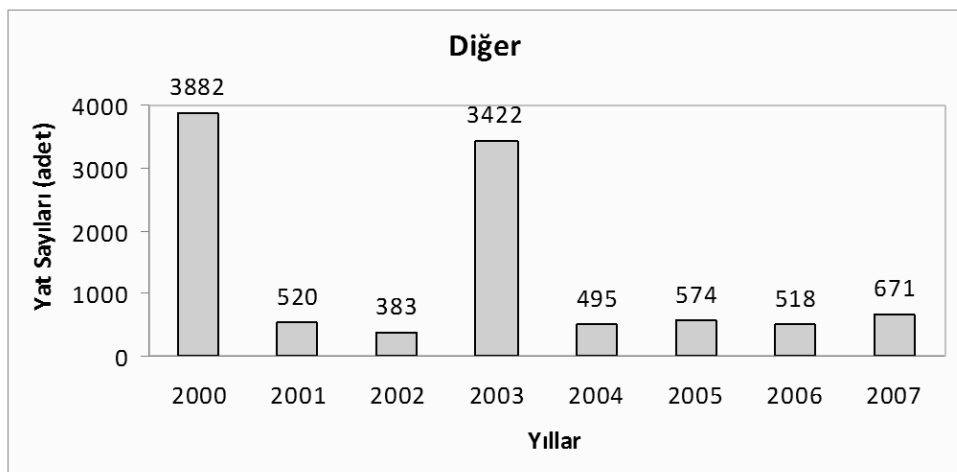
l) Kuşadası limanı



m) Çeşme limanı

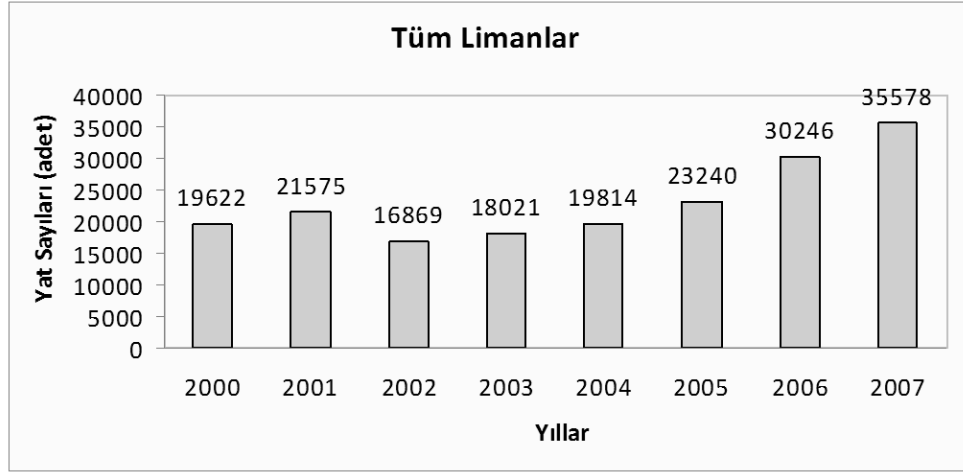


n) İstanbul limanı



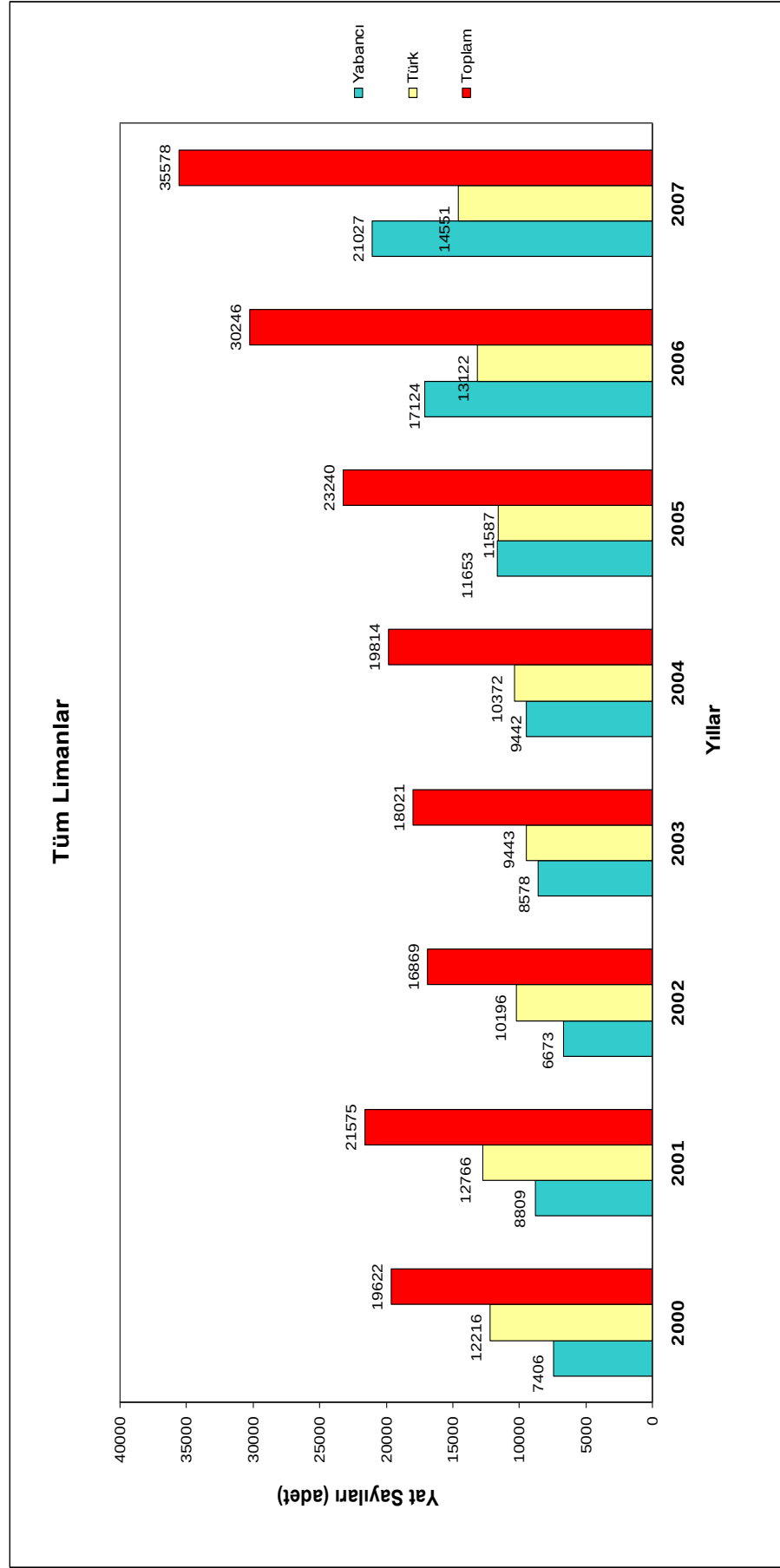
o) Diğer limanlar

Şekil 2.3 Devam

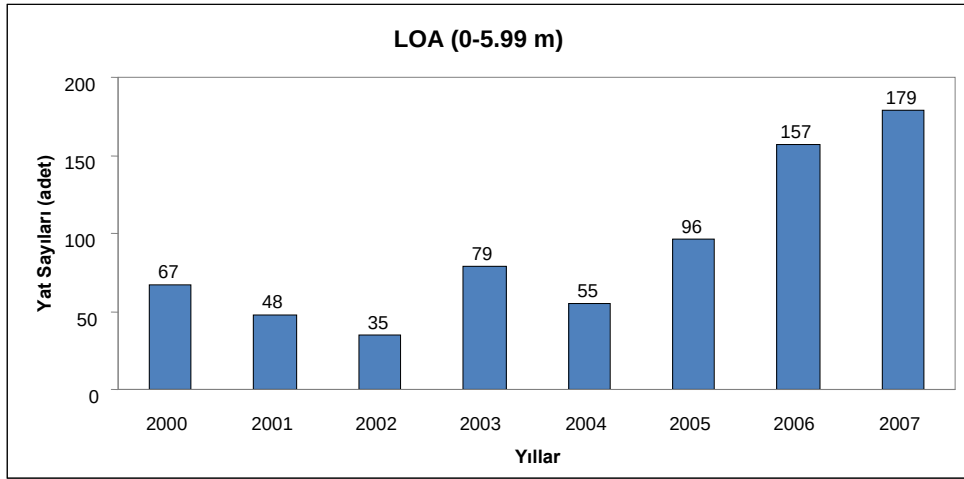


p) Tüm limanlar

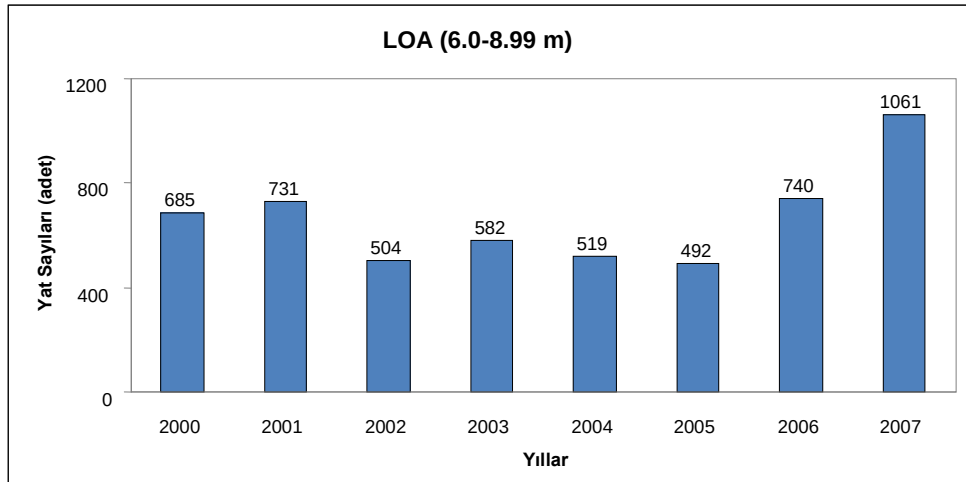
Şekil 2.3 Devam



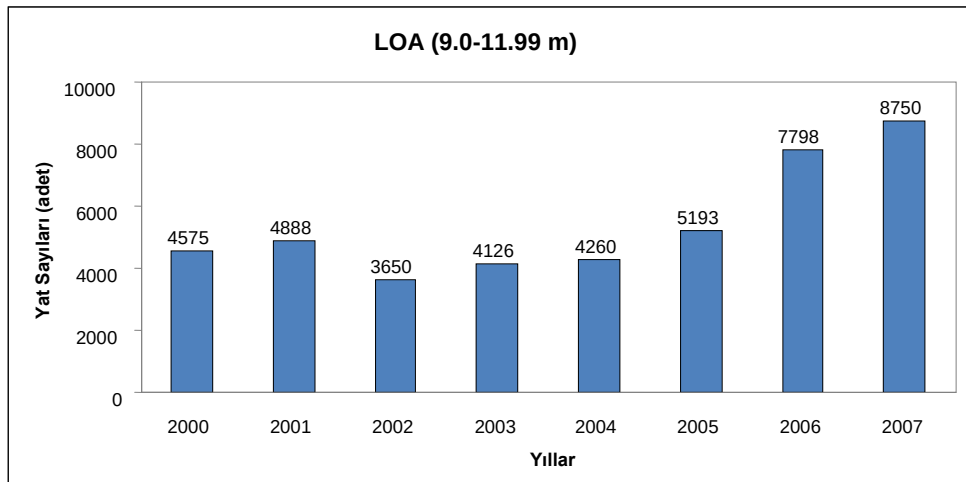
Şekil 2.4 Türk limanları yıllık toplam yat sayıları



a) 0 – 5.99 metre arası

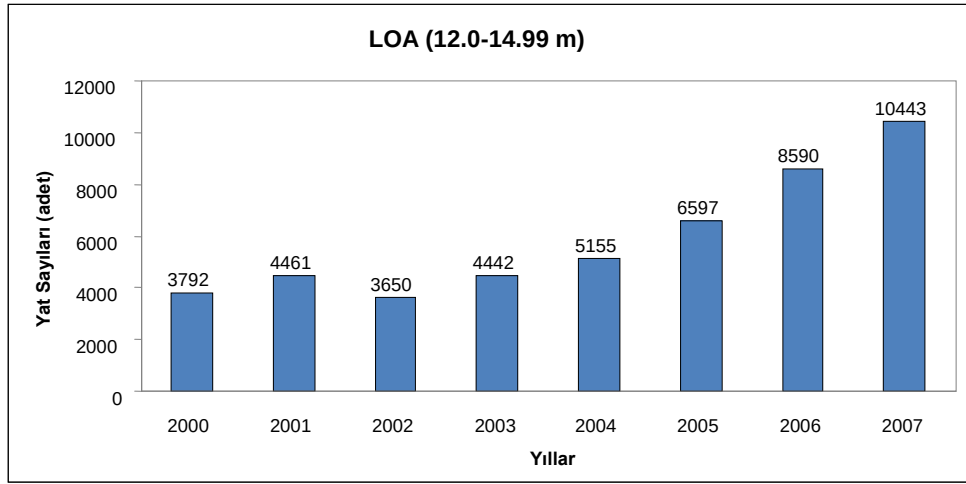


b) 6 – 8.99 metre arası

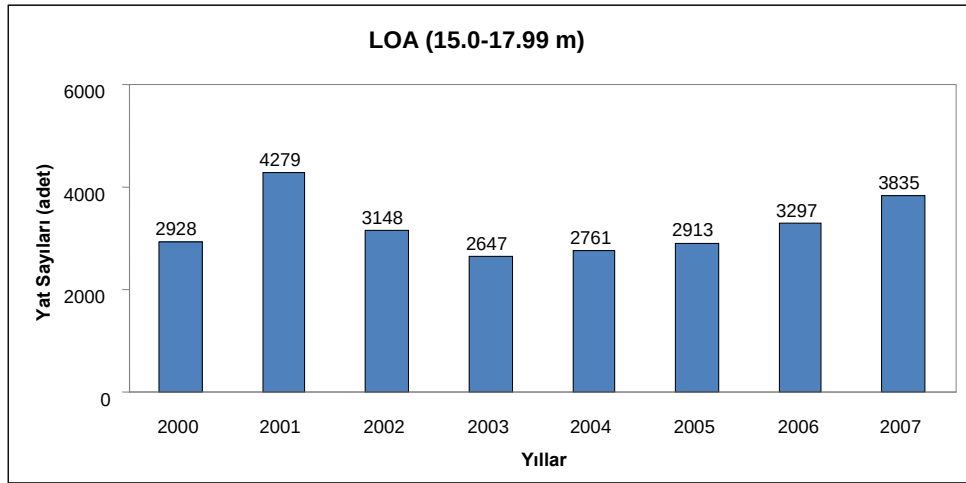


c) 9 – 11.99 metre arası

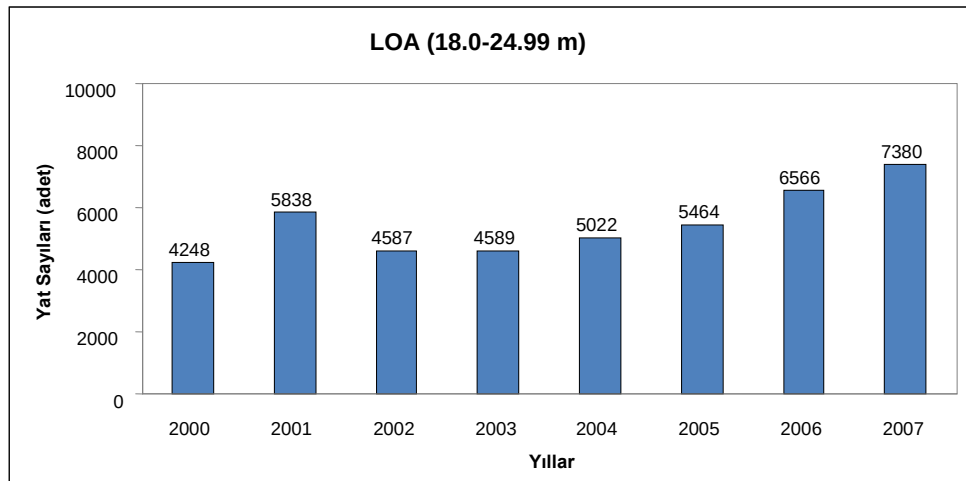
Şekil 2.5 Türk limanları yıllık toplam LOA aralıkları değişimleri



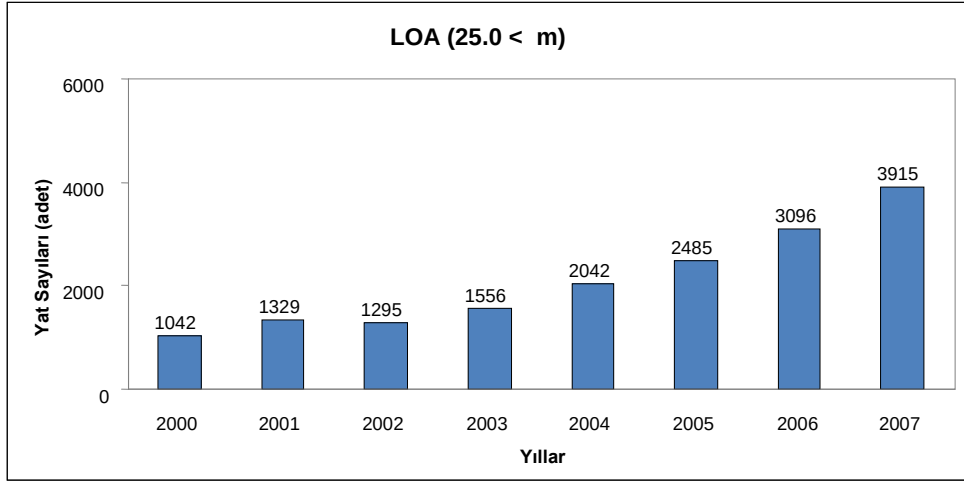
d) 12 – 14.99 metre arası



e) 15 – 17.99 metre arası

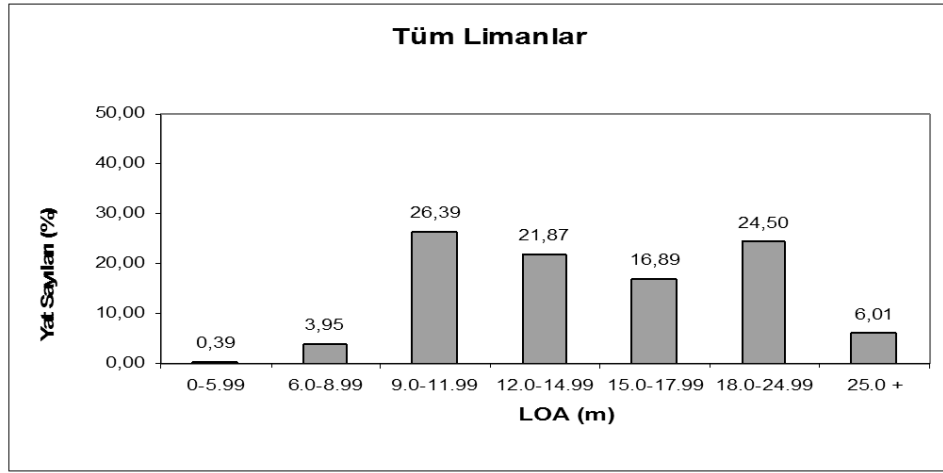


f) 18 – 24.99 metre arası

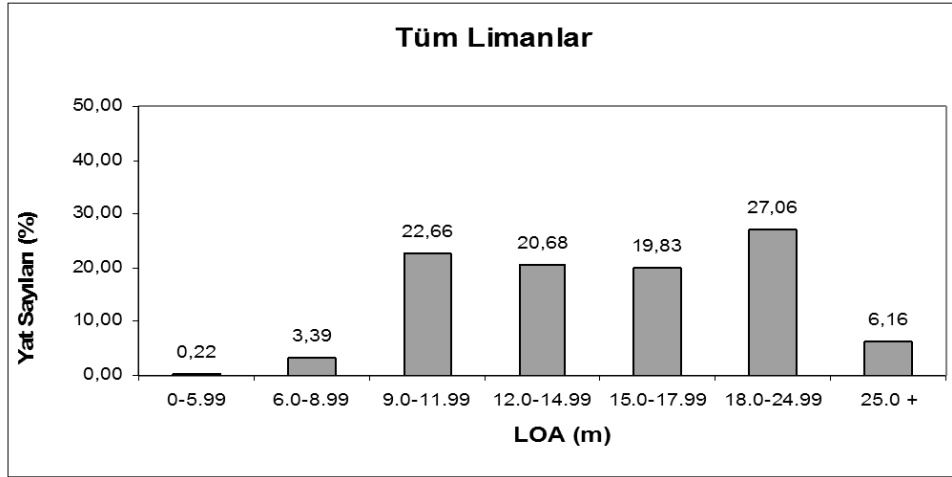


g) 25 metre ve daha büyük

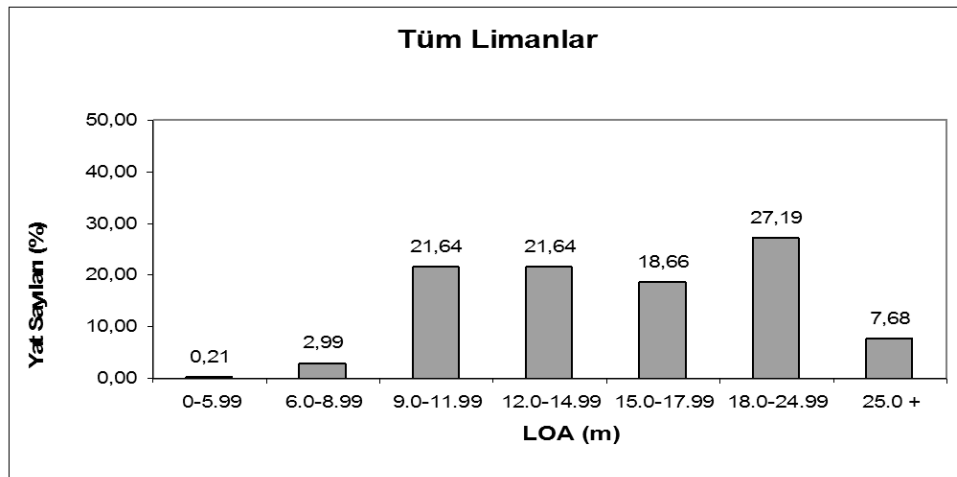
Şekil 2.5 Devam



a) 2000 yılı

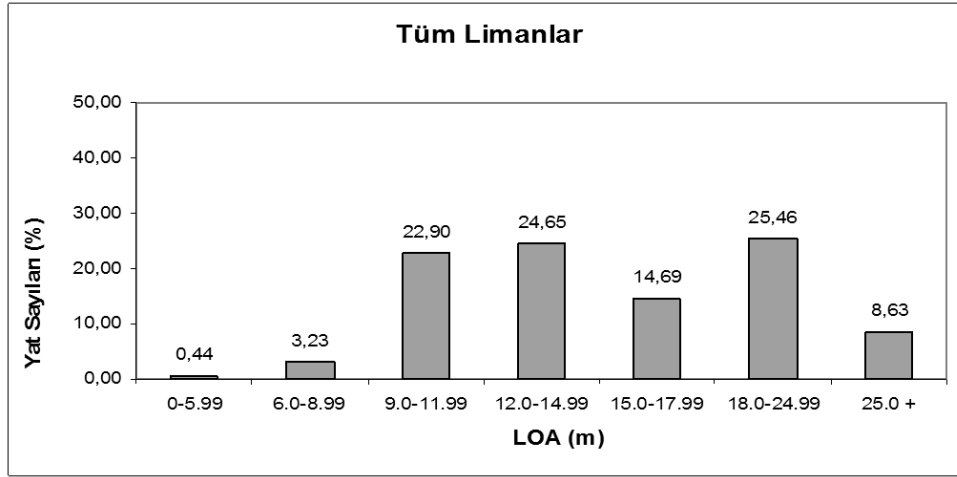


b) 2001 yılı

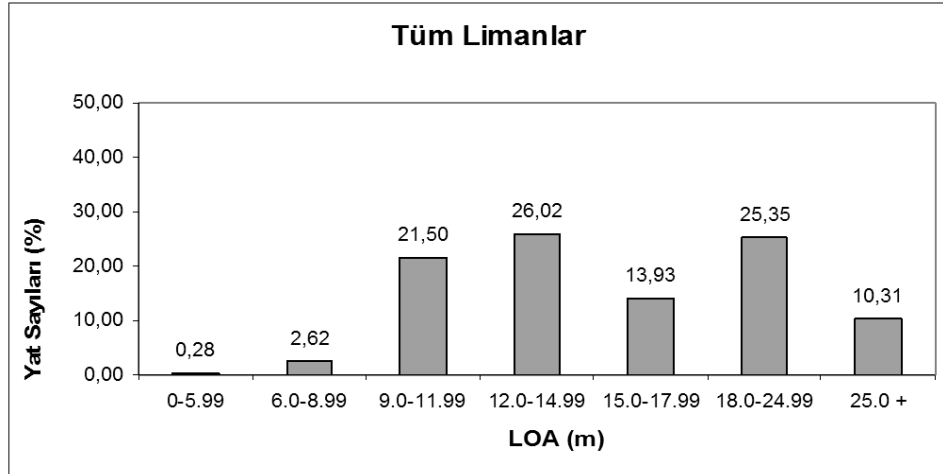


c) 2002 yılı

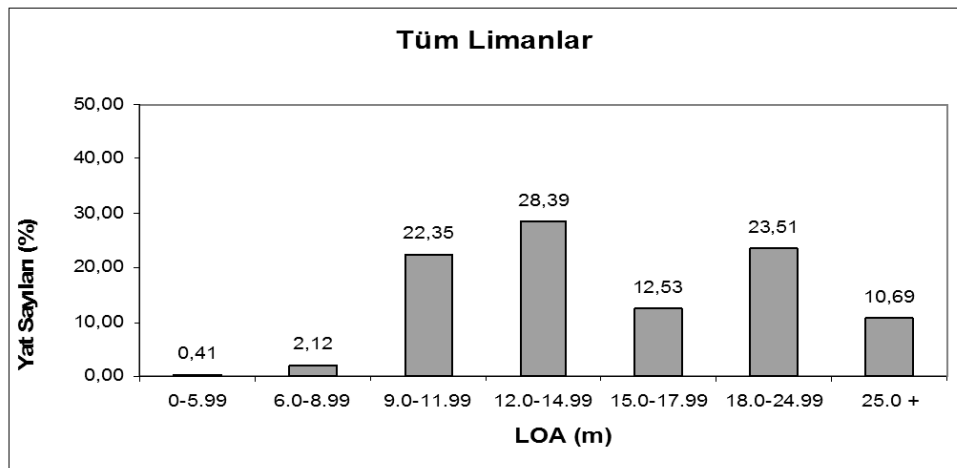
Şekil 2.6 Türk limanları toplam LOA aralıkları değişim oranları



d) 2003 yılı

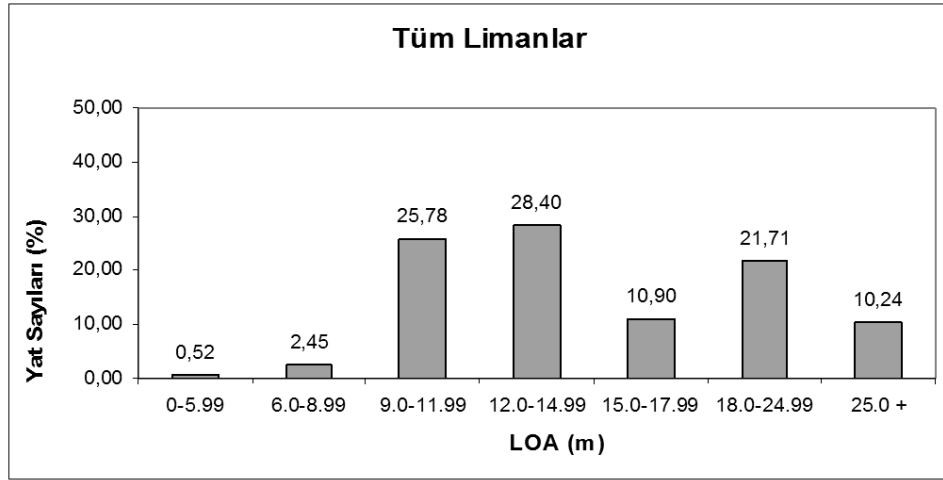


e) 2004 yılı

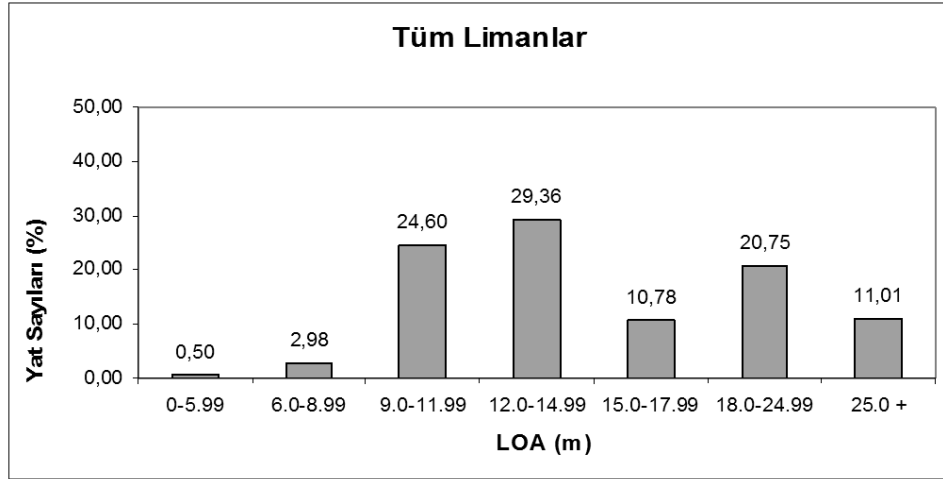


f) 2005 yılı

Şekil 2.6 Devam

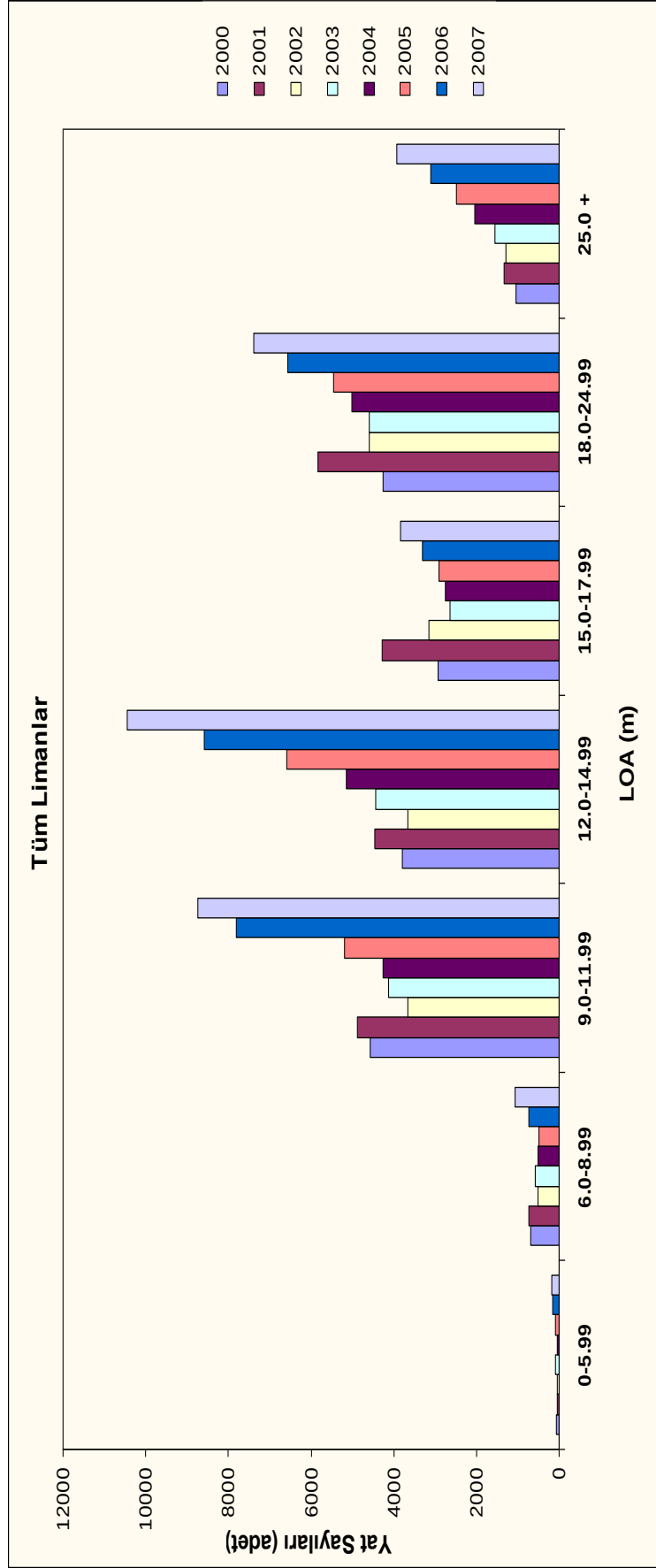


g) 2006 yılı



h) 2007 yılı

Şekil 2.6 Devam



Şekil 2.7 Türk limanları toplam LOA aralıkları değişimi

3. KRUVAZİYER TURİZMİ

Uçakların kıtalararası yolcu taşımaya başlamasından önce, özellikle Atlantik okyanusunun iki yakası arasındaki ulaşım ‘Ocean Liner’ denilen, zamanına göre oldukça teknolojik özelliklerle donatılmış lüks yolcu gemileri ile sağlanıyordu. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra hava ulaşımındaki gelişmeler sonucu sözü edilen gemilere talep azalmıştı. Talebi canlandırmak için sektör temsilcileri, gemilerini tatil ve gezi amaçlı kullanıma uygun hale getirerek zaman içerisinde ‘cruising’ olarak adlandırılan uluslararası bir turizm koluna hayat vermişlerdir.

Fransızcadaki ‘croisiere’den, İngilizcedeki ‘cruise’e ve oradan da Türkçeye ‘krvaziyer’ olarak geçen ‘turistik lüks yolcu gemileri’; restoran, bar, yüzme havuzu, güzellik ve spor merkezi, sinema salonu, çocuk parkı, golf sahası, buz pisti gibi birçok özelliği bünyesinde barındırmakta ve ‘yüzen tatil köyü’ olarak nitelendirilmektedir.

Zaman içinde gelişen sektörle birlikte gemiler de bu yeni anlayışın gereklerine göre tasarlanmaya başlanmıştır. Günümüzde kruvaziyer turizminde; yeni nesil olarak adlandırılan, 50,000 tonun üzerinde, 250 metreden uzun, 5,000 yolcudan ve 500 çalışandan fazla kapasiteye sahip, her türlü sosyal etkinliği içinde barındıran, oldukça modern gemiler kullanılmaktadır.

Kruvaziyer turizmi; yolcuların sadece iki nokta arasında taşınması olmayıp, belirli süreler içinde, belirlenmiş bir program ve rota dâhilinde muhtelif limanların ziyareti ve bu limanlarda çeşitli aktivitelerin gerçekleştirilmesidir. Kruvaziyer tur operatörleri tarafından müşteriye sunulan popüler tatil programları genelde iki haftalık olup, bunun bir haftası gemi üzerinde, diğer haftası ise ‘Pre & Past Cruise Holiday’ olarak tabir edilen yerel tesislerde konaklama şeklinde yapılmaktadır. Buradaki amaç yüksek gelir grubuna mensup yolcuların, uzun uçak yolculuğu ve çok parkurlu gemi tatilinden önce ve sonra dinlenme amaçlı, sakin tatil ihtiyaçları göz önüne alınarak ideal bir tatil ortamının sunulmasıdır.

Kruvaziyer turları; iklimsel özelliklerin de etkisiyle ağırlıklı olarak Karayipler, Bermuda, Güney Amerika kıyıları, Panama Kanalı, Havai, Kuzey Amerika’nın batısı ve doğusu, Alaska, Güney Pasifik, Akdeniz, Kuzey Avrupa, İskandinavya ve Baltık bölgelerinde düzenlenmektedir. Bu turları tercih eden turistler genellikle 40 yaşın üzerinde ve yüksek gelir grubuna mensup kişilerdir.

Bu bağlamda kruvaziyer turizmine yeterli yatırımı yapan ülkelerdeki limanlara uğrayan kruvaziyer gemileri ve yolcuları, ülkeye büyük miktarda döviz bırakmaktadır. Ayrıca kruvaziyer turizmi limanların tanıtımını sağlamakta ve ülke turizmine canlılık getirmektedir.

Böylece ülkedeki turizm geliri artmakta, bu da mevcut ekonomik gidişe pozitif bir ivme kazandırmaktadır.

Dünya seyahat endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü kruvaziyer turizmidir. 1997 yılından itibaren her yıl ortalama %8'lik büyüme kaydetmiştir. 2004 yılında dünyada yaklaşık olarak 13 milyon turist kruvaziyer gemileri ile tatile çıkmıştır. 2005 yılında doluluk oranları %94'e ulaşan 263 kruvaziyer gemisi ile yaklaşık 14 milyon yolcu taşınmıştır. Bunun 10 milyona yakını Amerikalı, 4 milyonu da Avrupalı turistlerdir. Kruvaziyer yolcu sayısı 2007 yılında 2002'ye göre %55.4 artmıştır. Yatak kapasitesi 2005 yılında 227,837'den 246,759'a çıkmış ve 2020'li yılların başlarında 600 bine ulaşması öngörülmüştür (Deniz Ticaret Odası, 2008).

Bu gelişim karşısında; dünya kruvaziyer firmaları güçlerini birleştirerek yeni gemiler ve yeni limanlar inşa etmeye başlamışlardır. 2006 yılında dünya tersanelerine; 2007 yılı için 8, 2008 yılı için 9, 2009 yılı için 10, 2010 yılı için 4 adet kruvaziyer gemi siparişi verilmiş ve bu siparişlerin toplamı 17.5 milyon dolara ulaşmıştır. Bu gemilerin her biri; 2,500 ile 5,500 yolcuya hizmet verecek ve 0.5 ile 1.4 milyon dolara mal olacaktır.

80'lerden sonra küresel boyutta kruvaziyer turizmi giderek artan bir hızla büyümeye başlamış ve büyük sermaye gruplarının oluşmasına neden olmuştur. Dünya pazarında kruvaziyer hizmeti veren en büyük grup %48'lik payı ile Carnival'in sahip olduğu Costa-Aida ve onu %24'lük payı ile takip eden Royal Caribbean International'dır. Pazar lideri olan Carnival grubunun 12 yan şirketi, 80'in üzerinde filosu ve 150 bin yatak kapasitesi bulunmaktadır. Pazarın ikinci sıradaki ismi Royal Caribbean International'ın ise 40'ın üzerinde filosu bulunmaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Lider kruvaziyer şirketleri

Royal Caribbean International’ın 2006 yılında duyurduğu küresel liman geliştirme projesi şu limanları içermektedir;

- Cococay limanı - Bahamalar
- Labadee limanı - Haiti
- Ege limanları - Türkiye
- Miami limanı - ABD
- San Juan limanı - Puerto Rico
- Costa Maya limanı - Meksika
- Napoli limanı - İtalya
- Roma yolcu terminali - İtalya
- Belize limanı – Belize

Ayrıca Royal Caribbean International; Avrupa’daki üç önemli şehri ana liman olarak programına almış ve bunlardan ilki olan, Rusya’nın St. Petersburg limanı için 1.7 milyar dolarlık yatırıma başlamıştır. İkinci olarak İtalya’nın Napoli limanı ve son olarak da Türkiye’nin İstanbul limanı programa eklenmiştir. Bir limanın ‘Ana Liman’ (Home Port) sınıfında yer alabilmesi için;

- Dünya Kenti olması,
- Uluslararası hava limanına sahip olması,
- Modern konaklama tesislerinin olması,
- Ulaşım ağının geniş ve yeterli olması,
- Tarihi ve turistik zenginliğinin olması,
- 2500-5500 yolcu kapasiteli kruvaziyer gemilerine uygun yanaşma yapılarının ve modern yolcu terminalinin bulunması.

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO), 09.12.2002 tarihinde yaptığı diplomatik konferansta deniz güvenliği ile ilgili olarak ‘International Ship and Port Facility Security’ kabul edilerek, 01.07.2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yürürlüğe giren ‘ISPS Kod’ gereği gemilere ve liman tesislerine zorunlu uygulamalar getirilmiş olup sertifika almayan gemiler ve liman tesisleri; ‘güvenli olmayan’ gemi ve liman tesisi olarak lanse edilerek, ticari faaliyet izinlerinin kısıtlanabilmesi yasalaştırmıştır (Deniz Ticaret Odası, 2008).

3.1 Akdeniz’de Kruvaziyer Turizmi

Kruvaziyer gemilerinin çoğu Karayipler’de seyretmektedir. Bunun yanı sıra son yıllarda, Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde ciddi bir artış gözlenmektedir. Bu artış sebebi Akdeniz Çanağı’nın aynı anda üç kıtanın gezilip görülebileceği tek bölge olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca Akdeniz’in uygun iklim şartları, zengin tarihi ve kültürel değerleri bu bölgenin cazibesini daha da arttırmaktadır. 2005 yılında Akdeniz’de 118 adet kruvaziyer gemisi hizmet vermiştir. Akdeniz’de yılın 12 ayı boyunca hizmet veren kruvaziyer limanları Şekil 3.2’de bu limanlara gelen yolcu ve gemi sayıları Çizelge 3.1’de gösterilmiştir.

Ayrıca bu veriler işlenerek gelen yolcu (Şekil 3.3), giden yolcu (Şekil 3.4), transit yolcu (Şekil 3.5) ve gemi sefer sayısı (Şekil 3.6) grafikleri oluşturulmuş ve bu grafiklerin yorumlanarak aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır;

Şekil 3.3 ve 3.4’te görüldüğü üzere; Akdeniz limanlarına giriş-çıkış yapan toplam kruvaziyer yolcu trafiğinin %80’ini, %23’le başı çeken Barselona ve onu %19’la izleyen Venedik’in ardından Civitavecchia, Balear Adaları ve Cenova limanları karşılamaktadır.

Şekil 3.3 ve 3.4’te görülen, gelen ve giden yolcu trafiğinin büyük bölümünü karşılayan ana limanların dışında kalan limanlar kruvaziyer tur rotaları üzerinde bulunan transit limanlardır. Yolcular bu limanlarda belirli bir süre konaklayarak turlarına devam etmektedirler. Şekil 3.5’te görüldüğü üzere transit yolcu trafiği bakımından en büyük liman şehri; Akdeniz’de hareket eden toplam transit yolcu trafiğinin %10’unu karşılayan Napoli limanıdır. Napoli’nin ardından sırasıyla Civitavecchia, Barselona, Tunus, Livorno, Dubrovnik ve Balear Adaları gelmekte ve Akdeniz toplam transit yolcu trafiğinin %55’ini karşılamaktadırlar.

Akdeniz toplamı içinde transit yolcu trafiğinin %10’unu karşılamasına rağmen, gelen-giden yolcu trafiğine (Şekil 3.3, 3.4) bakıldığında %3’lük bir orana sahip olan Napoli tam anlamıyla bir transit limandır.

Akdeniz limanlarına yapılan kruvaziyer gemi sefer sayılarını gösteren Şekil 3.6’da; Akdeniz’de gerçekleşen sefer toplamının %6’sını karşılayan Dubrovnik limanı, gelen-giden yolcu sayıları (Şekil 3.3, 3.4) bakımından sadece %0.2’lik bir orana sahiptir.

Bu yaklaşım çok sayıda gemi gelmesine rağmen az yolcu karşılayan Dubrovnik limanının sadece küçük gemilere hizmet verebildiğini göstermektedir.

Benzer şekilde; gelen-giden yolcu sayıları bakımından ikinci büyük liman olan Venedik (Şekil 3.3, 3.4), gemi sefer sayısı bakımından Akdeniz toplamı içerisinde %0.5 ile 8. sırada gelmektedir (Şekil 3.6).

Bu da Venedik limanının gelen gemilerin Barcelona ve Civitavecchia limanlarına gelenlerden daha büyük kapasitelerde olduğunu göstermektedir.



Şekil 3.2 Akdeniz kruvaziyer limanları [1]

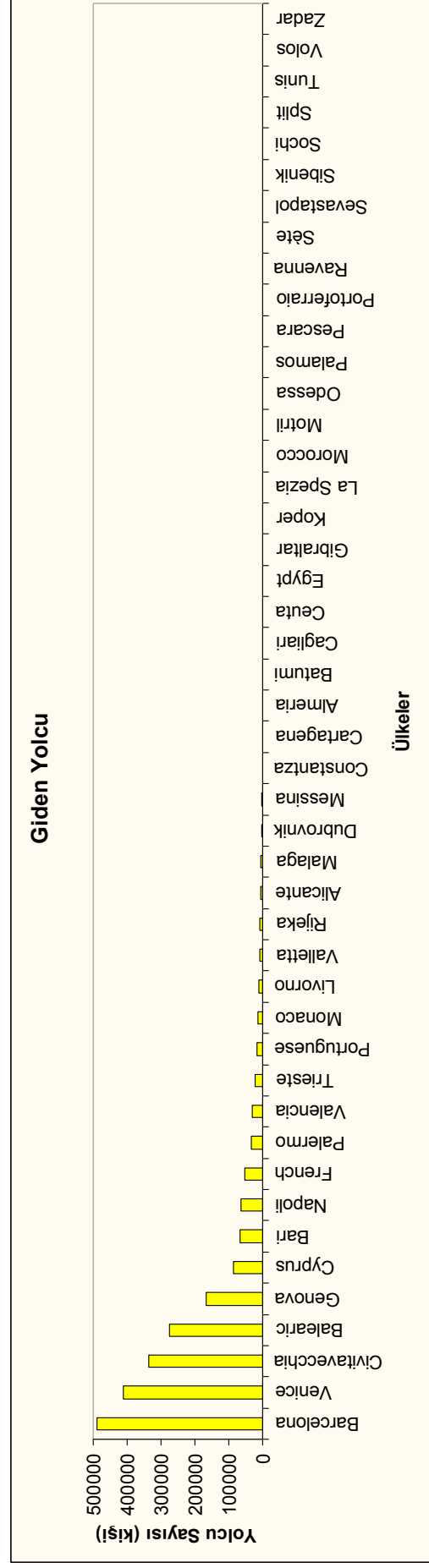
1	Alcudia	16	Civitavecchia	31	Limassol	46	Pescara	61	Tarragona
2	Alexandria	17	Constantza	32	Lisbon	47	Port Said	62	St. Tropez
3	Alicante	18	Cyprus Ports	33	Livorno	48	Portimao	63	Trieste
4	Almeria	19	Dubrovnik	34	Mahon	49	Portoferraio	64	Tunisian Ports
5	Azores	20	Egyptian Ports	35	Malaga	50	Portuguese Ports	65	Valencia
6	Balearic Isl.	21	Fr. Riviera P.	36	Messina	51	Ravenna	66	Valletta
7	Barcelona	22	Genoa	37	Monaco	52	Rijeka	67	Venice
8	Bari	23	Gibraltar	38	Moroccan	53	Sète	68	Villefranche
9	Batumi	24	Ibiza	39	Motril	54	Sevastopol	69	Volos
10	Cagliari	25	Koper	40	Naples	55	Sharm El Sheik	70	Zadar
11	Cannes	26	Korcula	41	Nice	56	Sibenik		
12	Cartagena	27	La Savina	42	Odessa	57	Sochi		
13	Casablanca	28	La Spezia	43	Palamos	58	Split		
14	Castellon	29	Larnaca	44	Palermo	59	Suez		
15	Ceuta	30	Lattakia	45	Mallarca	60	Tanger		

Çizelge 3.1 2007 yılı Akdeniz limanları kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (MedCruise Association, 2008)

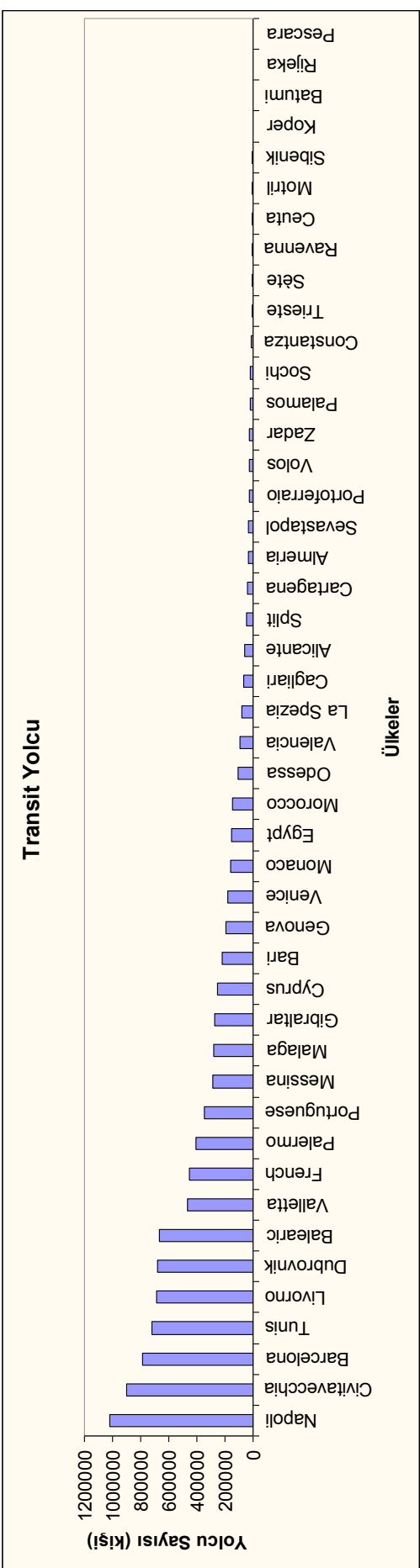
	Liman Adı	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Sefer Sayısı
1	Alicante	6,516	6,516	59,031	71
2	Almeria	-	-	36,439	53
3	Balearic Islands	276,202	276,101	667,583	708
4	Barcelona	486,994	489,435	789,409	817
5	Bari	62,430	67,304	222,163	120
6	Batumi	-	-	1,454	3
7	Cagliari	-	-	63,638	65
8	Cartagena	39	60	39,799	43
9	Ceuta	-	-	6,654	20
10	Civitavecchia	349,954	335,834	900,313	856
11	Constantza	162	108	15,896	43
12	Cyprus	86,978	86,308	254,122	428
13	Dubrovnik	4,000	4,000	678,000	607
14	Egypt	-	-	155,700	140
15	French Riviera	52,064	52,064	455,283	514
16	Genova	163,928	166,181	190,088	240
17	Gibraltar	-	-	275,993	227
18	Koper	-	-	1,614	18
19	La Spezia	-	-	79,355	63
20	Livorno	12,144	12,056	688,914	510
21	Malaga	8,008	4,834	277,716	240
22	Messina	3,040	2,895	287,361	238
23	Monaco	13,391	13,578	157,148	194
24	Morocco	-	-	148,377	175
25	Motril	-	-	5,495	31
26	Napoli	68,669	65,246	1,017,430	643
27	Odessa	-	-	105,200	157
28	Palamos	-	-	22,184	30
29	Palermo	33,901	33,420	404,074	214
30	Pescara	-	-	30	1
31	Portoferraio	-	-	25,976	94
32	Portuguese	16,043	16,523	344,026	353
33	Ravenna	-	-	7,000	16
34	Rijeka	6,947	6,947	782	261
35	Sète	-	-	7,371	14
36	Sevastapol	-	-	33,166	107
37	Sibenik	-	-	5,253	53
38	Sochi	-	-	17,832	28
39	Split	-	-	46,999	162
40	Trieste	24,596	22,393	7,766	72
41	Tunis	-	-	721,592	459
42	Valencia	54,180	31,691	93,338	155
43	Valletta	9,413	8,820	469,480	368
44	Venice	411,121	410,699	181,709	510
45	Volos	-	-	25,351	38
46	Zadar	-	-	24,813	88
Toplam		2,150,720	2,113,013	10,018,917	10,247



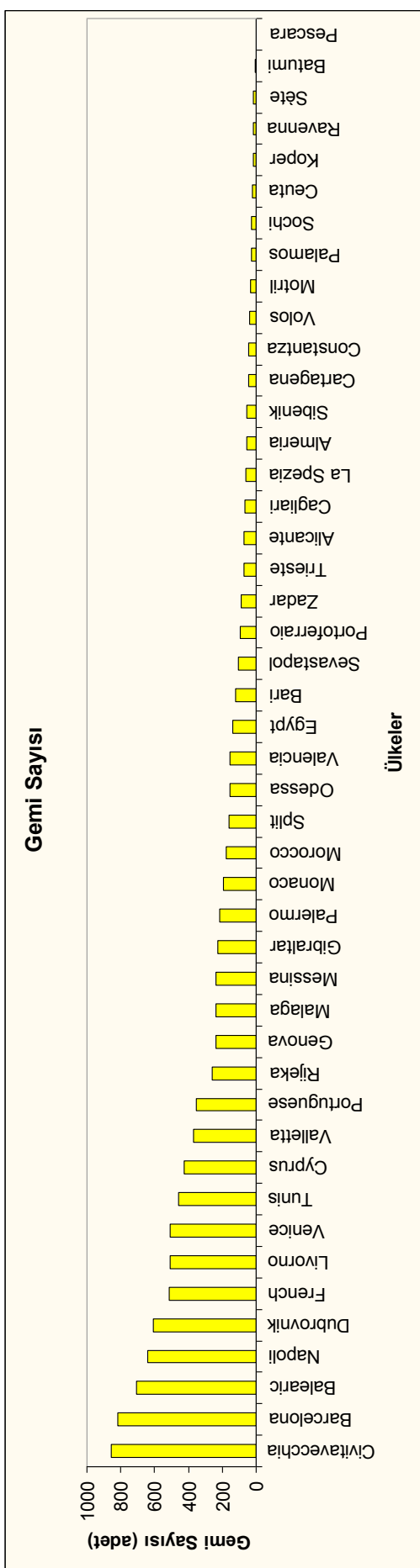
Şekil 3.3 Akdeniz limanlarına giriş yapan kruvaziyer yolcu sayıları



Şekil 3.4 Akdeniz limanlarından çıkış yapan kruvaziyer yolcu sayıları



Şekil 3.5 Akdeniz limanlarından transit geçen kruvaziyer yolcu sayıları



Şekil 3.6 Akdeniz limanlarına giriş yapan kruvaziyer gemi sayıları

3.2 Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, kruvaziyer turizmi açısından önemli bir avantaj sağlamaktadır. Ancak turist sayımız her ne kadar hızla ilerliyormuş gibi görünse de gelen turistlerin sadece %15’lik bir kısmı yüksek gelir grubuna mensuptur. Bu oranı arttıracak en önemli alternatiflerden biri kuşkusuz kruvaziyer turizmidir. Türkiye halen dünya kruvaziyer turizm talebinin %0.5’ini karşılamaktadır.

Son yıllarda Türkiye’de kruvaziyer gemileri ile yapılan seyahatlere olan taleplerde kayda değer bir artış gözlenmekte ve deniz sınır kapıları yolcu trafiğinde geçmiş yıllara göre yoğunluk yaşanmaktadır. 2007 yılında limanlarımıza kruvaziyer gemileri ile gelen yolcu sayısı 1.3 milyonu aşmıştır (Çizelge 3.2).

Çizelge 3.2 2007 yılında Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (Türkiye İstatistik Kurumu, 2008)

Liman Adı	Sefer Sayısı	Yolcu Sayısı
Kuşadası	613	466,677
İstanbul	340	422,896
İzmir	122	287,350
Alanya	124	93,937
Marmaris	64	60,039
Antalya	34	15,680
Fethiye	4	948
Dikili	13	2,631
Samsun	8	186
Trabzon	13	2,950
Çanakkale	23	5,207
Toplam	1,358	1,358,501

Çizelge 3.2’de görüldüğü üzere Türkiye’nin en büyük kruvaziyer limanları; toplam kruvaziyer yolcu trafiğinin %35’ini karşılayan Kuşadası ve ardından %31’ini karşılayan İstanbul limanlarıdır. Bu iki liman arasında yolcu sayısı bakımından sadece %4’lük bir fark olmasına rağmen, gelen gemi sefer sayıları arasında %50’ye yakın bir fark olması; İstanbul limanının Kuşadası limanına göre çok daha büyük gemileri ağırladığını göstermektedir.

Benzer şekilde; limana gelen gemi sefer sayısı bakımından Alanya limanına çok yakın olan İzmir limanı, yolcu sayısı bakımından Alanya limanının 3 katına ulaşmıştır. Bu da İzmir limanının Alanya limanına göre daha büyük gemileri ağırladığını göstermektedir.

Kruvaziyer gemilerinin ana limanlarından birinin Türkiye olması, ülkeye hava yolu ile giriş yapacak olan turistlerin konaklaması ve daha fazla döviz bırakması anlamına gelmektedir.

Bu nedenle modern hava limanları ve tesislerle bütünleşmiş, Şekil 3.7’de gösterilen İstanbul, Antalya, Alanya, İzmir ve Kuşadası limanlarında kruvaziyer turizmi açısından büyük bir potansiyel mevcuttur.



Şekil 3.7 Türk kruvaziyer limanları (Deniz Ticaret Odası, 2008)

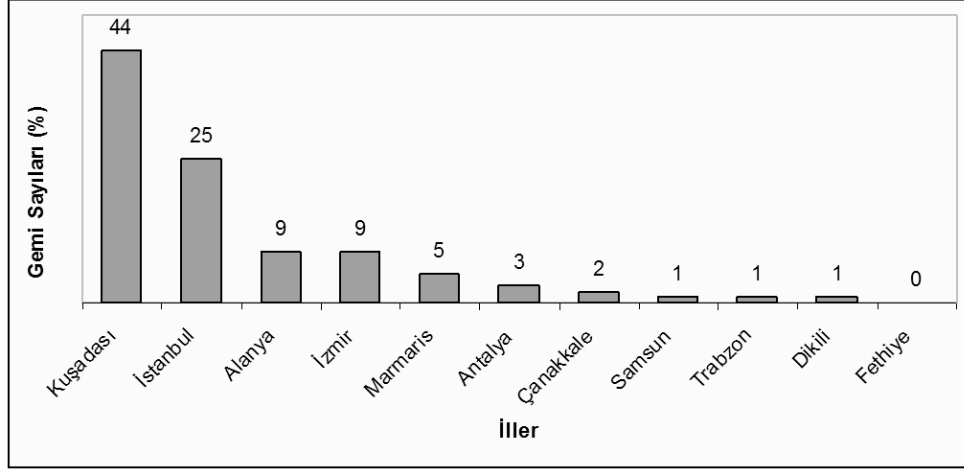
- 1 İstanbul 3 Çeşme 5 Bodrum 7 Antalya
2 İzmir 4 Kuşadası 6 Marmaris 8 Alanya

Şekil 3.7’de gösterilen ve kruvaziyer turizmi ile birlikte anılan Türk limanların tamamı uluslararası anlamda kabul gören ‘ISPS Kod’ güvenlik sistemi ile donatılmıştır. Bu sayede ülkemiz limanlarına uğrayan kruvaziyer gemilerinin ve yolcularının güvenliği uluslararası kurallara bağlı olarak sağlanabilmektedir.

Geçmişte atıl olarak değerlendirilen limanlarımız, ziyaretçi sayıları bakımından Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek duruma gelmiştir. Akdeniz çanağındaki tüm ülkeler liman yatırımlarını hızlandırarak rekabet güçlerini arttırmak gayreti içerisindeyler. Dünya çapında bu denli hızlı büyüyen sektörde Türkiye’de hızla yerini almaktadır.

2000 yılından beri uygulanan geliştirme projeleri sonucunda; İzmir limanı özelleştirilmiş, Bodrum kruvaziyer terminali projesi 2003 yılında yap işlet devret sistemiyle DLH Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilerek 2008 yılında faaliyete geçirilmiştir. Böylelikle, 200 metre uzunluğunda ana iskele ve yanaşma yapılarından oluşmuş Bodrum terminali, Türkiye’nin ilk tam kapsamlı ve modern kruvaziyer terminali olmuştur. Bodrum’un turizm potansiyelinde önemli bir sıçrama yaratması beklenen terminalin, günümüz şartlarına uygun boyut ve kapasiteye ulaşabilmesi için çalışmalar devam etmektedir.

Marmaris'te hizmet vermekte olan kruvaziyer limanı her geçen yıl artan yolcu trafiğiyle büyük ve modern yolcu gemilerinin gözdesi olmuş ve 2007 yılında Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemilerinin %5'ini ağırlamıştır (Şekil 3.8). Limanın kapasitesinin arttırılması ve yeni yanaşma yerleri oluşturulması için plan ve proje çalışmaları devam etmektedir.



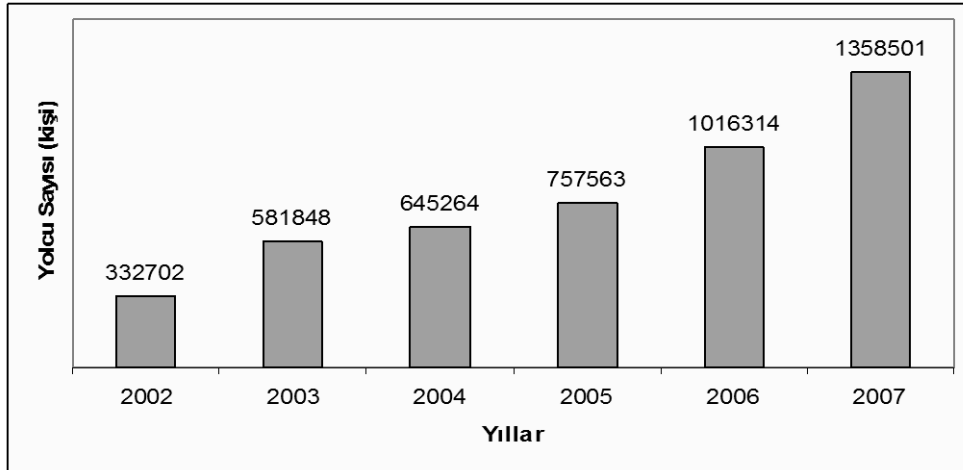
Şekil 3.8 2007 yılında Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemilerinin yüzdelik dağılımı (Türkiye İstatistik Kurumu, 2008)

Ayrıca Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın hazırladığı Türkiye Turizm Stratejisi 2023'de; ülkemize gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken alt ve üstyapının hızla tamamlanması ve kruvaziyer limanlarının turizme açılması planlanmıştır. Bu çerçevede, aşağıda verilen kruvaziyer limanı fizibilite ve uygulama projeleri gerçekleştirilecektir:

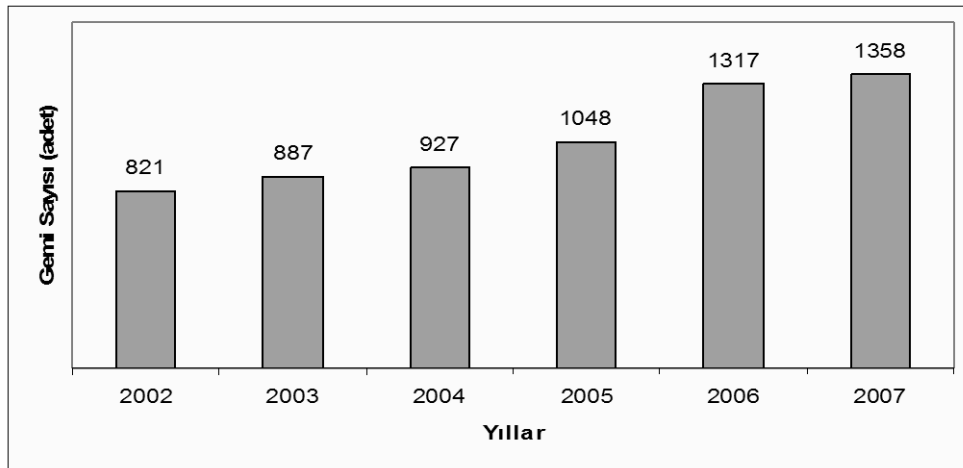
1. Samandağı kruvaziyer limanı,
2. Antalya kruvaziyer limanı,
3. Kuşadası kruvaziyer limanı,
4. Çeşme kruvaziyer limanı,
5. Çanakkale kruvaziyer limanı,
6. İstanbul Galata kruvaziyer limanı,
7. İstanbul Haydarpaşa kruvaziyer limanı,
8. İstanbul Ataköy kruvaziyer limanı,
9. İstanbul Zeytinburnu kruvaziyer limanı,

10. Samsun kruvaziyer limanı,
11. Trabzon kruvaziyer limanı.

Bu gelişmelerin ışığında Türk limanlarına gelen kruvaziyer yolcu ve gemi sayıları da, Şekil 3.9 ve 3.10'da görüldüğü üzere yıldan yıla hızla artmaktadır.



Şekil 3.9 Yıllara göre Türk limanlarına gelen kruvaziyer yolcu sayıları (Türkiye İstatistik Kurumu, 2008)



Şekil 3.10 Yıllara göre Türk limanlarına gelen kruvaziyer gemi sayıları (Türkiye İstatistik Kurumu, 2008)

2006 ve 2007 yıllarında limanlarımıza gelen gemi sayıları yakın olmasına rağmen, yolcu sayıları arasındaki %30'luk fark 2007 yılında bir önceki yıla oranla daha büyük gemilerin geldiğini göstermektedir.

4. BALIKÇI BARINAKLARI

Kıyı balıkçılığı karakterini taşıyan ülkemizin, deniz ürünleri sektöründe üretimi etkileyen alt yapıların başında balıkçı barınakları, barınma yerleri ve çekek yerleri gelmektedir. Bu yapılar, denizlerimizde kısa ve uygun süreli avcılık yaparak su ürünleri artışını sağlayan, her büyüklükteki balıkçı teknelerinin ihtiyaçlarına cevap veren, av araç ve gereçlerinin geliştirilmesine, üretim artışı ile pazarlamanın bir bütünlük içinde yürütmesine imkân veren alt yapı tesisleridir. Bu tesislerin detaylı tanımlamaları şöyledir;

Balıkçı barınağı veya balıkçı limanı; her boy ve her su kesimindeki balıkçı teknelerine hizmet vermek amacı ile dalgakıranlarla korunmuş, yöre balıkçılarına yetebilecek büyüklükte basen ve kara alanına sahip, yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile içme suyu, elektriği, saha aydınlatması, ağ kurutma sahası, tekne bakım ve onarım tesisi, balıkçı lokali, soğuk hava deposu, buz üretim tesisi ve deniz ürünleri pazarlama ve satış yerleri bulunan kıyı yapılarıdır.

Barınma yeri; çeşitli boy ve su kesimindeki balıkçı teknelerinin kötü hava şartlarında veya ihtiyaç duydukları zaman barınmaları amacı ile dalgakıranlarla çevrilmiş, teknelerin manevra yapabilecekleri kadar su alanı ve derinliğe sahip, faydalanan teknelerin bağlanarak belli zamanlarda konakladıkları, balıkçı barınaklarında görülen önemli alt ve üst yapı tesisleri bulunmayan kıyı yapılarıdır.

Çekkek yeri; balıkçı barınakları veya limanlarının içinde veya küçük bir kıyı tesisini koruma amacıyla mahmuzun koruduğu kıyıda veya dalga tesiri olmayan koy, göl ve nehirlerde inşa edilen, balıkçı teknelerinin bakım-onarım işleri için karaya alınmasına imkân sağlayacak kumsal veya beton eğimli alanlara ve donanımına sahip kıyı yapılarıdır (Acara, 1997).

Balıkçı barınakları; ticari limanlardan farklı olarak çabuk bozulabilen ürünlerin çıkarıldığı, bu ürünlerin çabuk değerlendirilmesinin ve pazarlanmasının gerekli olduğu, av bölgesinin balıkçılık karakteri ile uyumlu limanlar olup, kapasiteleri mevcut ve gelecek yılların talepleri ile dengelenen, balıkçılık faaliyetlerinin odak noktalarıdır. Avcı gemileri, balıkçı barınaklarından av bölgelerine giderek avlanır ve elde edilen ürünler söz konusu odak noktalarından pazarlama kanallarına ve oradan da tüketicilere ulaştırılır.

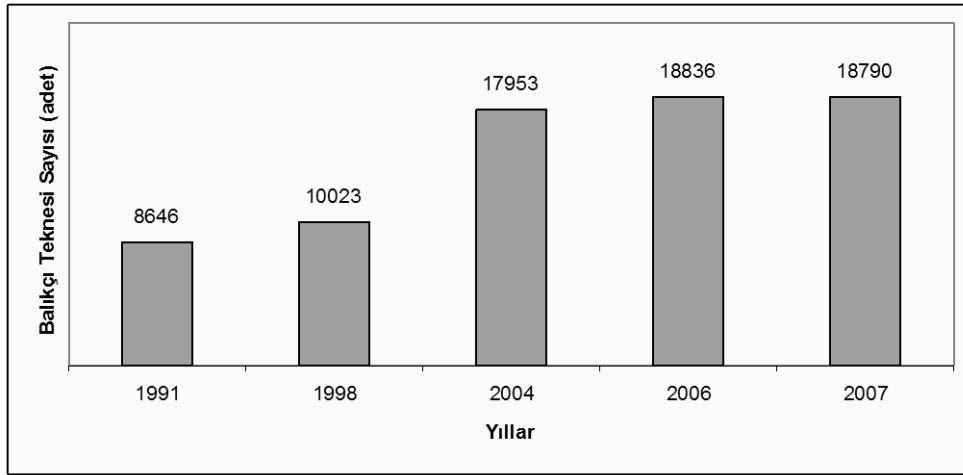
Balıkçı barınaklarının, yanaşma yerlerinin ve üst yapı imkânlarının; balıkçı teknelerinin üretim, değerlendirme ve pazarlama faaliyetlerini süratle yapmasına imkân sağlayacak düzeyde olması gerekmektedir. Bu nedenlerle balıkçı barınaklarının planlanmasında yer seçimi, yanaşma yeri büyüklüğü ve basen genişliği gibi ölçütlerin bu faaliyetlerle uyumlu olması gerekmektedir.

Balıkçı barınaklarının etkili ve yeterli olabilmesi için bölgede 24 saat hizmet vermesi gereklidir. Ticari baskı ve ürünün çabuk bozulabilir olması, ürünün açık arttırmaya bir kaç saat gibi kısa bir sürede sunulmasını ve pazarlanmasını gerektirmektedir.

Bu tesislerin yapılacağı yerin seçiminde dikkate alınacak ölçütler yer seçimi öncelikleri şunlardır:

- Elde edilecek su ürünlerinin değerlendirilmesini ve pazarlanmasını bütünlük içinde sağlayacak nitelikte olması,
- Balıkçı nüfusunun çoğunlukta bulunduğu yerleşim merkezine yakın mesafede bulunması,
- Avlanma alanlarına yakın olması ve dolayısı ile üretim artışını sağlayabilmesi,
- Yöredeki mevcut av araç ve gereçlerin iyi durumda ve yeterli düzeyde bulunması,
- Pazarlama ve üretim giderlerinde ürünlerin taşıma giderlerinin en düşük düzeyde olmasının sağlanması,
- Çevresel etkileşim bakımından olumsuz bir durum yaratmaması,
- Su ürünleri kaynaklarının koruma, kontrol ve muhafaza hizmetlerinin etkinlikle yürütülmesini temin etmesi,
- Aynı amaçla inşa edilmiş mevcut bir kıyı tesisine gerekli uzaklıkta olup azami kullanımının sağlanması,
- Yol, su ve elektrik gibi altyapı ihtiyacının tesise ekonomik olarak sağlanması,
- İnşaatin yapılacağı kara ve su alanının topoğrafik durumunun uygun ve maliyetinin ekonomik olması,
- Projenin sosyal ve ekonomik yönden su ürünleri sektöründeki gelişmeye katkıda bulunması,
- Projenin o bölgedeki balıkçılık faaliyetleri için bir odak noktası niteliğinde olması (Acara, 1997).

1980 yılından sonra, balıkçı teknelerinin sayısı, boy ve motor güçlerinde önemli artışlar görülmüştür. Türkiye’de 1991 yılında 8,646 olan tekne sayısı, yıllık ortalama %2’lik bir artışla 1998 yılında 10,023’e ulaşmıştır. 2007 yılındaki toplam tekne sayısı ise 18,790 adettir (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 Balıkçı teknesi sayıları (Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, 2008)

Balıkçı teknelerinin %83'ü kıyı balıkçılığı yapan 5-12 metre boy aralığındaki teknelerden oluşur. Bu teknelerin üretimdeki payı %10 civarındadır. %90'luk üretimi sağlayan teknelerin boyları ise 18-65 metre boy aralığındaki gırgır ve trol tekneleridir. Boyu 20 metrenin üzerinde olan balıkçı gemilerinin %50'sinden fazlası Karadeniz'de avlanan gırgır ve trol teknelerinden oluşur.

2006 yılı verilerine göre balıkçılık faaliyetlerindeki en önemli alt yapı olan 170 adet balıkçı barınağının %35'i Karadeniz bölgesinde bulunmaktadır. Türkiye'de toplam 279 adet olan balıkçı yapıları; Karadeniz'de 142, Marmara'da 53, Ege'de 56, Akdeniz'de 21, Göller Bölgesi'nde 2 ve adalarda 5 adet olmak üzere dağılmıştır (Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1 Balıkçı kıyı yapılarının bölgesel dağılımı (Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, 2008)

Bölge	Balıkçı Barınağı (adet)	Barınma Yeri (adet)	Çekmek Yeri (adet)	Toplam
Doğu Karadeniz	28	11	64	103
Batı Karadeniz	30	4	5	39
Marmara	43	9	1	53
Kuzey Ege	21	3	-	24
Güney Ege	24	8	-	32
Batı Akdeniz	7	3	-	10
Doğu Akdeniz	10	1	-	11
Göller Bölgesi	2	-	-	2
Adalar	5	-	-	5
Toplam	170	39	70	279

Ülkemiz denizlerinde kıyı uzunlukları Karadeniz'de 1,695, Marmara'da 927, Ege'de 2,805 ve Akdeniz'de 1,839 olmak üzere toplam 7,266 kilometredir. Buna adaların kıyı uzunlukları olan 1,067 kilometre de eklenirse kıyılarımızın toplam uzunluğu 8,333 kilometreye ulaşır.

Bu bilgiler dâhilinde; denizlerimizde ortalama olarak balıkçı yapılarının birbirine uzaklığı Karadeniz'de 12, Marmara'da 17, Ege'de 50, Akdeniz'de 88 ve adalarda 213 kilometre olmak üzere genel ortalama 30 kilometre olarak bulunur (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2 Balıkçı kıyı yapılarının birbirlerine olan ortalama uzaklıkları

Bölge	Kıyı Uzunluğu (km)	Balıkçı Barınağı (adet)	Barınma Yeri (adet)	Çekek Yeri (adet)	Toplam	Ortalama Uzaklık (km)
Karadeniz	1,695	58	15	69	142	12
Marmara	927	43	9	1	53	17
Ege	2,805	45	11	-	56	50
Akdeniz	1,839	17	4	-	21	88
Adalar	1,067	5	-	-	5	213
Toplam	8,333	168	39	70	277	30

Türkiye Turizm Stratejisi 2023'de; mevcut ve projelendirilen yat limanlarına ilave olarak ülkemizde bulunan 200'ü aşkın balıkçı barınağı potansiyelinden faydalanılması ve her 35 deniz milinde bir olmak üzere yat turizmine hizmet verebilecek şekilde yenilenmeleri planlanmıştır. Bu çerçevede Marmara ve Karadeniz'de bulunan balıkçı barınaklarının yat turizmine kazandırılmasına yönelik yasal düzenlemeler gerçekleştirilecektir. Yat turizmine yönelik fizibilite ve uygulama projeleri hazırlanacak balıkçı barınakları şunlardır:

1. Enez balıkçı barınağı + yat limanı,
2. Şarköy balıkçı barınağı + yat limanı,
3. Avşa balıkçı barınağı + yat limanı,
4. İğneada balıkçı barınağı + yat limanı,
5. Kızılköy balıkçı barınağı + yat limanı,
6. Kilyos balıkçı barınağı + yat limanı,
7. Şile balıkçı barınağı + yat limanı,
8. Akçakoca balıkçı barınağı + yat limanı,
9. Amasra balıkçı barınağı + yat limanı,

10. Cide balıkçı barınağı + yat limanı,
11. İnebolu balıkçı barınağı + yat limanı,
12. Sinop balıkçı barınağı + yat limanı,
13. Gerze balıkçı barınağı + yat limanı,
14. Yakakent balıkçı barınağı+yat limanı,
15. Samsun balıkçı barınağı + yat limanı,
16. Yalıköy balıkçı barınağı + yat limanı,
17. Fatsa balıkçı barınağı + yat limanı,
18. Efirli balıkçı barınağı + yat limanı,
19. Giresun balıkçı barınağı + yat limanı,
20. Görele balıkçı barınağı + yat limanı,
21. Trabzon balıkçı barınağı + yat limanı,
22. Of balıkçı barınağı + yat limanı,
23. Rize balıkçı barınağı + yat limanı,
24. Fındıklı balıkçı barınağı + yat limanı,
25. Hopa balıkçı barınağı + yat limanı,
26. Ahlat balıkçı barınağı + yat limanı,
27. Van balıkçı barınağı + yat limanı.

Gelecekte su ürünleri üretimindeki artışların avcılık yerine yetiştiricilik ve iç sulardaki üretim artışları ile gerçekleşeceği bilinmektedir. Deniz ürünlerindeki üretim artışı canlı kaynakların stok büyüklükleri ile ilişkili olup son yıllarda toplanan veriler, stokların çeşitli bölgelerde ve türlerde aşırı ve zamansız avlanma nedeniyle giderek azaldığına işaret etmektedir. Bu durum dünya denizlerinde de aynıdır.

İkinci dünya savaşından sonra dünyada su ürünleri sektöründe önemli gelişmeler olmuş ve beraberinde üretim artarak bugün yıllık yaklaşık 100 milyon tona yaklaşmıştır. Bugün erişilen bu miktar dünya denizlerinden üretilebilecek en yüksek miktar olarak belirtilen 150 milyon tona yaklaşmaktadır. Bu nedenle dünyada son yıllarda avcılıktaki artışlar duraklatılmış, yetiştiriciliğin önemi artmış, kullanılmayan stoklardan yararlanma önem kazanmıştır.

5. TALEP TAHMİNİ

Talep tahmini (demanding, forecasting), tüketicilerin gelecekte ne kadar mal ve/veya hizmet talep edeceklerinin kestirilmesi işidir. İşletmelerin üretim ve pazar seviyelerinin saptanmasında temel teşkil eder. Hangi ürünün ya da hizmetin üretileceği, tüketicilerin bu değerlerden ne kadar talep edecekleri ve bu talebin hangi dönemlerde gerçekleşeceği gibi önceden bilinmeyen girdiler tahmin yapılarak elde edilir. Talep tahmini üretim planlama ve kontrol sisteminin fonksiyonlarına temel girdiyi sağlar. Bu fonksiyonlar yapılan tahminleri hizmet, altyapı, hammadde, yedek parça, makine, insan gücü, programlama gibi kararlara dönüştürür.

Tüm planlar hedeflenen dönemde işletmenin karşı karşıya kalacağı iş kapasitesinin tahmini ile başlar. Yapılan tahmine tamamen sübjektif veya bilimsel olmayan yollarla ulaşılması, işletme faaliyetleri ile ilgili diğer tüm planların tahmin edilen iş kapasitesine bağlı olacağı gerçeğini değiştirmemektedir.

Ürünün ya da hizmetin satışı ve üretiminde doğrudan tahmin gerekmez. Tahmine geçilmeden tahmin ihtiyacı açıkça ortaya konulmalıdır. Tahminde yapılacak hataların nispi maliyetleri ile tahmin maliyeti göz önünde tutularak tahminin istenen doğruluk derecesi tayin edilmelidir. Tahminin bir satış hedefi olmadığına anlaşılmaması gereklidir. Bununla birlikte tahmin, üretim kapasitesi tarafından sınırlandırılmamalıdır. Aksi takdirde gelişme ihtiyacını ortaya koyacak veriler elde edilemez ve tahmin gerçekleşecek satış miktarlarını doğru ifade edemez.

Talepte uzun vadede gittikçe artan bir eğilim bekleniyorsa, gerekli olan gelişme ve donanımın sağlanmasını planlamaya imkân verecek bir zaman dilimi için tahmin yapılması gereklidir. Bazı ürünler için talep, mevsimlere göre değişiklik gösterir. Böyle durumlarda öncelikle talepteki mevsimsel değişimlerin nedeni iyi belirlenmelidir. Eğer talebin bazı mevsimlerde fazla, bazılarında az olmasını gerektiren geçerli nedenler varsa o zaman mevsimlere özel tahmin yöntemleri kullanılmalıdır.

Kurumsal idarelerin farklı kademeleri işletmenin gelecekteki faaliyet seviyesi hakkında değişik tahminlere gereksinim duyarlar. Örneğin, yönetim; uzun vadedeki gelir ve giderlerin tahmini ile ilgilenirken, üretim; belli bir dönemde oluşacak pazar talebi ve buna uygun üretim miktarı tahminine başvurur. Tahmin çeşitleri şu başlıklar altında toplanabilir:

Pazar tahmini; bir yıldan otuz yıla kadar, uzun vadede büyüme planları ile araştırma ve geliştirme faaliyetlerine rehberlik eder. İşletmenin temel hedefini ve izleyeceği yolu belirleyen pazar tahmini titizlikle hazırlanmalıdır.

Finansal tahmin; gelecekteki nakit akışı ve kapital ihtiyaçlarının saptanmasında kullanılan finansal tahminler bir aydan iki yıla kadar olan dönemler içerisinde bütçenin belirlenmesinde kullanılır.

Satış tahmini; kısa vadede satış kampanyalarının ve diğer pazar stratejilerinin planlanmasında kullanılır. Bir aydan bir yıla kadar olan dönemler için yapılabilen satış tahminleri genellikle üçer aylık dönemleri kapsar.

Üretim tahmini; üretim bandındaki her kalem maldan ne kadar talep edileceğinin tahmininden yararlanılarak üretim miktarlarının ve hammadde ihtiyaçlarının belirlenmesinde kullanılır. Üretim tahminleri iş programlarının yapılmasında, personel ile makinelerin görevlendirilmesinde ve diğer kısa dönem kararların alınmasında kullanılır.

Tahmin yöntemi, herhangi bir mal veya hizmet için, belirlenen dönemde ulaşılabilecek satış miktarını gösteren talep eğilimini belirlemeyi amaçlar. Bu eğilim, geçmiş talebin nicel ve nitel analizleriyle belirlenir. Talep tahmininde kullanılacak veriler, geniş kapsamlı bir pazarlama araştırmasıyla elde edilir. Bütünüyle yeni mal veya hizmet üretimi söz konusuysa, işletmelerin tek başlarına ya da ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak, anket, görüşme ve örnekleme yöntemleri aracılığıyla veri toplamaları gerekir. Hâlihazırda piyasada olan ürün ya da verilmekte olan hizmetler için ise, konuyla ilgili düzenlenmiş resmi ve gayri resmi istatistikler kullanılmalıdır.

Sayısal analizlerden oluşan nicel tahmin sonuçlarına nitel veriler de eklenerek tahminin hata payı azaltılabilir. Örneğin, bazı durumlarda hedef kitleyle doğrudan temasta olan personel görüşlerinin dikkate alınması faydalı olmaktadır. Bu personel genellikle tüketicilere çok yakın ve onların tepkilerini hızlı ölçebilecek konumdadırlar. Tahmini etkileyen diğer bir nitel girdi de tanıtım stratejilerinin beklenen etkileridir. Reklam kampanyaları genellikle, talepte hızlı bir artış sonrası hızlı bir düşüşe ve devamında normal bir düzeye ulaşmayla sonuçlanır. Bunların yanı sıra, rekabet, (yeni ürün veya rakip ürün fiyatında düşmeler vb.) siyaset ve ülke ekonomisi gibi dış etmenlerde tahmini etkilemektedir.

Talep tahmin araştırması şu evreleri içerir;

Veri toplanması: Araştırmanın değerini veya geçerliliğini etkileyen son derece önemli bir aşamadır. Gerçekten işe yarayacak bilgilerin toplanması işletmenin kayıt sisteminin yetkinlik derecesine bağlıdır. Geçmişe ait satış, tedarik, işlem zamanı ve maliyet kayıtları olmadan geleceği tahmin etmek imkânsızdır. Diğer taraftan araştırmacının da amaçlarını göz önüne alarak toplayacağı bilgilerin cinsi, kapsamı ve ayrıntısı konusunda isabetli karar vermesi

gerekir. Eksik veya istenilenden daha ayrıntılı bilgiler araştırmanın maliyetini yükselttiği gibi sonuçların duyarlılığını da olumsuz yönde etkiler.

Talep tahmin periyodunun tespiti: Talep araştırması sonuçlarının kullanılış amacı ile periyodun uzunluğu arasında doğrusal bir ilişki vardır. Örneğin, günlük iş emirlerinin hazırlanmasında yararlanılacak tahminlerin aylık dönemler için yapılması son derece yanıltıcı sonuçlar verebilir. Zira günlük değerlerdeki değişimler aylık dönemlerde tamamen kaybolur.

Tahmin yönteminin seçimi ve hata hesabı: Toplanan bilgilerin belirsizlik, duyarlılık, değişim biçimi gibi nitelikleri ile uygulama amaçları, kullanılacak yöntemin seçiminde göz önüne alınması gereken etmenlerdir. Bununla birlikte her talep tahmin araştırmasında sapmaları belirleyecek hata hesapları yer almalıdır.

Tahmin sonuçlarının geçerliğinin araştırılması: Çeşitli bilgilere dayanılarak yapılan tahminlerle gerçek değerler arasındaki farkların sistematik biçimde tespiti ve nedenlerinin araştırılması, yöntemin güncellenerek gerçeğe yaklaştırılması açısından son derece önemlidir.

5.1 Talep Tahmin Yöntemleri

Ekonomik döngü tüketici talebine dayanmaktadır. Hedef kitlenin talep düzeyi göz önüne alınmadan verilen üretim kararları sonucu, taleple bağdaşmayan miktarda mal veya hizmet üretimi gerçekleştirilir. Eksik üretim halinde; oluşacak kullanılmayan kapasite nedeniyle birim başına sabit giderler artarak nihai birim maliyet yükselecektir. Buna karşılık, fazla üretim halinde; sermayenin dönme hızı azalarak sıcak para girişi yavaşlayacak ve stoklama problemleri ortaya çıkacaktır.

Henüz faaliyete geçmemiş, proje değerlendirmesi aşamasındaki bir işletmenin üretmeyi düşündüğü mal veya hizmetin talebinin ne düzeyde olabileceğinin bilinmesi, çok önemli bir gerekliliktir. Büyük ve modern işletmelerin çoğaldığı ülkelerde, geleceğe ilişkin iş koşullarının kestirilmesinde kullanılan yöntemler rakamsal ifadelerin analizi sonucu elde edilmektedir. Başka bir deyişle istatistik analizlerine başvurmadan satış tahmini yapmak mümkün değildir.

Talep tahmini için tek bir yöntem yoktur. Bir ekonomide üretilen mal ve hizmetlerin çeşitliliği; tüketim malları, ara mallar, sermaye malları taleplerinin birbirinden farklı şekillerde meydana gelişi; elde edilebilen istatistiklerin çoğu zaman sınırlı ve güvenilirlik derecelerinin bilinmemesi, mutlak bir talep tahmin yönteminin kullanılmasını imkânsız kılmaktadır.

5.1.1 Nicel Talep Tahmin Yöntemleri

Nicel tahmin yöntemleri, geçmişin gözlemine dayanılarak geleceğe ait tahminlerde bulunmak esasına dayanır. Geçmişin gözlemi ise belirli aralıklarla toplanan istatistikî veriler (zaman serileri) ile yapılabilir. Zaman serilerinden yararlanılarak, üretimi öngörülen mal ve hizmetin geçmiş yıllardaki tüketiminin göstermiş olduğu eğilim saptanır ve gelecekteki talebin de aynı şekilde gelişeceği kabul edilerek tahminler yapılır. Aşağıda talep tahmininde en çok tercih edilen nicel yöntemler verilmiştir:

Aritmetik ortalama yöntemi: Talep tahmini açısından geleceğe en basit bakış; geleceğin geçmişte olanların ortalamasına doğru eğilim göstereceğini varsaymaktır. Bu varsayıma göre geleceğin en geçerli tahmini, geçmişte olup bitenlerin ortalamasıyla elde edilecek eğriyle paralellik gösterecek şekilde olacaktır. Bu talep tahmin yöntemi oldukça basittir. Matematiksel olarak şu formülle ifade edilir:

$$AO = \frac{\sum_{t=1}^n y_t}{n} \quad (5.1)$$

Yukarıdaki formüle göre, geçmiş dönemlere ilişkin veriler toplanarak, dönem adedine bölünürse ortalama değer bulunur. Gelecek dönemler için tahminin, hep bu ortalama değeri alacağı düşünülür. Bununla birlikte, yeni dönemlere ilişkin veriler geldikçe bunların yeni hesaplamalara dâhil edilerek son döneme uygun bir tahminin yapılması da aynı modelle mümkündür. Ancak, tarihi olarak olup bitenlerin ortalamasına dayanan bu tahminde zaman içinde gelişen iniş ve çıkış noktalarının zaman ve önceliği göz ardı edilmektedir.

Hareketli ortalama yöntemi: Yaygın şekilde kullanılan bir tahmin tekniğidir. Hareketli ortalama yöntemi, uzak geçmişten çok yakın geçmişe ağırlık verir ve buna dayanarak yakın dönem için talep tahminini yapar. Örneğin yakın dönem verileri alınarak, en son gerçekleşen dönem bunlara ilave edilir. Daha sonra, bu verilerin ortalaması, bir sonraki dönem talep miktarı olarak kabul edilir.

Bu yöntem ile yapılacak tahmin, talep yükselen bir eğilim gösteriyor ise çok küçük, alçalan bir eğilim gösteriyor ise çok büyük olacaktır. Aynı şekilde eğer alınan dönem sayısı (n), çok az ise gerçek talebin etkileri abartılmış olacak, çok fazla ise bu etkiler azaltılmış olacaktır. Matematiksel olarak şu formülle ifade edilir:

$$HO(n) = \frac{y_t + y_{t-1} + \dots + y_{t-n+1}}{n} \quad (5.2)$$

Ağırlıklı hareketli ortalama yöntemi: Hareketli ortalama yönteminin eksiklerinden bir kısmı ağırlıklı hareketli ortalama yöntemi kullanılarak giderilebilir. Bu yöntemde en yakın veriye en büyük ağırlık verilir. Matematiksel olarak şu formülle ifade edilir:

$$AHQ(n)=w_1y_t+w_2y_{t-1}+.....+w_ny_{t-n+1} \quad (5.3)$$

Talep tahminlerinde bu yöntem standart hareketli ortalamalarının zayıflıklarını kısmen ortadan kaldırır. Dönem sayısı (n) için seçilecek değer ve ağırlık katsayıları (w) ihtiyari olarak seçilir ve çeşitli deneyimlerden geçirildikten sonra kabul edilir.

Üssel düzeltme yöntemi: Üssel düzeltme yöntemi, hareketli ortalama tahmin yöntemindeki amaca benzer bir mantıkla çalışır. Üssel düzeltme tahmin yöntemi; tüm geçmiş verileri göz önünde bulundurulur ancak eski tarihli verilere daha az ağırlık verir. Hareketli ortalama ise eski dönemleri bütünüyle görmezden gelerek sadece hareketli ortalama dönemindeki verilere eşit ağırlık vermektedir. Üssel düzeltme yöntemi, bir bakıma, tüm tarihi verilerin hareketli ortalaması olmaktadır. Üssel düzeltme yönteminin kullanılmasındaki temel düşünce talepte tesadüfî dalgalanmaların etkilerini gidererek genel yönelime uygun bir tahminde bulunabilmektir. Üssel düzeltme yönteminde kullanılan formüller şunlardır:

$$F_{t+1}=F_t+\alpha(y_t-F_t) \quad \text{veya} \quad F_{t+1}=\alpha y_t+(1-\alpha)F_t \quad (5.4)$$

F_{t+1} : Yeni tahmin.

F_t : Bir önceki tahmin.

α : Düzeltme faktörü.

y_t : Gerçekleşen talep.

Düzeltme faktörü olan (α) , geçmiş göz önünde bulundurularak, araştırmacının deneyimine göre 0 ile 1 arasında keyfî olarak seçilir.

En küçük kareler yöntemi:

En küçük kareler yöntemi, birbirine bağlı olarak değişen fiziksel büyüklükler arasındaki matematiksel bağlantıyı, mümkün olduğunca gerçeğe uygun bir denklem olarak ifade etmek için kullanılan, standart bir regresyon yöntemidir.

Bir başka deyişle bu yöntem, ölçüm sonucunda elde edilmiş veri noktalarına "mümkün olduğu kadar yakın" geçecek bir fonksiyon eğrisi bulmaya yarar.

Eğilim (trend) metotlarında en güvenilir olanı "en küçük kareler" yöntemidir. Bu nedenle veriler elverişli olduğu takdirde eğilimin hesaplanmasında en çok bu yol uygulanmaktadır.

En küçük kareler yöntemine göre, bir zaman serisine en iyi uyan başka bir deyişle bir değerler serisini en iyi ifade eden doğru veya eğri, geçmiş yıllara ait gerçek değerlerle formülün uygulanması ile bulunacak teorik değerler arasındaki farkların karelerinin toplamını (saptamaların kareleri toplamını) minimum yapan doğru veya eğridir.

Söz konusu yöntemde; eğilim matematik bir fonksiyonla belirtilir. Zaman serisinin göstermiş olduğu eğilim, doğrusal olabileceği gibi, bir eğri şeklinde de olabilir. Bu nedenle, zaman serilerinde eğilimi ortaya koymak için en çok kullanılan denklemler şunlardır;

$$Y = a_0 + a_1.X \quad (\text{Doğru denklemi}) \quad (5.5)$$

$$Y = a_0 + a_1.X + a_2.X^2 \quad (\text{Parabol denklemi}) \quad (5.6)$$

$$Y = a_0.a_1.X \quad (\text{Yarı logaritmik eğri denklemi}) \quad (5.7)$$

Formüllerde Y çeşitli yıllara ait değerleri, X yılların sıra sayılarını göstermektedir.

Bir zaman serisinin göstermiş olduğu eğilimi ortaya koymak için, yukarıda sözü edilen denklemlerden hangisini uygulamanın isabetli olacağı, serideki değerleri bir grafik üzerine işaretlemekle kestirilebilir. Ancak, gözle kestirmek her zaman mümkün olmayabilir veya hatalı olabilir. Bu takdirde, zaman serisinin eğilimini ortaya koymak için üç denklemin de denenmesi gerekir.

Bir tüketim serisi analizinde geçmiş yıllar eğilimini en iyi şekilde ifade eden denklem;

$Y = a_0 + a_1.X$ şeklindeki denklem ise, bu durum tüketim artışının yıldan yıla sabit kaldığını gösterir.

$Y = a_0 + a_1.X + a_2.X^2$ şeklinde parabol denklemi, tüketim serisi en iyi şekilde uyuyorsa, tüketimdeki yıldan yıla artışın (veya azalışın) sabit olmadığını tüketim miktarındaki artışın seri boyunca düzenli bir şekilde gittikçe artarak veya azalarak geliştiğini ifade eder. 'a' katsayısının işareti (+) ise tüketimdeki yıllık artış gittikçe artarak, (-) ise gittikçe azalarak gelişiyor demektir. Buna karşılık $Y = a_0.a_1.X$ denklemi en uygun şekilde tüketimdeki yıllık artış hızının sabit kaldığı şeklinde yorumlanmalıdır.

Özetlenirse; zaman serileri analizinde doğru denklemi; artışın yıldan yıla sabit kaldığını, yarı logaritmik eğri denklemi; yıllık artış oranının sabit olduğunu, parabol denklemi ise artışın seri boyunca düzenli bir şekilde gittikçe artarak veya azalarak geliştiğini ifade eder.

Yukarıda da belirtildiği gibi eğilimin ileriye uzatılması (trendin extrapolasyonu) yönteminde temel varsayım, söz konusu mal veya hizmetin talebini geçmişte etkilemiş faktörlerin gelecek yıllarda da aynen geçerli olacağıdır. Diğer tahmin tekniklerinin uygulanabilmesi için yeterli bilgilerin olmadığı veya geçmişteki şartların uzunca bir süre gelecekte de aynen devam edeceğine dair bilgiler ve nedenler bulunduğu takdirde, talep tahminlerinde bu yöntemin uygulanması faydalıdır. Ancak bu yöntem uygulanırken kısa vadeli devreyi hareketlerin ve olağanüstü faktörlerin tüketim üzerindeki anormal, abartılmış etkilerinin giderilebilmesi için kullanılacak serinin oldukça uzun bir dönemi kapsamasına dikkat edilmelidir.

$Y=a+bX$ regresyon doğrusu denklemindeki a ve b katsayıları hesaplanırsa, herhangi bir X değeri için Y 'nin alacağı değer hesaplanır ve böylece gelecek dönemlerin tahminleri yapılır. 'a' ve 'b' katsayıları aşağıdaki eşitliklerle hesaplanır:

$$a = \frac{\sum Y}{n} - b \frac{\sum X}{n} \quad (5.8)$$

$$b = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \quad (5.9)$$

5.1.2 Nitel Tahmin Yöntemleri

Talep tahminlerinde, matematik ve istatistik teknikler dışında öznel, bilimsellik derecesi tartışmalı bazı veriler de kullanılmaktadır. Bu veriler şu yöntemlerle elde edilir:

Yönetici ve personel görüşlerine dayalı tahmin yöntemi: Üretim, satın alma, mali işler ve idari yöneticiler de dâhil olmak üzere işletmenin üst kademelerinde bulunan yetkililer, geçmiş bilgi ve tecrübelerini kullanarak talebin hedef dönemindeki tahminlemesini yaparlar. Bu yöntem, yöneticilerin istatistikî bilgiler arasında bocalamalarını önlerken, satış tahmin sorumluluğunun bu yöneticiler arasında paylaşılmasına neden olur.

Yöneticilerin ve personelin tahminlerinde öznellik unsuru ağır bastığından; talep tahminlerinde bu tekniklere fazla güvenilmemektedir. Bu nedenle, öznellik ve tecrübeye dayanan nitel tahmin yöntemleri, matematik ve istatistik yöntemlerle bulunan sonuçların incelenmesinde kullanılmaktadır.

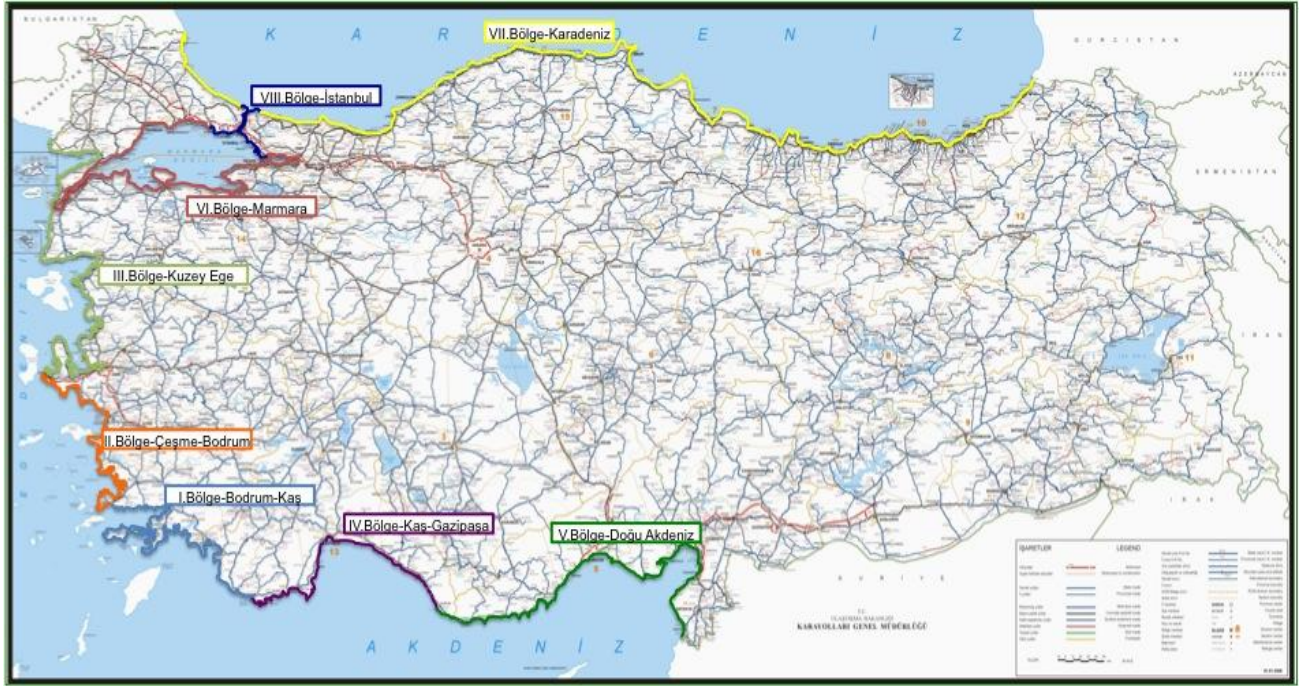
Ankete dayalı tahmin yöntemi: Anket yöntemi, gelişmiş ülkelerde pazarlama araştırması yöntemleri içerisinde en çok kullanılanı olmasına rağmen en az bilimsel olanıdır. Bu yöntemlerle elde edilen bilgilerin, büyük ölçüde objektif ve güvenilir olmaktan yoksun oluşu, cevaplayıcıların istenen bilgileri vermek istemeyişi, haberleşme hataları söz konusu yöntemin değerini azaltmaktadır.

5.2 Kaynak Verilerinin Değerlendirilmesi

Bu çalışmada yapılacak olan talep tahmininde kaynak verisi olarak; 2000 ile 2007 yılları arasındaki döneme ait yat sayısı bağımlı değişken veri grubunu tanımlayacak olan üç bağımsız değişken veri grubu kullanılacaktır. Kullanılan değişkenler şunlardır:

- Nüfus sayımları,
- Gayri safi yurtiçi hâsıla değerleri,
- Yatla gelen turist sayıları.

Bu verilerin daha verimli kullanılabilmesi ve taleplerin doğru saptanabilmesi için Türkiye kıyıları sekiz bölgeye ayrılarak incelenmiştir. Bu bölgeler; Turizm Bakanlığı tarafından yayımlanan Yat İstatistikleri Bülteni'nde değerlendirilen yat limanları ve genel yat trafiği göz önünde bulundurularak düzenlenmiştir (Şekil 5.1).



Şekil 5.1 Türkiye kıyıları yatçılık bölgeleri

1. Bölge: Bodrum-Kaş	2. Bölge: Çeşme-Bodrum
3. Bölge: Kuzey Ege	4. Bölge: Kaş-Gazipaşa
5. Bölge: Doğu Akdeniz	6. Bölge: Marmara
7. Bölge: Karadeniz	8. Bölge: İstanbul

Yat sayıları: Yat İstatistikleri Bülteni’nde liman bazında derlenmiş olan yat sayıları, tüm Türk limanlarını ifade edecek şekilde düzenlenerek Çizelge 5.1’de gösterilmiştir.

Çizelge 5.1 Türk limanlarına gelen yat sayıları

Yıllar	Yat Sayıları (Adet)
2000	15,740
2001	21,055
2002	16,486
2003	14,599
2004	19,319
2005	22,666
2006	29,728
2007	34,907

Nüfus sayımları; Türkiye’de 2000 ve 2007 yıllarında yapılan genel nüfus sayımı verileri ve ara yıllar için iterasyonla belirlenen veriler Çizelge 5.2’de verilmiştir.

Çizelge 5.2 Türkiye genel nüfus sayımı değerleri

Yıllar	Nüfus Sayımı (Kişi)
2000	67,803,927
2001	68,201,403
2002	68,598,878
2003	68,996,354
2004	69,393,829
2005	69,791,305
2006	70,188,780
2007	70,586,256

Gayri safi yurtiçi hâsıla değerleri: Türkiye’de üretilen tüm katma değeri Dolar kuru bazında ifade eden gayri safi yurtiçi hâsıla değerleri Çizelge 5.3’de verilmiştir.

Çizelge 5.3 Gayri safi yurtiçi hâsıla değerleri

Yıllar	GSYH (10 ⁶ \$)
2000	265,384
2001	196,736
2002	230,494
2003	304,901
2004	390,387
2005	481,497
2006	526,429
2007	658,786

Yatla gelen turist sayıları: Yat İstatistikleri Bülteni'nden derlenen, Türkiye'ye yatla gelen toplam turist sayıları Çizelge 5.4'de verilmiştir.

Çizelge 5.4 Türkiye'ye yatla gelen turist sayıları

MİLLİYET	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ALMANYA	22,503	28,085	25,512	22,363	23,324	27,378	27,173	27,081
AVUSTURYA	6,864	8,365	8,270	6,778	7,666	8,328	5,881	4,975
BELÇİKA	2,473	3,233	2,047	1,521	1,621	2,029	2,834	2,891
DANİMARKA	866	961	886	705	1,242	1,554	1,710	1,426
FİNLANDİYA	390	420	624	438	565	678	538	533
FRANSA	10,643	18,255	12,488	11,137	13,631	11,920	14,434	14,107
HOLLANDA	5,064	8,842	6,081	4,272	5,085	4,128	6,824	7,490
İNGİLTERE	17,505	17,258	16,017	15,396	16,631	19,199	27,307	29,302
İRLANDA	277	346	316	301	401	543	554	592
İSPANYA	745	1,205	1,086	857	1,063	1,927	2,587	3,520
İSVEÇ	1,138	1,056	908	872	937	1,499	1,463	1,799
İTALYA	6,284	8,520	6,803	5,999	7,165	7,519	9,068	10,074
LÜKSEMBURG	10	35	41	64	77	68	78	201
PORTEKİZ	266	375	421	305	231	180	328	344
YUNANİSTAN	1,000	1,132	1,396	1,725	1,822	1,675	1,643	1,752
ÇEK CUM.	62	85	12	33	70	164	150	141
İSVİÇRE	774	1,310	1,410	1,382	1,918	1,666	2,308	2,211
İZLANDA	4	28	2	24	30	103	122	160
MACARİSTAN	73	67	104	31	56	115	181	147
NORVEÇ	431	424	1,555	348	504	403	565	603
A.B.D.	4,357	5,944	3,972	2,454	3,812	5,436	7,888	9,441
AVUSTRALYA	807	467	431	227	237	313	2,539	3,330
JAPONYA	64	54	43	38	47	26	41	46
KANADA	722	971	900	644	783	1,075	1,102	1,577
MEKSİKA	28	56	21	12	88	132	116	53
YENİ ZELLANDA	783	986	1,186	943	1,049	1,102	1,034	1,172
YUG. FED. CUM.	129	69	410	137	172	201	147	194
MALTA	25	32	43	34	46	39	63	42
İSRAİL	1,551	2,946	2,459	2,720	2,688	2,837	3,601	3,585
DİĞER	6,952	3,706	2,947	6,244	9,175	13,849	13,687	21,666
YAB. TOPLAM	92,790	115,233	98,391	88,004	102,136	116,086	135,966	150,455
TÜRK TOPLAM	50,937	54,827	45,684	46,463	48,934	55,629	71,115	88,349
GENEL TOPLAM	143,727	170,060	144,075	134,467	151,070	171,715	207,081	238,804

2000 ile 2007 yılları arasındaki döneme ait yat istatistiklerinin incelenmesi sonucunda; Kuzey Ege (3), Doğu Akdeniz (5), Marmara (6) ve Karadeniz (7) bölgelerinde yeterli yat trafiği görülmediğinden, Bodrum-Kaş (1), Çeşme-Bodrum (2), Kaş-Gazipaşa (4), ve İstanbul (8) bölgelerindeki yat istatistikleri dikkate alınmıştır.

5.3 Model Seçimi ve Uygulanması

Türkiye yat limanlarını dolaşan sarı bayrak ve transit-log alan yat sayılarının geleceğe yönelik değişimlerinin belirlenebilmesi amacıyla, 2000-2007 yılları arasındaki toplam yat sayısı değişiminin aynı dönemdeki dolar kuru değişimi ile arasındaki basit korelasyon araştırılmış ve aralarında güçlü bir korelasyonun olmadığı belirlenmiştir. Bu araştırmadan sonra; yat sayıları ile daha güçlü korelasyonlar veren nüfus sayımları, gayri safi yurtiçi hâsıla değerleri ve yatla gelen turist sayıları değişkenleri ile çoklu korelasyonu araştırılmıştır.

Böylece bu uygulamada; Türkiye Yat Limanları Kapasite Analizi'ne yönelik, SPSS paket programı kullanılarak, Çizelge 5.5'te gösterilen verilere “çok değişkenli regresyon analizi” yöntemi uygulanarak nüfus sayımları, gayri safi yurtiçi hâsıla değerleri ve turist sayılarındaki değişimin yat sayılarına etkisinin belirlenmesine yönelik bir çalışma yapılmıştır.

Çizelge 5.5 SPSS kaynak veri tablosu

Yıllar	Yat Sayısı (Adet)	Nüfus (Kişi)	GSYH (10 ⁶ \$)	Turist Sayısı (Kişi)
2000	15,740	67,803,927	265,384	143,727
2001	21,055	68,201,403	196,736	170,060
2002	16,486	68,598,878	230,494	144,075
2003	14,599	68,996,354	304,901	134,467
2004	19,319	69,393,829	390,387	151,070
2005	22,666	69,791,305	481,497	171,715
2006	29,728	70,188,780	526,429	207,081
2007	34,907	70,586,256	658,786	238,804

Nüfus, GSYH, turist sayısı değişkenlerine bağlı olarak yat sayısının yordanmasına ilişkin regresyon analizi sonuçları Çizelge 5.6'da verilmiştir.

Çizelge 5.6 SPSS çok değişkenli regresyon analizi çıktısı

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	G.TURIST, NÜFUS, GSYH ^a	,	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: YATSAYI

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.998 ^a	.996	.991	668.1756

a. Predictors: (Constant), G.TURIST, NÜFUS, GSYH

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	B	Std. Error
1 (Constant)	-84728,289	45415,664		-1,866	,136					
nufus	,001	,001	,150	1,636	,177	,818	,633	,050	,112	8,942
gsyh	-,001	,005	-,028	-,260	,807	,866	-,129	-,008	,083	12,001
turist	,179	,011	,902	16,146	,000	,995	,992	,496	,302	3,307

Sonuçlar incelendiğinde; bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkene ait varyansı %99 oranında açıkladığı görülmektedir ($R = 0.998$, $R^2 = 0.996$, $p < 0.001$).

Diğer bir ifade ile Türkiye'deki yat sayısının %99 oranında (yüksek düzeyde ve anlamlı)

nüfus, GSYH ve turist sayısı değişkenlerine bağlı olarak şekillendiği anlaşılmaktadır.

Yordayıcı değişkenlerle bağımlı değişken arasındaki ikili ve kısmi korelasyonlar incelendiğinde;

Nüfus ile yat sayısı arasında pozitif ve yüksek düzeyde ($r= 0.81$), diğer değişkenler ile pozitif ve orta düzeyde ($r= 0.63$) bir ilişki olduğu görülmektedir.

GSYH ile yat sayısı arasında pozitif ve yüksek düzeyde ($r= 0.86$), diğer değişkenler ile negatif ($r= - 0.13$) bir ilişki olduğu görülmektedir.

Gelen turist sayısı ile yat sayısı arasında pozitif ve yüksek düzeyde ($r= 0.99$), diğer değişkenler ile pozitif ve yüksek düzeyde ($r= 0.99$) bir ilişki olduğu görülmektedir.

Çok değişkenli regresyon analizi sonuçlarına göre yat sayısının yordanmasına ilişkin regresyon eşitliği (matematiksel model) aşağıdaki şekilde bulunmuştur;

$$\text{Yat sayısı} = - 84,728,289 + (0.001 \times \text{nüfus}) - (0.001 \times \text{GSYH}) + (0.179 \times \text{gelen turist sayısı}) \quad (5.10)$$

Eşitlikteki yat sayısı değerlerinin hesaplanabilmesi için gerekli olan nüfus, GSYH ve turist sayısı verilerinin, 2008 ile 2030 yılları arasındaki değerleri aşağıdaki formüller ile hesaplanmıştır.

$$a = t_{\text{son}} - t_{\text{ilk}} \quad (5.11)$$

$$P = \frac{\text{---}}{\text{---}} \times 100 \quad (5.12)$$

$$n = t_{\text{gelecek}} - t_{\text{son}} \quad (5.13)$$

$$N_{\text{gelecek}} = N_{\text{son}} \text{ ---} \quad (5.14)$$

Bu formüller kullanılarak elde edilen nüfus, gayri safı yurtiçi hâsıla ve yatla gelen turist sayısı değerleri ve SPSS analizi ile elde edilen (5.7) ifadesi yardımıyla yordanan yat sayıları Çizelge 5.7’de gösterilmiştir.

Çizelge 5.7 Tüm Türkiye için 2030 yılına kadar yordanan yat sayıları

Yıllar	Nüfus	GSYH	Gelen T. Say.	Yat Sayısı
2008	70,992,945	750,161	256,769	35,532
2009	71,401,976	854,209	276,085	37,657
2010	71,813,365	972,689	296,854	39,249
2011	72,227,123	1,107,603	319,186	43,525
2012	72,643,266	1,261,229	343,197	48,086
2013	73,061,806	1,436,164	369,015	52,951
2014	73,482,758	1,635,362	396,775	58,142
2015	73,906,135	1,862,190	426,624	63,681
2016	74,331,951	2,120,479	458,718	69,594
2017	74,760,221	2,414,592	493,226	75,905
2018	75,190,958	2,749,500	530,331	82,642
2019	75,624,177	3,130,861	570,226	89,836
2020	76,059,892	3,565,116	613,123	97,516
2021	76,498,117	4,059,603	659,247	105,715
2022	76,938,867	4,622,677	708,841	114,470
2023	77,382,157	5,263,850	762,165	123,818
2024	77,828,001	5,993,955	819,501	133,796
2025	78,276,413	6,825,326	881,150	144,449
2026	78,727,409	7,772,010	947,437	155,818
2027	79,181,004	8,850,000	1,018,711	167,952
2028	79,637,211	10,077,510	1,095,346	180,898
2029	80,096,048	11,475,277	1,177,746	194,709
2030	80,557,528	13,066,917	1,266,346	209,438

Bölgelerin yıllara göre çektikleri yat sayılarının tüm limanlara oranlanmasıyla elde edilen oranların (Şekil 5.2) değerlendirilmesi sonucunda, 2007 yılına ait oranların, gerçeğe en yakın, günümüz koşullarına göre geleceği en iyi yansıtan değerler olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

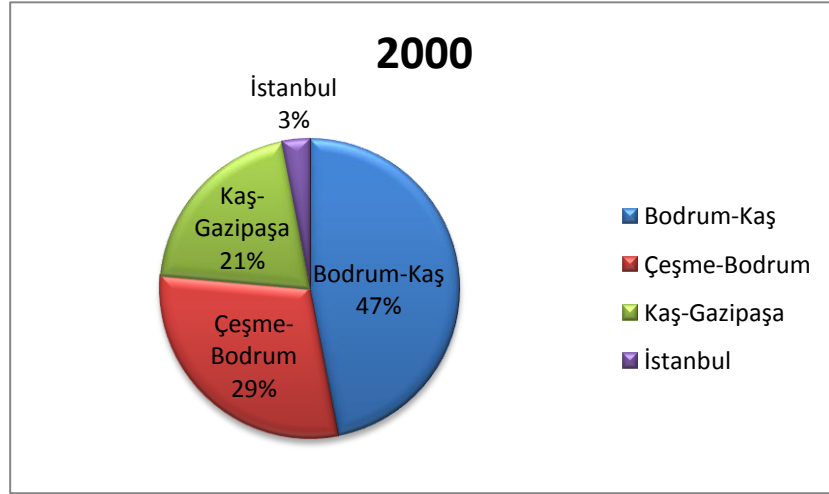
Bu nedenle; tüm Türkiye için 2030 yılına kadar yapılan tahminler, 2007 yılı için, bölgelerin Türkiye toplamına olan oranlarına göre dağıtılarak bölgesel tahminler elde edilmiştir. Bu tahminler Çizelge 5.8’de verilmiştir.

Çizelge 5.8 Bölge bazında 2030 yılına kadar yordanan yat sayıları

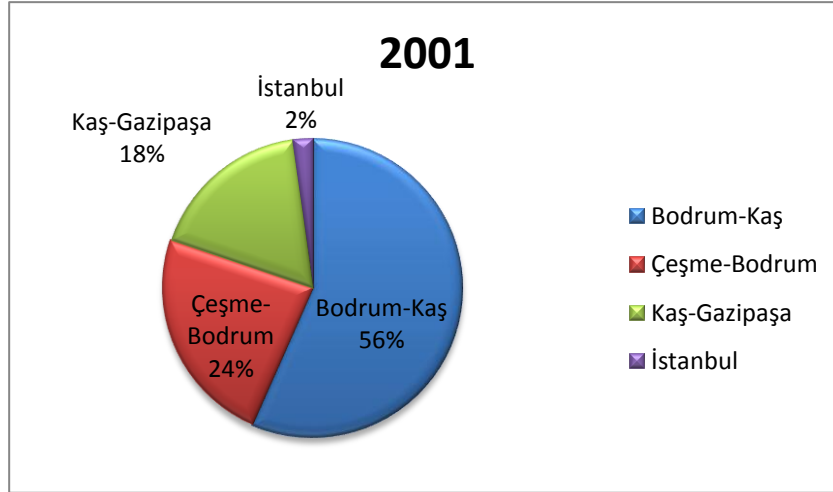
GERÇEK VERİLER	Yıllar	Tüm Türkiye	1. Bölge Bodrum- Kaş			2. Bölge Çeşme-Bodrum			4. Bölge Kaş-Gazipaşa			8. Bölge İstanbul		
		Yat Sayısı	Yat Sayısı	A	B	Yat Sayısı	A	B	Yat Sayısı	A	B	Yat Sayısı	A	B
	2000	15,740	7,387	46.93%		4,640	29.48%		3,243	20.60%		470	2.99%	
	2001	21,055	11,913	56.58%		4,972	23.61%		3,728	17.71%		442	2.10%	
	2002	16,486	11,099	67.32%		1,980	12.01%		3,179	19.28%		228	1.38%	
	2003	14,599	8,298	56.84%		2,543	17.42%		3,163	21.67%		595	4.08%	
	2004	19,319	11,878	61.48%		3,337	17.27%		3,402	17.61%		702	3.63%	
	2005	22,666	13,627	60.12%		3,918	17.29%		4,052	17.88%		1,069	4.72%	
	2006	29,728	17,317	58.25%		7,056	23.74%		3,856	12.97%		1,499	5.04%	
	2007	34,907	20,393	58.42%		8,442	24.18%		4,201	12.03%		1,871	5.36%	
TAHMINİ VERİLER	2008	35,532	20.758			8.593			4.276			1.904		
	2009	37,657	22.000			9.107			4.532			2.018		
	2010	39,249	22.930			9.492			4.724			2.104		
	2011	43,525	25.428			10.526			5.238			2.333		
	2012	48,086	28.092			11.629			5.787			2.577		
	2013	52,951	30.935			12.806			6.373			2.838		
	2014	58,142	33.967			14.061			6.997			3.116		
	2015	63,681	37.203			15.401			7.664			3.413		
	2016	69,594	40.657			16.831			8.375			3.730		
	2017	75,905	44.344			18.357			9.135			4.068		
	2018	82,642	48.280			19.986			9.946			4.430		
	2019	89,836	52.483			21.726			10.812			4.815		
	2020	97,516	56.969			23.583			11.736			5.227		
	2021	105,715	61.760			25.566			12.723			5.666		
	2022	114,470	66.875			27.684			13.776			6.136		
	2023	123,818	72.335			29.944			14.901			6.637		
	2024	133,796	78.165			32.358			16.102			7.171		
	2025	144,449	84.388			34.934			17.384			7.742		
	2026	155,818	91.031			37.684			18.752			8.352		
	2027	167,952	98.119			40.618			20.213			9.002		
	2028	180,898	105.683			43.749			21.771			9.696		
	2029	194,709	113.751			47.089			23.433			10.436		
	2030	209,438	122.356			50.651			25.206			11.226		

A: Her yıl için bölgelerin Türkiye toplamına oranı.

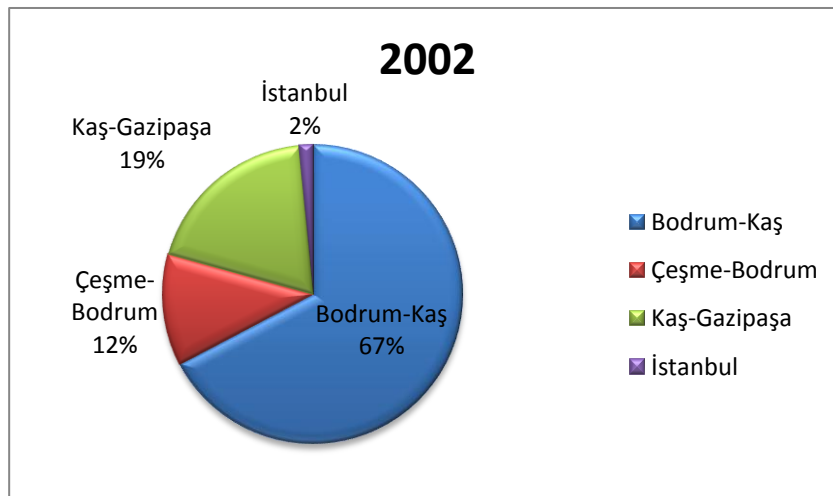
B: 2007 yılı için bölgelerin Türkiye toplamına oranı.



a) 2000 yılı

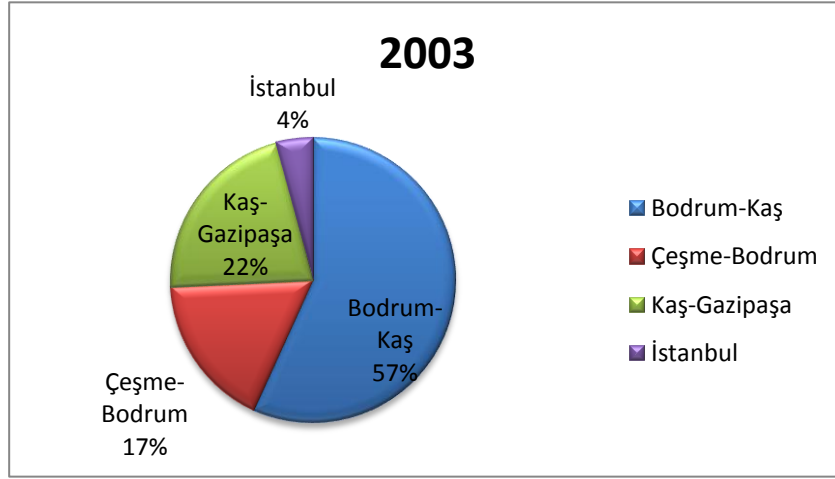


b) 2001 yılı

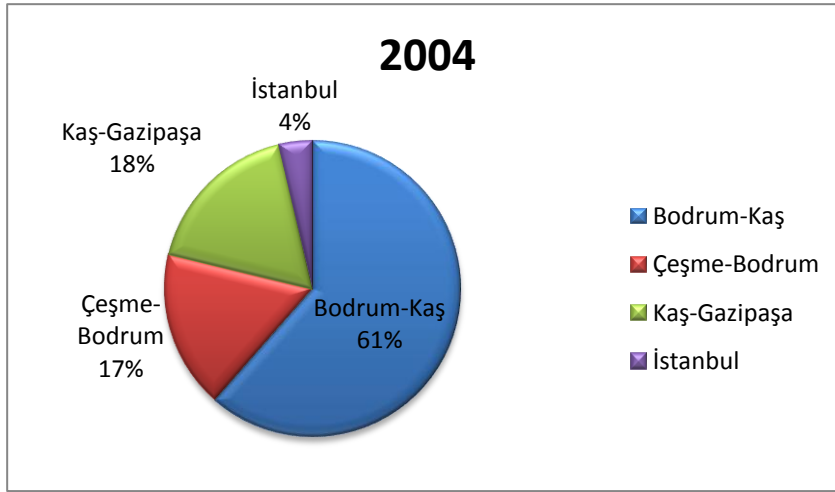


c) 2002 yılı

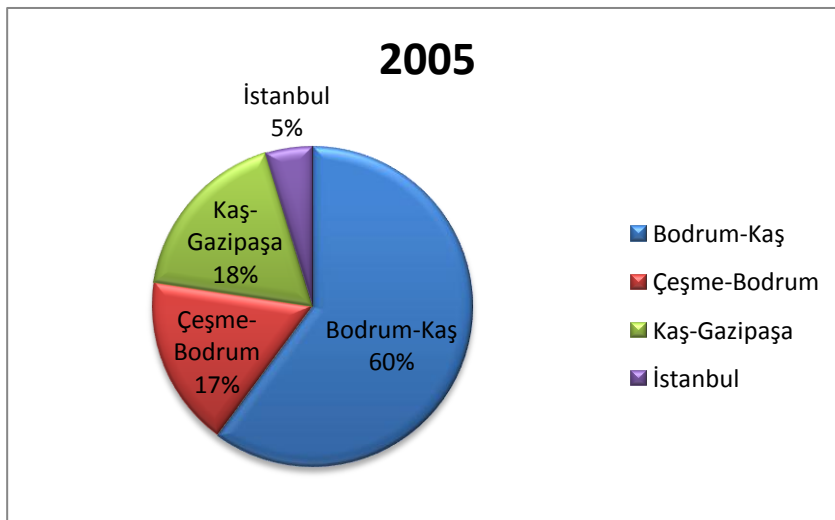
Şekil 5.2 Yıllara göre Türk limanlarına gelen bölgesel yat sayısı oranları



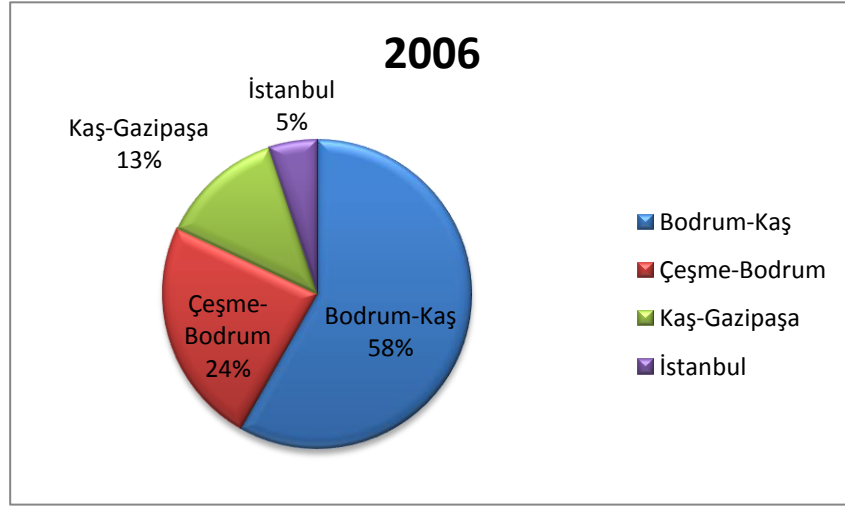
d) 2003 yılı



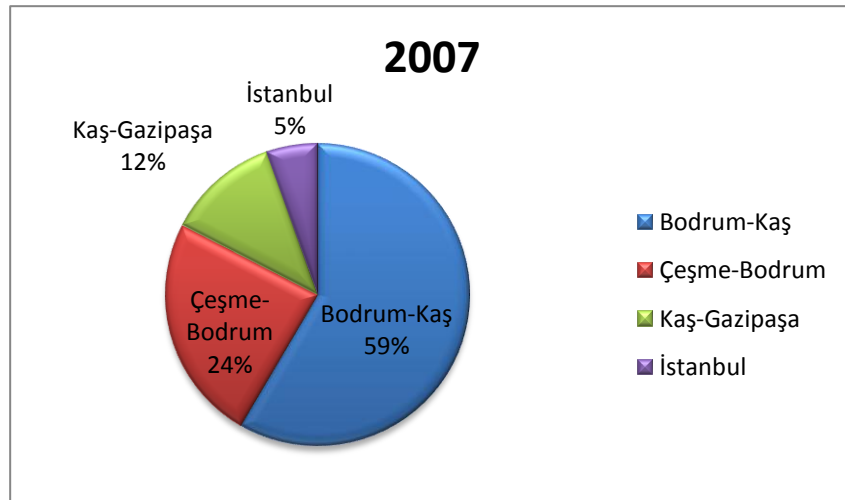
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı



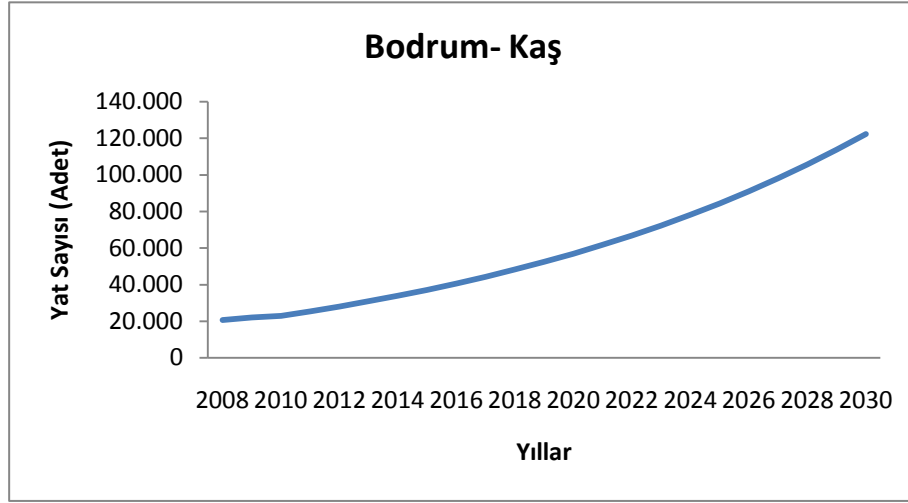
g) 2006 yılı



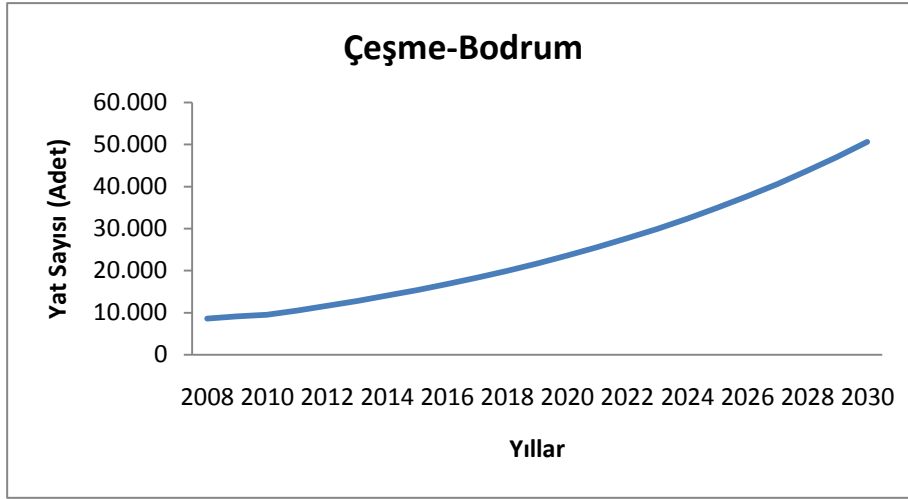
h) 2007 yılı

Şekil 5.2 Devam

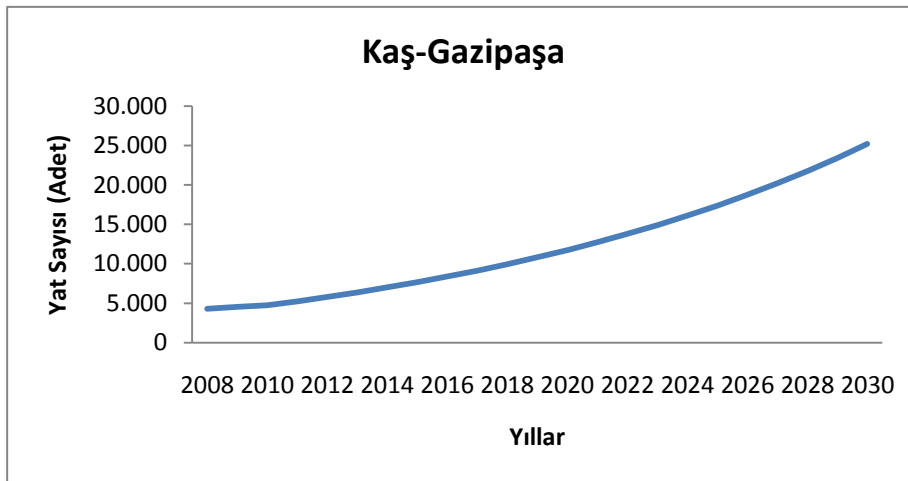
Çizelge 5.8’de verilen yat sayısı tahminleri kullanılarak; 2008 ile 2030 yılları arasında tüm Türkiye yat limanlarına gelecek olan yat sayısı tahminleri Şekil 5.3’te gösterilmiştir.



a) Bodrum-Kaş bölgesi

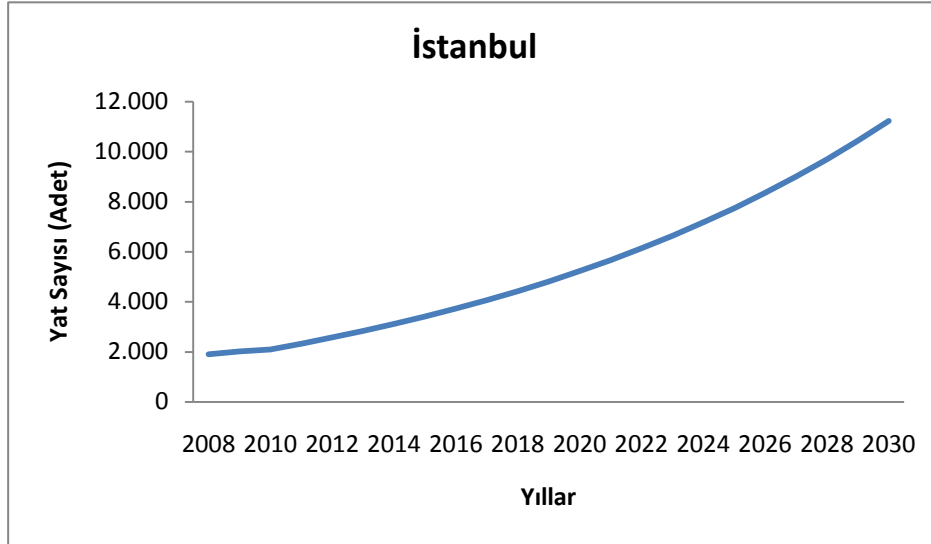


b) Çeşme-Bodrum bölgesi

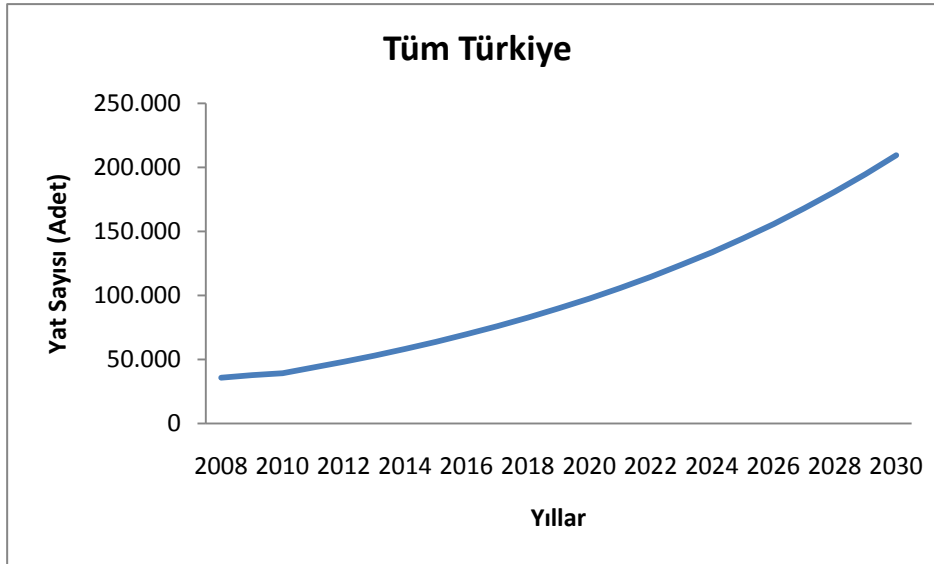


c) Kaş-Gazipaşa bölgesi

Şekil 5.3 Türkiye kıyı bölgeleri için yapılan yat sayısı tahminleri



d) İstanbul bölgesi



e) Tüm Türkiye

Şekil 5.3 Devam

5.4 Değerlendirme

Yat trafiği ve coğrafi koşullara göre sekiz bölgeye ayrılarak incelenen Türkiye kıyılarının Karadeniz, Marmara, Kuzey Ege ve Doğu Akdeniz bölgelerinde kayda değer yat istatistiğine rastlanmamıştır.

Bu nedenle bu araştırmada; İstanbul, Çeşme-Bodrum, Bodrum-Kaş ve Kaş-Gazipaşa bölgeleri limanlarından, 2000 ile 2007 yılları arasında transit-log ve sarı bayrak alan yat istatistikleri derlenerek elde edilen yat sayıları bağımlı değişken olarak seçilmiştir.

Bununla birlikte aynı döneme ait gayri safi yurtiçi hasıla değerleri, Türkiye'ye yatla gelen turist sayıları ve Türkiye genel nüfus sayımlarının (bağımsız değişkenler) yat sayıları üzerindeki etkileri SPSS paket programı ile analiz edilerek yat sayılarını tanımlayan (5.7) denklemi elde edilmiştir.

Ayrıca (5.8), (5.9), (5,10) ve (5,11) denklemleri kullanılarak 2000 ile 2007 yılları arasındaki döneme ait bağımsız değişkenlerin 2030 yılına kadar ekstrapolasyonları yapılmıştır.

Bu veriler birleştirilerek tüm Türkiye için 2008 den 2030'a kadar yat sayıları yordanmıştır (Çizelge 5.7). Yordanan yat sayıları 2000 ile 2007 yılları arasında yat trafiği gözlenen dört bölgenin sekiz yıllık ortalamaları oranında dağıtılarak bölgesel yat sayısı tahminlerine ulaşılmıştır (Çizelge 5.8).

Yat İstatistikleri Bülteni'nde 2008 yılı için Türk limanlarından transit-log ve sarı bayrak alan yat sayısı 37,980 olarak yayımlanmıştır. Bu çalışmada 2008 yılına ait yapılan tahmin ise 35,532 olarak bulunmuştur. İki değer arasındaki farkın; denklem algoritmasının 2001 yılı ardından yat sayılarında görülen düşüşü göz önüne alarak analiz etmesinden kaynaklandığı görülmektedir.

Bu çalışmada; 2030 yılı için Bodrum-Kaş bölgesine 122 bin, Çeşme-Bodrum bölgesine 51 bin, Kaş-Gazipaşa bölgesine 25 bin ve İstanbul bölgesine 11 bin yat geleceği yordanmıştır. Tüm Türkiye için ise 2008 yılında 36 bin olan yat sayısı 2030 da 210 bin olarak yordanmıştır.

En yoğun bölge olarak görülen ve 120 binlere ulaşarak taşıma kapasitesini aşacağı öngörülen Bodrum-Kaş bölgesinin, bu kapasiteyi karşılaması mümkün olmayacağından; bölgenin yat bağlama kapasite ve kalitesinin artırılmasının yanında, trafiğin komşu Doğu Akdeniz ve Kuzey Ege bölgelerine yönlendirilmesi gerekliliği görülmüştür. Bu nedenle bahsi geçen bölgeler için yeni yat limanı yatırımları planlanmalıdır.

2000 ile 2007 yılları arasında tüm bölgelerde yat sayısında artış görülmesi nedeniyle yıllar içinde oransal olarak azalan Kaş-Gazipaşa bölgesi, gelen yat sayısı olarak yakın değerler kaydetmektedir. Bu sonuç; bölgenin taşıma kapasitesine ulaştığını ve yordanan yat kapasitesinin karşılanabilmesi için yeni yat limanı yatırımı gerekliliğini göstermektedir.

6. ÖNERİLER VE SONUÇLAR

Turizm Stratejisi 2023'te de belirtildiği üzere; Karadeniz kıyı şeridinde Şile, Akçakoca, Amasra, Cide, Çaylıoğlu ve Sinop yerleşmelerinde yer alan ve sayıları 150'ye ulaşan balıkçı barınakları (av yasağının uygulandığı yaz aylarında) dönemsel veya tam zamanlı olarak yatları kabul edecek şekilde güncellenmelidir. Akdeniz Çanağı'ndaki yat trafiği ülkemize çekilerek, 2030 yılı için yordanan 210 bin yata hizmet verebilecek düzeye getirilmelidir.

Yatçılık; genel olarak yaz dönemlerinde limanlara gelir getirdiğinden, kış dönemlerinde park ve bakım hizmetlerinin aynı limanlarda verilerek, geliri tüm yıla yayılan bir deniz turizmi anlayışının benimsenmesi gerekmektedir.

Ülkemize gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde, kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik alt ve üst yapının hızla tamamlanarak kruvaziyer limanlarının turizme açılması sağlanmalıdır. Dünyanın en büyük turizm potansiyeline sahip metropollerinden 2010 Avrupa Kültür Başkenti olan İstanbul ve diğer büyük şehirlerimiz İzmir ve Antalya'daki kruvaziyer limanlarının geliştirilerek güncellenmesi ve bu şehirlerimizin kültür, sanat, şehircilik ve çevresel kalite olarak güçlendirilmesi gerekmektedir.

Deniz turizmi sektöründe hızla gelişen bir eğilim olan mega yat limanları, üst gelir grubu turist ihtiyaçlarını karşılayabilmek için hızla geliştirilmeli ve İstanbul, Antalya, İzmir'deki yat limanları güncellenerek mega yatlara hizmet verecek şekilde düzenlenmelidir.

Sürdürülebilir turizm yaklaşımının benimsenerek istihdamın artırılması, bölgesel gelişmede turizme öncelik verilmesi ve Türkiye'nin uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm geliri bakımından örnek alınan bir marka haline getirilmesi sağlanmalıdır.

Deniz turizmi gelişiminin sürdürülebilir kılınması için; uluslararası ve ulusal pazarda Türkiye markasının oluşturulması gerekmektedir. Bölgesel ve yerel olarak pazarlama faaliyetlerinde bütüncül olarak hareket edilmesi, yerel ve etnik değerlerimiz ön plana çıkarılarak liman kentlerimizin marka haline getirilmesi gerekmektedir.

Türk deniz turizminin tanıtılması, turist sayısının ve turizmden elde edilen gelirin arttırılması, kıyılarımızın Akdeniz Çanağındaki diğer varış noktalarından farklılığının, ulusal değerlere sadık kalınarak, özgün ve çağdaş değerlerimizi vurgulayan, etkin tanıtım ve pazarlama ile ülke, bölge ve liman şehri bazında markalaşması sağlanmalıdır.

Ülke, bölge ve liman bazında tanıtım faaliyetleri geliştirilerek, Akdeniz Çanağındaki yat ve kruvaziyer turizminden daha yüksek pay alınması sağlanmalıdır.

Deniz turizmi ile ilgili yatırımlar, sübvansiyon ve muafiyetler sağlanarak yatırımcılar açısından daha cazip hale getirilmeli, yat limanları ve kruvazyer limanları için yapılacak olan planlama, tahsis ve turizm yatırımları devlet tarafından teşvik edilmelidir.

Turizm tesislerinin yenilenmesi için sektöre yönelik uzun vadeli ve düşük faizli kredi imkânları sağlanmalıdır.

Halen Gümrük Muhafaza, Pasaport Polisi, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ve Liman Başkanlığı tarafından yürütülen yabancı bayraklı yatlara liman giriş izni işlemlerinin tek otorite tarafından yürütülerek basitleştirilmesi ve hızlandırılması sağlanmalıdır.

Deniz turizmi potansiyelinin yüksek olduğu yörelerde, deniz turizminin gelişimini olumsuz yönde etkileyen koruma statülerinin yenilenmesi gerekmektedir.

Yat kulüplerin kurulumları ve gelişimleri teşvik edilerek, devre-mülk yatçılık sisteminin kurulmasına olanak sağlanmalıdır.

Bu çalışma sonucunda, tüm Türkiye yat limanları için yapılan tahminler ışığında gelecek yat sayıları; 2010 yılı içinde 39,249 adet, 2020 yılı içinde 97,516 adet ve 2030 yılı içinde 209,438 adet olarak yordanmıştır. Bu rakamlara göre; gelen yat sayılarında, 2010'dan 2020'ye %248, 2020'den 2030'a %215 oranlarında artış gözlenmektedir.

“Port Finance International 2010” konferansında, DLH'nın sunduğu Liman ve Marina Raporu'na göre; 2010 yılı için Türkiye yat limanlarının toplam bağlama kapasitesi 14,000 olarak açıklanmıştır. Bununla birlikte; 2020 yılı için planlanan kapasite 25,000 ve 2030 yılı için hedeflenen kapasite ise 50,000 olarak açıklanmıştır. Bu rakamlara göre; yat bağlama kapasitelerinde, 2010'dan 2020'ye %179, 2020'den 2030'a %200 oranlarında artış hedeflenmiştir.

2010 yılı için 14,000 olan toplam bağlama kapasitesinin bölgelere göre yaklaşık dağılımları şu şekildedir:

1. Bölge: Bodrum-Kaş: 5100
2. Bölge: Çeşme-Bodrum: 3130
3. Bölge: Kuzey Ege: 300
4. Bölge: Kaş-Gazipaşa: 1100
5. Bölge: Doğu Akdeniz: 1030
6. Bölge: Marmara: 100
7. Bölge: Karadeniz: 290
8. Bölge: İstanbul: 3070

Bu rakamlardan anlaşılacağı üzere; bağlama kapasitelerinin gelmesi beklenen kapasitenin çok altında olduğu görülmektedir. Bölgesel rakamlar yaklaşık olarak ifade edildiğinde; Bodrum-Kaş bölgesi için %350, Çeşme-Bodrum bölgesi için %203, Kaş-Gazipaşa bölgesi için %329 oranlarında bağlama kapasitesi ihtiyacı görülmektedir. Buna rağmen İstanbul bölgesinde beklenen kapasiteye oranla %45'lik boş bağlama kapasitesi olduğu görülmektedir.

Bu oranlar ışığında; Bodrum-Kaş, Çeşme-Bodrum ve Kaş-Gazipaşa bölgelerinin hassas su alanlarını, tarihi-kültürel dokusunu ve çevre bütünlüğünü koruyacak yeni yat limanı yatırımlarının gerekli olduğu görülmektedir. Ancak bu bölgelerin yordanan yat bağlama kapasitelerine erişmesinin bahsi geçen nedenlerden ötürü mümkün olmadığı aşıkardır. Bu nedenle; bu bölgelerde büyük ve tam donanımlı yat limanı yatırımlarına ek olarak, geçici kullanımlara uygun, gündelik konaklama imkanları sağlayan tesislerin inşa edilmesi gerekmektedir.

İstanbul bölgesi için saptanan boş bağlama kapasitesi, yeni liman yatırımlarının diğer bölgelere göre öncelikli olmadığını göstermektedir. Ancak bir dünya metropolü olan İstanbul'un mevcut yat limanlarında son teknolojiye sahip, üst sınıf yatçılara yönelik ultra-lüks hizmet verecek güncellemeler yapılarak, Akdeniz Çanağı'nda aranan bir marka haline getirilmesi sağlanmalıdır.

Ayrıca; uygun meteorolojik koşullara ve konaklama imkanlarına sahip olan ancak yetersiz yat limanı barındıran Kuzey Ege ve Doğu Akdeniz bölgelerine yapılacak olan modern yat limanları sayesinde, Türkiye için hedeflenen bağlama kapasitelerine ulaşmak mümkün olacaktır.

Bununla birlikte, Ege ve Akdeniz bölgelerine göre zorlu meteorolojik koşullara sahip olan Karadeniz bölgesinde mevcut olan balıkçı barınaklarının rehabilitasyonu ve güncellenmesi sayesinde; bölgenin kışlama ve bakım-onarım merkezi haline getirilmesi sağlanmalıdır. Böylece, Akdeniz limanlarına büyük gelir getiren kışlama işletmeciliğinin bölgede tesis edilmesi ve ülke ekonomisine kayda değer katkısı sağlanmış olacaktır.

KAYNAKLAR

- Acara, A., (1997), “Denizlerimiz Kıyı Yapılarından Balıkçı Barınaklarının Bölgesel Ekonomik Değerlendirilmesi”, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Dağcı, Y., (2002), “Dünyada ve Ülkemizde Yat Turizminin Gelişmesi”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, İzmir.
- Deniz Ticaret Odası, (2003), “2002 Deniz Sektörü Raporu”, İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası, (2008), “2007 Deniz Sektörü Raporu”, İstanbul.
- Dinçer, M. Z., (1987), “Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Yıllığı”, İstanbul.
- Dinçer, M. Z., (1989), “Türkiye’de Yat Turizmi”, İstanbul.
- Doğan, M. N., (1988), “Öngörölmüş Bir Charter Yat Filosunun Büyüklüğünün Ekonomik Kriterler Yardımı İle Tespiti”, Lisans Bitirme Tezi, İ.T.Ü., İstanbul.
- Hıraca, M., (1996), “Türkiye’de Yat Turizmi Sorunları ve Çözüm Önerileri”, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Kara, G., Emecen, E. G., (2002), “Türkiye’de Yat Turizmi, Sorunları ve Çözüm Önerileri”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, İzmir.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, (1985), “Kalkınma Planları, Yıllık Programlar ve İcra Planlarında Türkiye”, Ankara.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, (1992), “Yat Turizmi Master Planı”, Ankara.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2007), “Türkiye Turizm Stratejisi 2023”, Ankara.
- Oral, E. Z. ve diğerleri, (2002), “Ege Bölgesi Yatçılık Etkinliklerinin İncelenmesi”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, İzmir.
- Özer, M., (1990), “Türkiye’de Yat Turizmi”, Ankara.
- Resmi Gazete, (1983), “Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik”, Ankara.
- Sülkü, K., (1989), “Yat Turizmi”, Uzmanlık Tezi, Başbakanlık D.P.T. Müsteşarlığı, Ankara.
- Şengür, İ., (2002), “Talep Tahmini, Üretim Planlama ve Kontrolü”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- The Yacht Harbour Association Ltd., (2007), “A Code of Practice for the Design, Construction and Operation of Coastal and Inland Marinas and Yacht Harbours”, London.
- Türker, E., (1986), “Yat Turizmi’nin Dünyü Bugünü”, Focus on Tourism, İstanbul.
- Türkiye Cumhuriyeti Denizcilik Müsteşarlığı Verileri, (2009).
- Türkiye Çevre Eğitim Vakfı Verileri, (2008).
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Verileri, (2009).
- Türkiye İstatistik Kurumu Verileri, (2008).
- TÜRSAB, (1988), “Yat Turizmi”, TÜRSAB Dergisi, 72: 17-17.
- Yüksel, Y. ve Çevik, E., (2006), Liman Mühendisliği, Arıkan Yayıncılık, İstanbul.

İnternet Kaynakları

[1] <http://www.medcruise.com>.

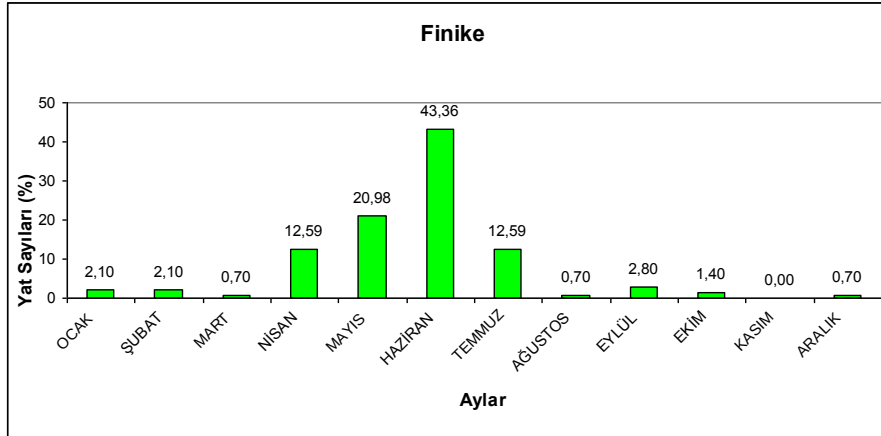
[2] <http://www.marinamap.com>

EKLER

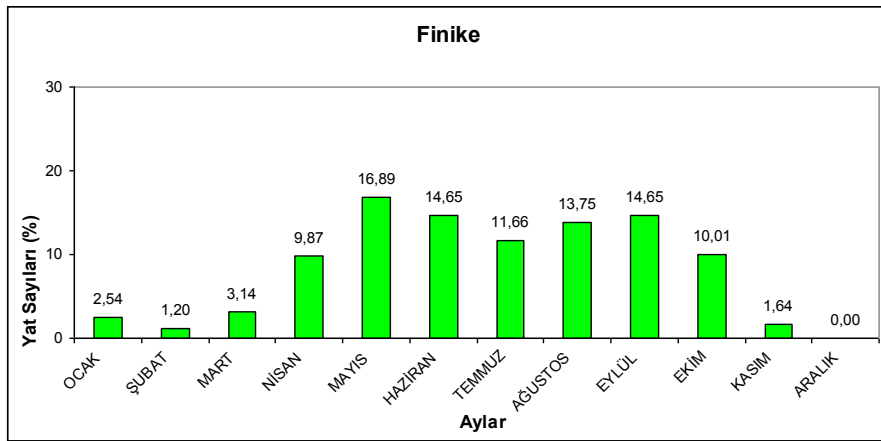
Ek 1	Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.1	Finike Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.2	Kaş Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.3	Kemer Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.4	Antalya Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.5	Bodrum Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.6	Datça Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.7	Fethiye Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.8	Marmaris Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.9	Turgutreis Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.10	Yalıkavak Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.11	Göcek Limanı Yıllık Aylık Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.12	Kuşadası Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.13	Çeşme Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.14	İstanbul Limanı Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 1.15	Diğer Limanlar Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 2	Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.1	Finike Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.2	Kaş Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.3	Kemer Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.4	Antalya Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.5	Bodrum Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.6	Datça Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.7	Fethiye Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.8	Marmaris Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.9	Turgutreis Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.10	Yalıkavak Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.11	Göcek Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.12	Kuşadası Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.13	Çeşme Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.14	İstanbul Limanı LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 2.15	Diğer Limanlar LOA Aralıkları Değişim Oranları

Ek 3	Yıllara Göre Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 3.1	2000 Yılı Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 3.2	2001 Yılı Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 3.3	2002 Yılı Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 3.4	2003 Yılı Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 3.5	2004 Yılı Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 3.6	2005 Yılı Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 3.7	2006 Yılı Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 3.8	2007 Yılı Türk Limanları Aylık Yat Sayısı Değişim Oranları
Ek 4	Yıllara Göre Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 4.1	2000 Yılı Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 4.2	2001 Yılı Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 4.3	2002 Yılı Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 4.4	2003 Yılı Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 4.5	2004 Yılı Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 4.6	2005 Yılı Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 4.7	2006 Yılı Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 4.8	2007 Yılı Türk Limanları LOA Aralıkları Değişim Oranları
Ek 5	Deniz Turizmi Yönetmeliği

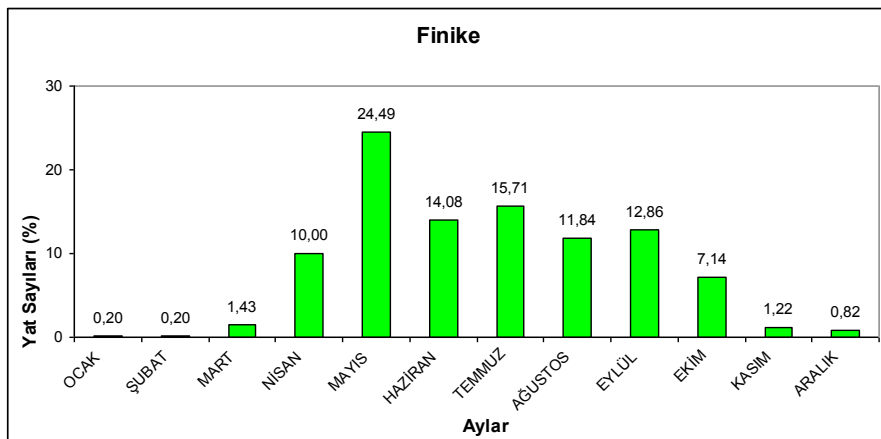
Ek 1 Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



a) 2000 yılı

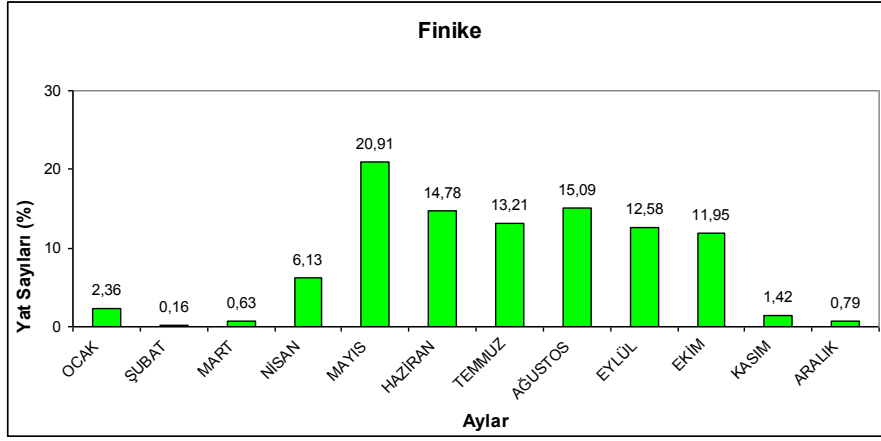


b) 2001 yılı

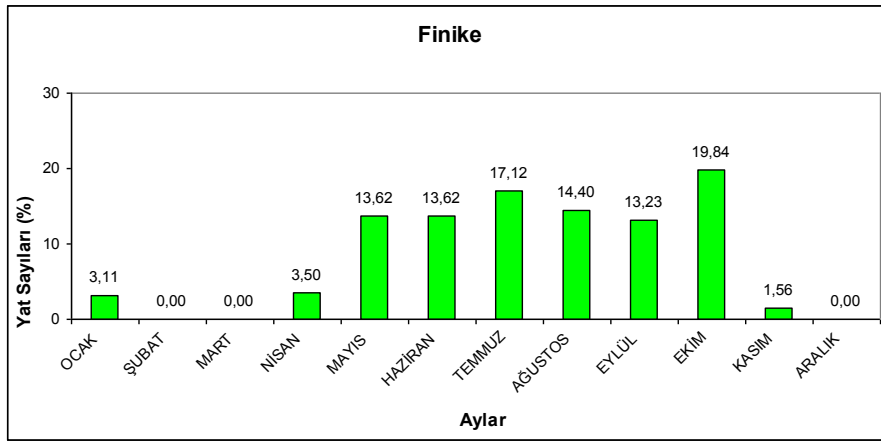


c) 2002 yılı

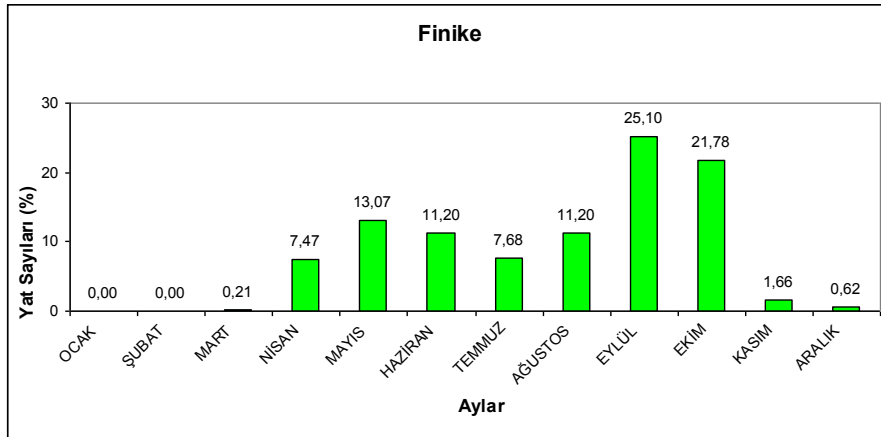
Şekil Ek 1.1 Finike limanı aylık yat sayısı değişim oranları



d) 2003 yılı

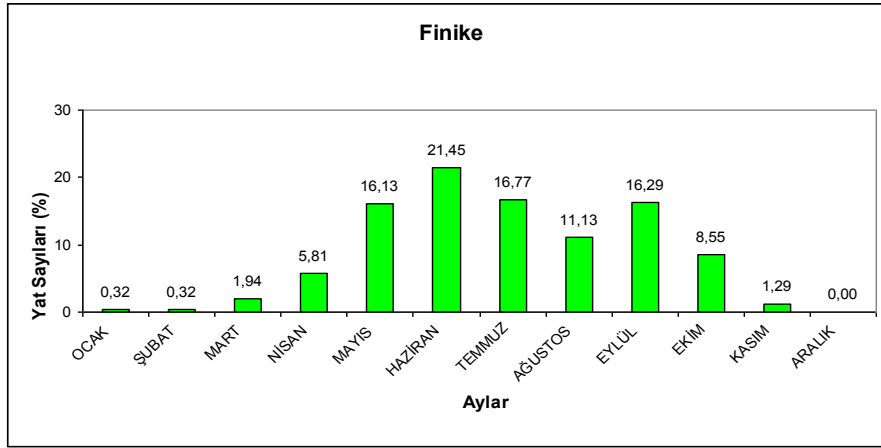


e) 2004 yılı

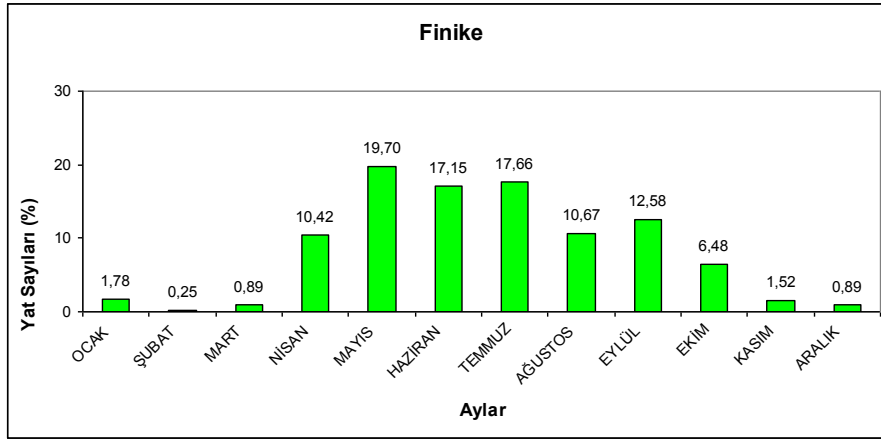


f) 2005 yılı

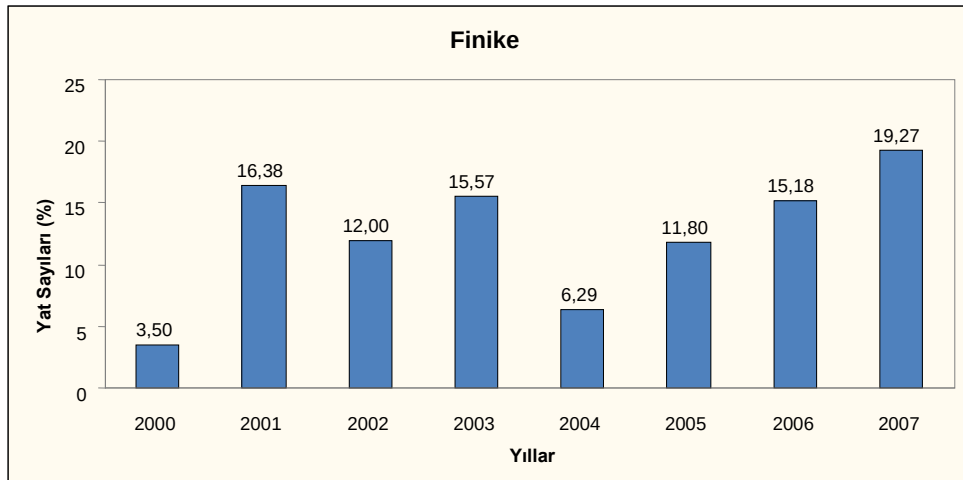
Şekil Ek 1.1 Devam



g) 2006 yılı

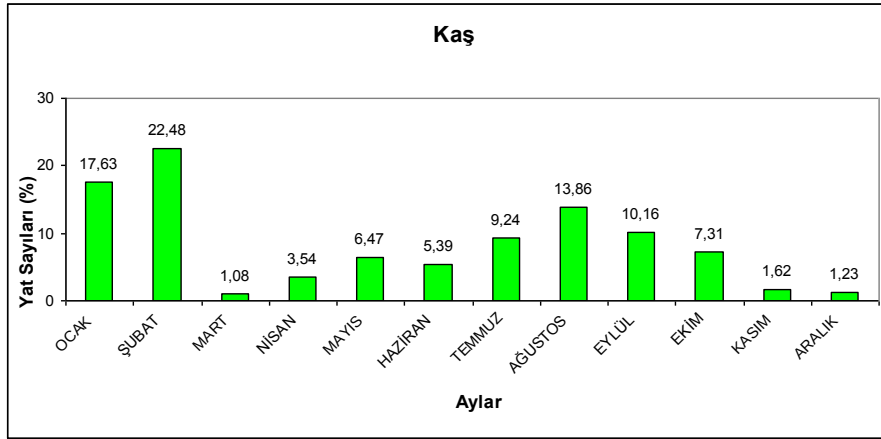


h) 2007 yılı

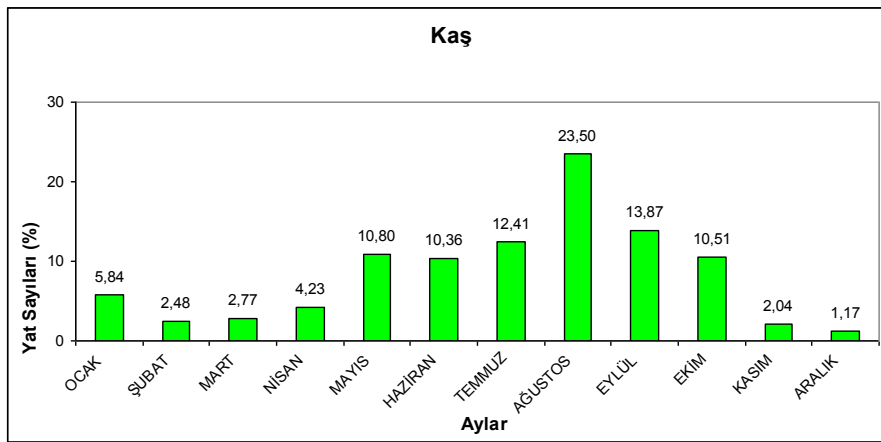


i) Yıllık değişim

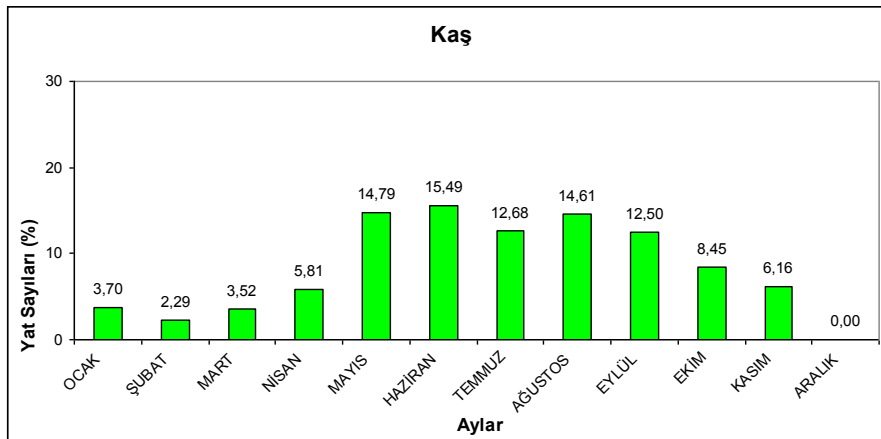
Şekil Ek 1.1 Devam



a) 2000 yılı

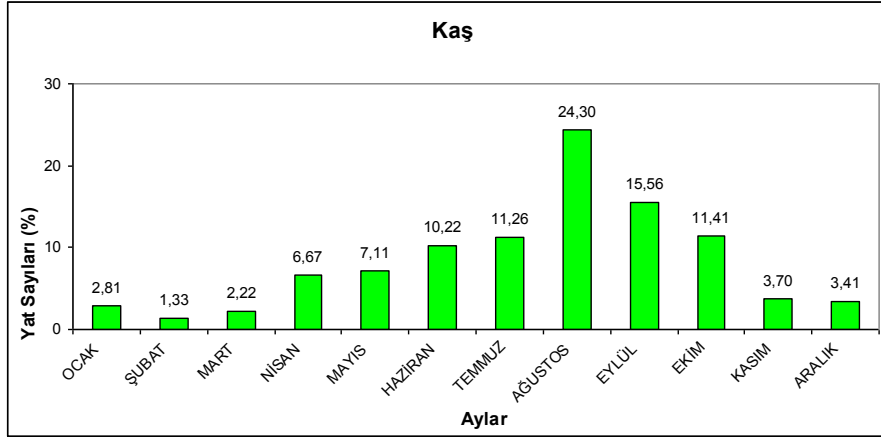


b) 2001 yılı

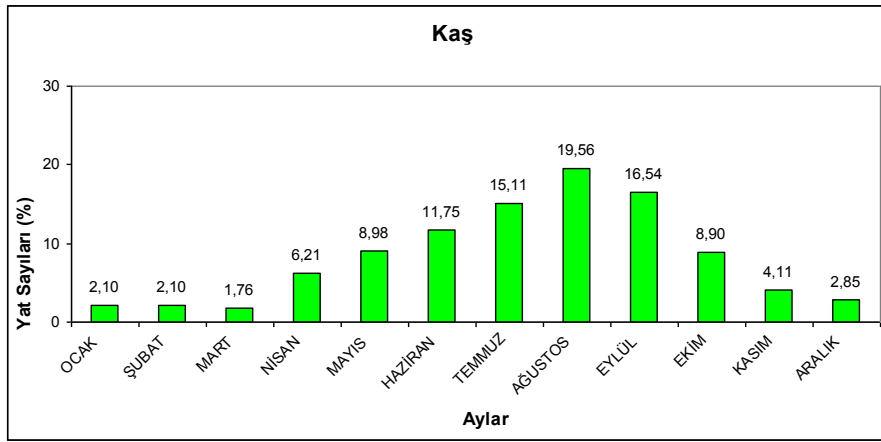


c) 2002 yılı

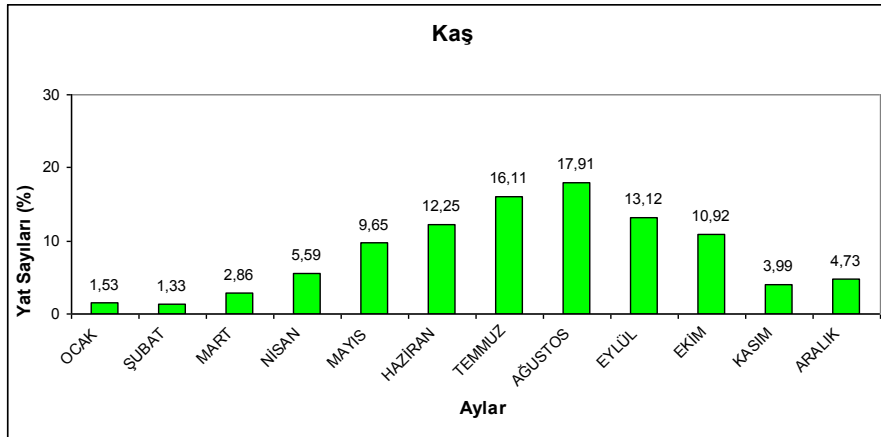
Şekil Ek 1.2 Kaş limanı aylık yat sayısı değişim oranları



d) 2003 yılı

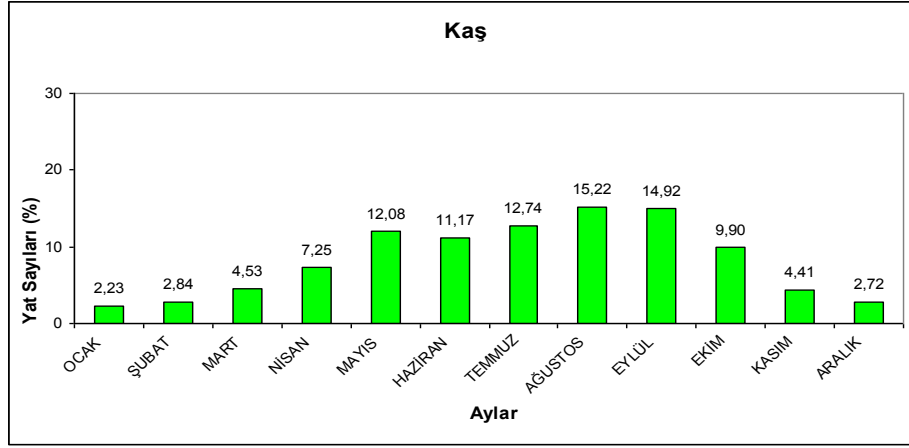


e) 2004 yılı

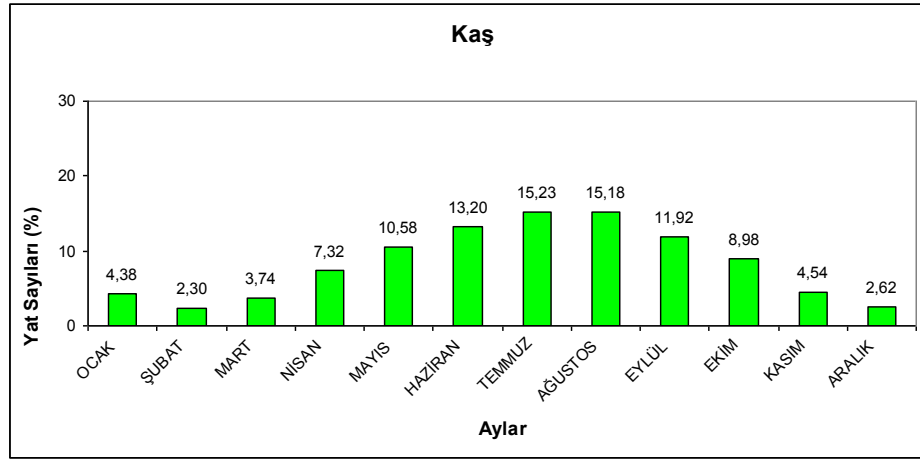


f) 2005 yılı

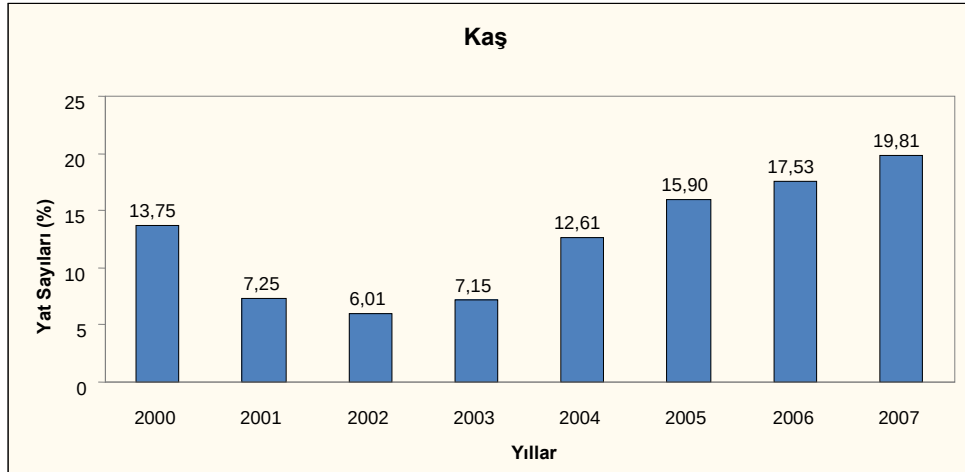
Şekil Ek 1.2 Devam



g) 2006 yılı

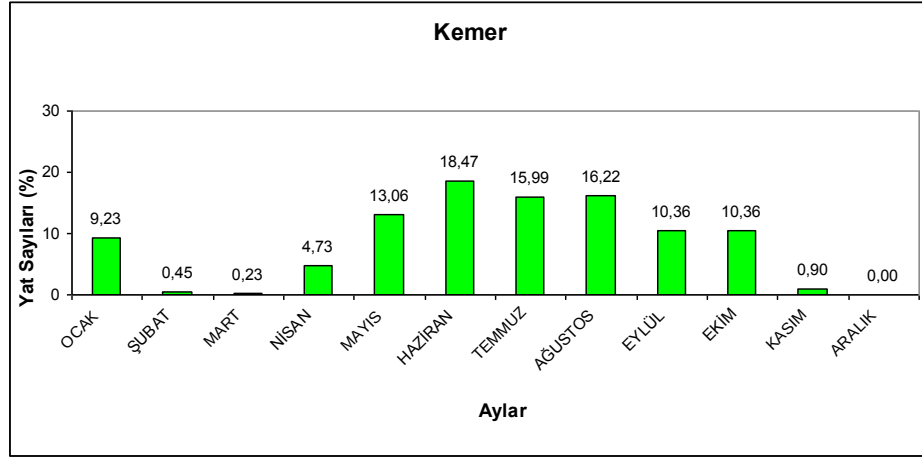


h) 2007 yılı

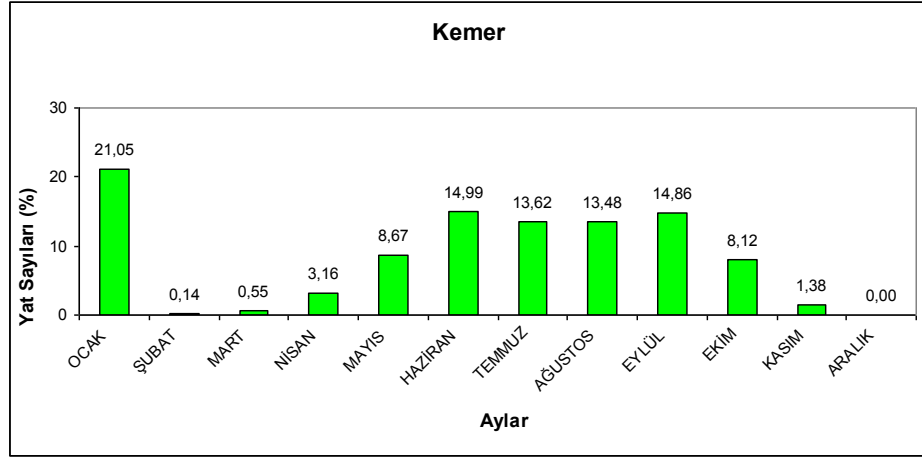


i) Yıllık değişim

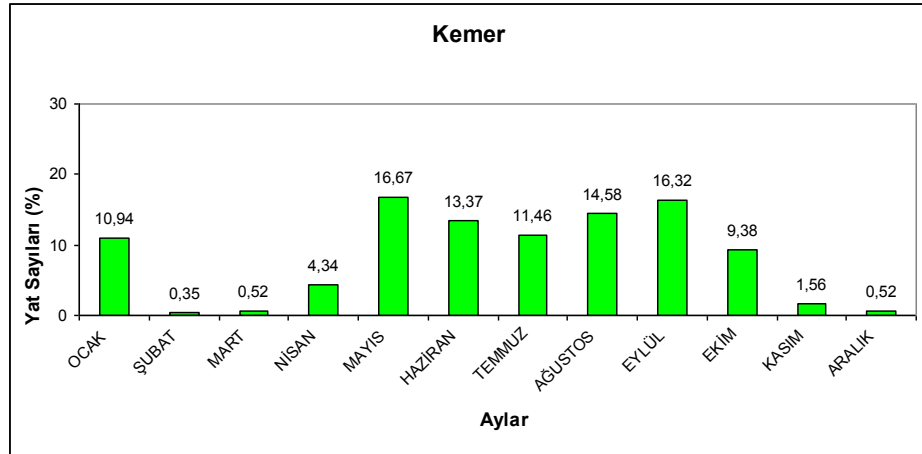
Şekil Ek 1.2 Devam



a) 2000 yılı

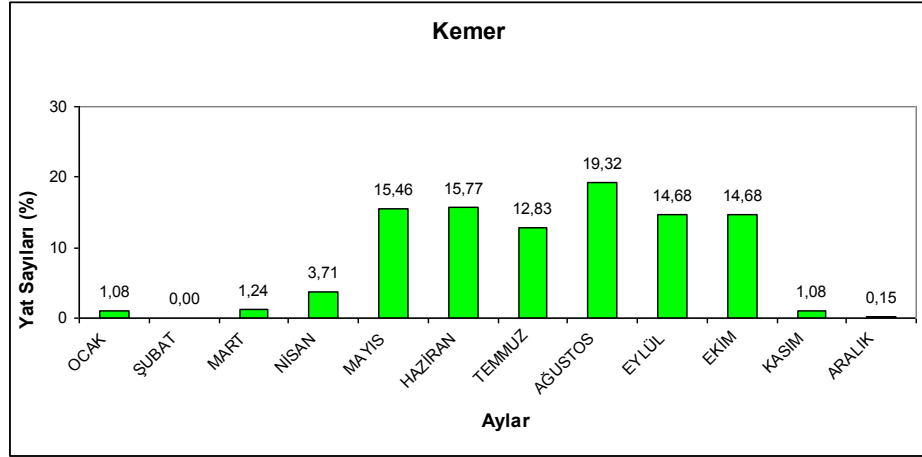


b) 2001 yılı

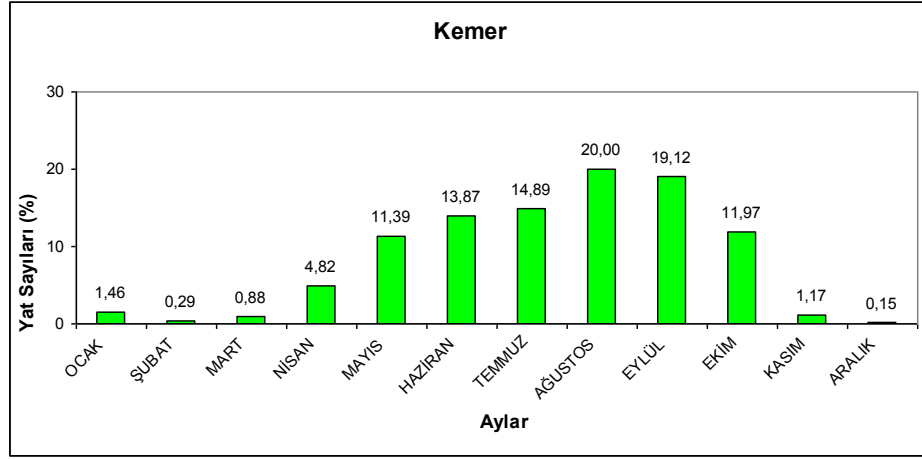


c) 2002 yılı

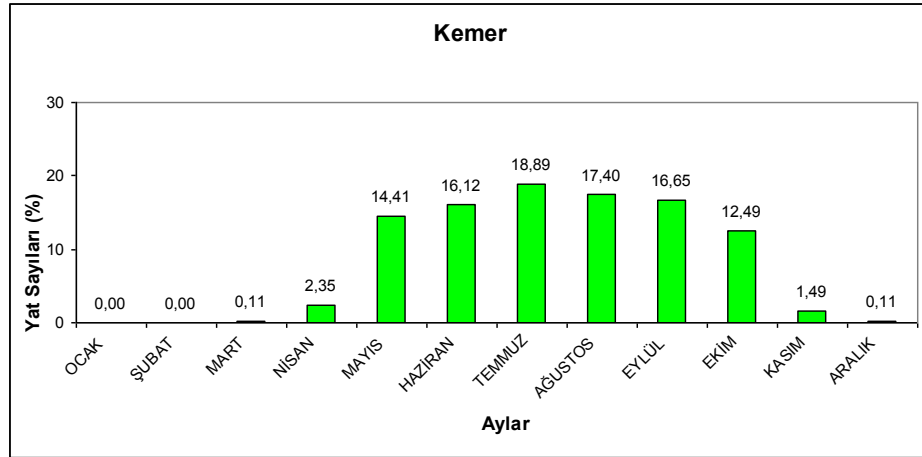
Şekil Ek 1.3 Kemer limanı aylık yat sayısı değişim oranları



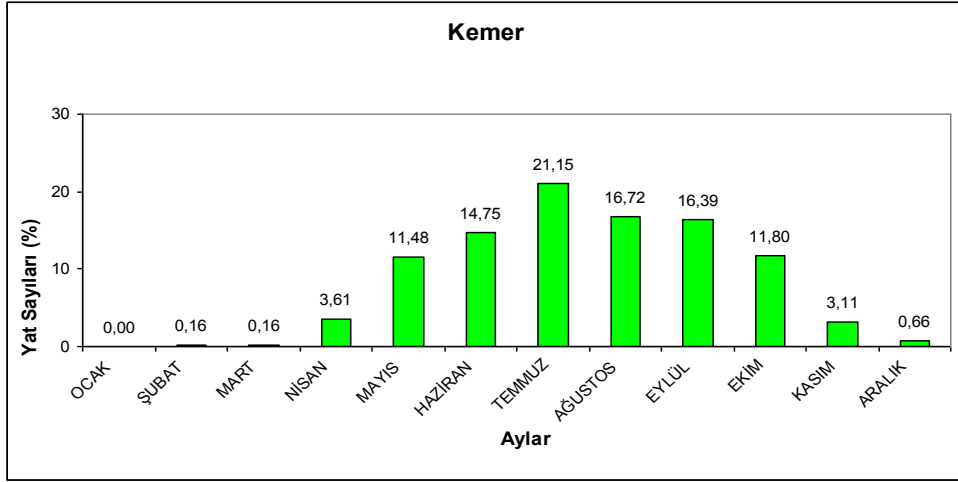
d) 2003 yılı



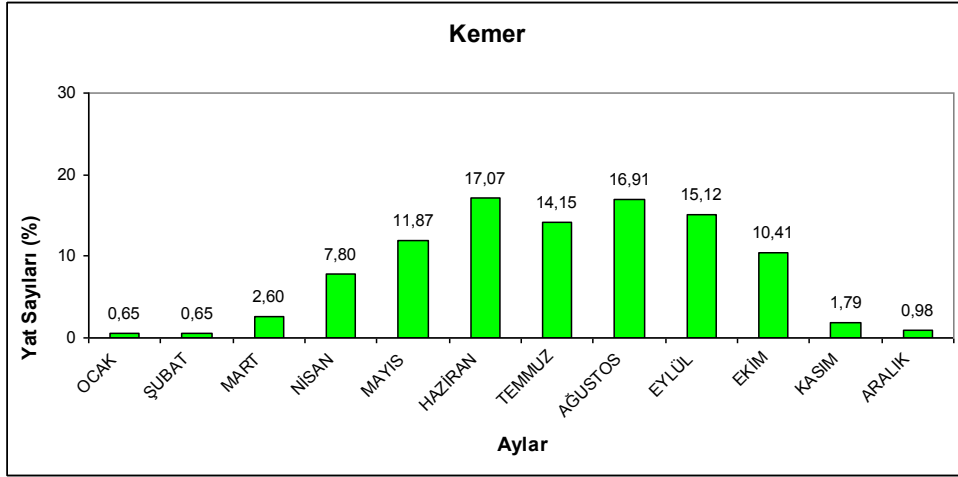
e) 2004 yılı



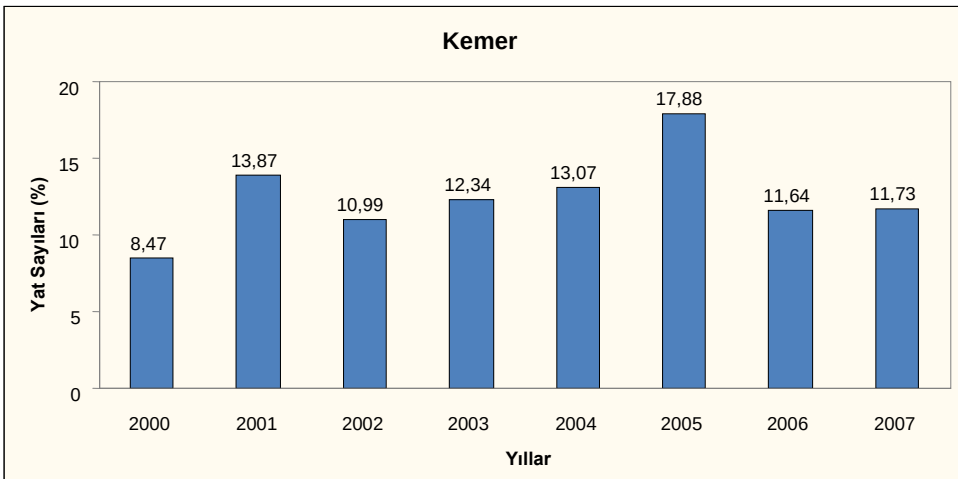
f) 2005 yılı.



g) 2006 yılı

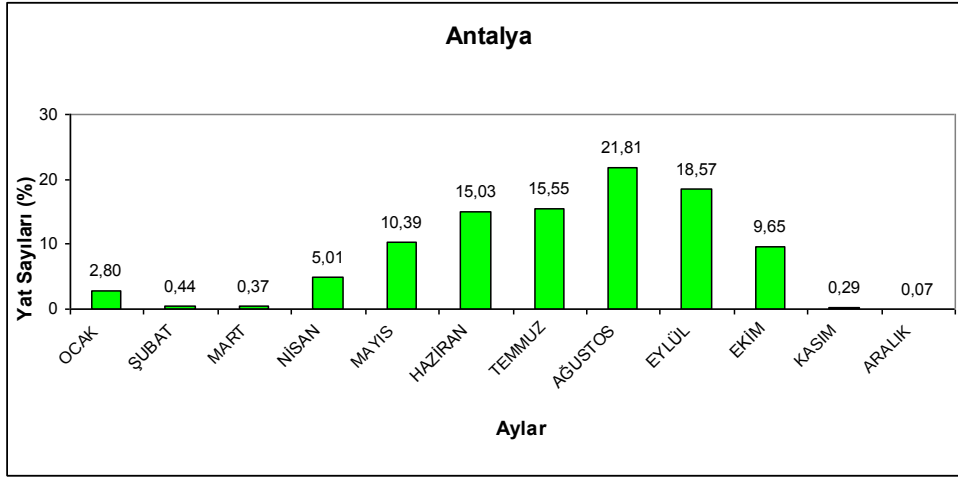


h) 2007 yılı

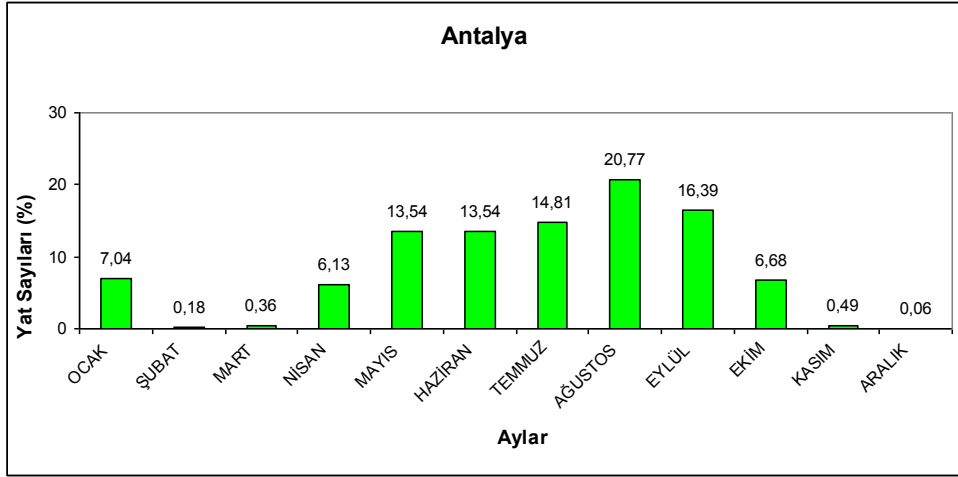


i) Yıllık değişim

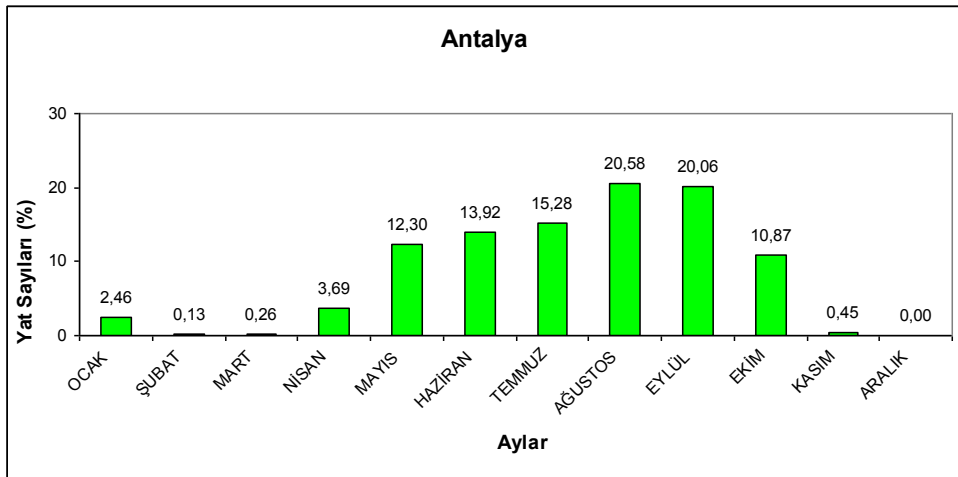
Şekil Ek 1.3 Devam



a) 2000 yılı

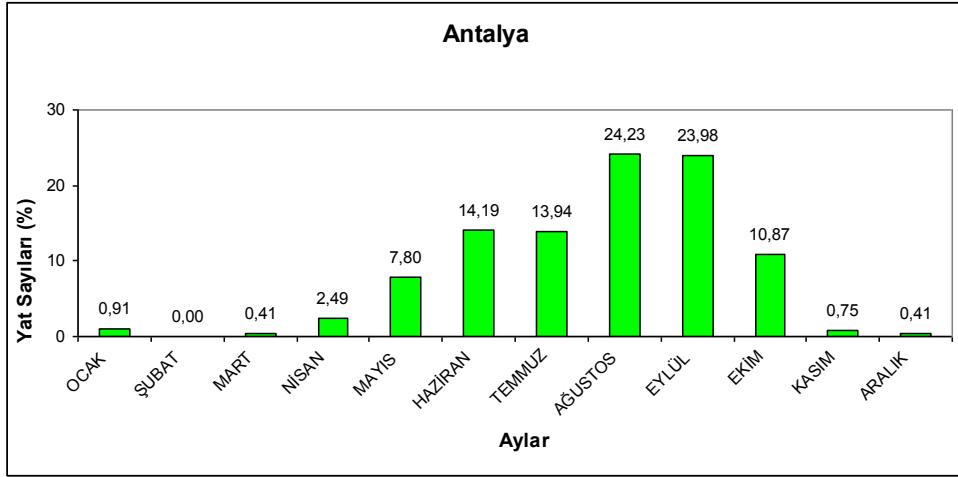


b) 2001 yılı

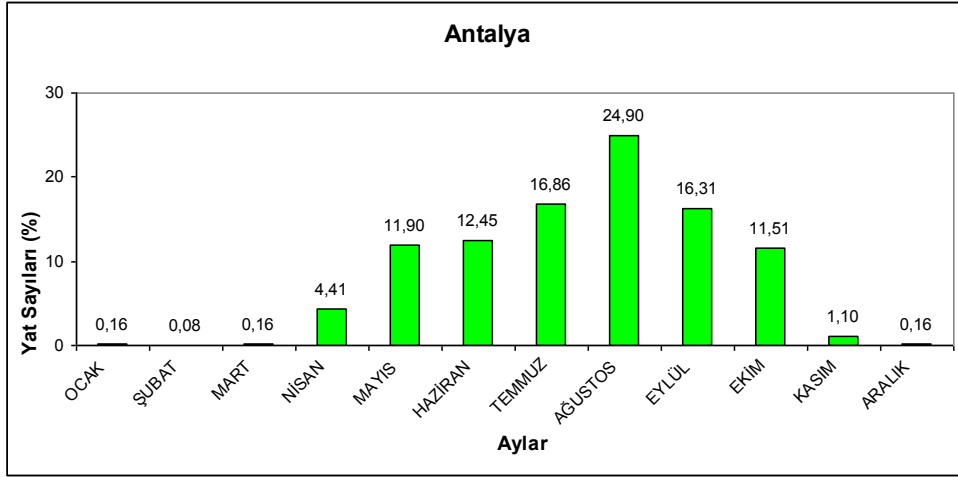


c) 2002 yılı

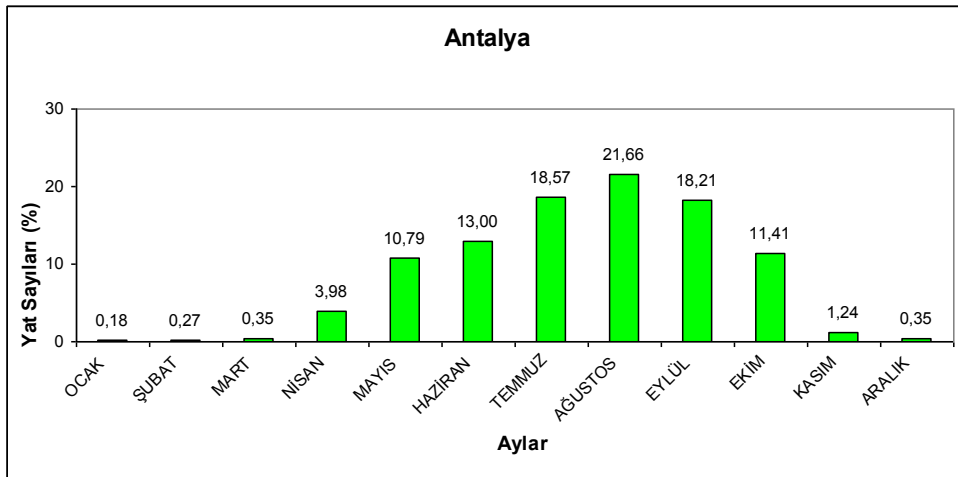
Şekil Ek 1.4 Antalya limanı aylık yat sayısı değişim oranları



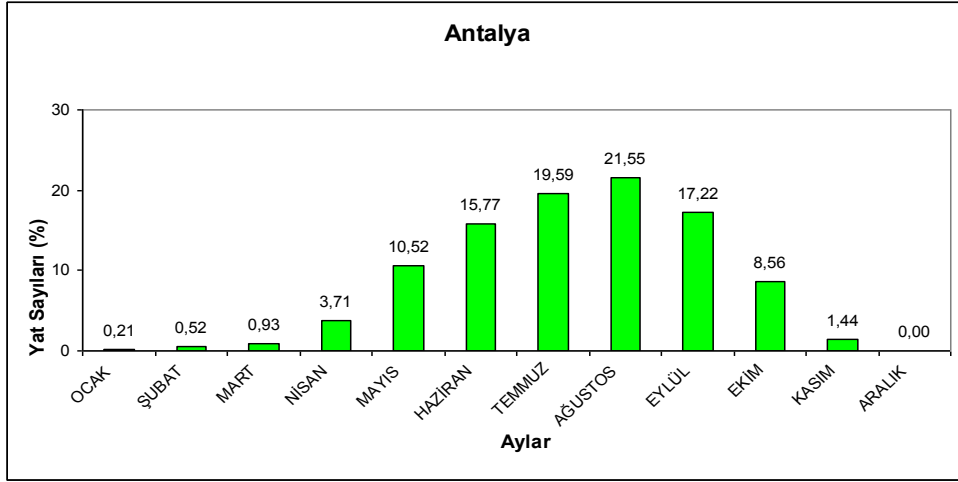
d) 2003 yılı



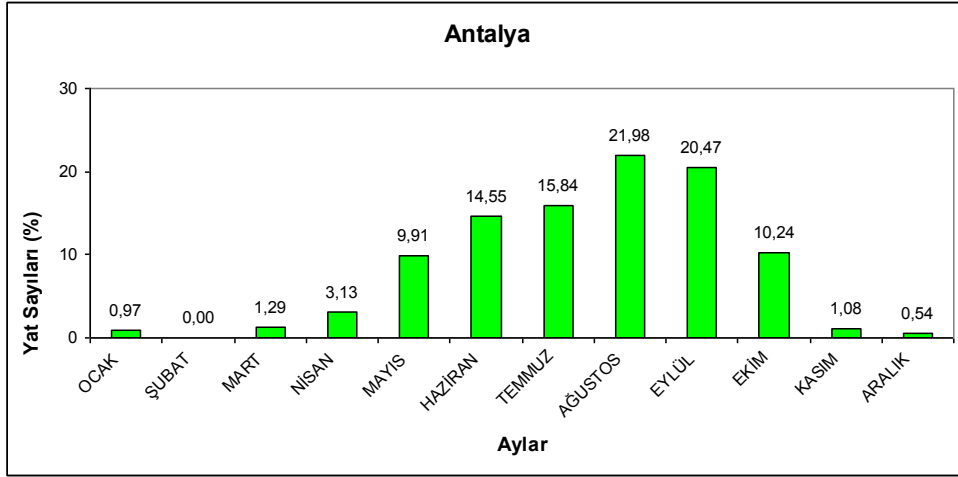
e) 2004 yılı



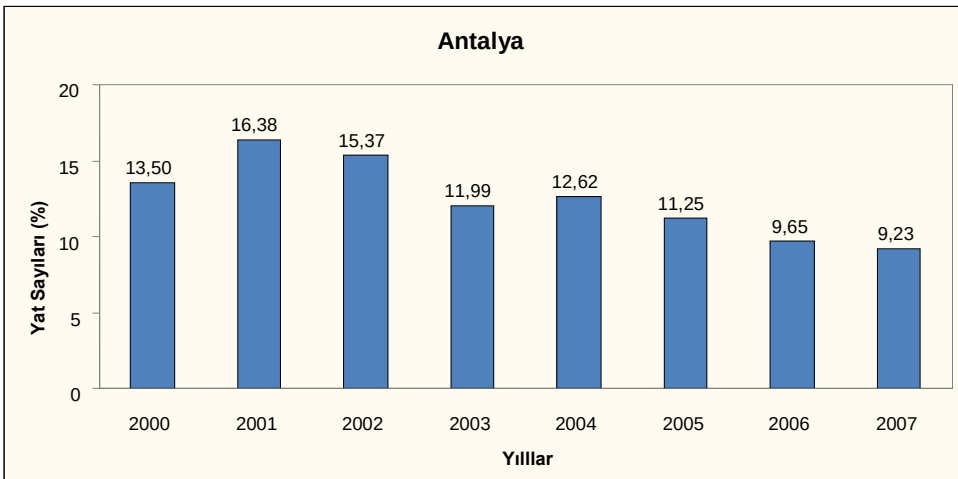
f) 2005 yılı



g) 2006 yılı

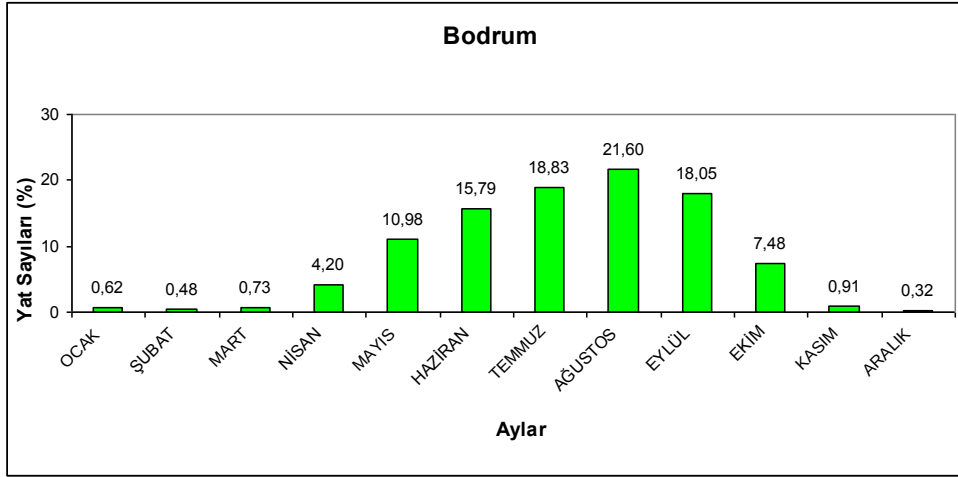


h) 2007 yılı

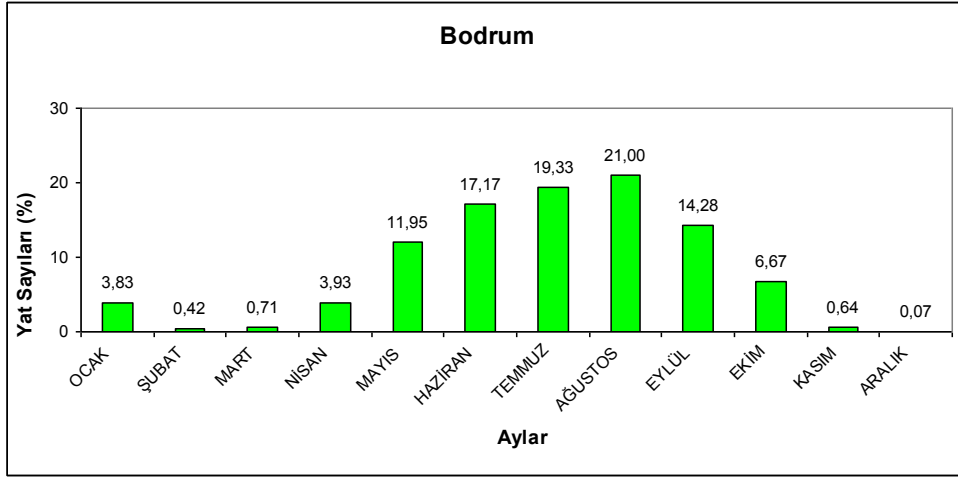


i) Yıllık değişim

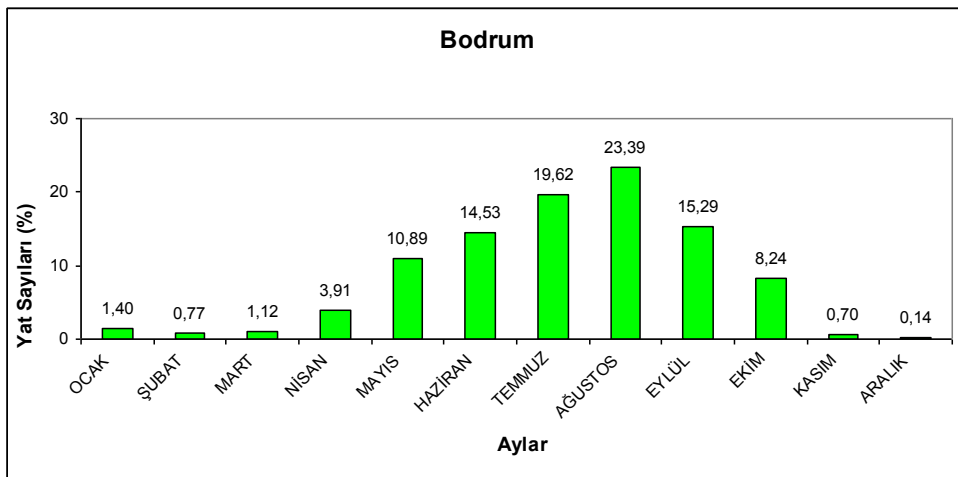
Şekil Ek 1.4 Devam



a) 2000 yılı

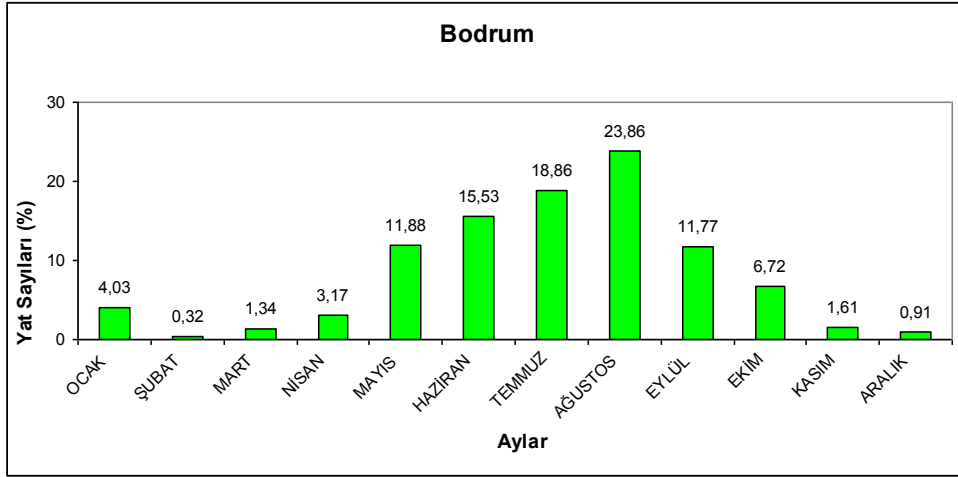


b) 2001 yılı

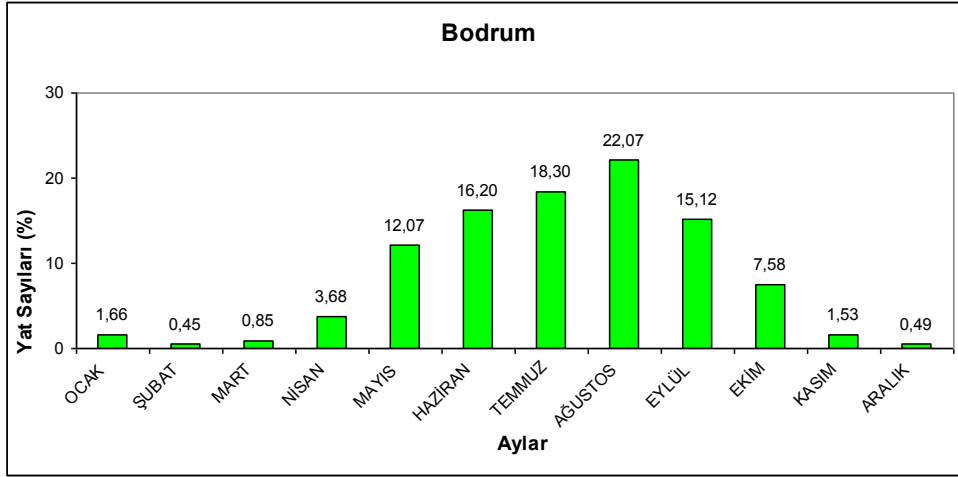


c) 2002 yılı

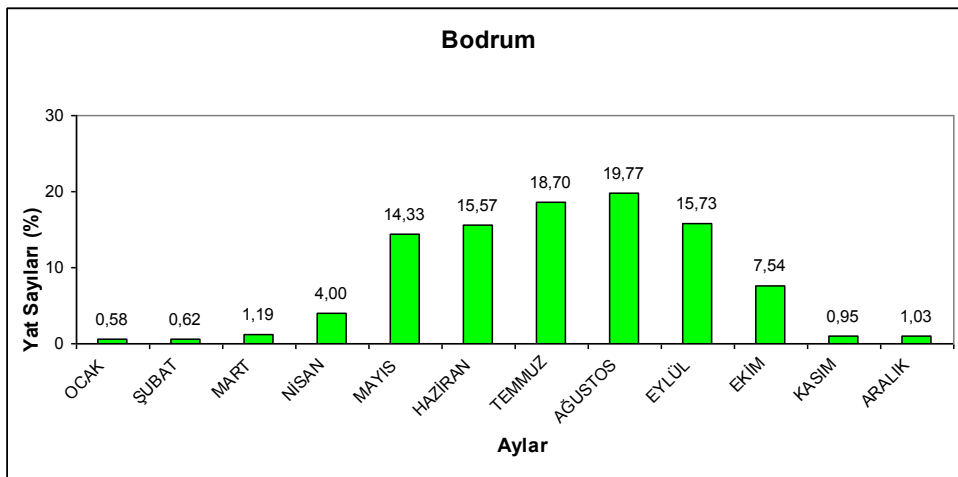
Şekil Ek 1.5 Bodrum limanı aylık yat sayısı değişim oranları



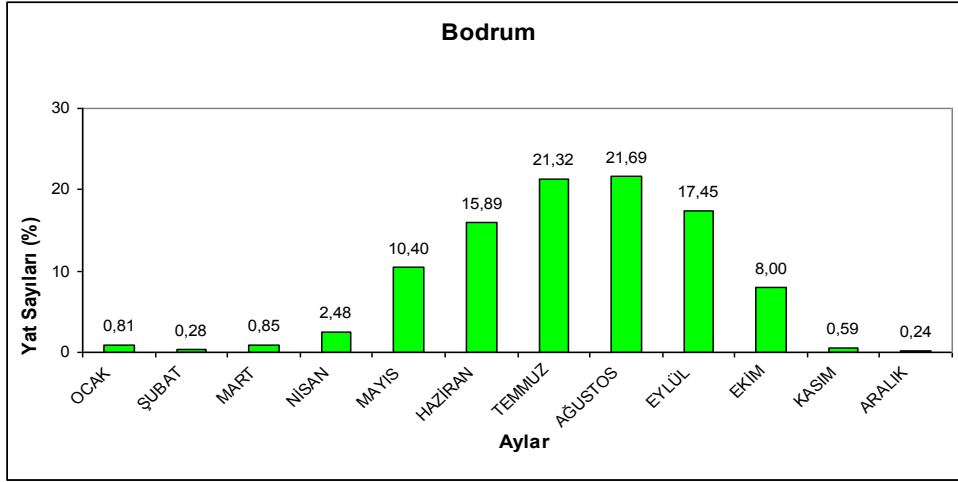
d) 2003 yılı



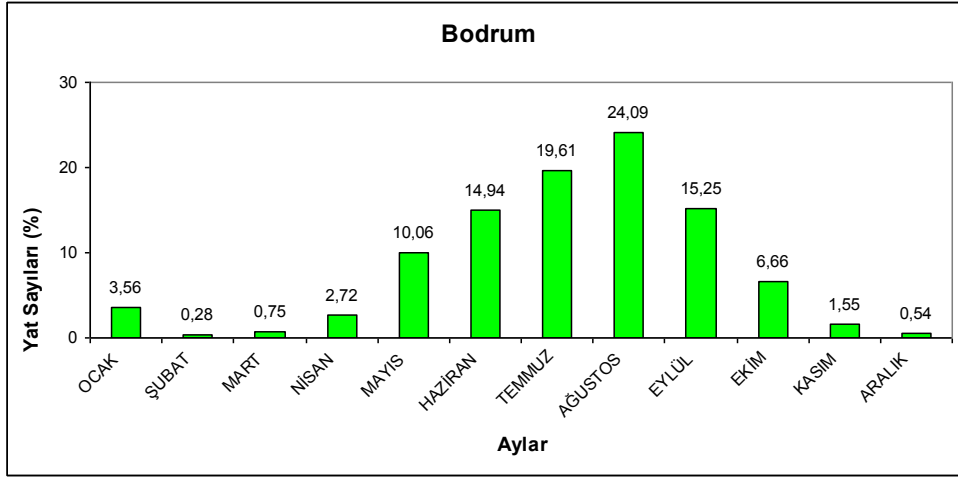
e) 2004 yılı



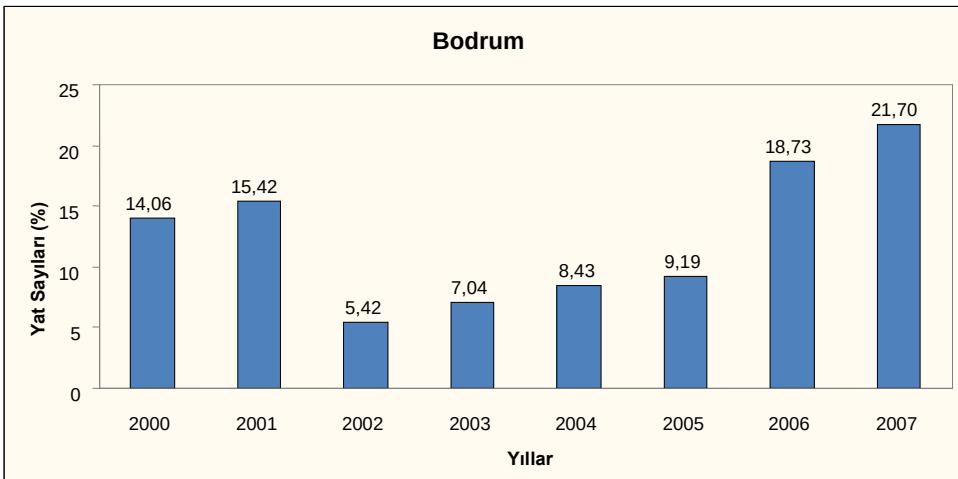
f) 2005 yılı



g) 2006 yılı

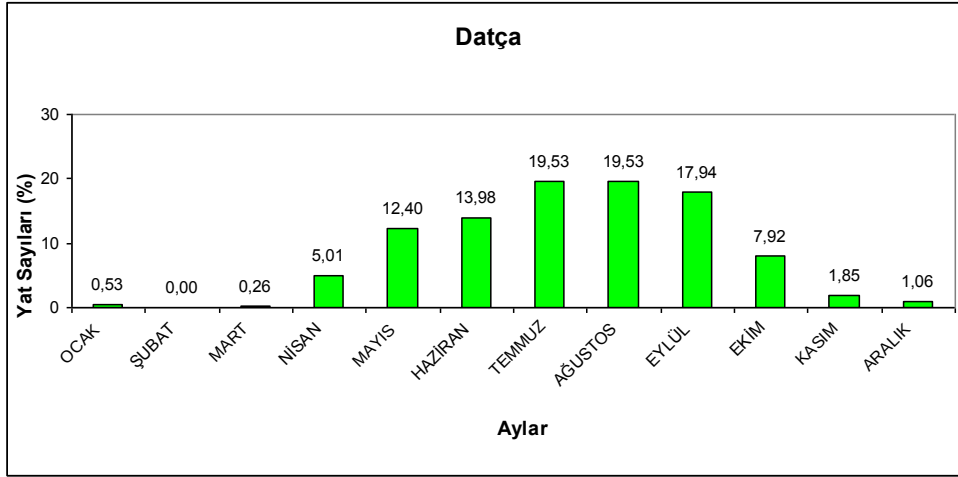


h) 2007 yılı

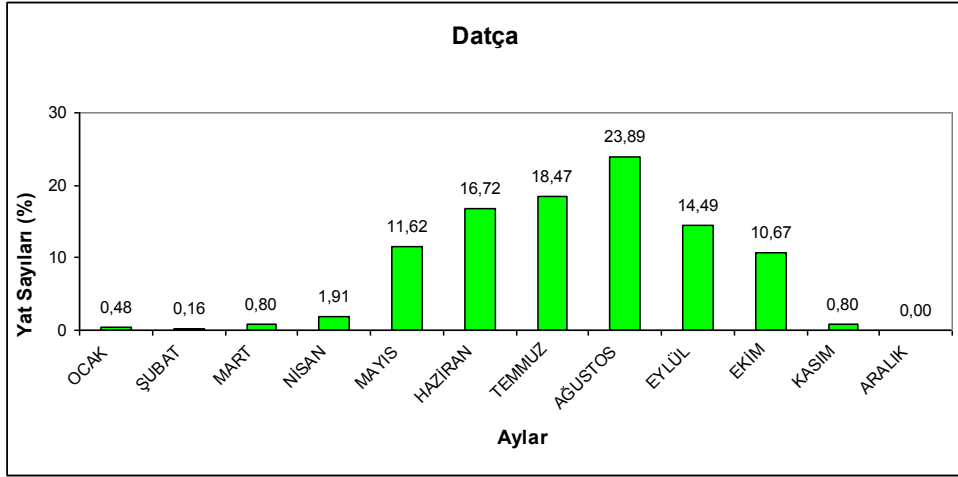


i) Yıllık değişim

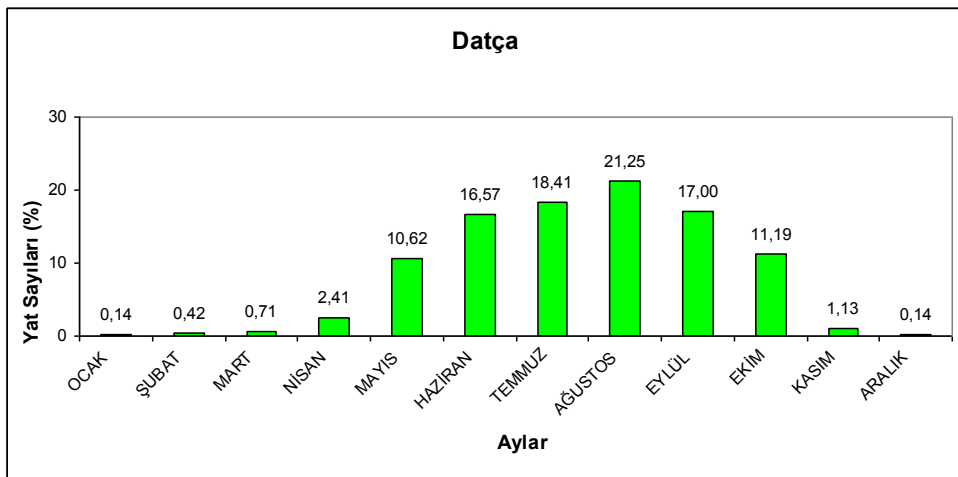
Şekil Ek 1.5 Devam



a) 2000 yılı

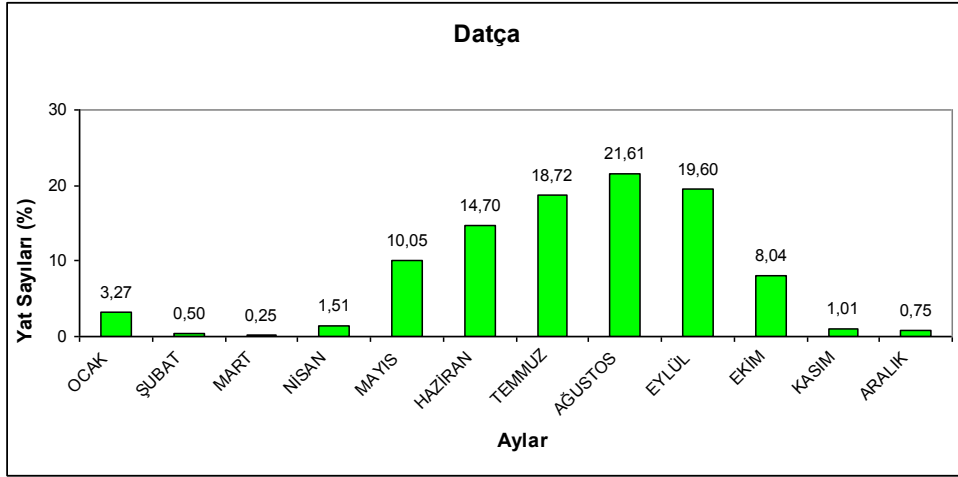


b) 2001 yılı

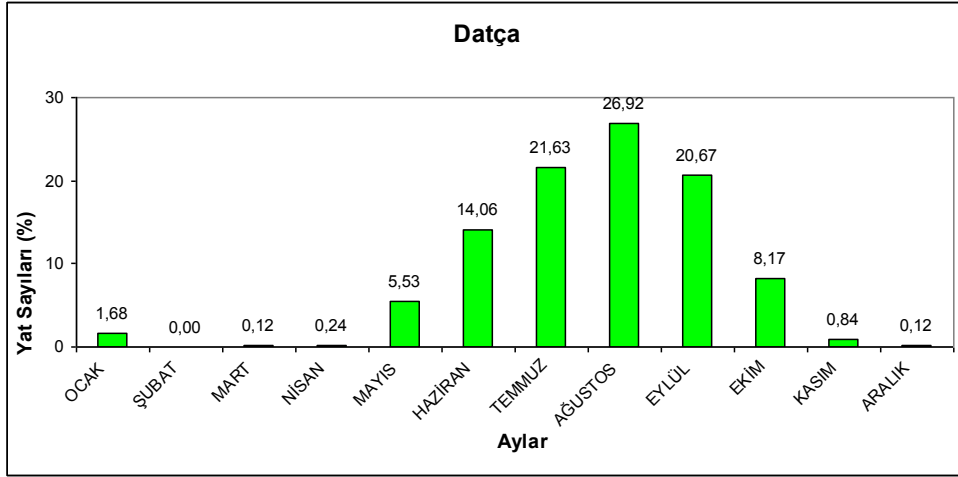


c) 2002 yılı

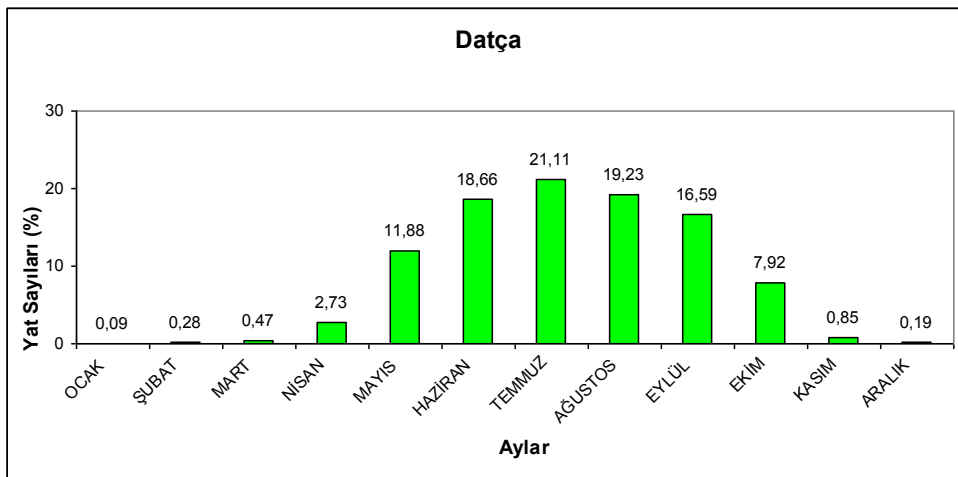
Şekil Ek 1.6 Datça limanı aylık yat sayısı değişim oranları



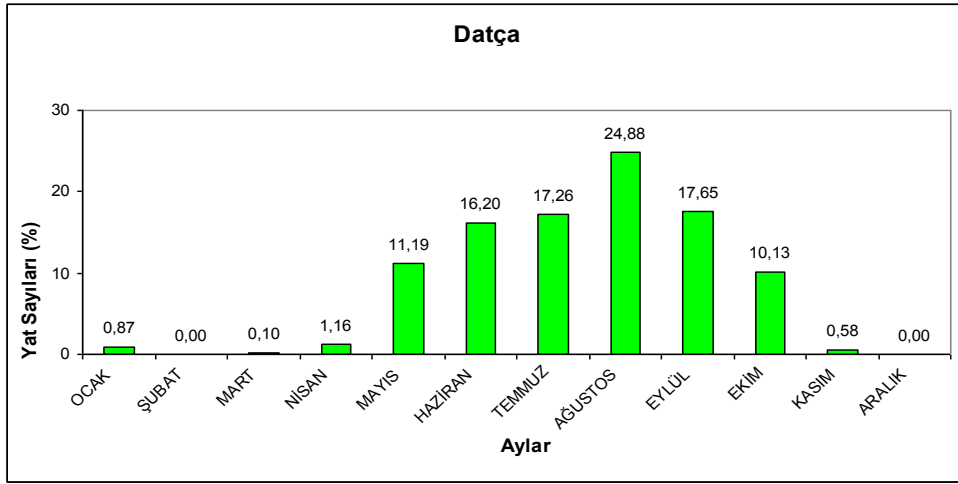
d) 2003 yılı



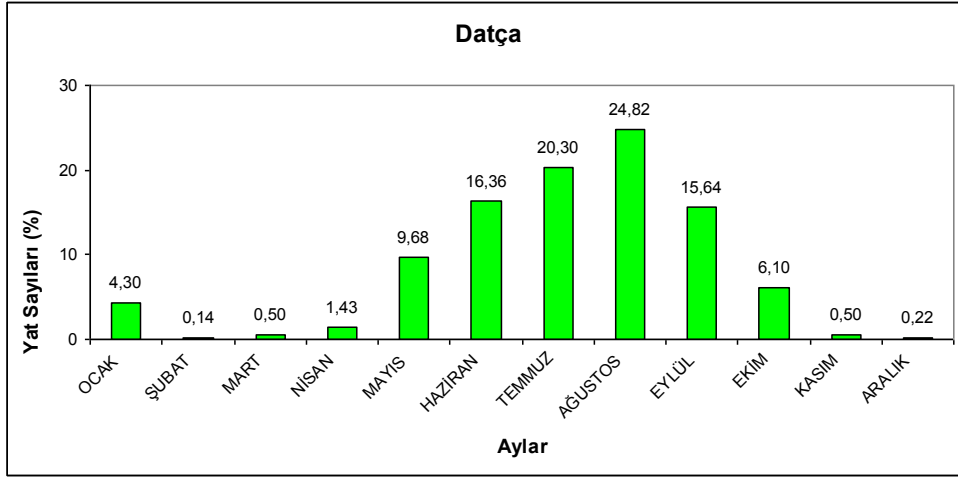
e) 2004 yılı



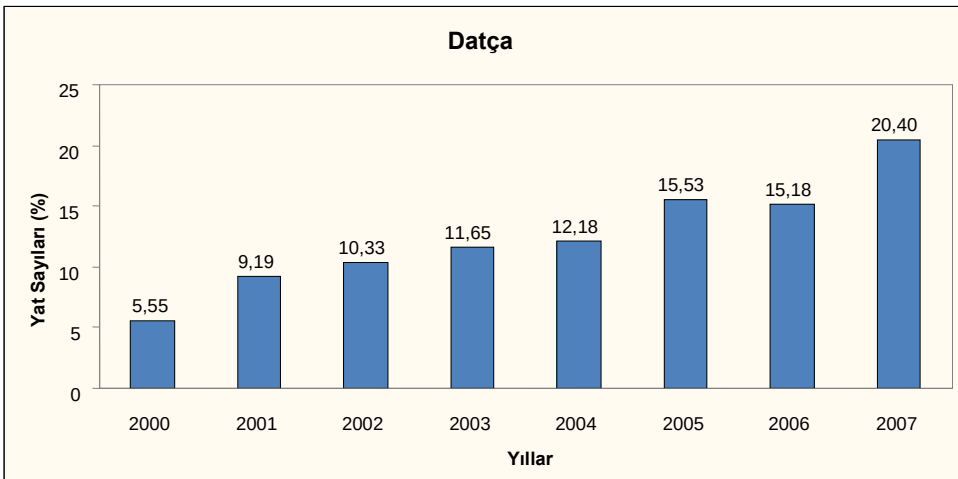
f) 2005 yılı



g) 2006 yılı

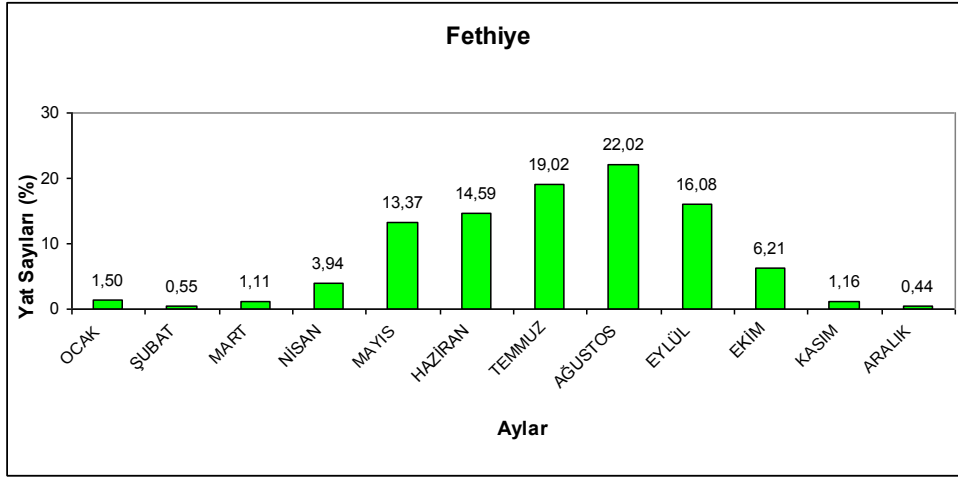


h) 2007 yılı

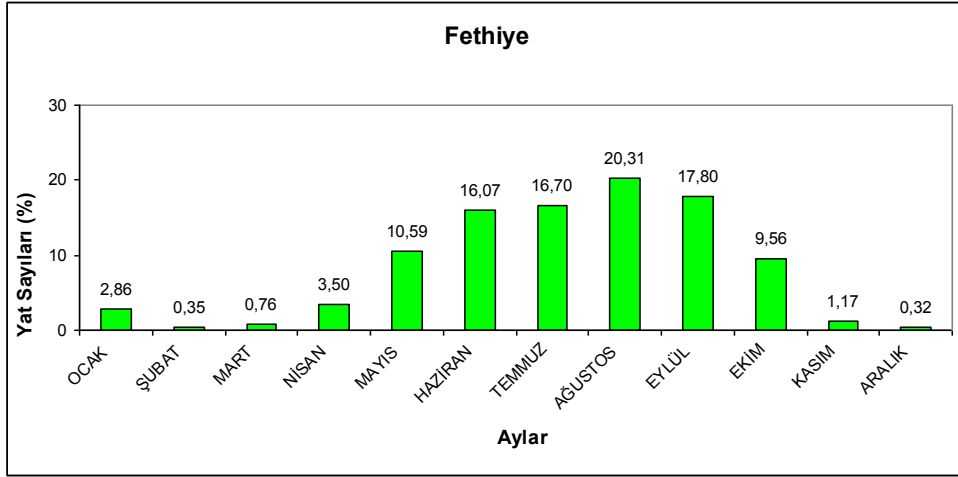


i) Yıllık değişim

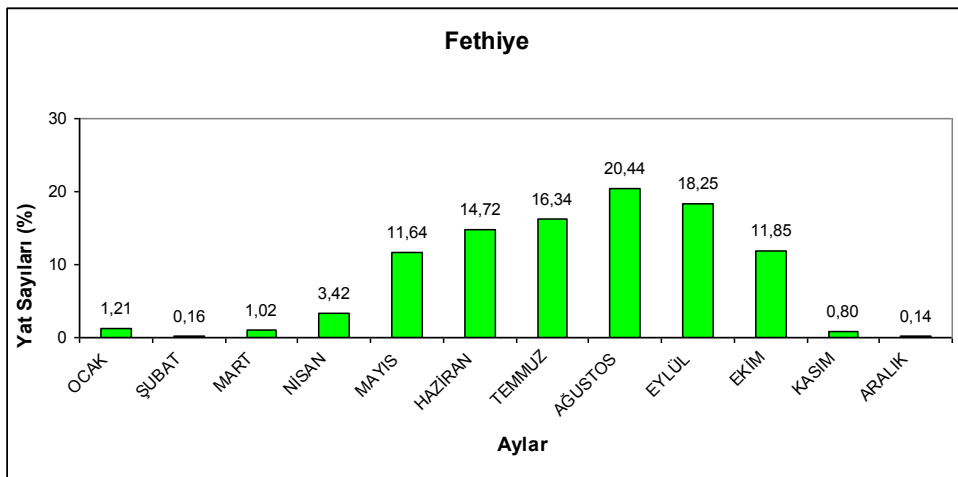
Şekil Ek 1.6 Devam



a) 2000 yılı

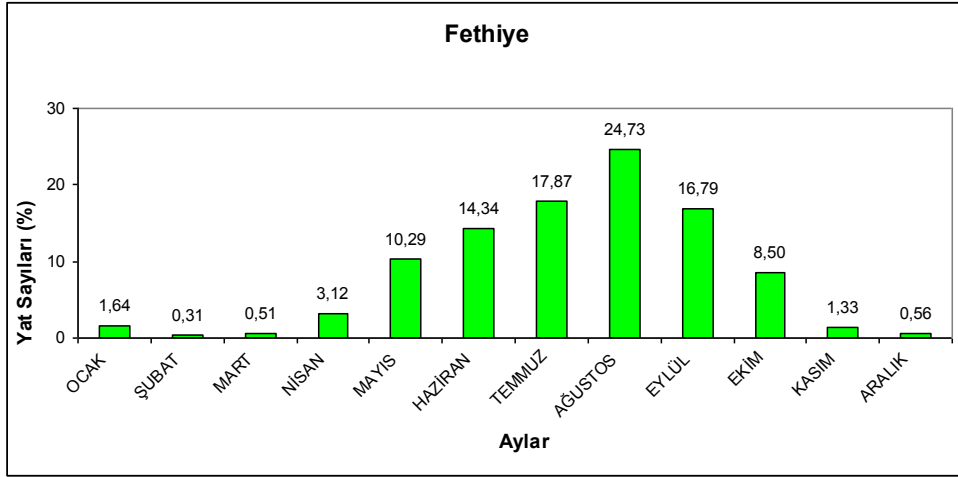


b) 2001 yılı

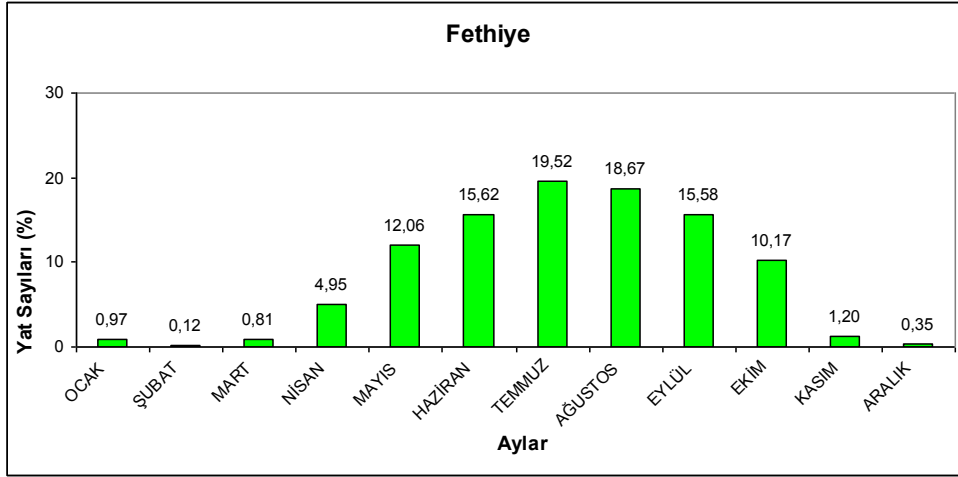


c) 2002 yılı

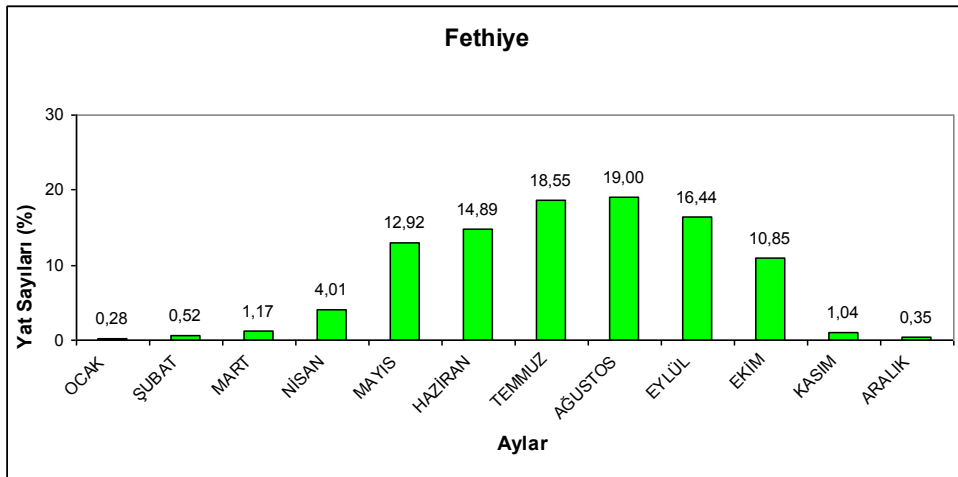
Şekil Ek 1.7 Fethiye limanı aylık yat sayısı değişim oranları



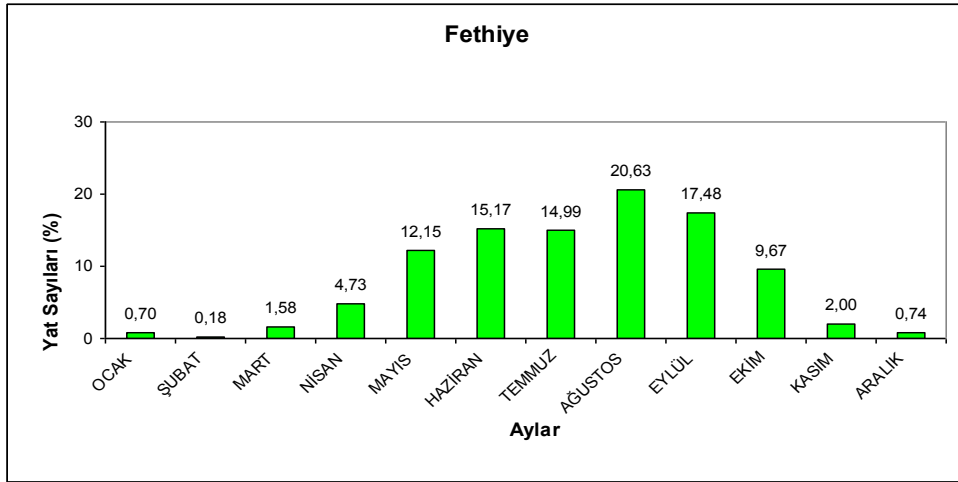
d) 2003 yılı



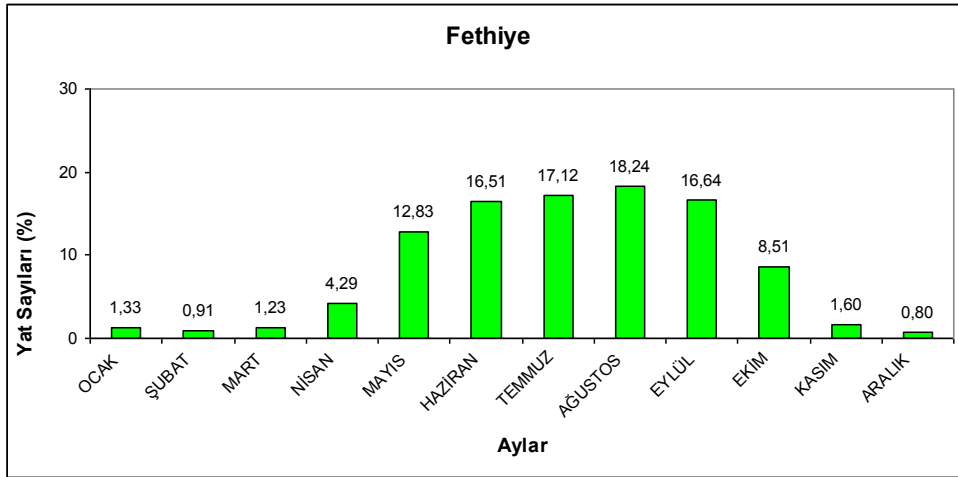
e) 2004 yılı



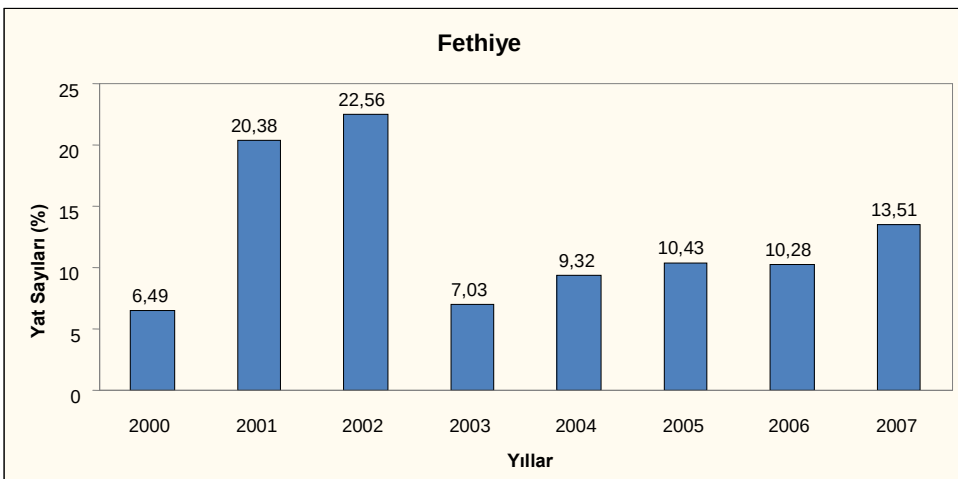
f) 2005 yılı



g) 2006 yılı

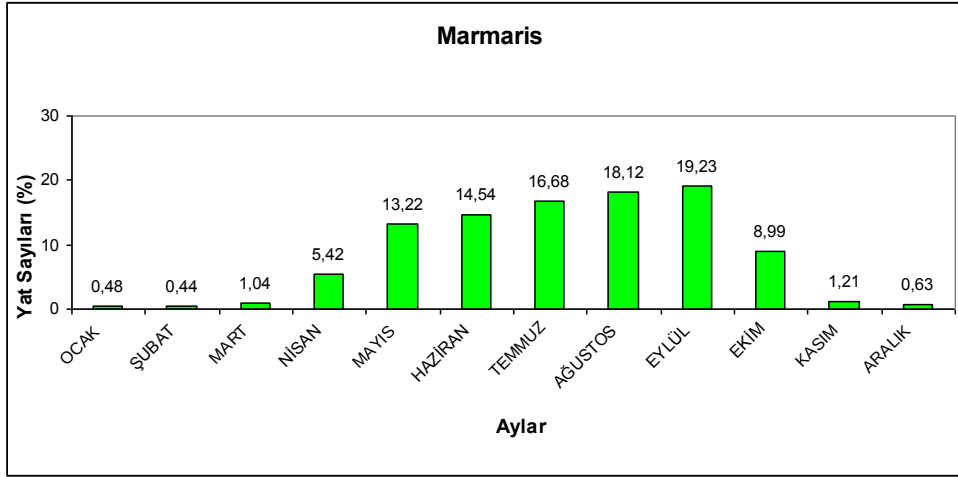


h) 2007 yılı

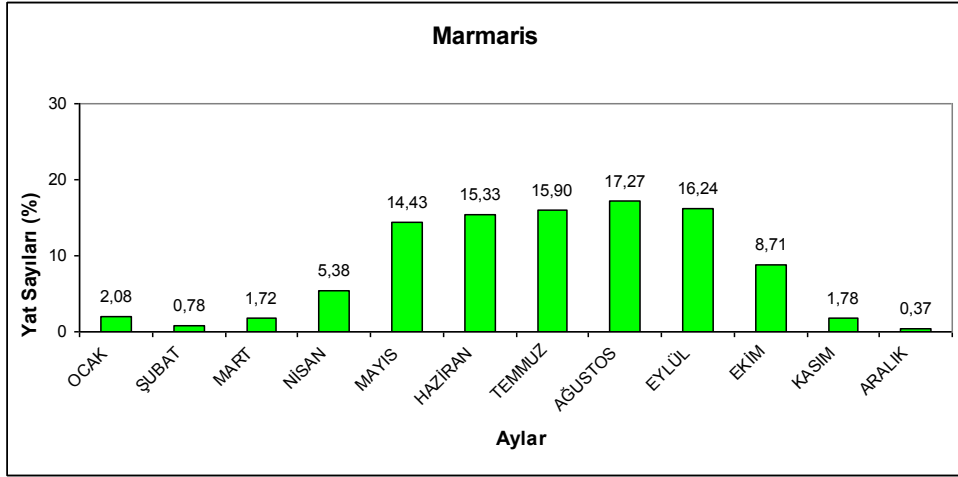


i) Yıllık değişim

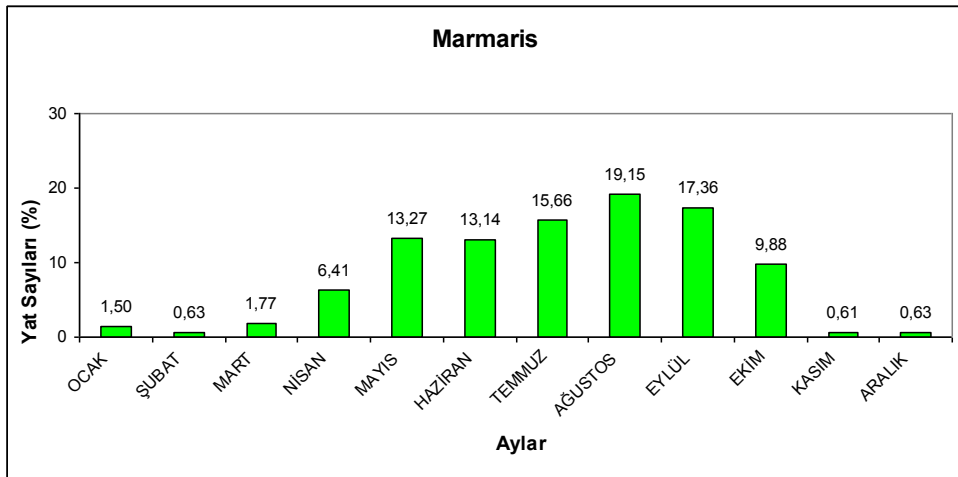
Şekil Ek 1.7 Devam



a) 2000 yılı

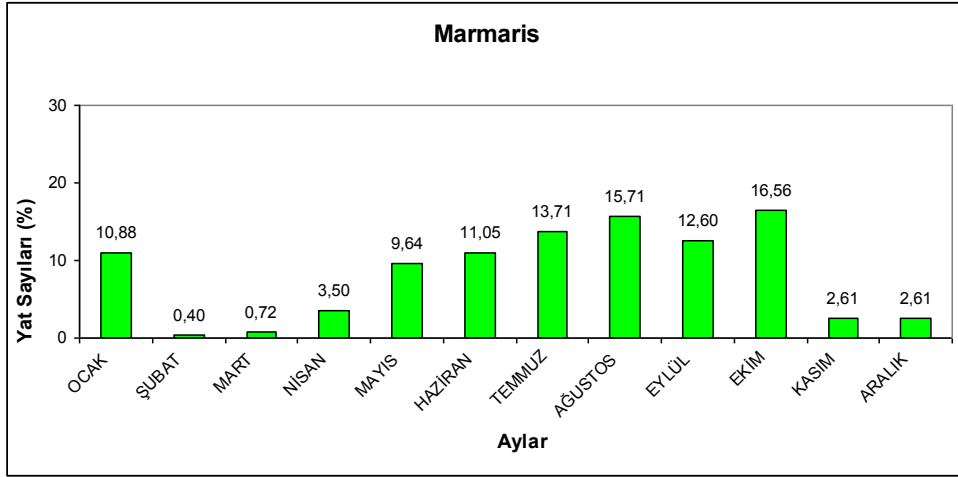


b) 2001 yılı

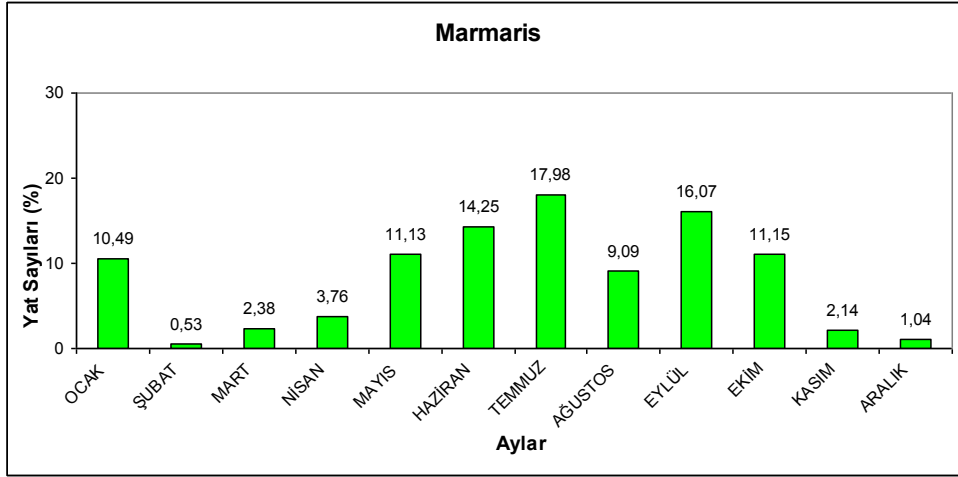


c) 2002 yılı

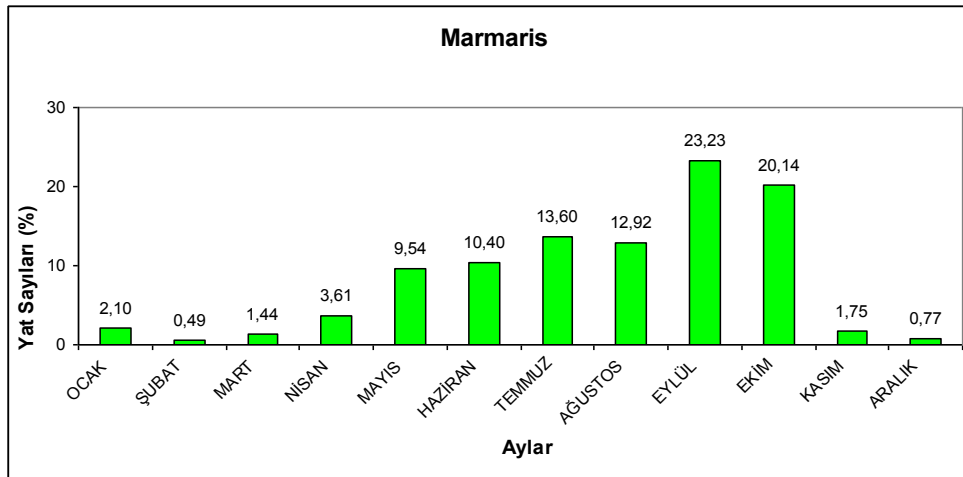
Şekil Ek 1.8 Marmaris limanı aylık yat sayısı değişim oranları



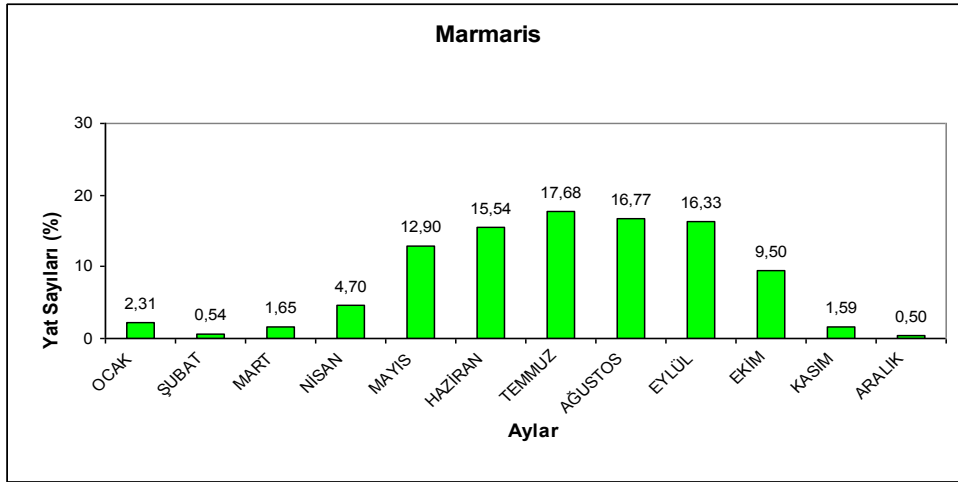
d) 2003 yılı



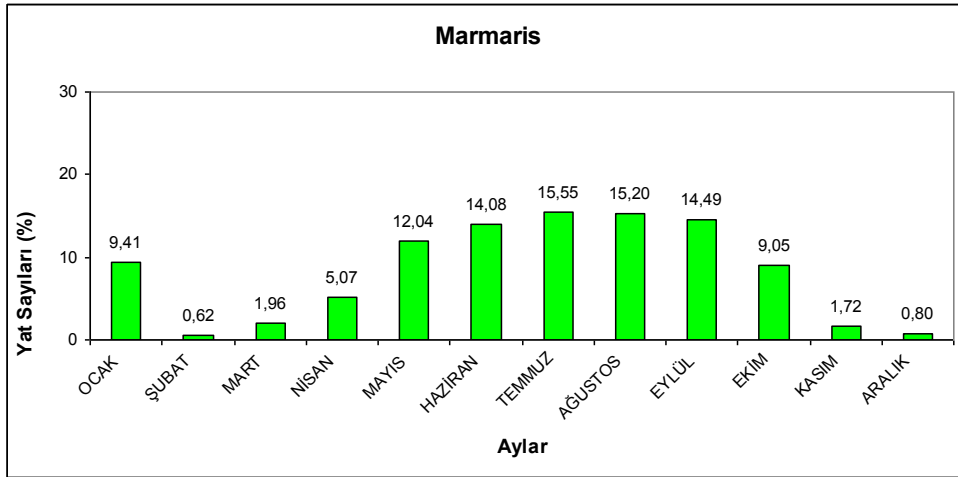
e) 2004 yılı



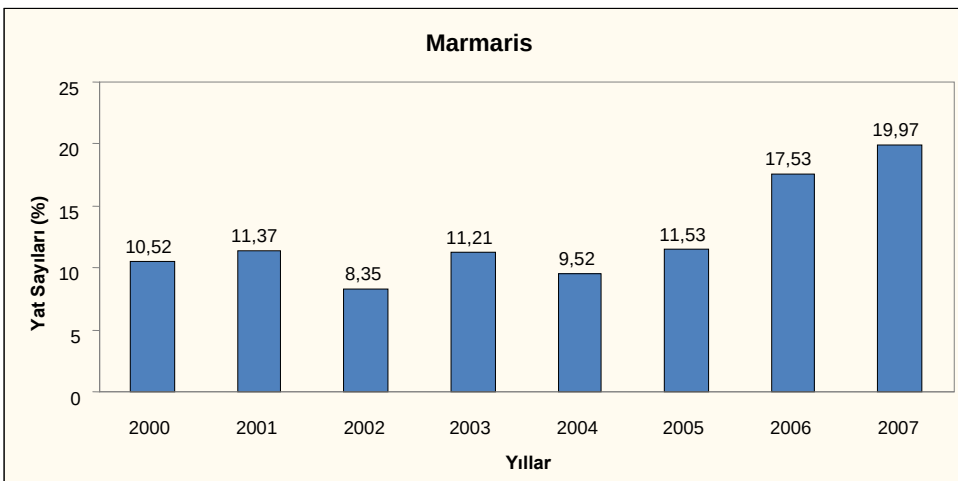
f) 2005 yılı



g) 2006 yılı

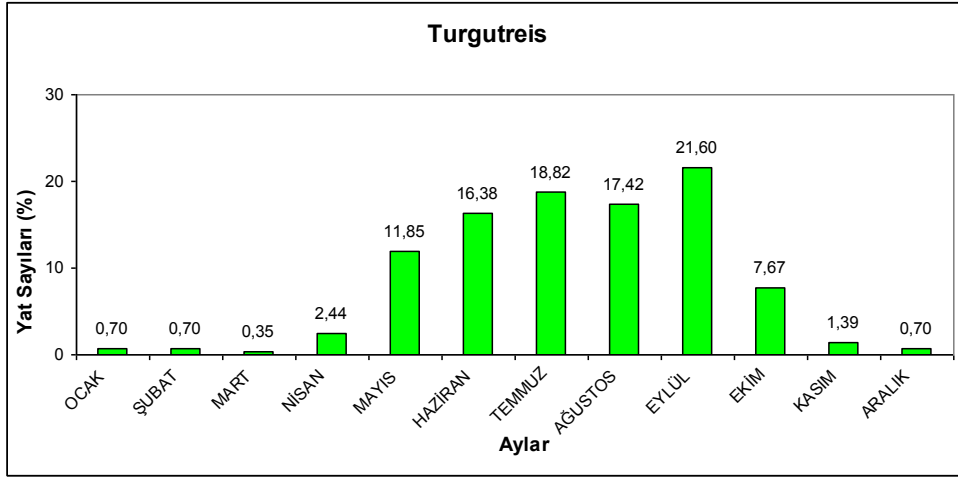


h) 2007 yılı

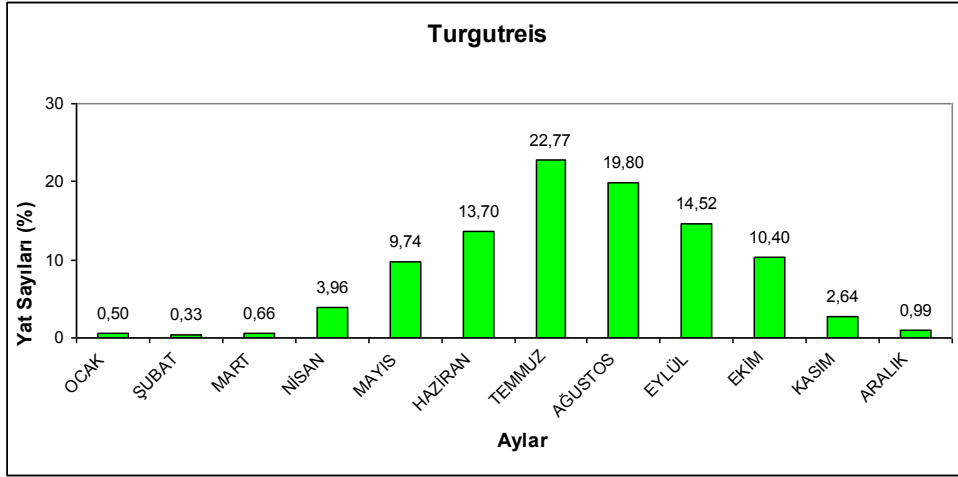


i) Yıllık değişim

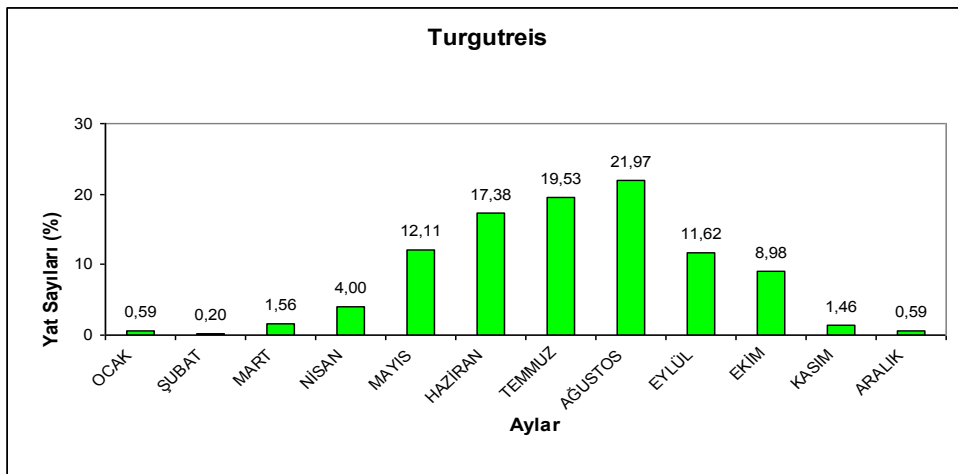
Şekil Ek 1.8 Devam



a) 2004 yılı

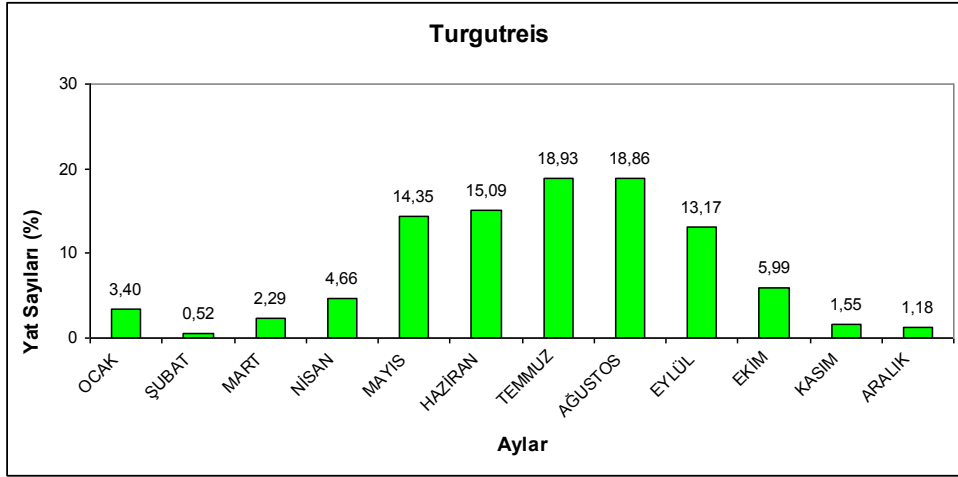


b) 2005 yılı

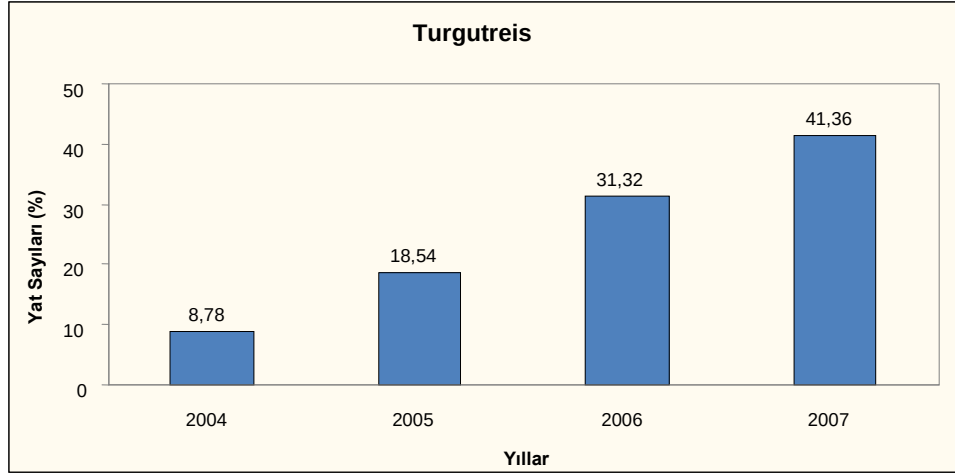


c) 2006 yılı

Şekil Ek 1.9 Turgutreis limanı aylık yat sayısı değişim oranları

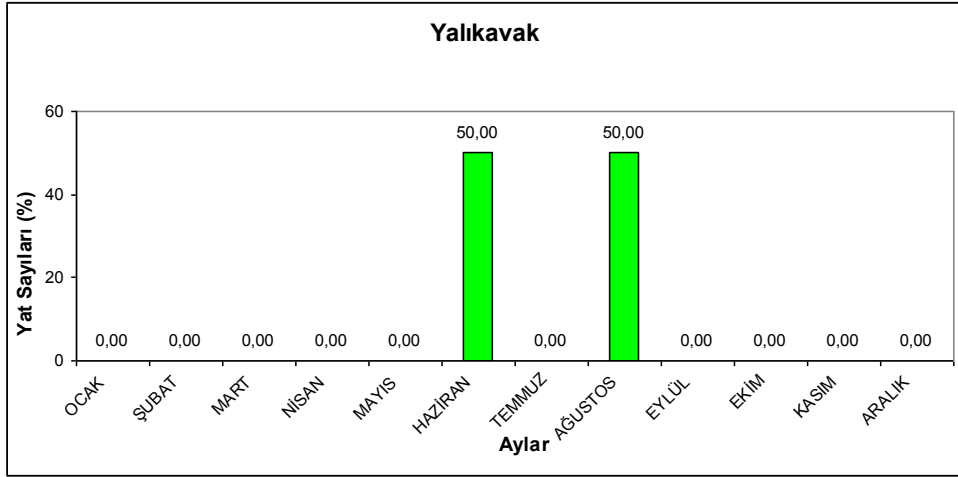


d) 2007 yılı

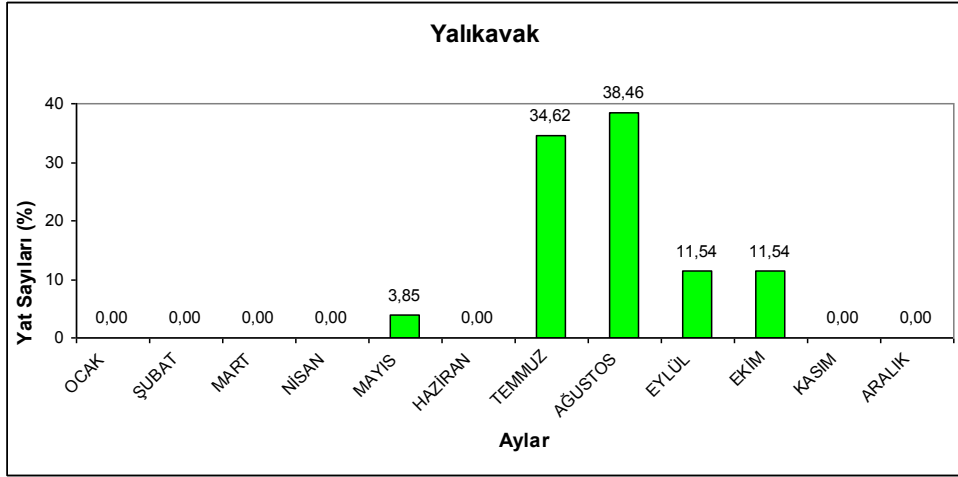


e) Yıllık değişim

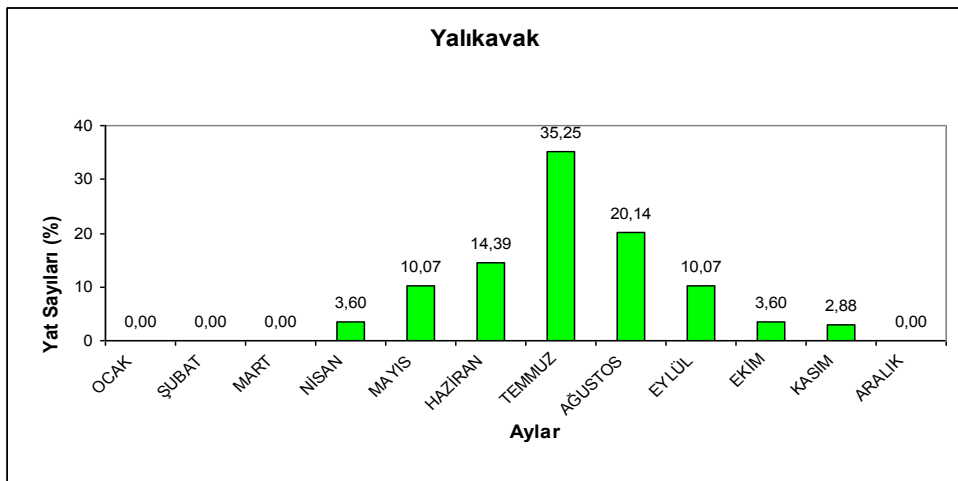
Şekil Ek 1.9 Devam



a) 2004 yılı

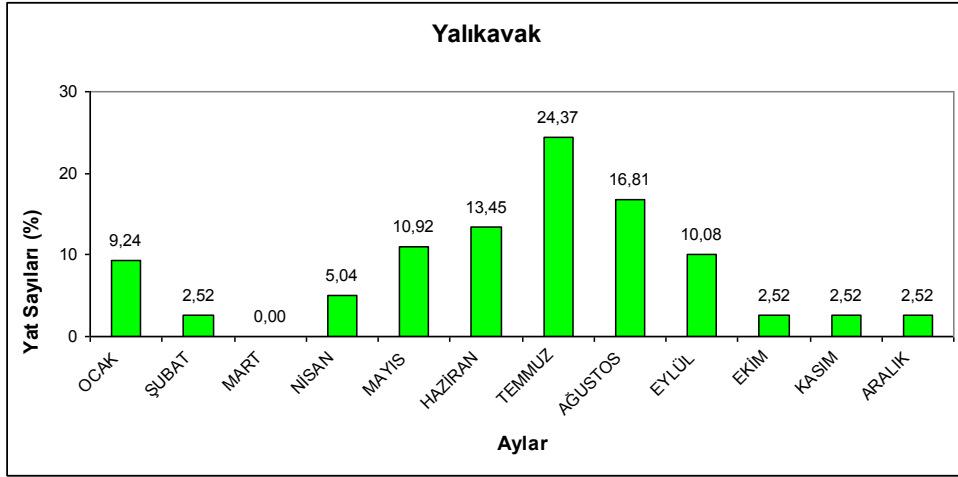


b) 2005 yılı

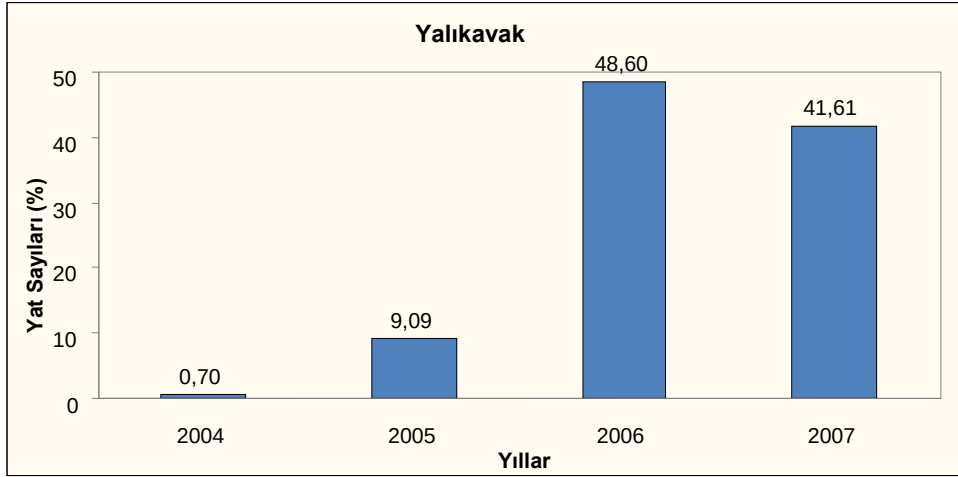


c) 2006 yılı

Şekil Ek 1.10 Yalıkavak limanı aylık yat sayısı değişim oranları

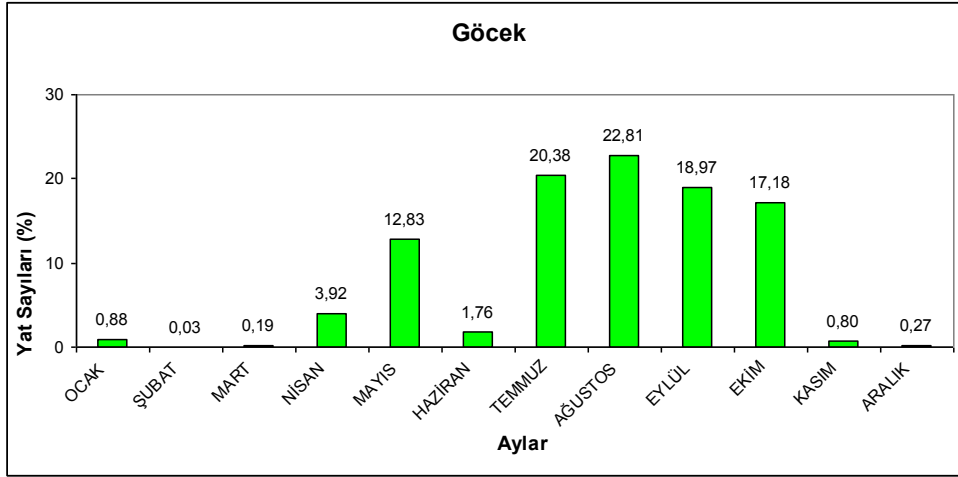


d) 2007 yılı

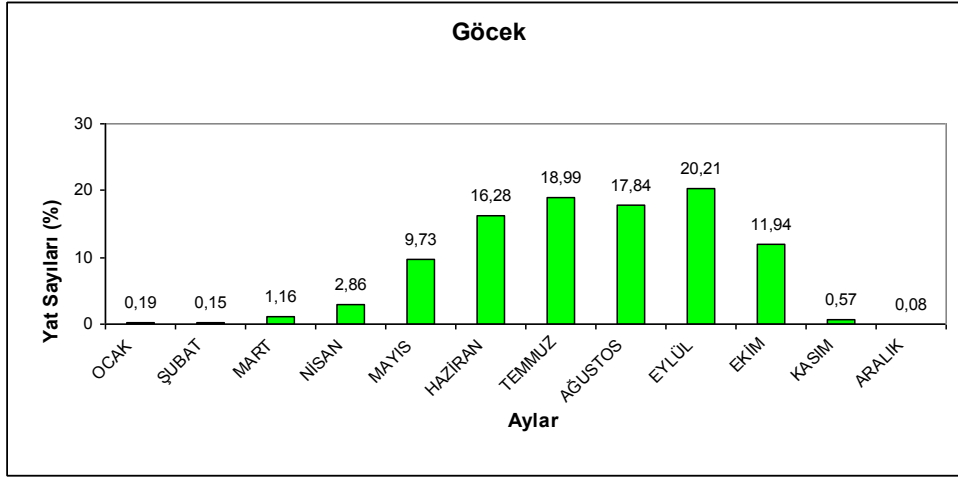


e) Yıllık değişim

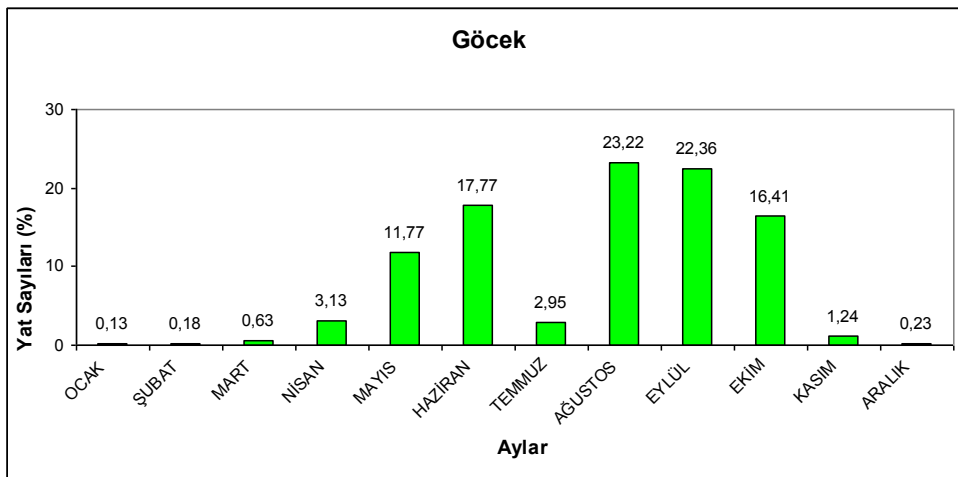
Şekil Ek 1.10 Devam



a) 2004 yılı

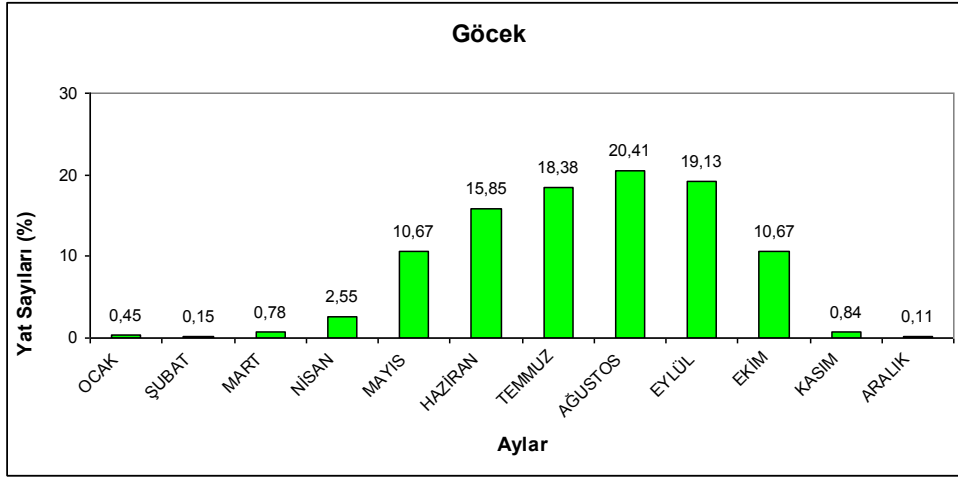


b) 2005 yılı

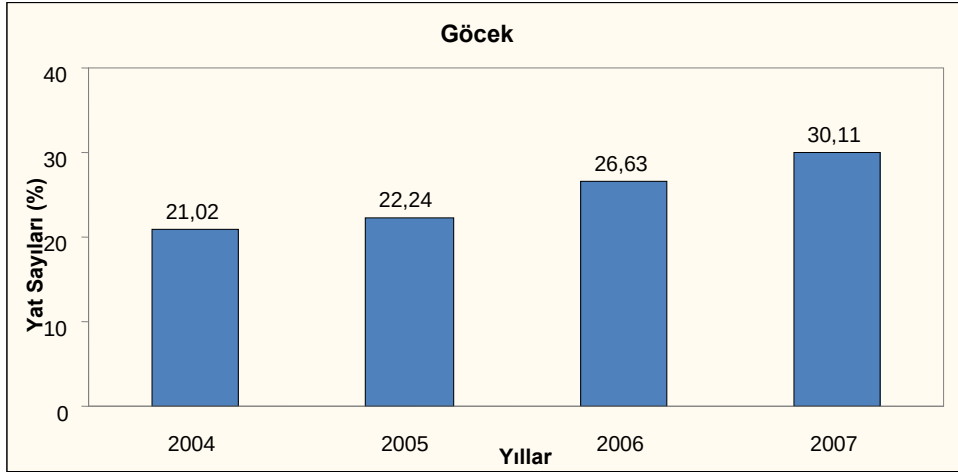


c) 2006 yılı

Şekil Ek 1.11 Göcek limanı aylık yat sayısı değişim oranları

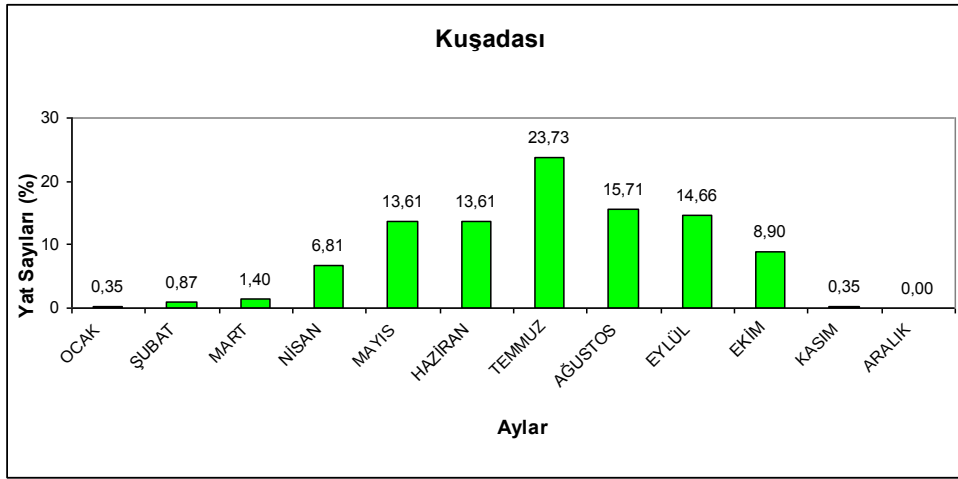


d) 2007 yılı

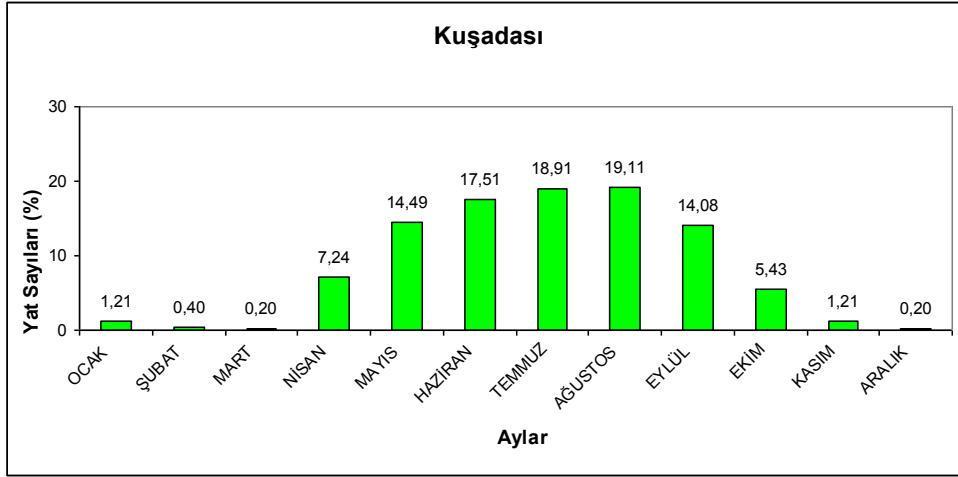


e) Yıllık değişim

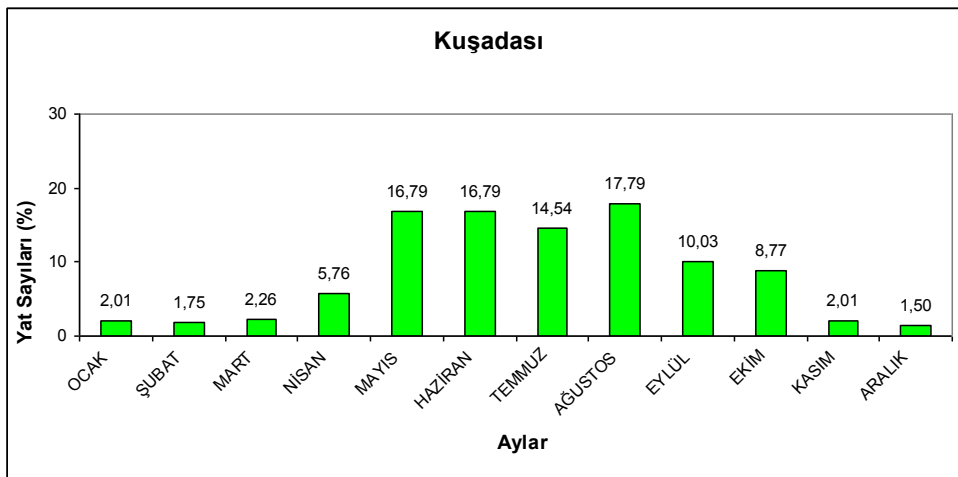
Şekil Ek 1.11 Devam



a) 2000 yılı

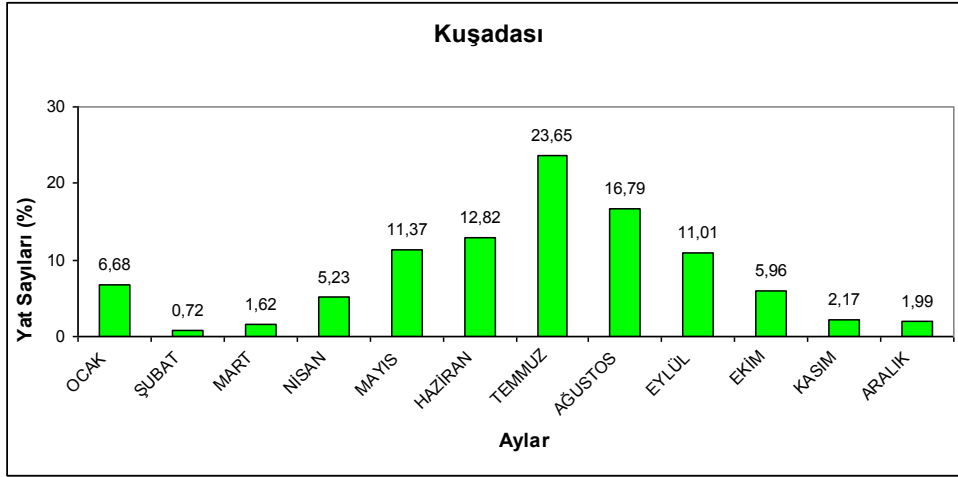


b) 2001 yılı

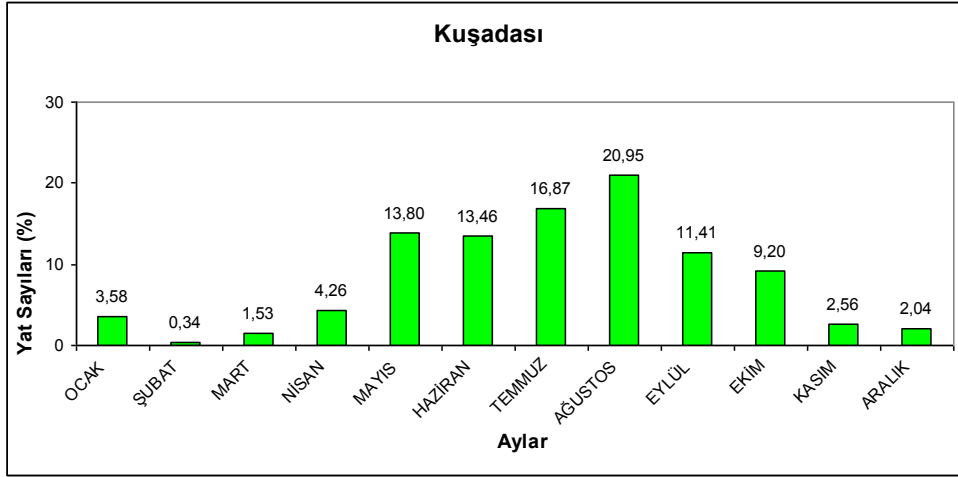


c) 2002 yılı

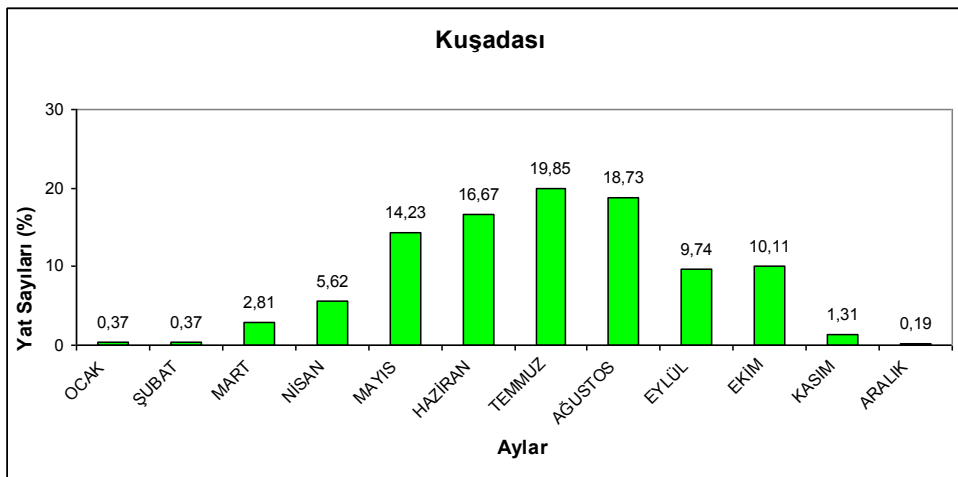
Şekil Ek 1.12 Kuşadası limanı aylık yat sayısı değişim oranları



d) 2003 yılı

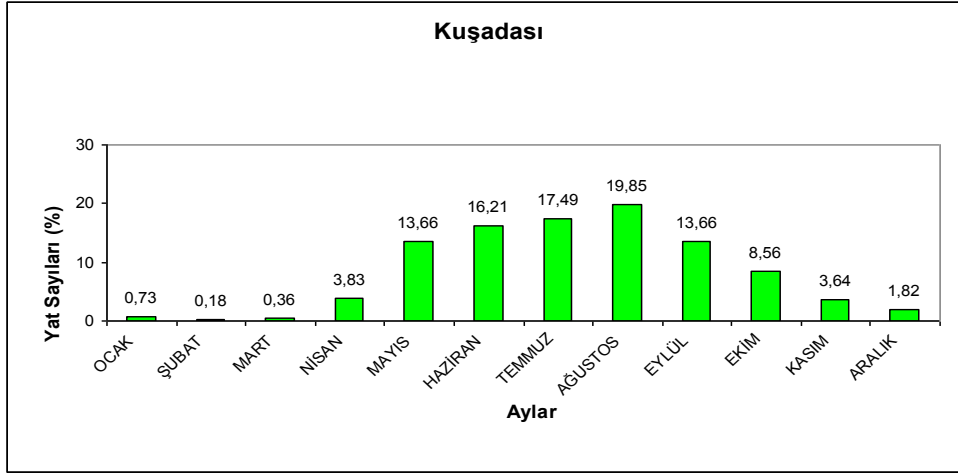


e) 2004 yılı

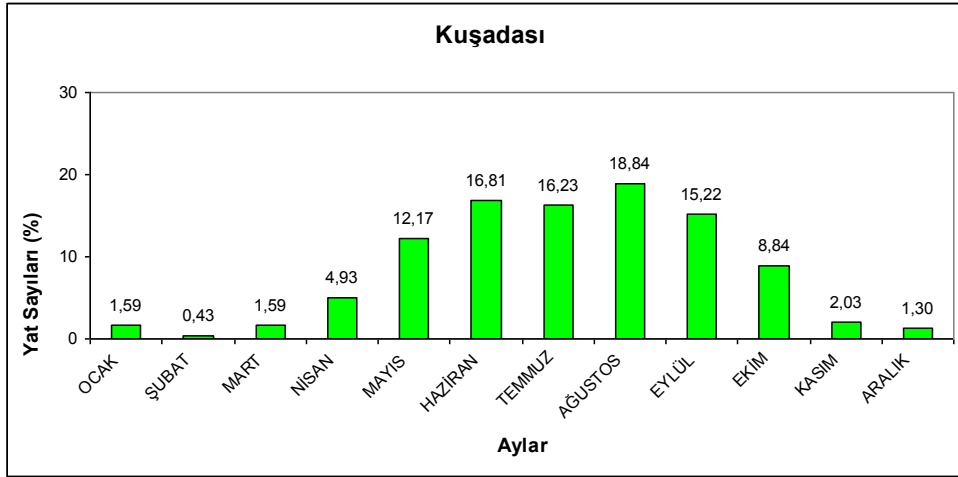


f) 2005 yılı

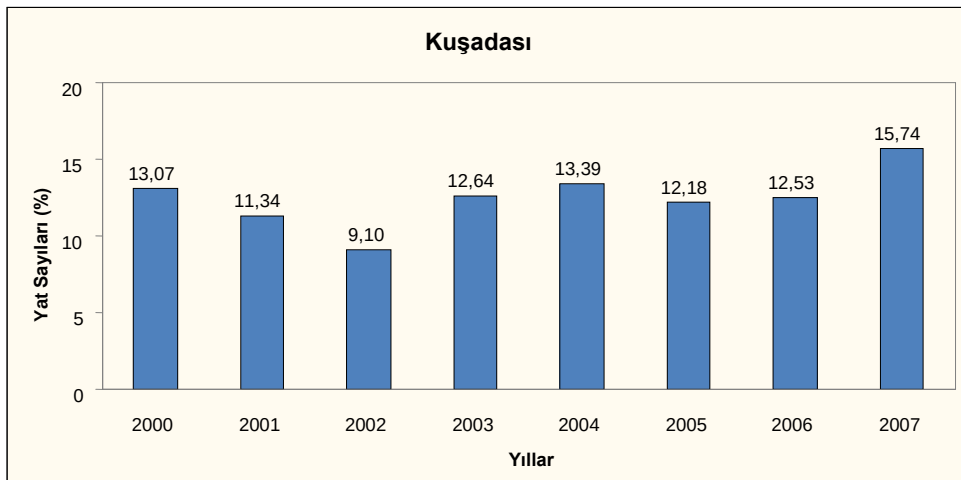
Şekil Ek 1.12 Devam



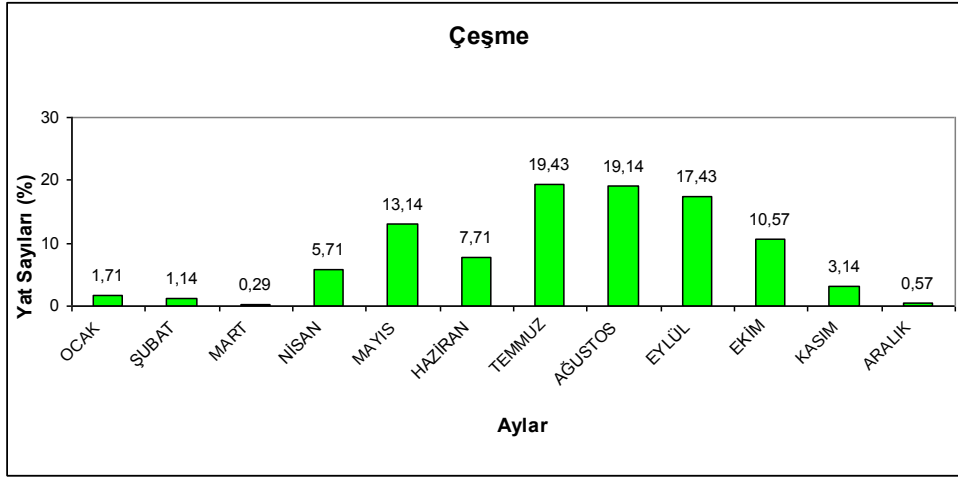
g) 2006 yılı



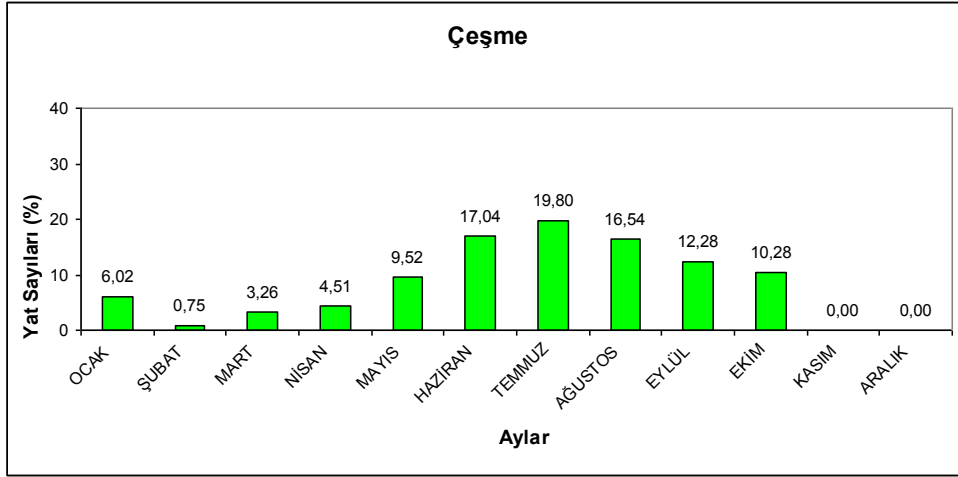
h) 2007 yılı



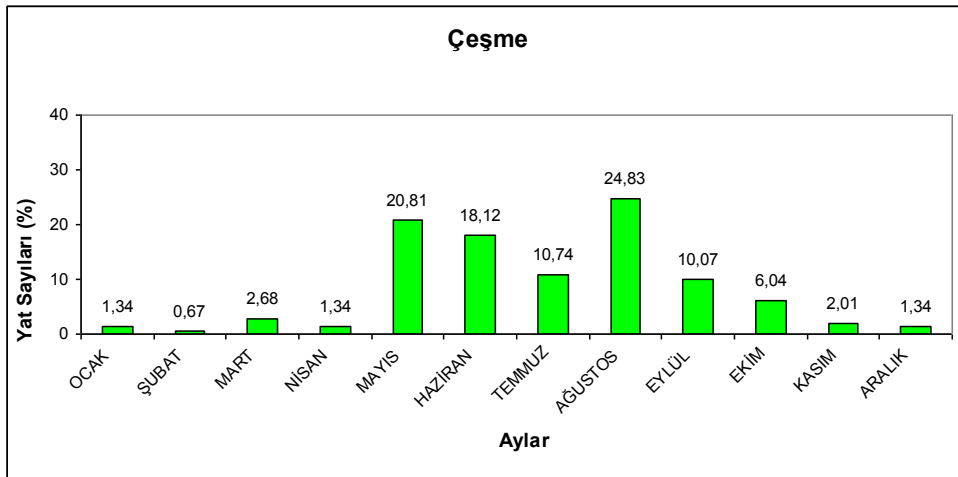
i) Yıllık değişim



a) 2000 yılı

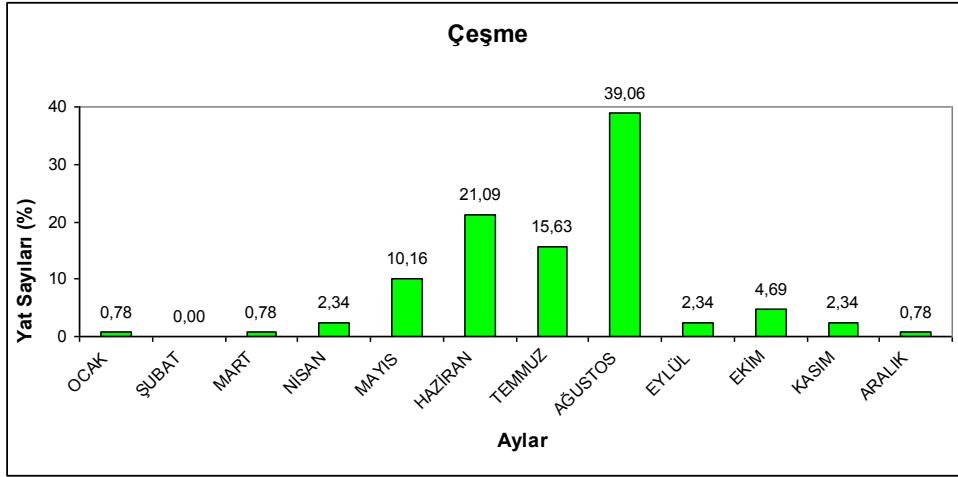


b) 2001 yılı

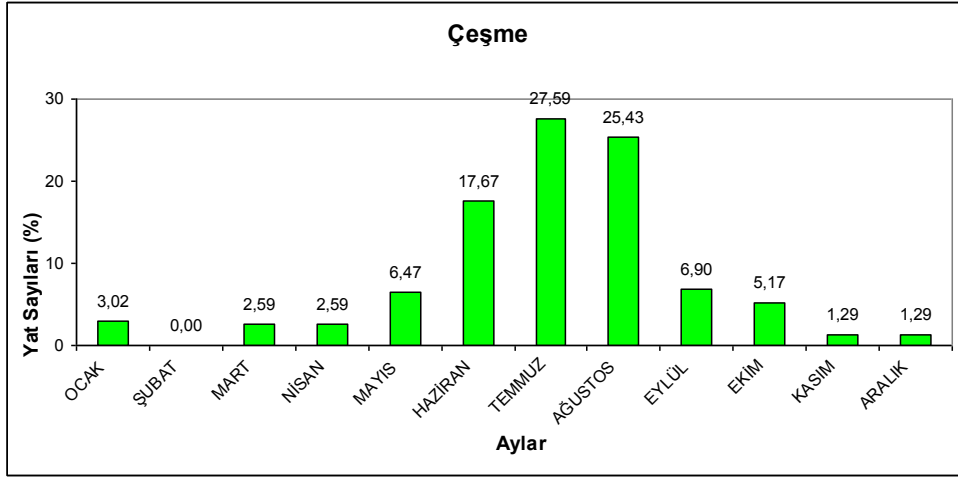


c) 2002 yılı

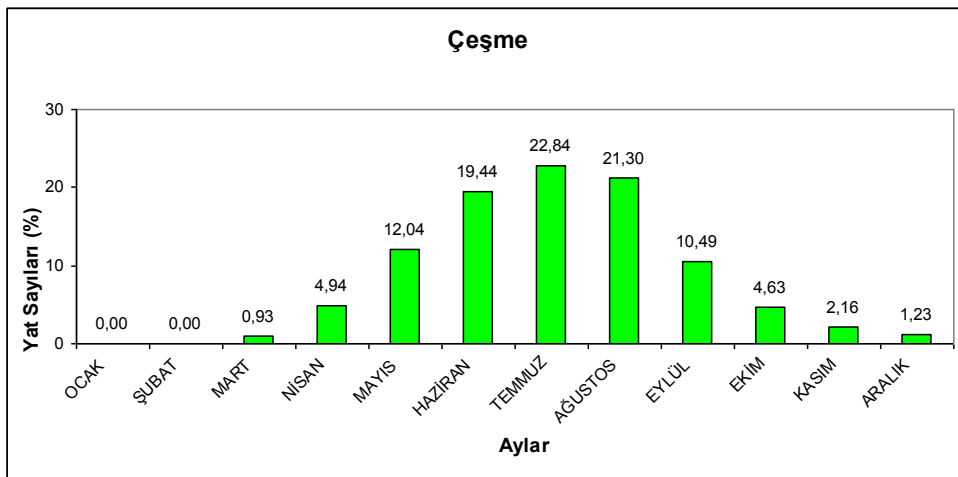
Şekil Ek 1.13 Çeşme limanı aylık yat sayısı değişim oranları



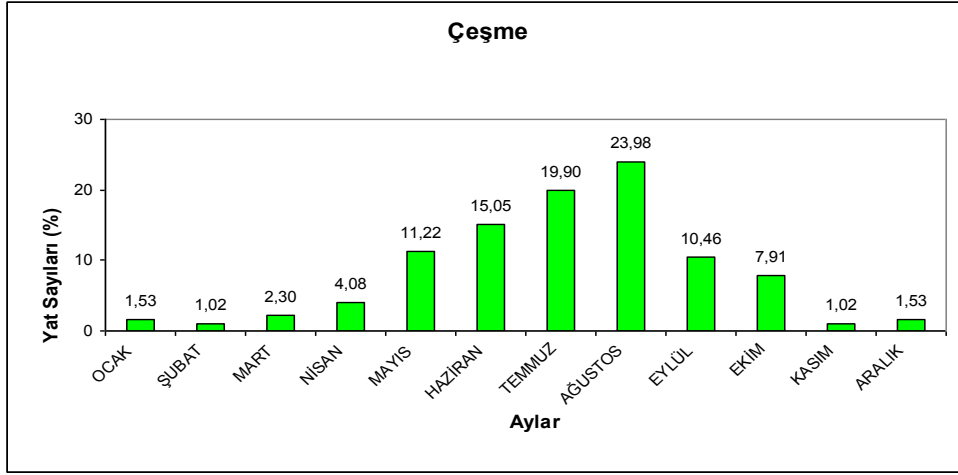
d) 2003 yılı



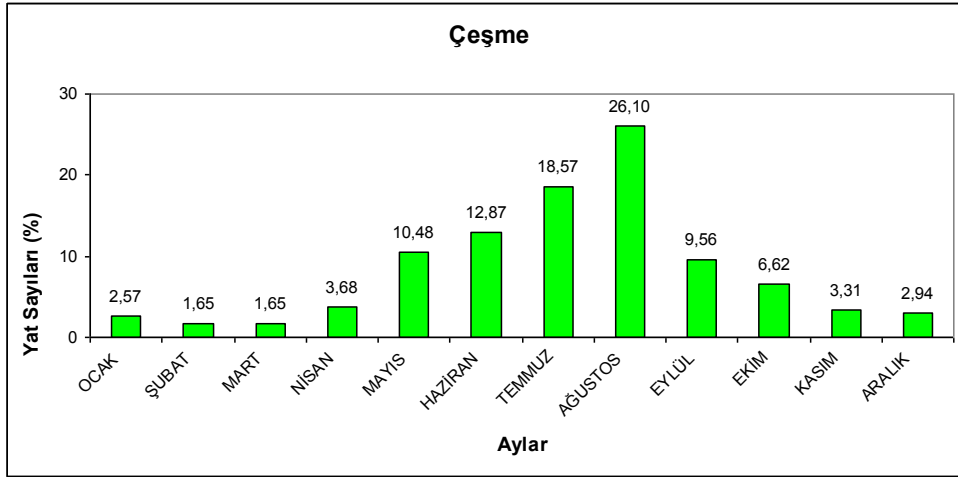
e) 2004 yılı



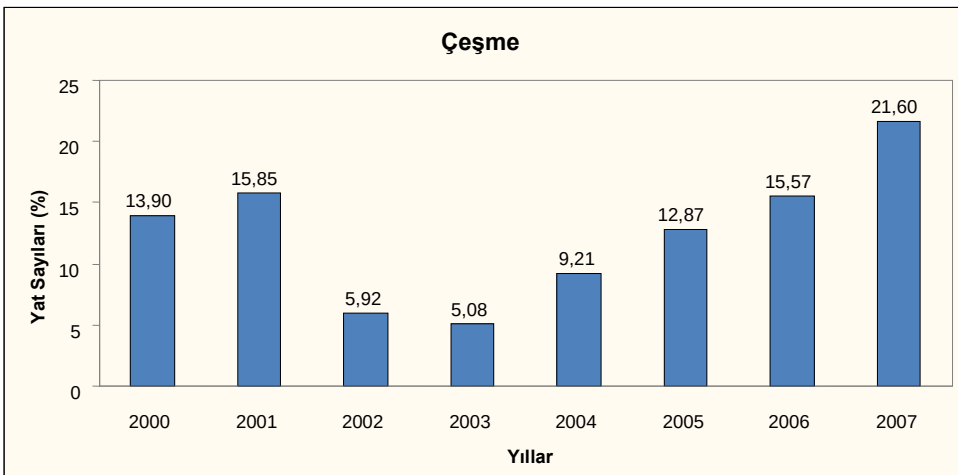
f) 2005 yılı



g) 2006 yılı

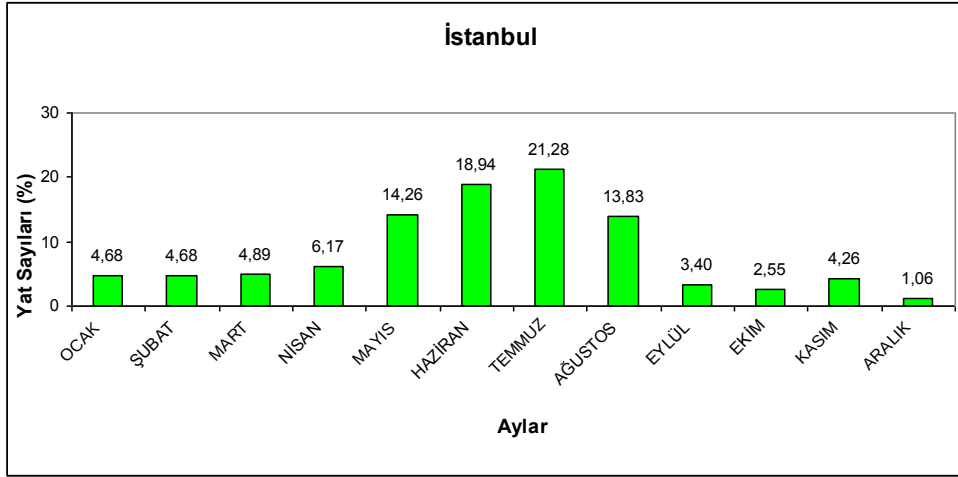


h) 2007 yılı

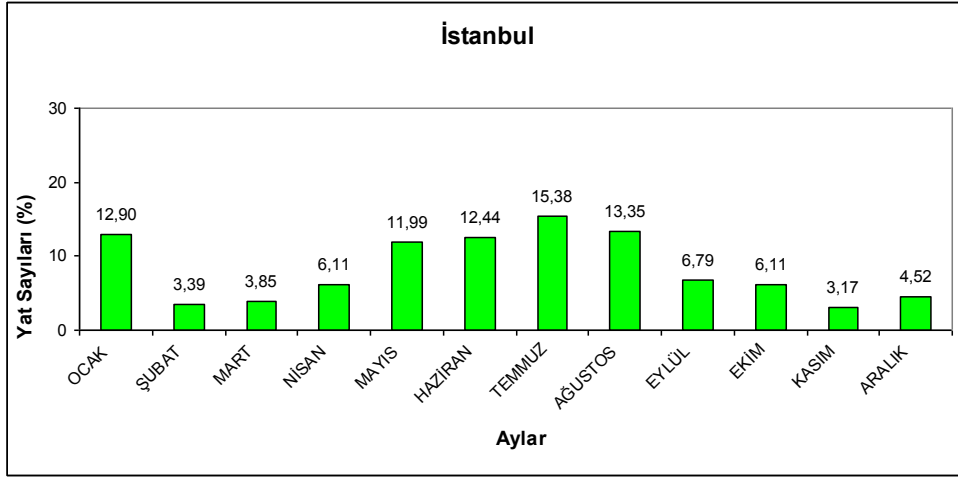


i) Yıllık değişim

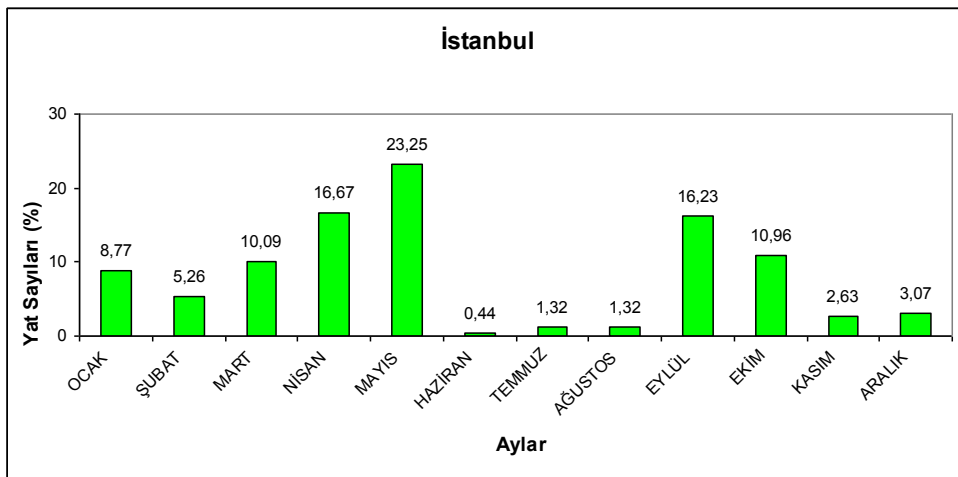
Şekil Ek 1.13 Devam



a) 2000 yılı

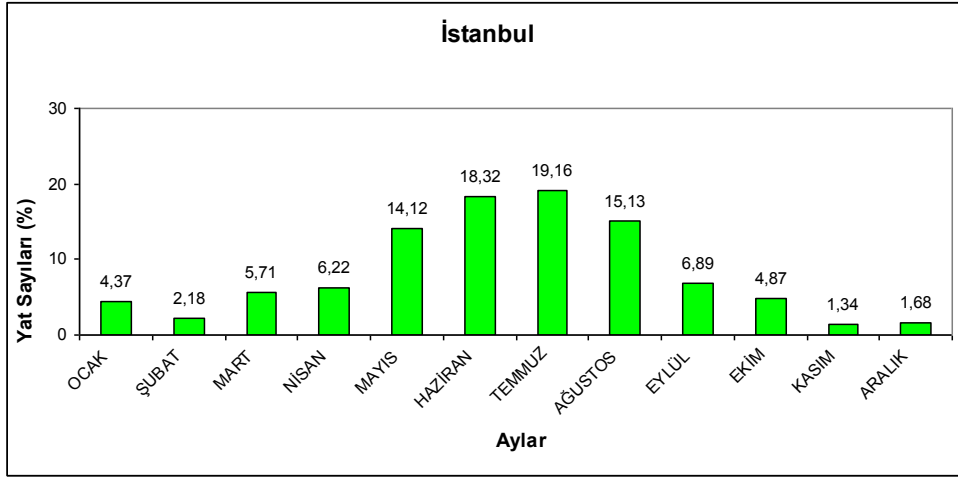


b) 2001 yılı

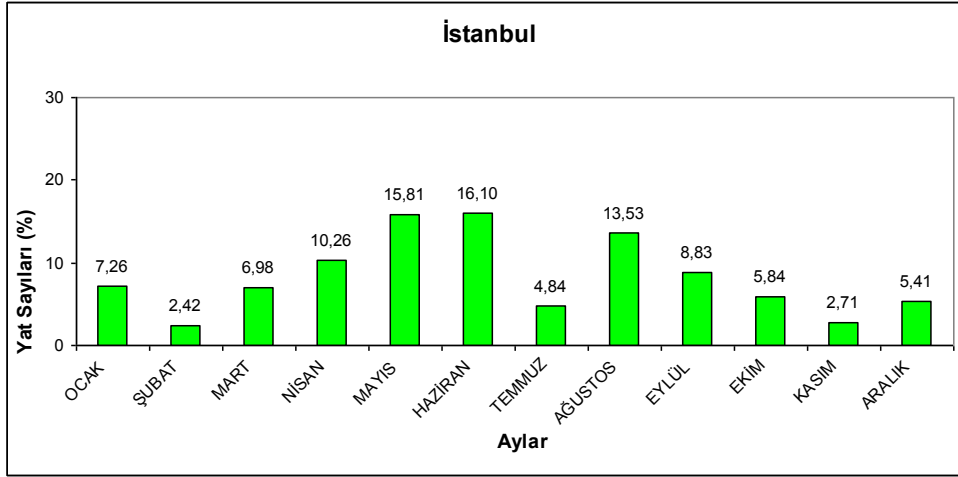


c) 2002 yılı

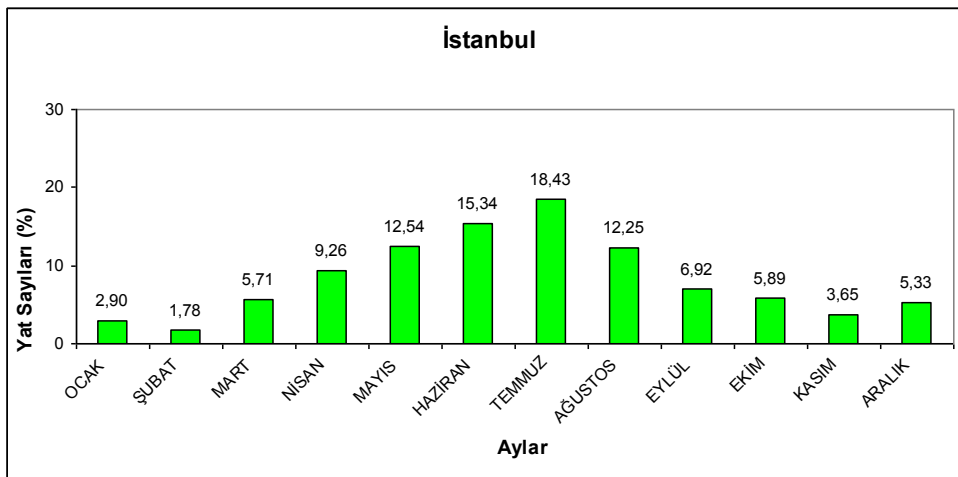
Şekil Ek 1.14 İstanbul limanı aylık yat sayısı değişim oranları



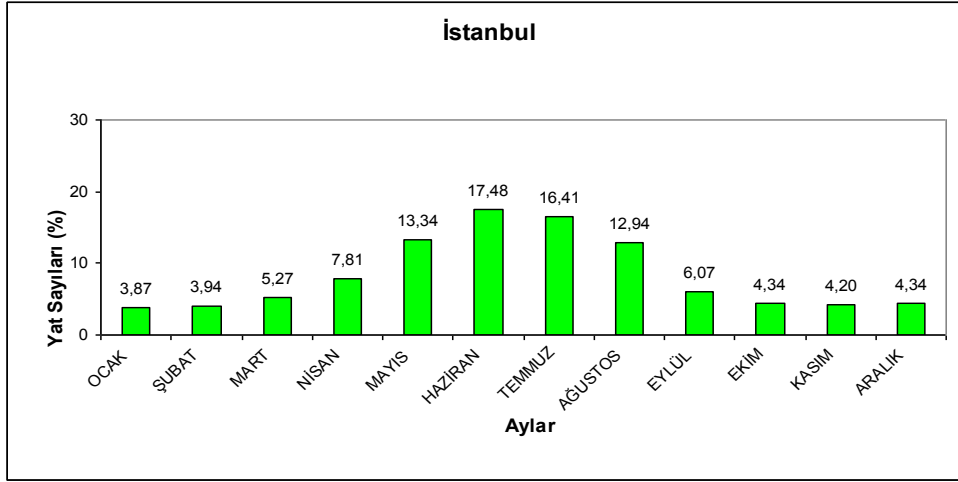
d) 2003 yılı



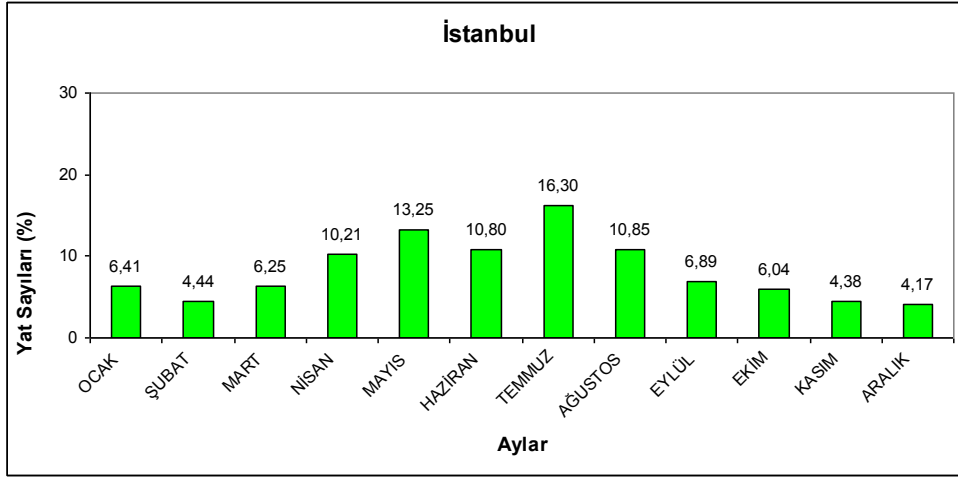
e) 2004 yılı



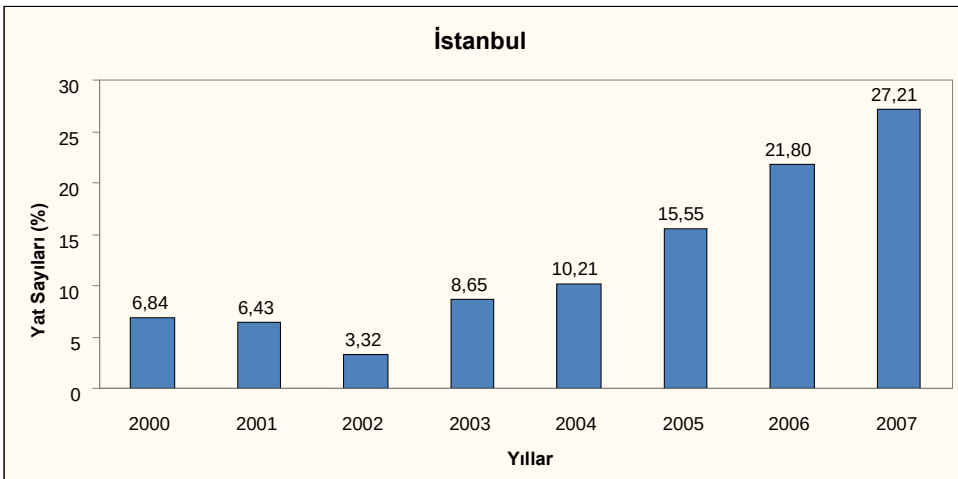
f) 2005 yılı



g) 2006 yılı

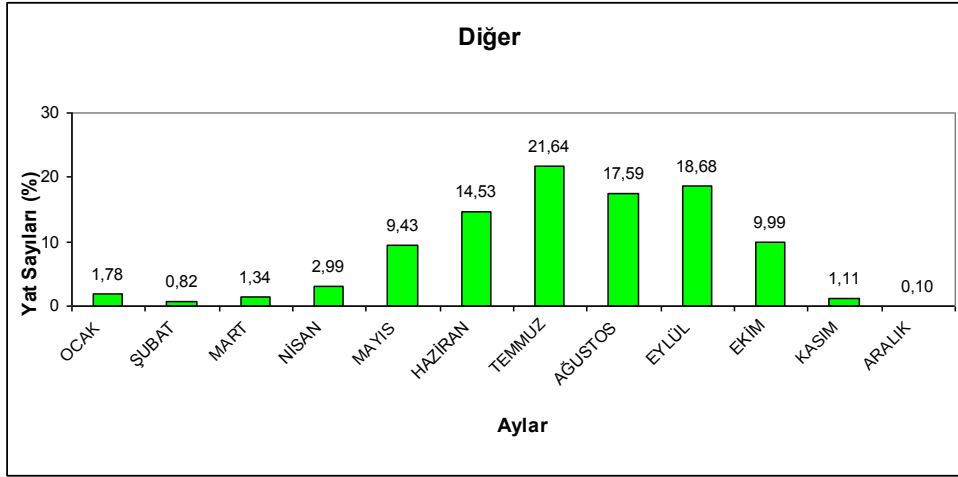


h) 2007 yılı

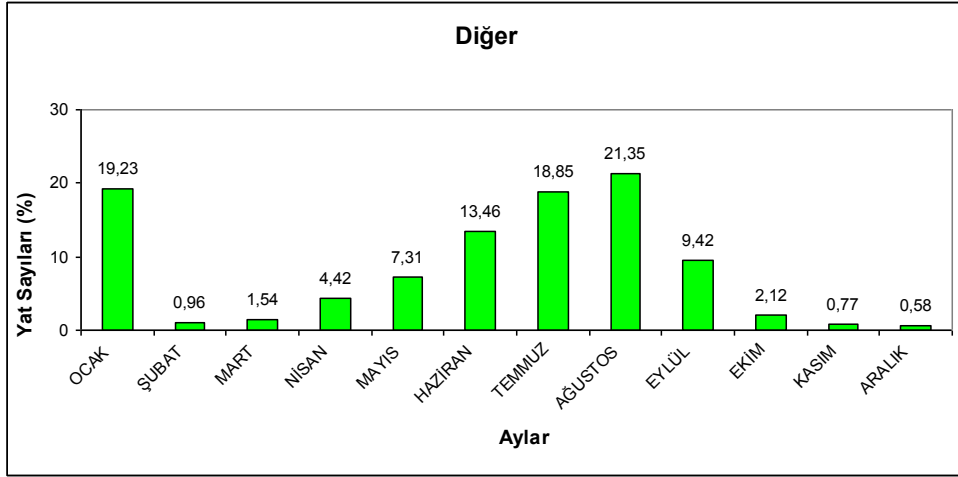


i) Yıllık değişim

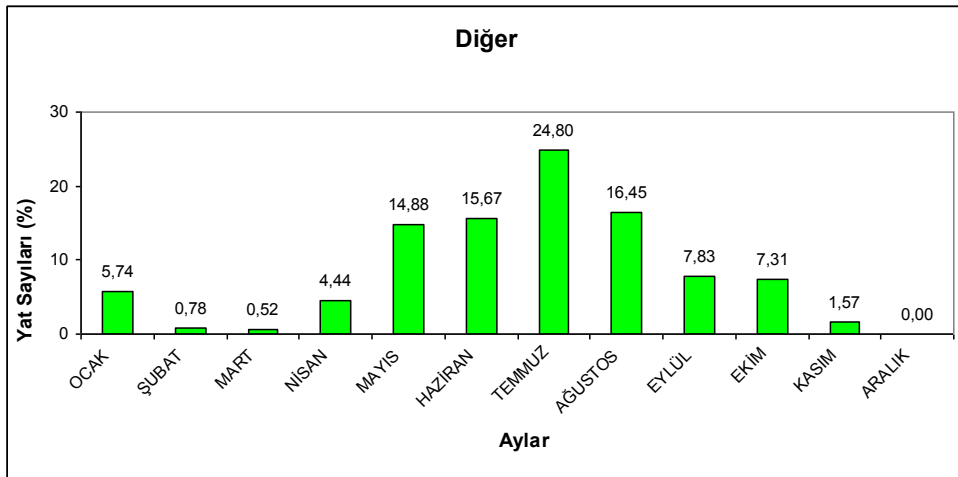
Şekil Ek 1.14 Devam



a) 2000 yılı

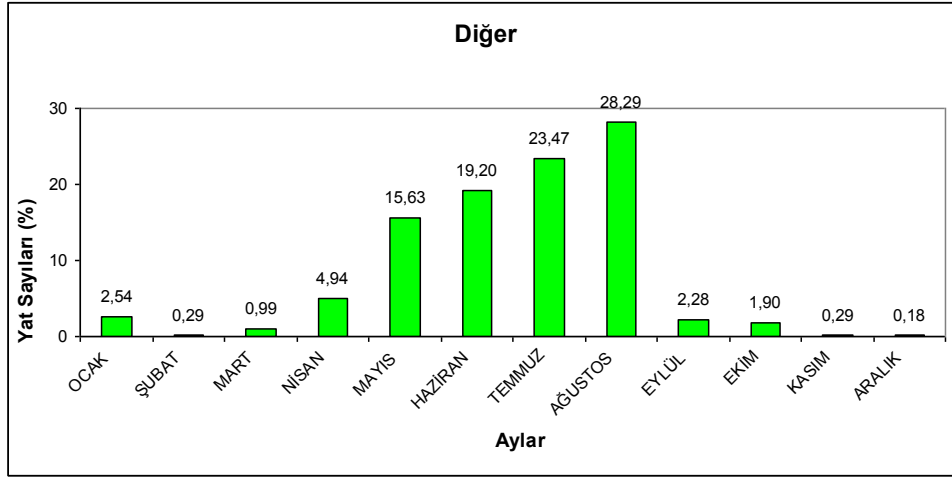


b) 2001 yılı

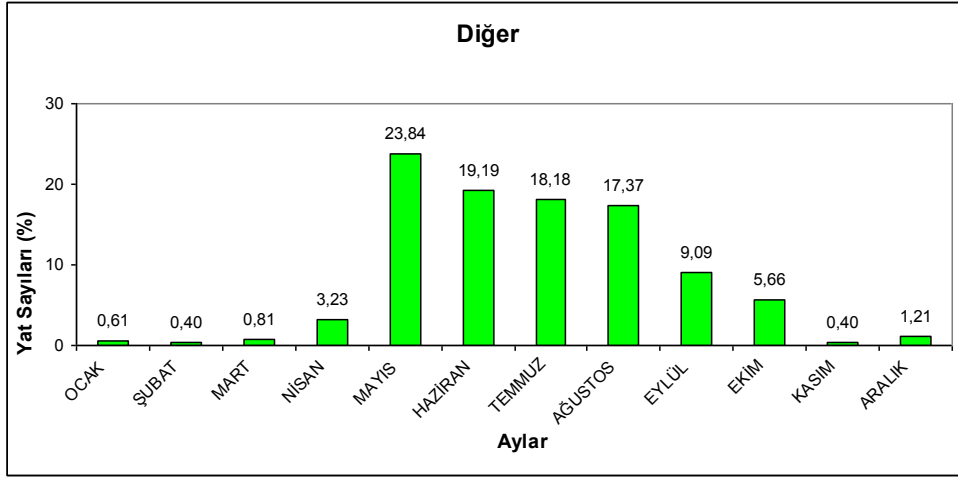


c) 2002 yılı

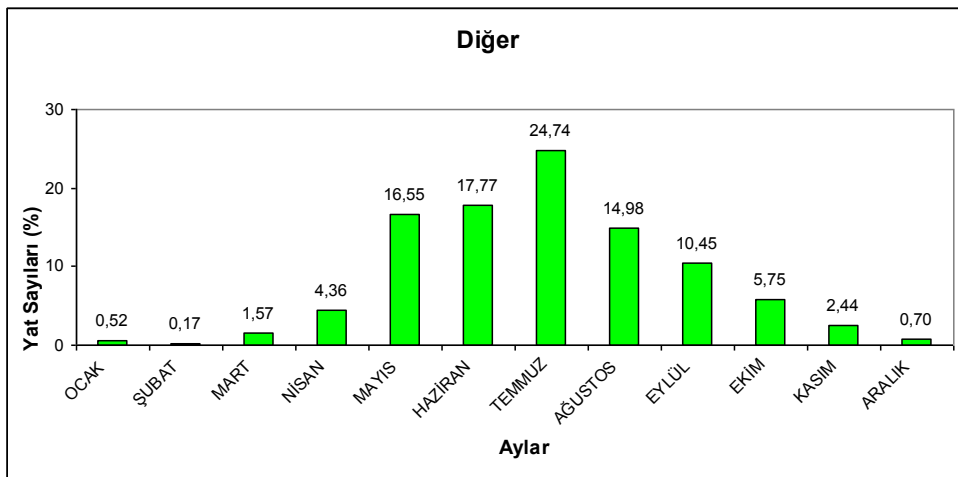
Şekil Ek 1.15 Diğer limanlar aylık yat sayısı değişim oranları



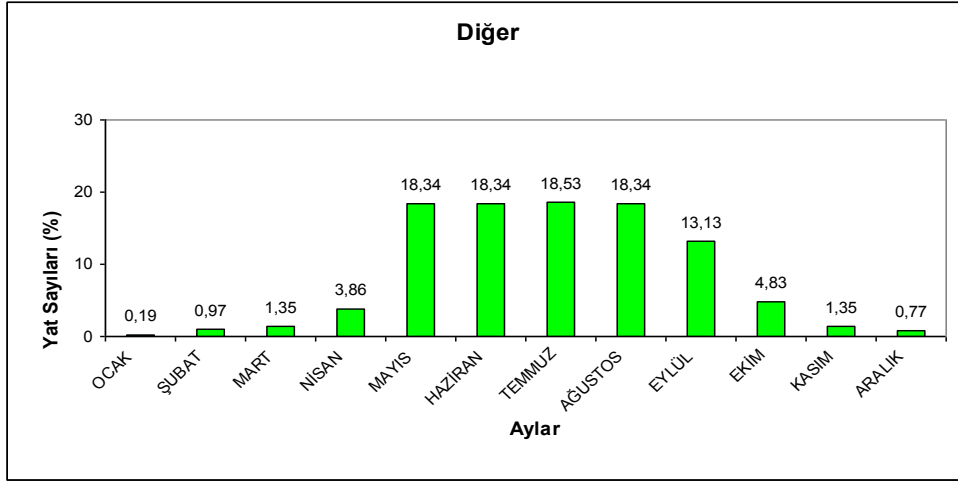
d) 2003 yılı



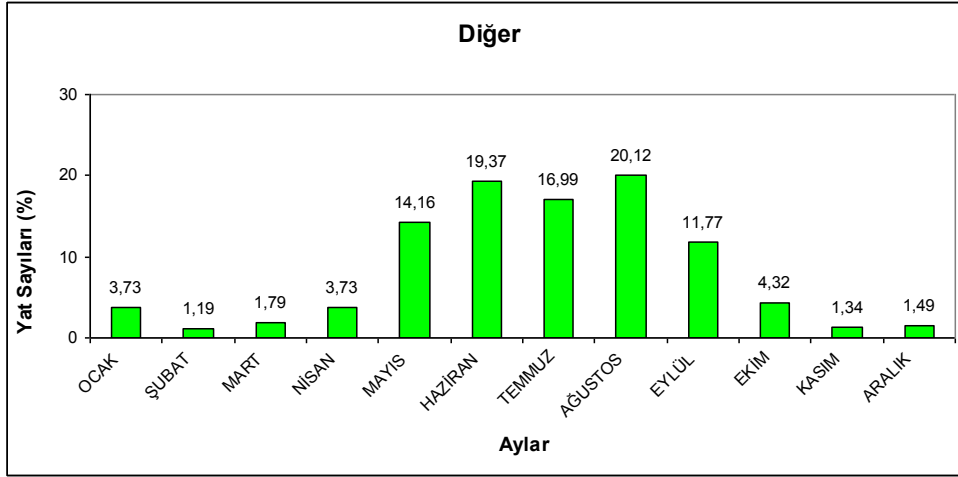
e) 2004 yılı



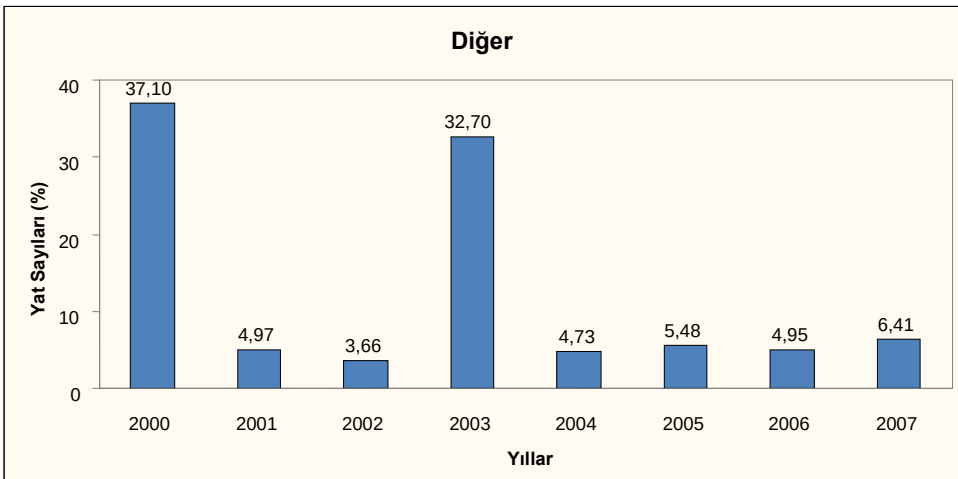
f) 2005 yılı



g) 2006 yılı

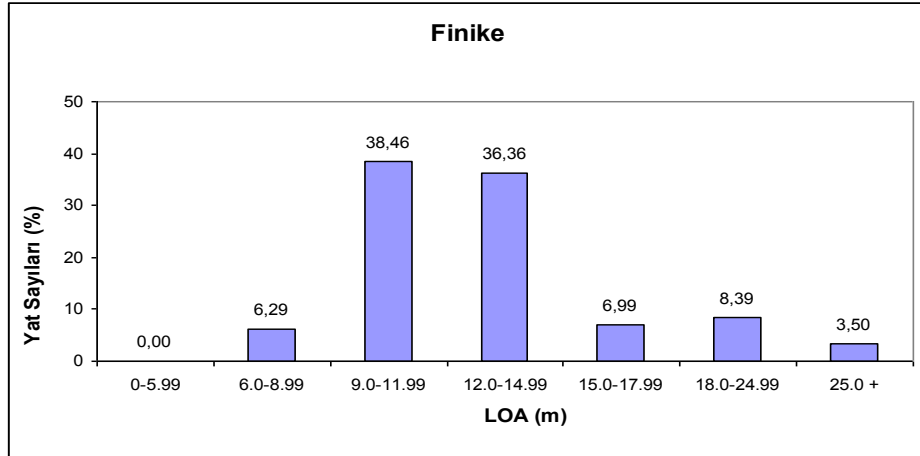


h) 2007 yılı

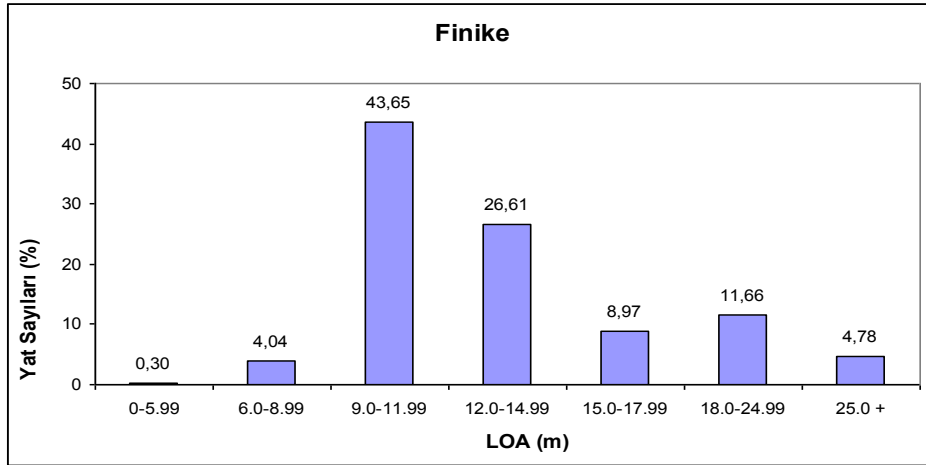


i) Yıllık değişim

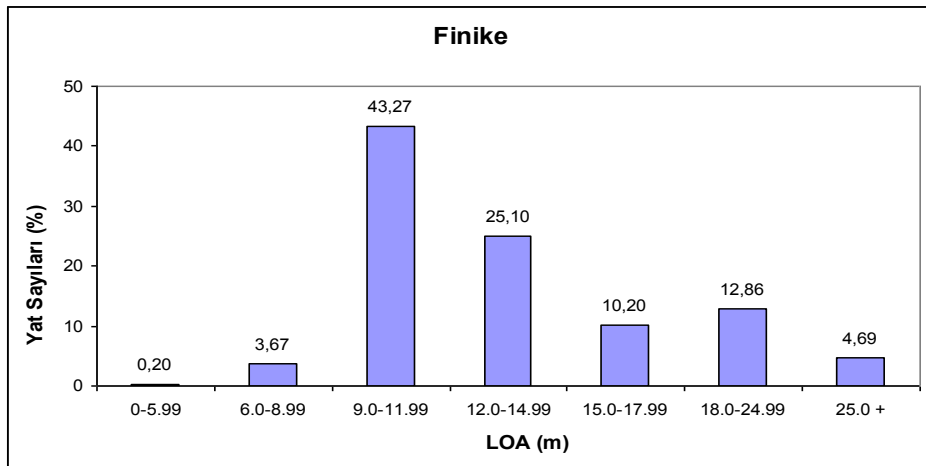
Ek 2 Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



a) 2000 yılı

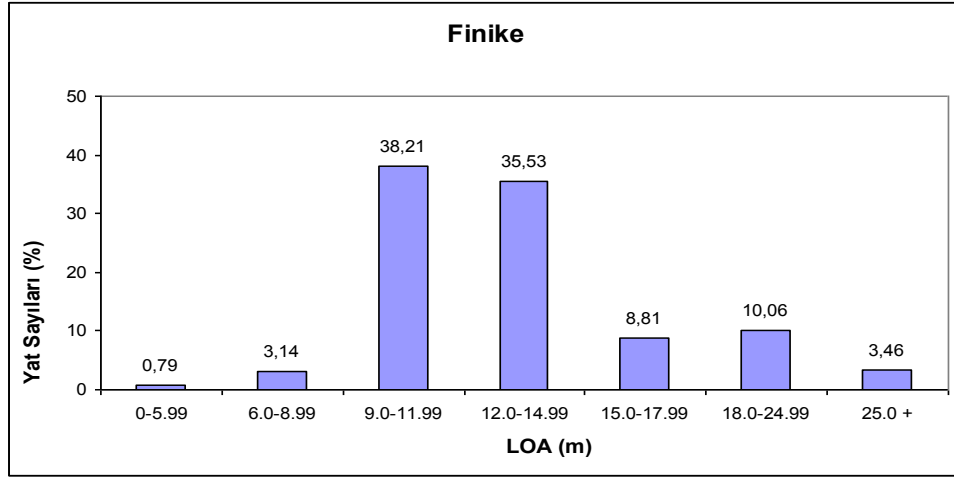


b) 2001 yılı

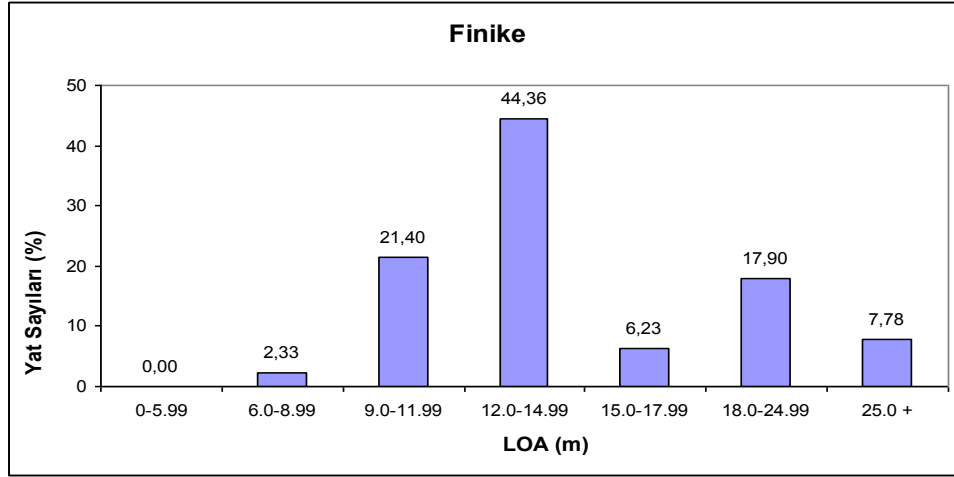


c) 2002 yılı

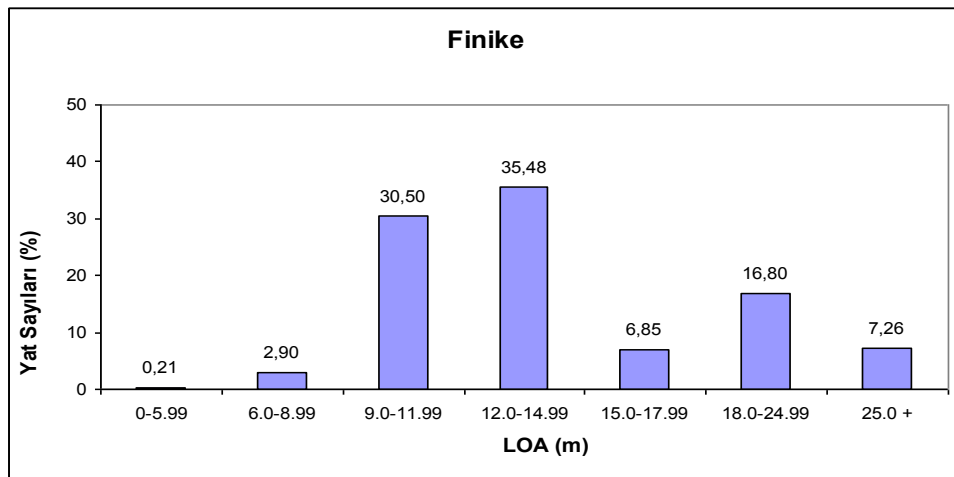
Şekil Ek 2.1 Finike limanı LOA aralıkları değişim oranları



d) 2003 yılı

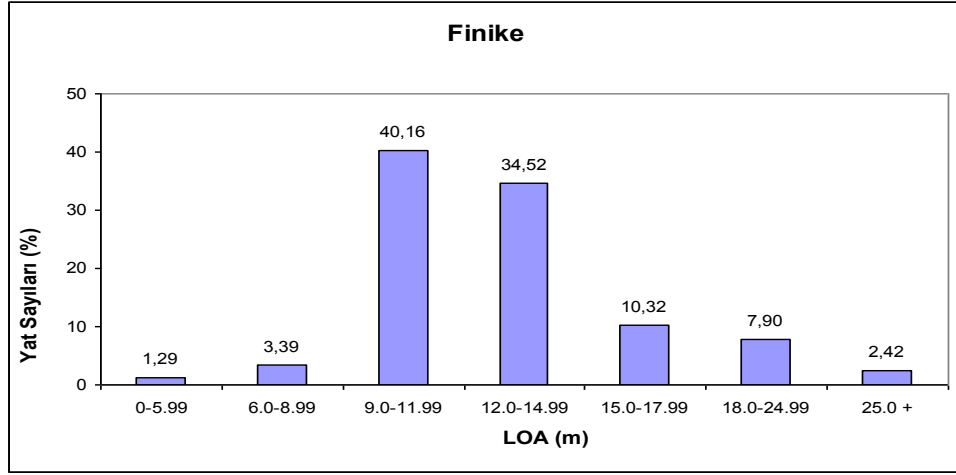


e) 2004 yılı

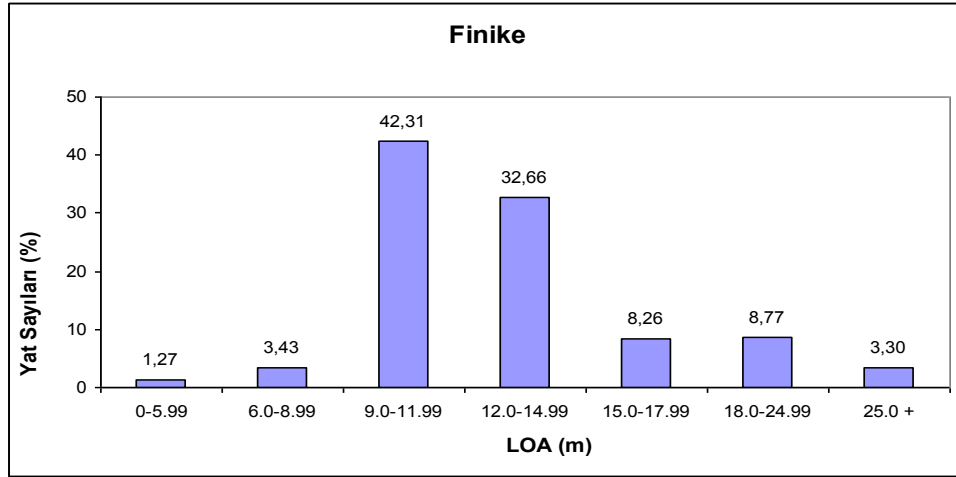


f) 2005 yılı

Şekil Ek 2.1 Devam

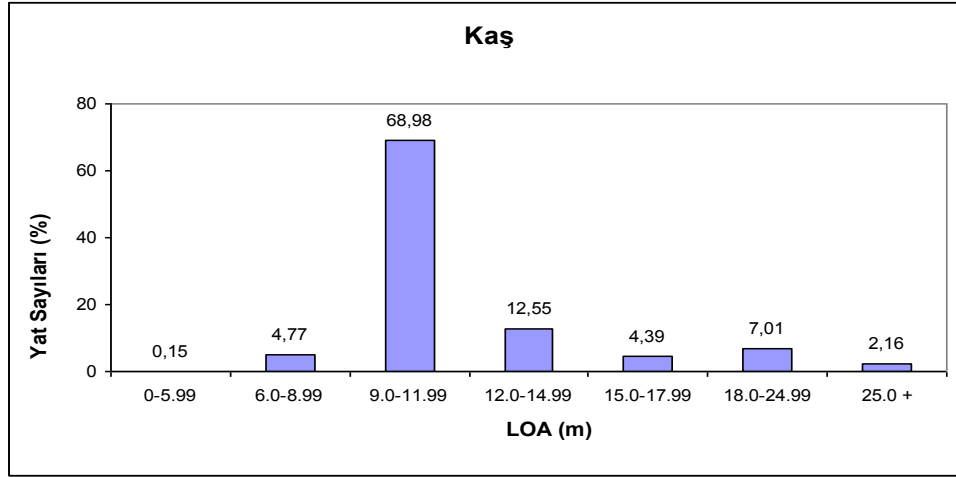


g) 2006 yılı

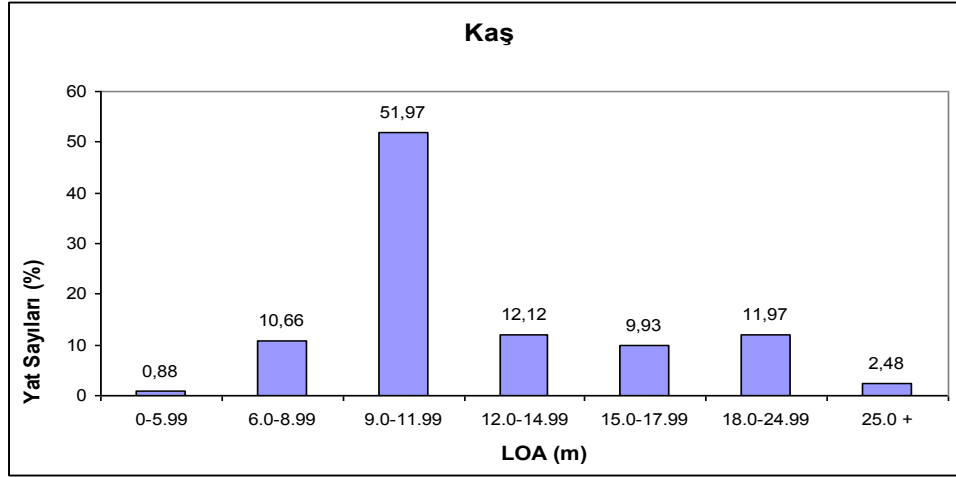


h) 2007 yılı

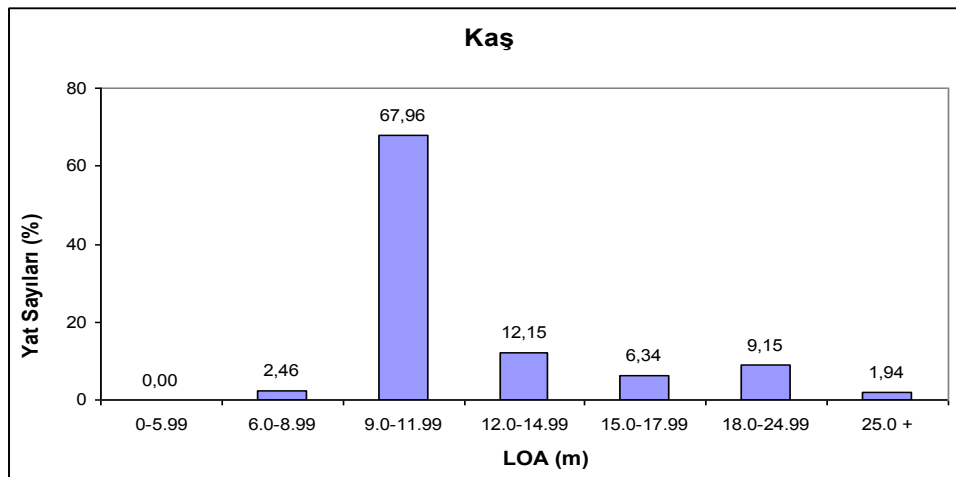
Şekil Ek 2.1 Devam



a) 2000 yılı

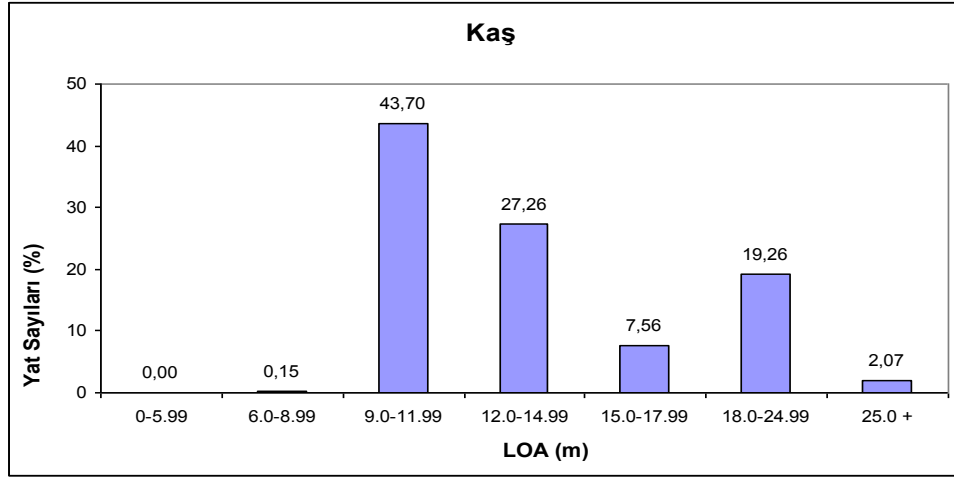


b) 2001 yılı

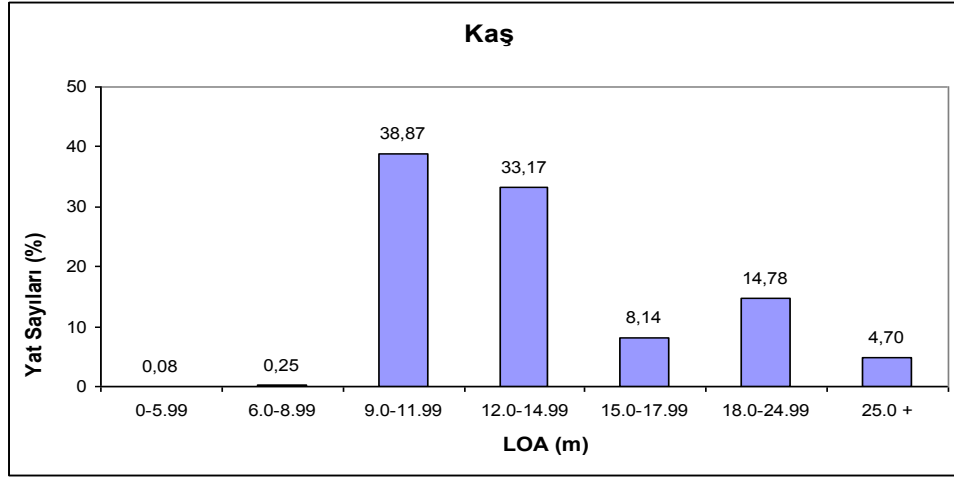


c) 2002 yılı

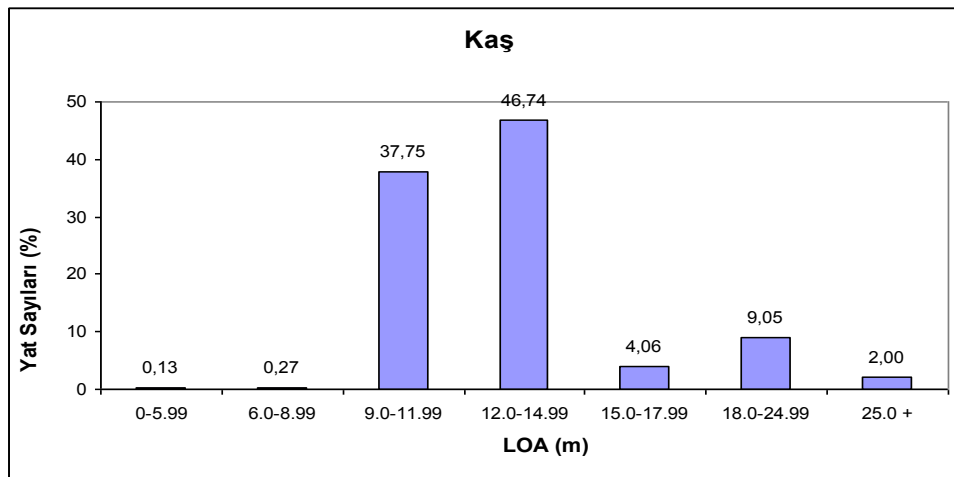
Şekil Ek 2.2 Kaş limanı LOA aralıkları değişim oranları



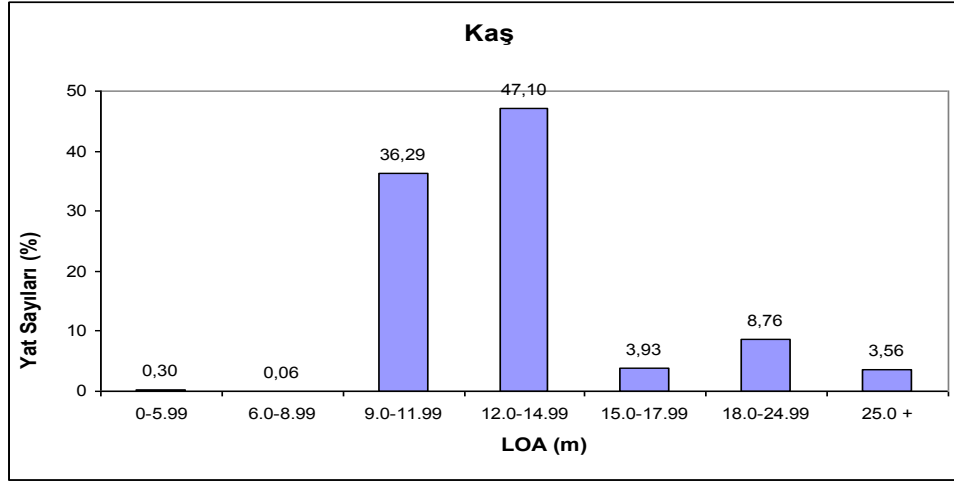
d) 2003 yılı



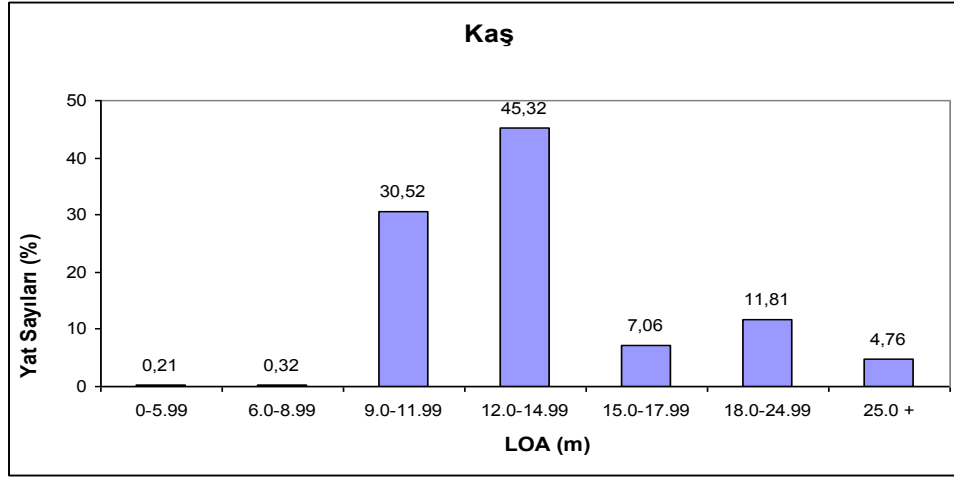
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı

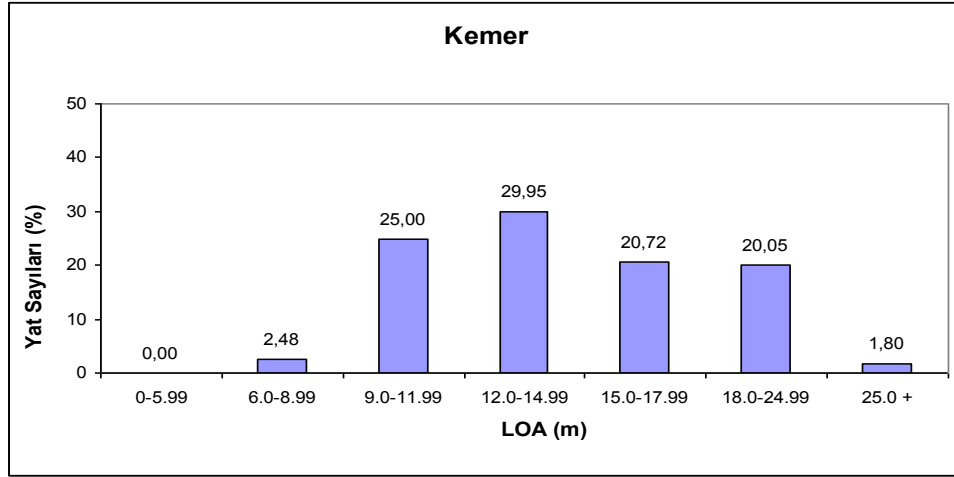


g) 2006 yılı

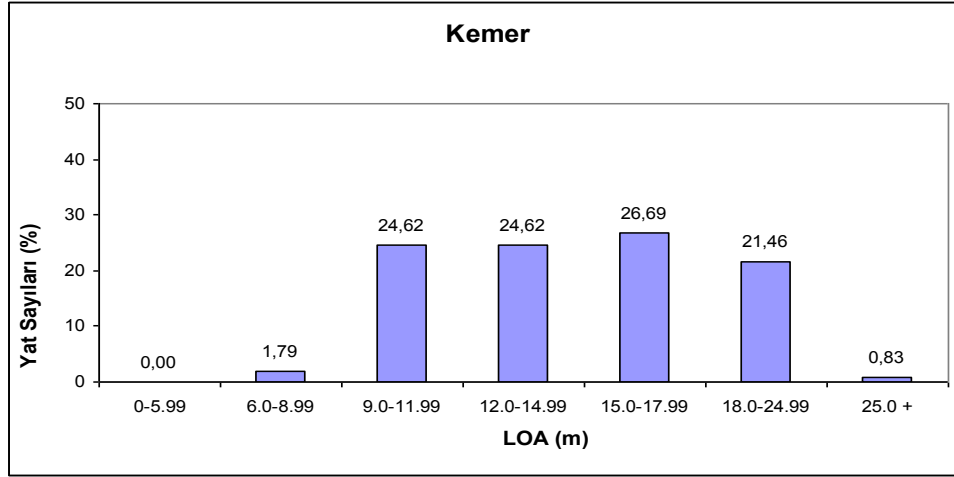


h) 2007 yılı

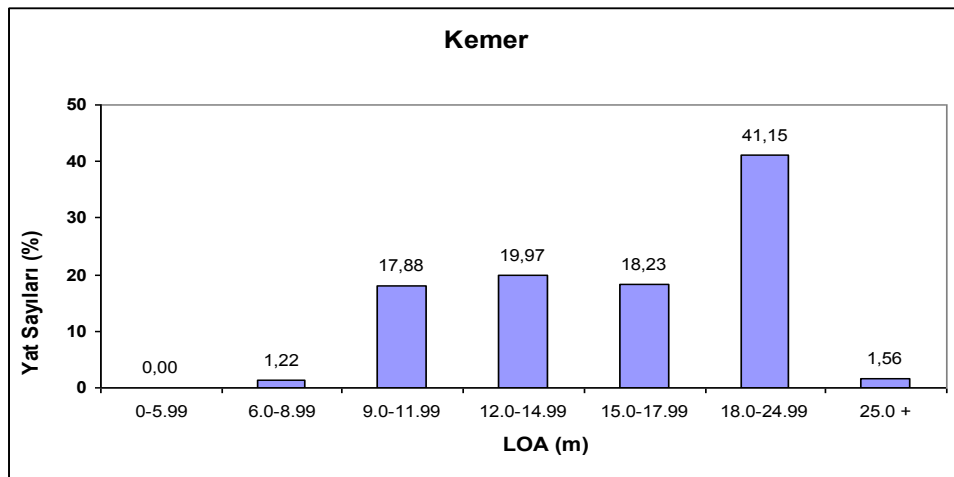
Şekil Ek 2.2 Devam



a) 2000 yılı

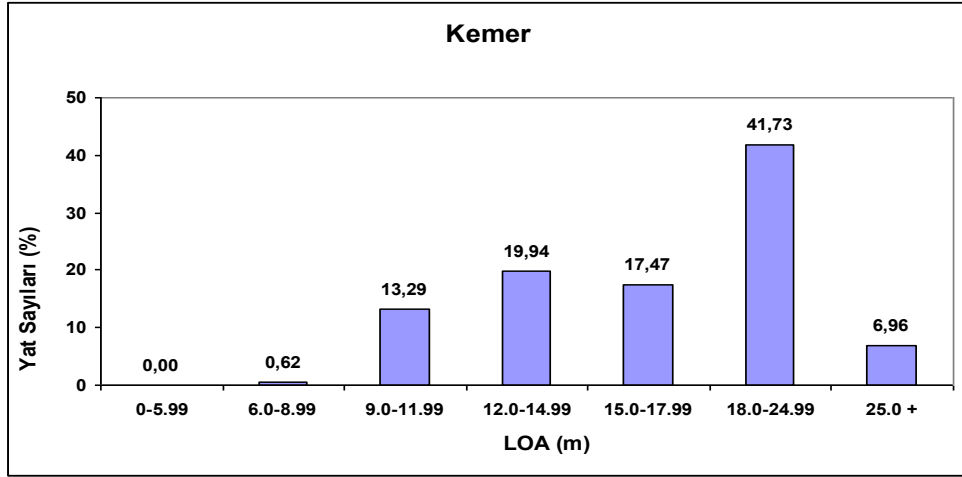


b) 2001 yılı

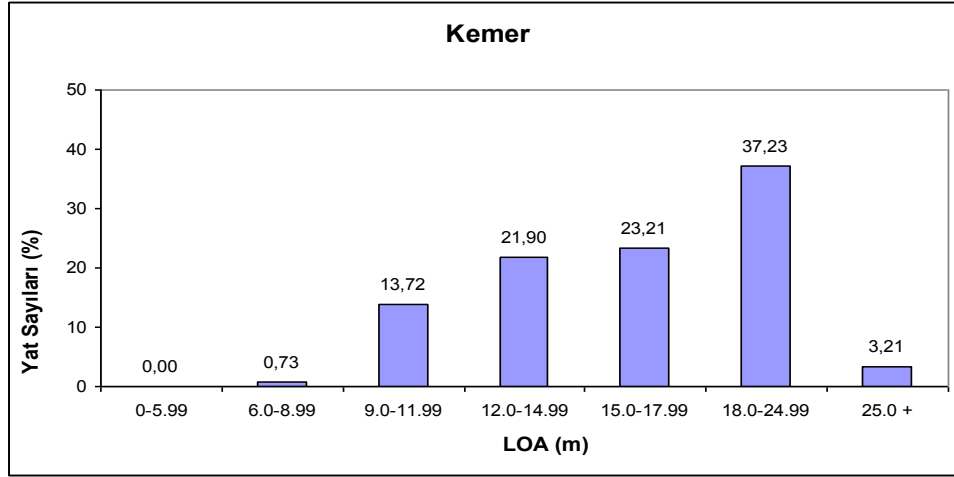


c) 2002 yılı

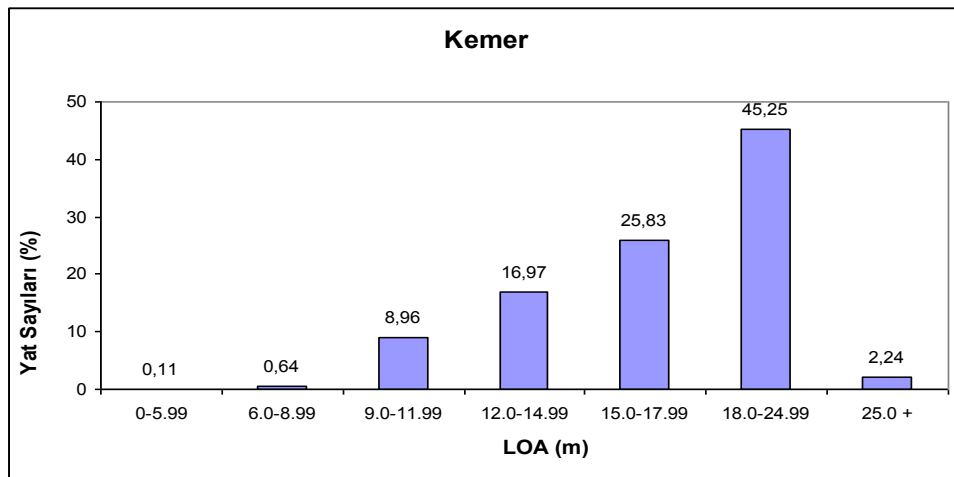
Şekil Ek 2.3 Kemer limanı LOA aralıkları değişim oranları



d) 2003 yılı

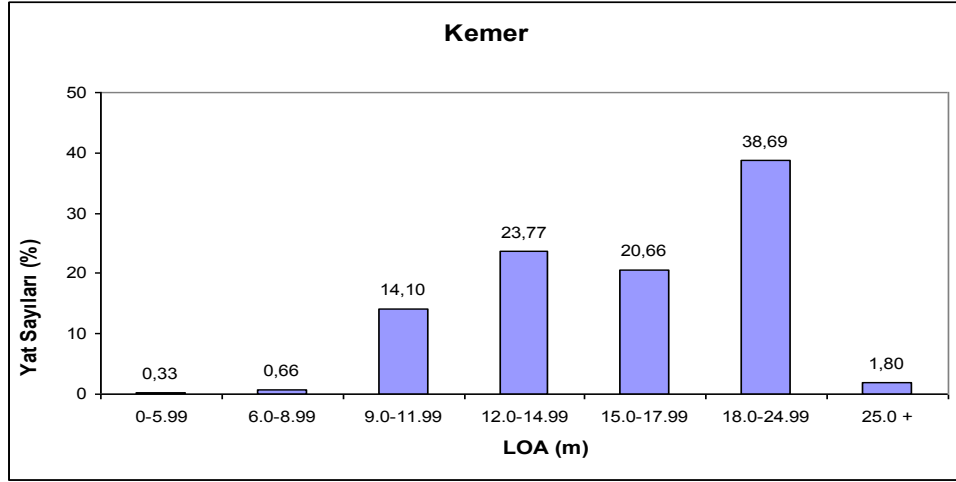


e) 2004 yılı

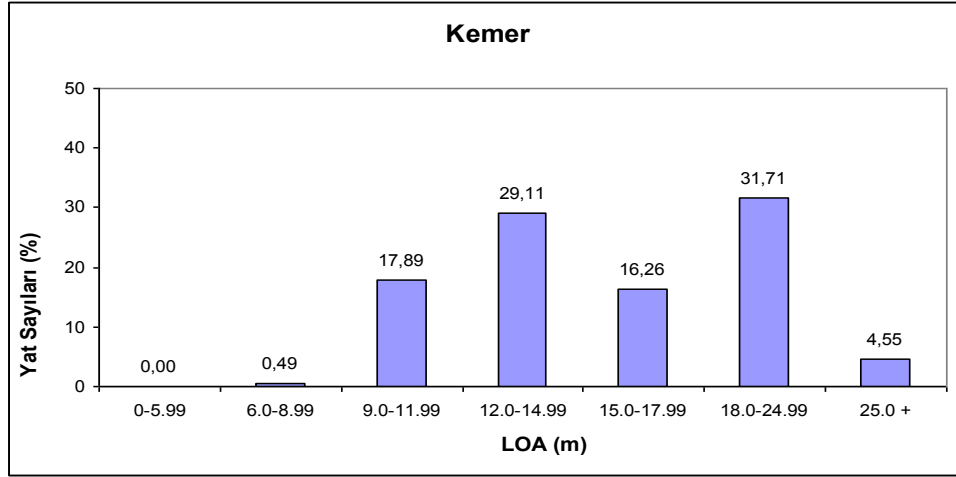


f) 2005 yılı

Şekil Ek 2.3 Devam

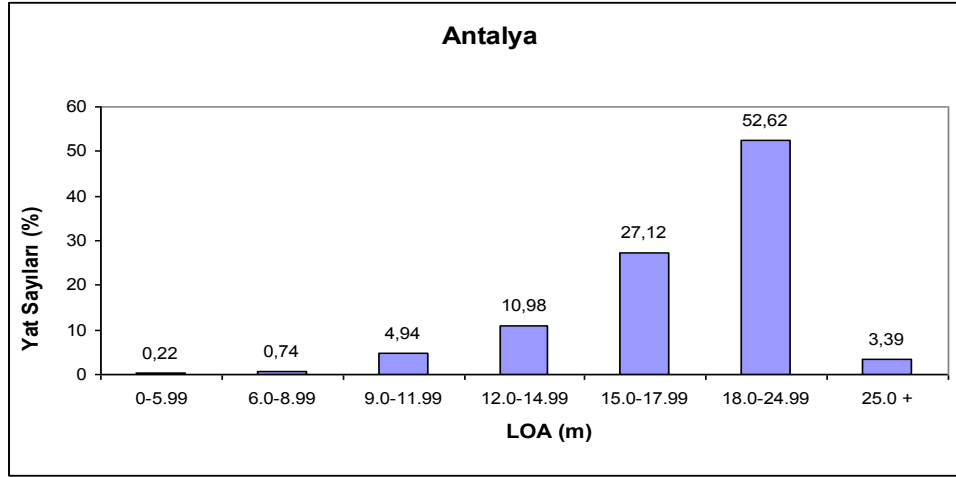


g) 2006 yılı

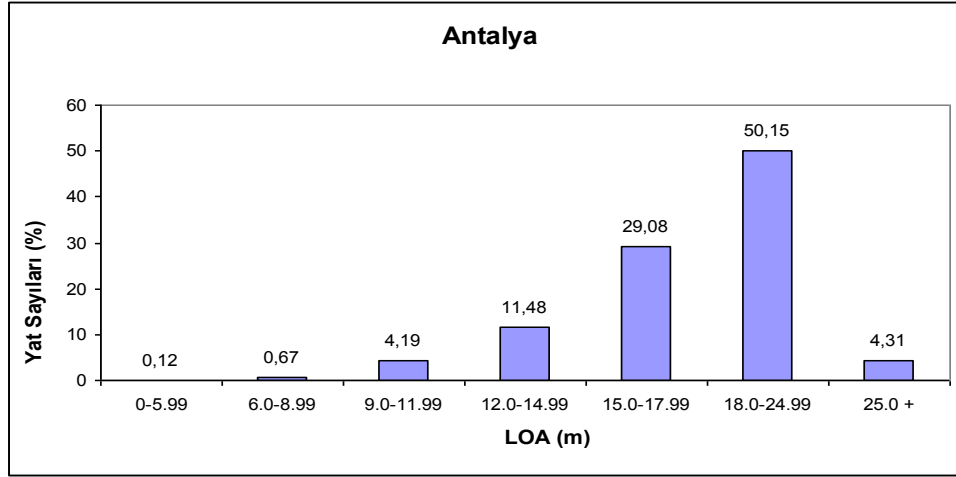


h) 2007 yılı

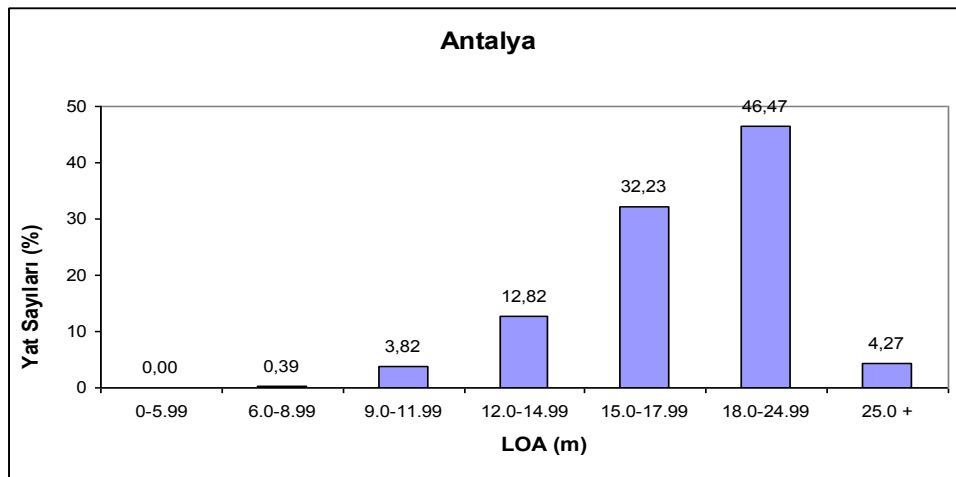
Şekil Ek 2.3 Devam



a) 2000 yılı

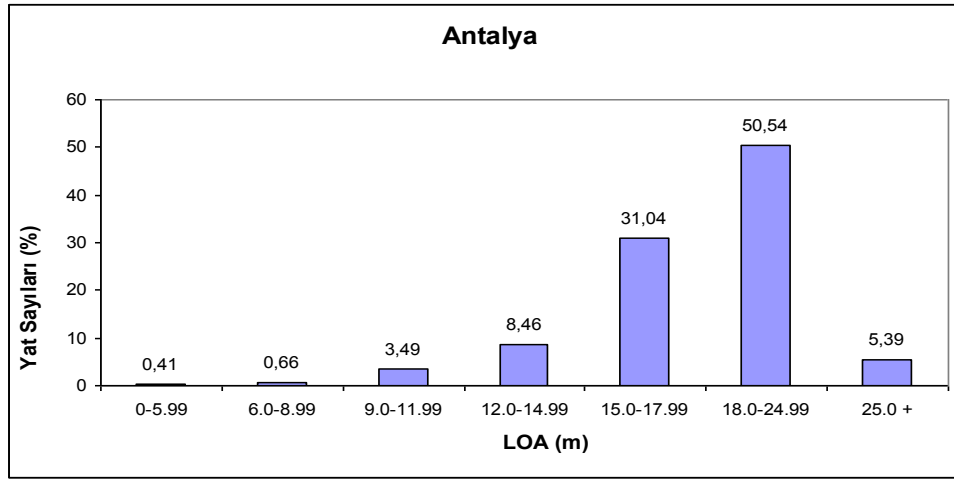


b) 2001 yılı

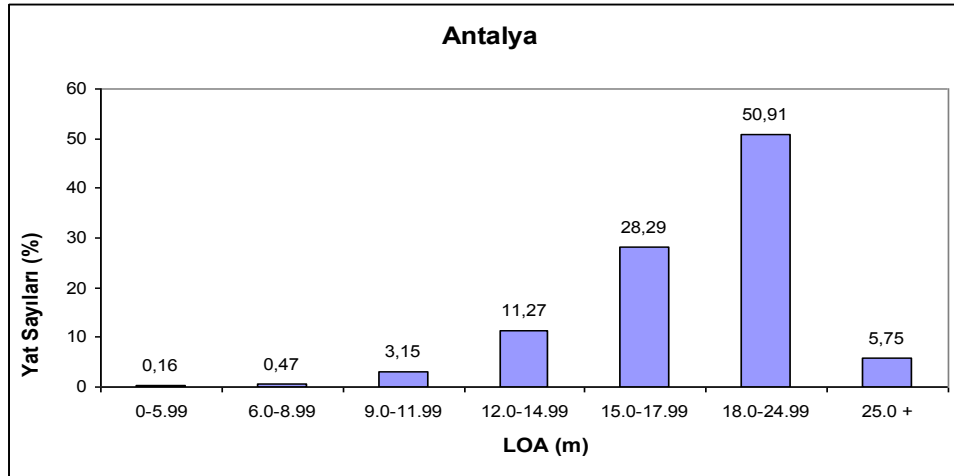


c) 2002 yılı

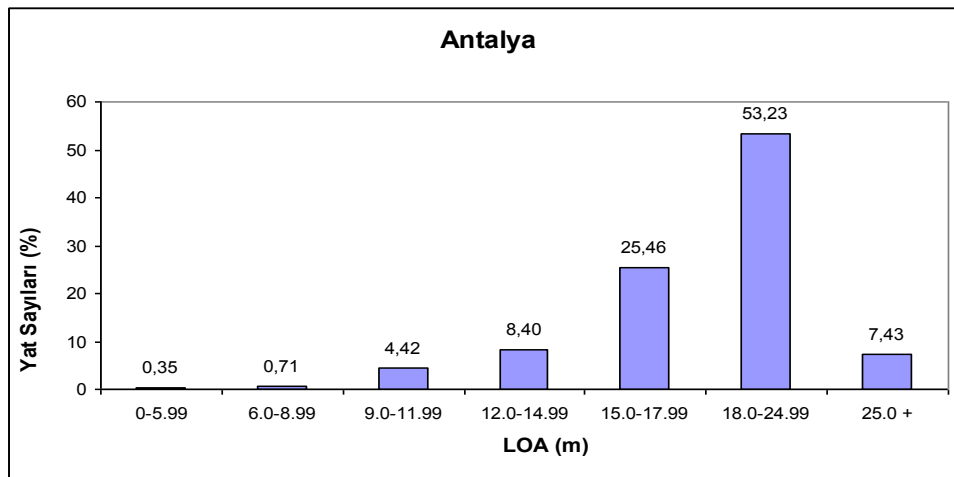
Şekil Ek 2.4 Antalya limanı LOA aralıkları değişim oranları



d) 2003 yılı

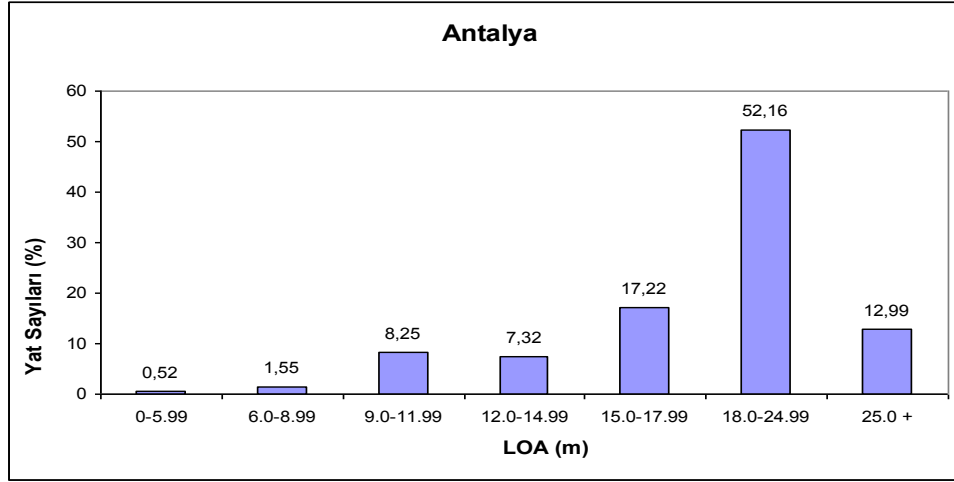


e) 2004 yılı

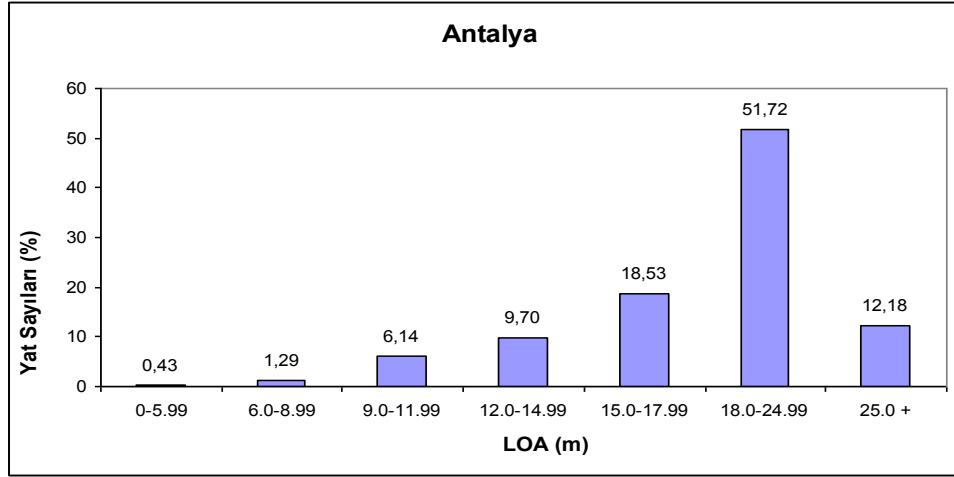


f) 2005 yılı

Şekil Ek 2.4 Devam

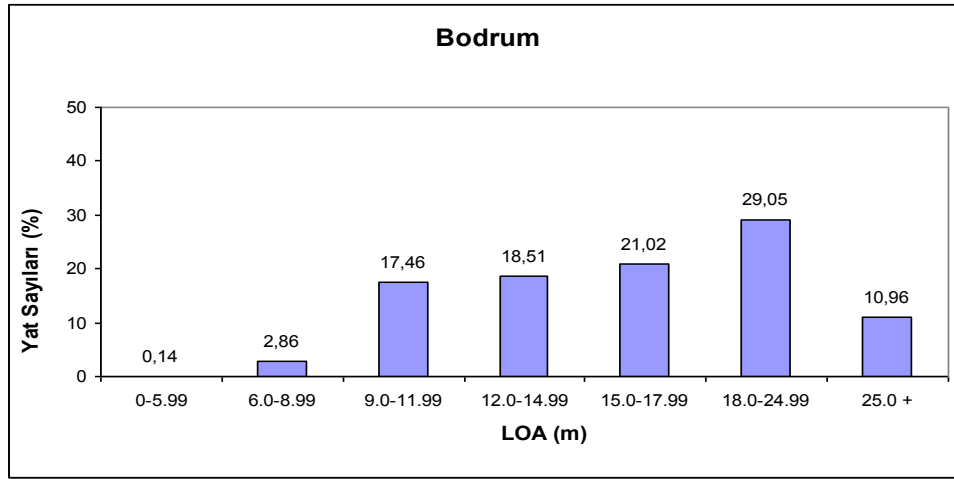


g) 2006 yılı

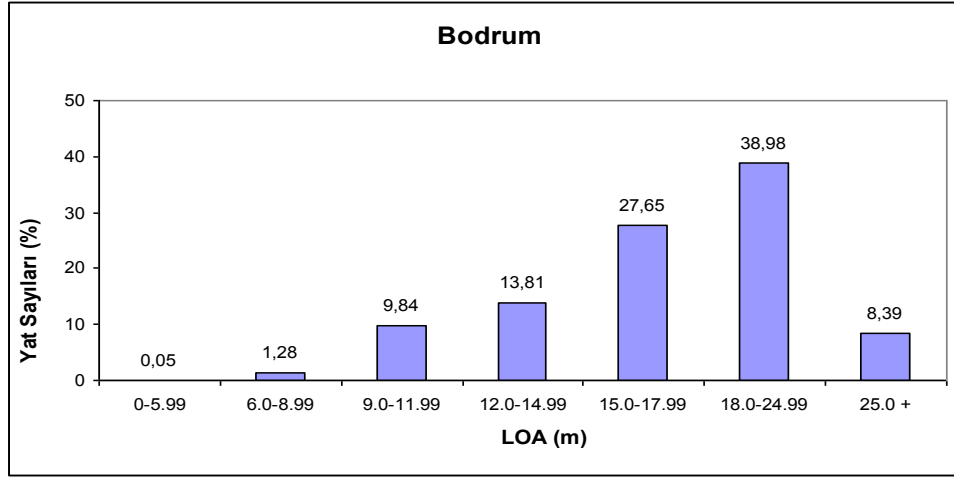


h) 2007 yılı

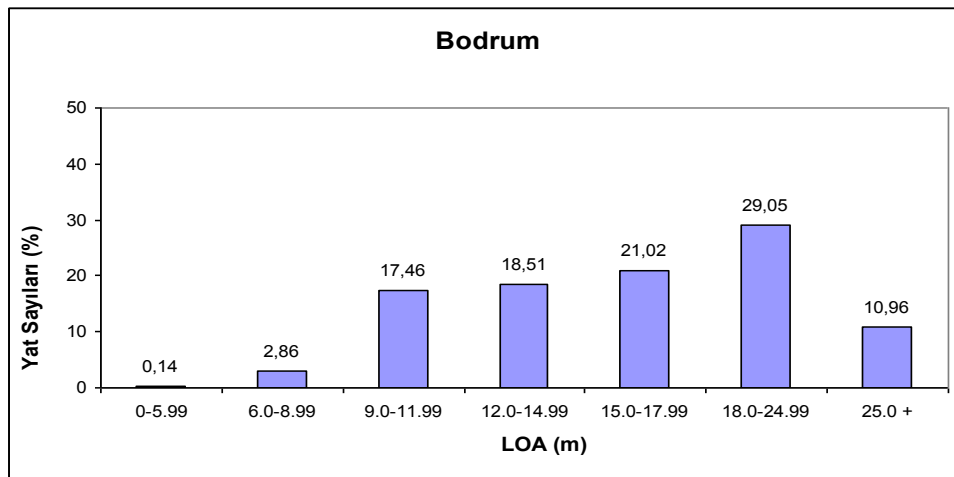
Şekil Ek 2.4 Devam



a) 2000 yılı

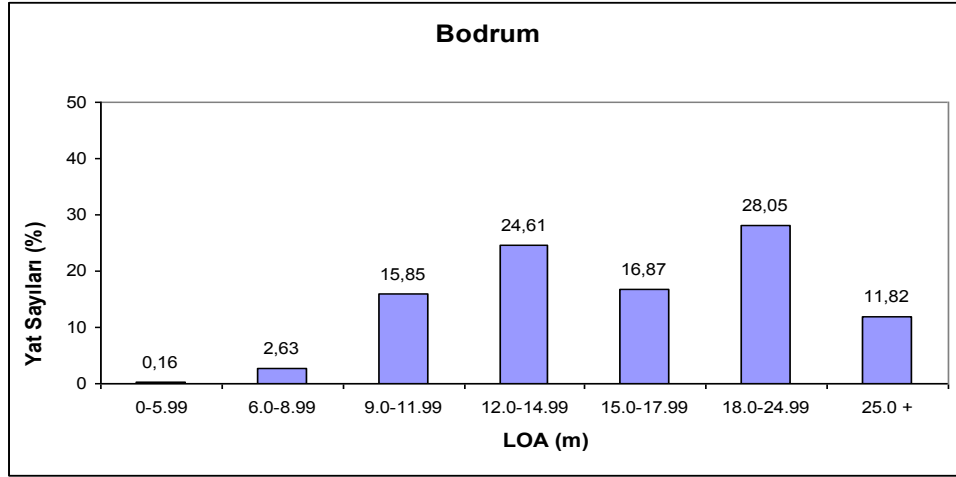


b) 2001 yılı

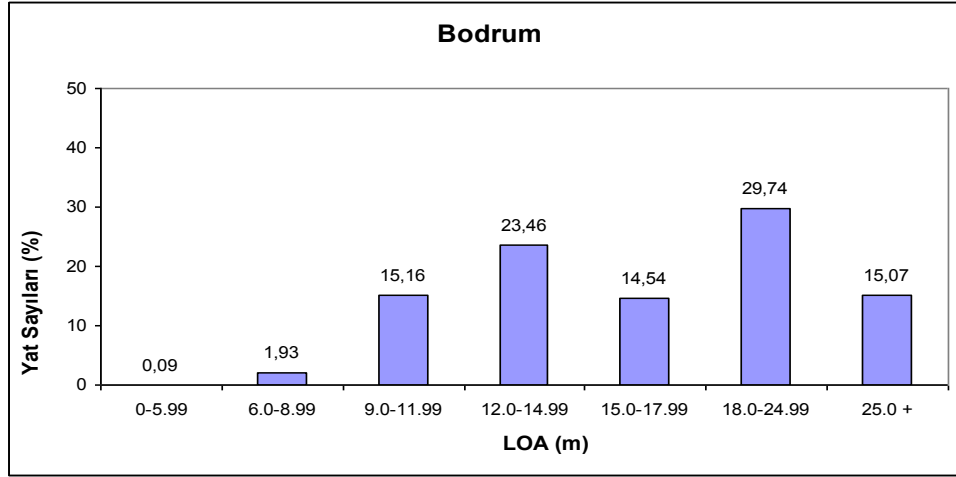


c) 2002 yılı

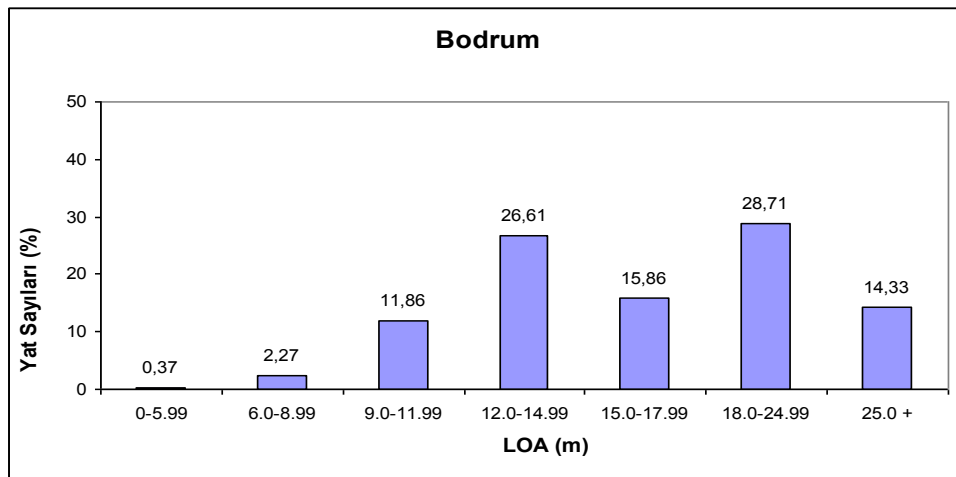
Şekil Ek 2.5 Bodrum limanı LOA aralıkları değişim oranları



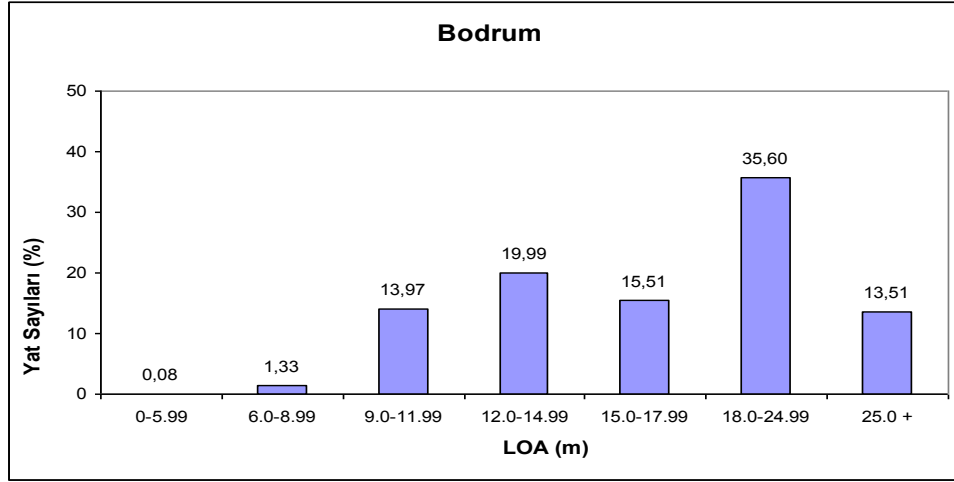
d) 2003 yılı



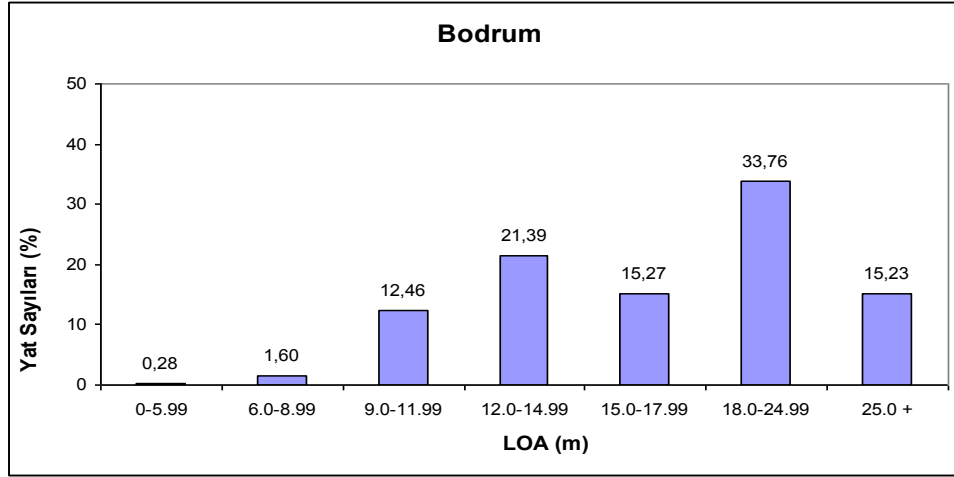
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı

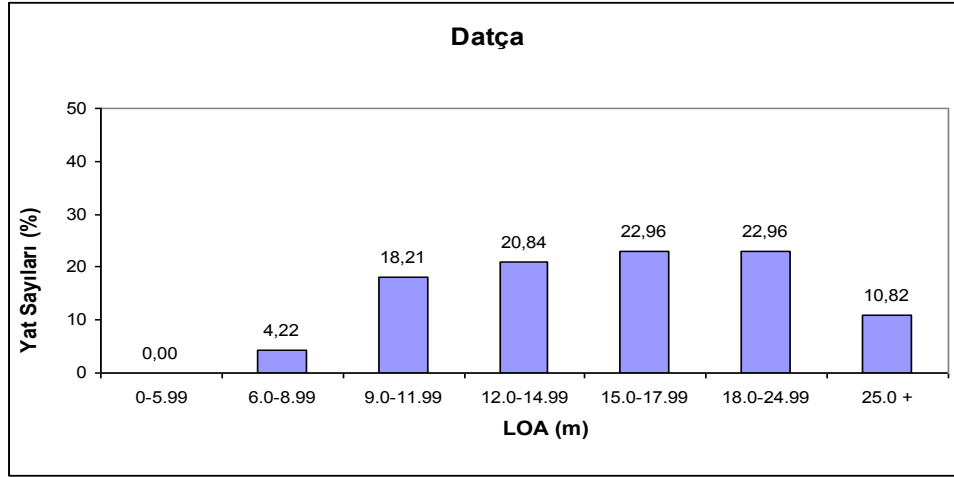


g) 2006 yılı

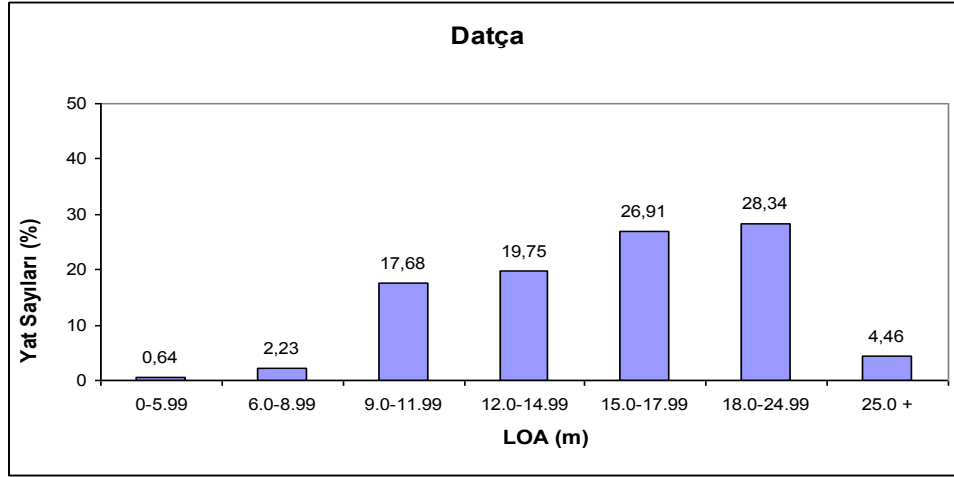


h) 2007 yılı

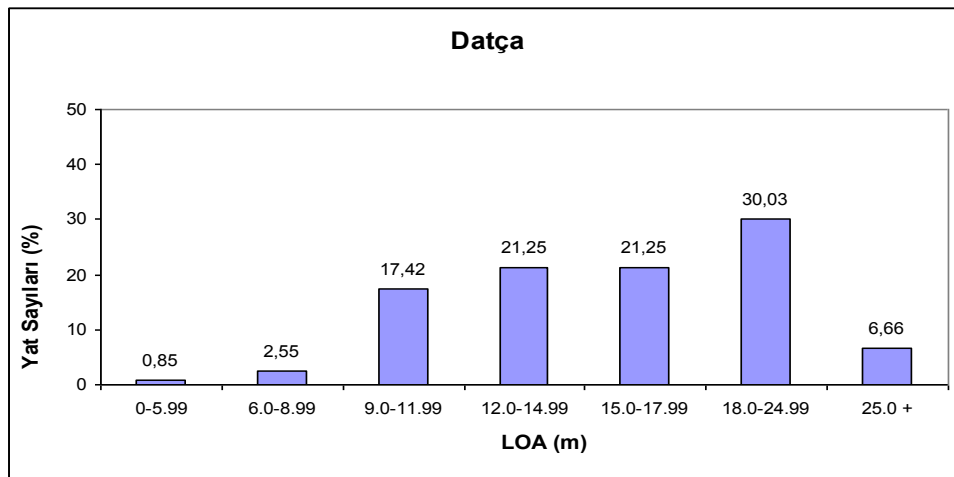
Şekil Ek 2.5 Devam



a) 2000 yılı

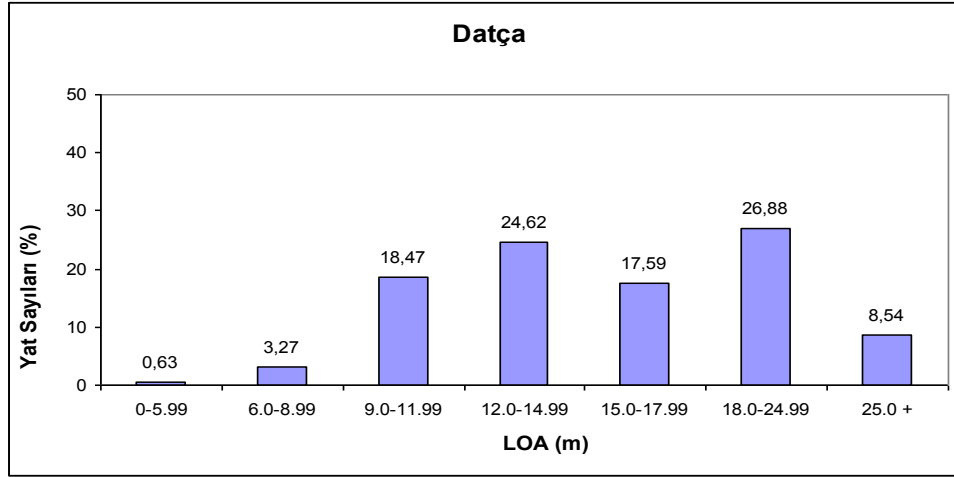


b) 2001 yılı

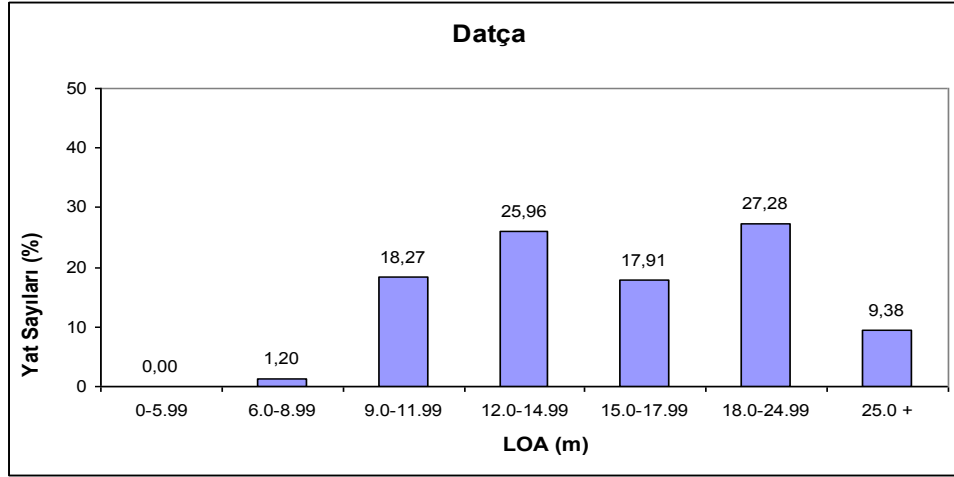


c) 2002 yılı

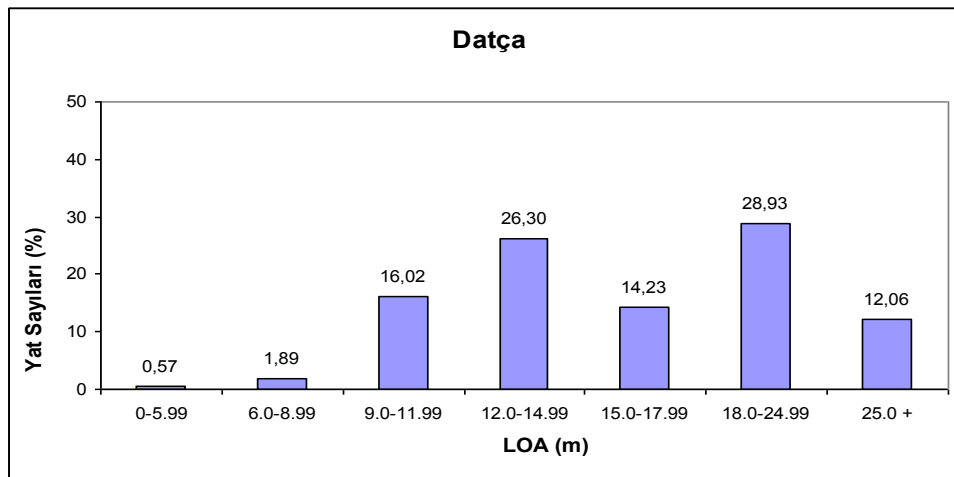
Şekil Ek 2.6 Datça limanı LOA aralıkları değişim oranları



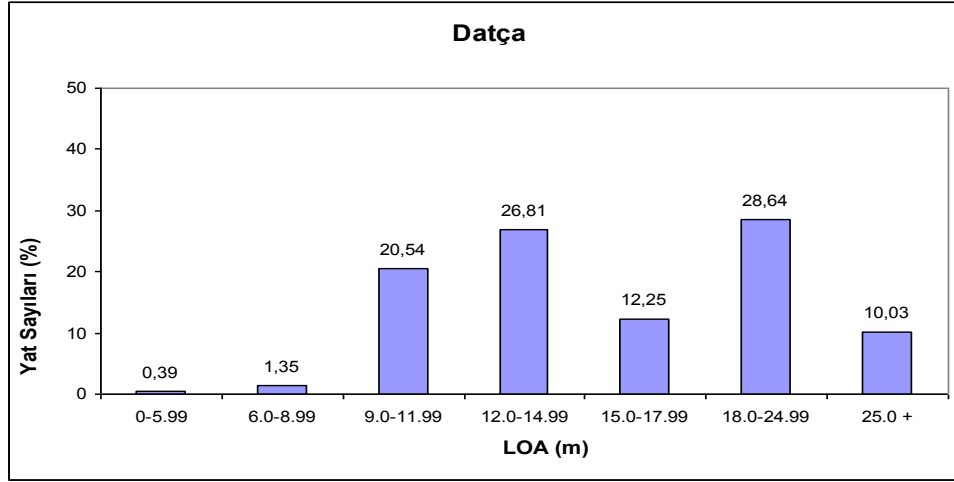
d) 2003 yılı



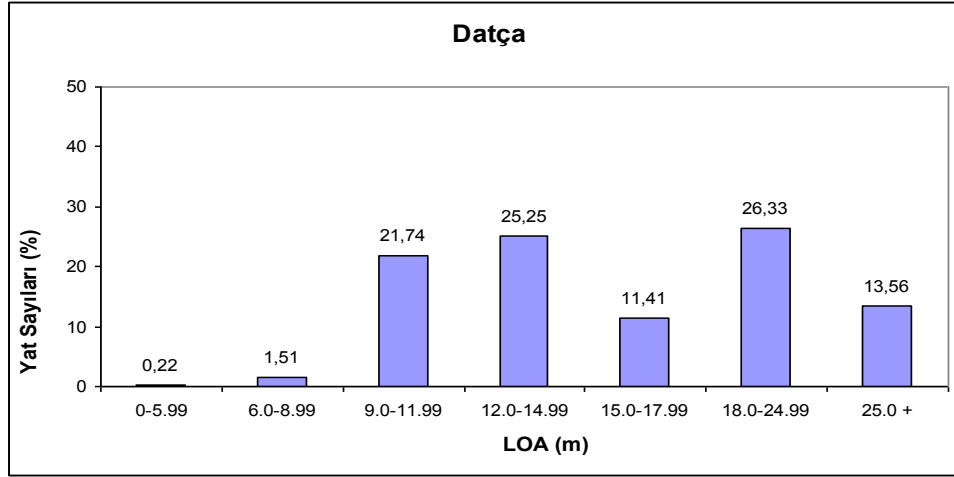
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı

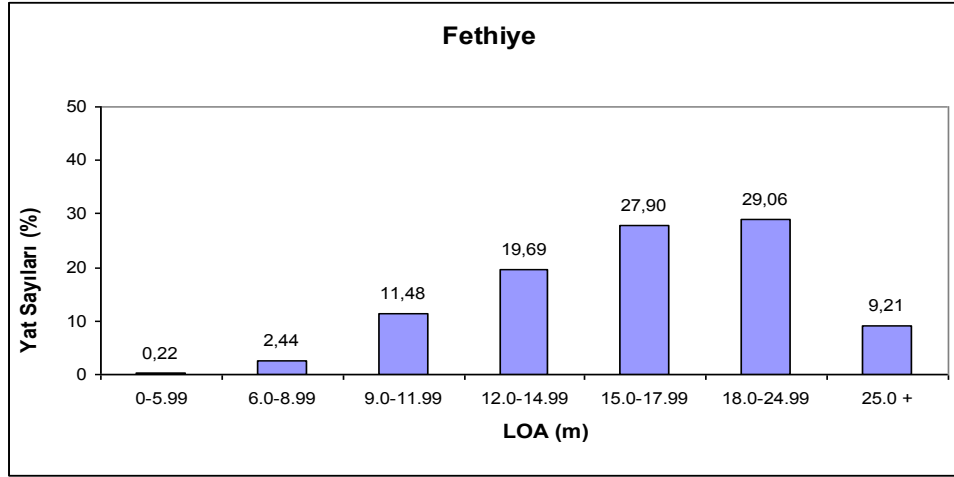


g) 2006 yılı

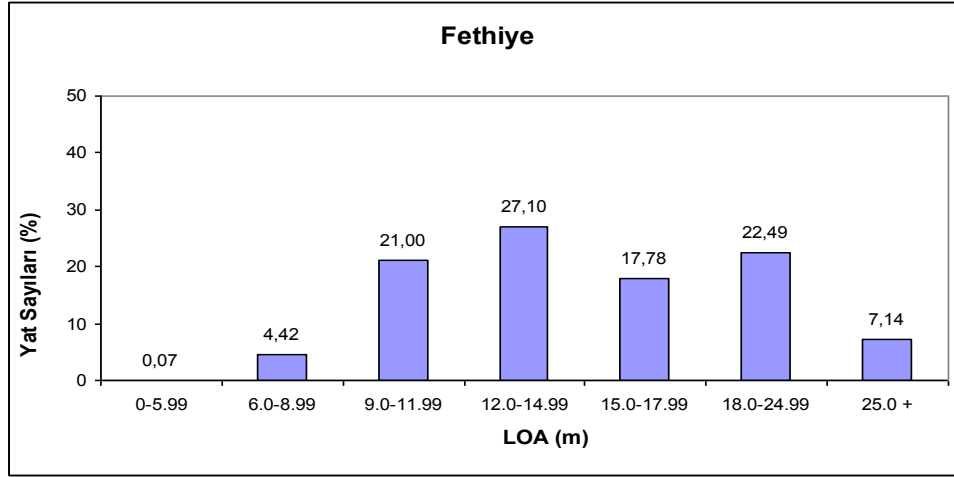


h) 2007 yılı

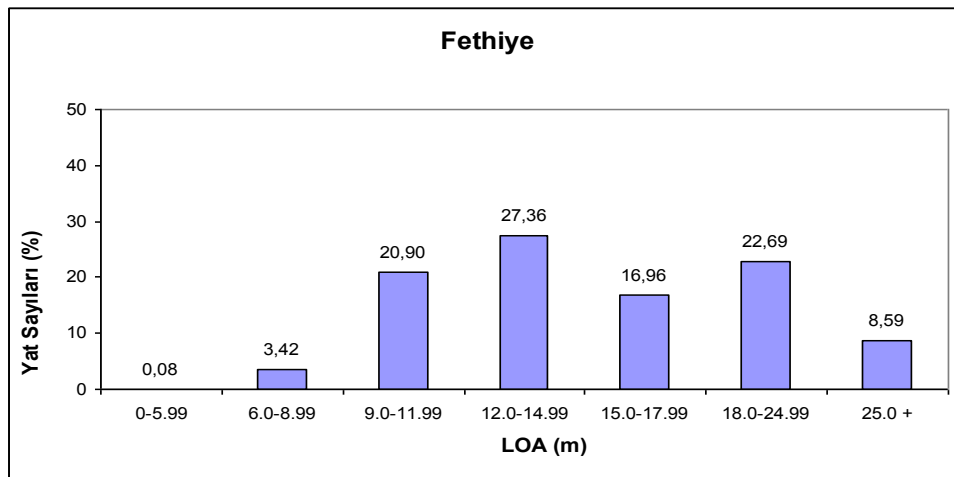
Şekil Ek 2.6 Devam



a) 2000 yılı

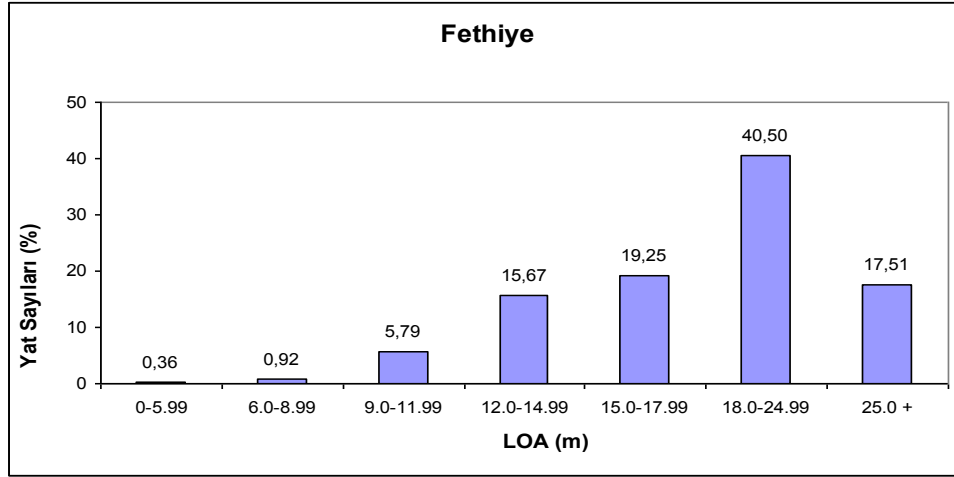


b) 2001 yılı

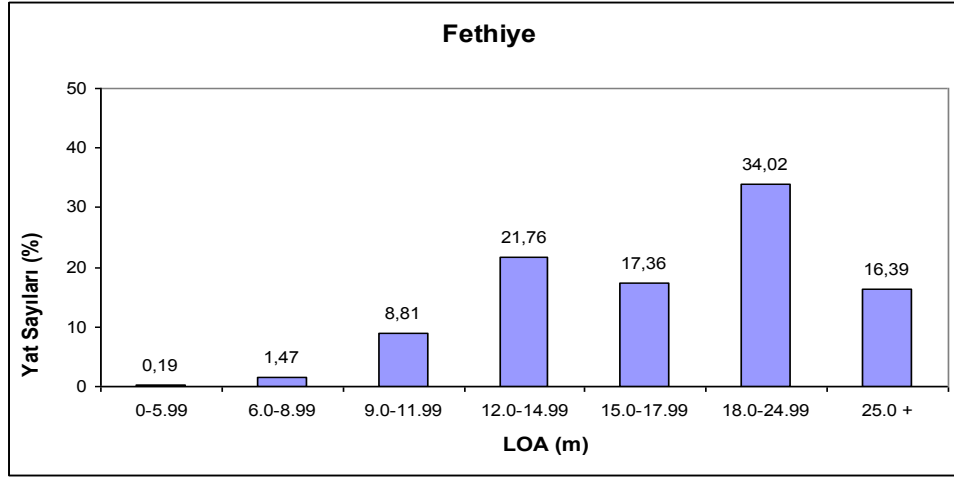


c) 2002 yılı

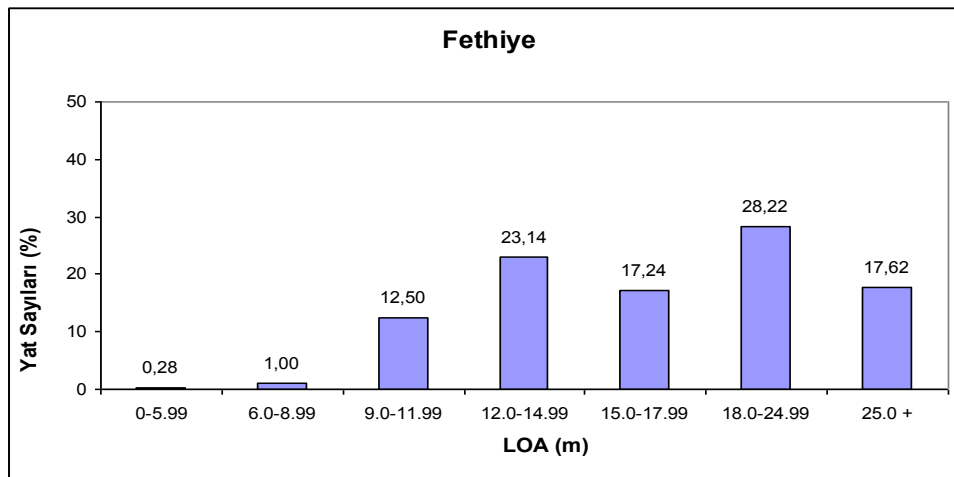
Şekil Ek 2.7 Fethiye limanı LOA aralıkları değişim oranları



d) 2003 yılı

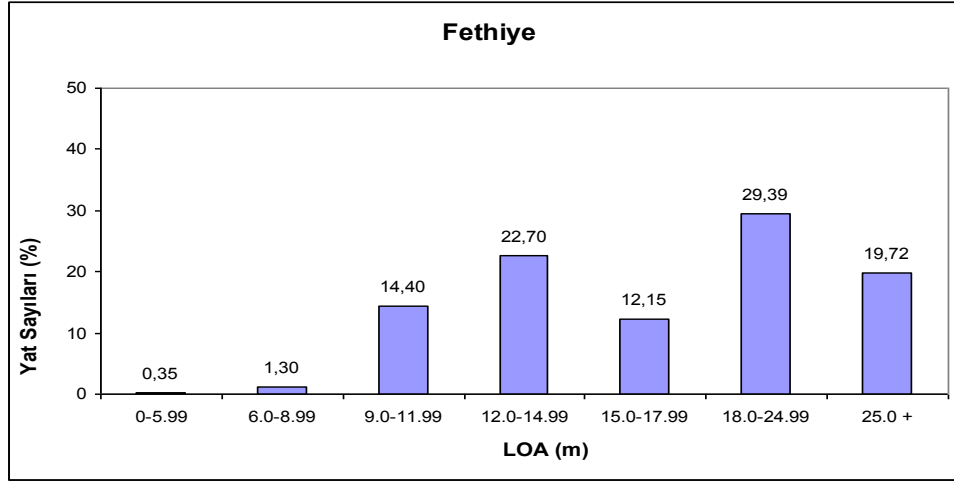


e) 2004 yılı

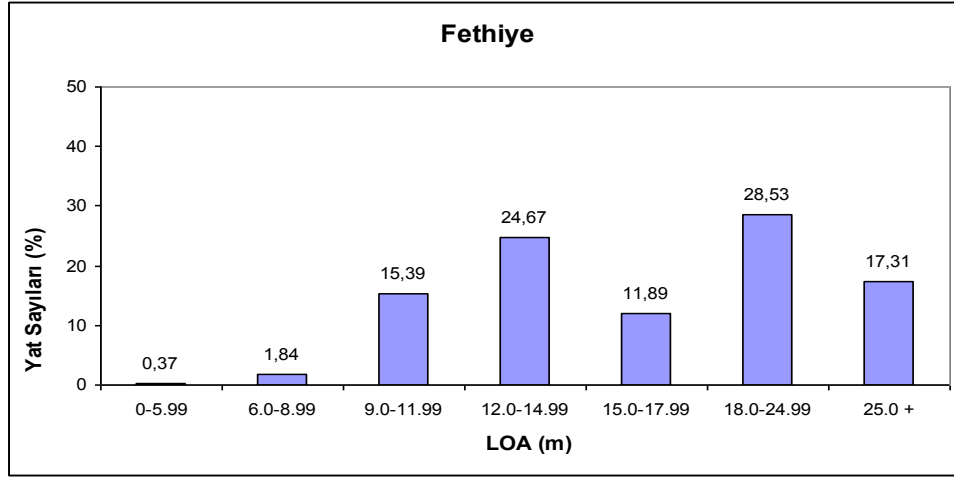


f) 2005 yılı

Şekil Ek 2.7 Devam

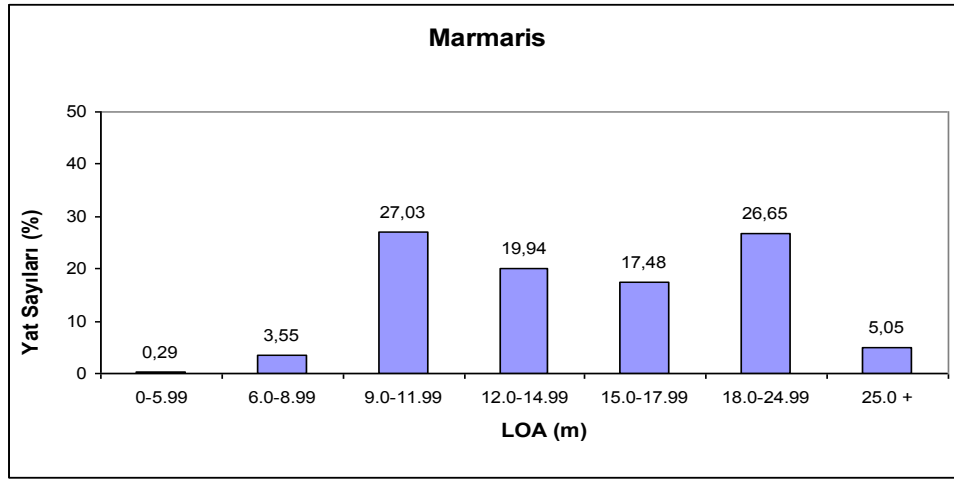


g) 2006 yılı

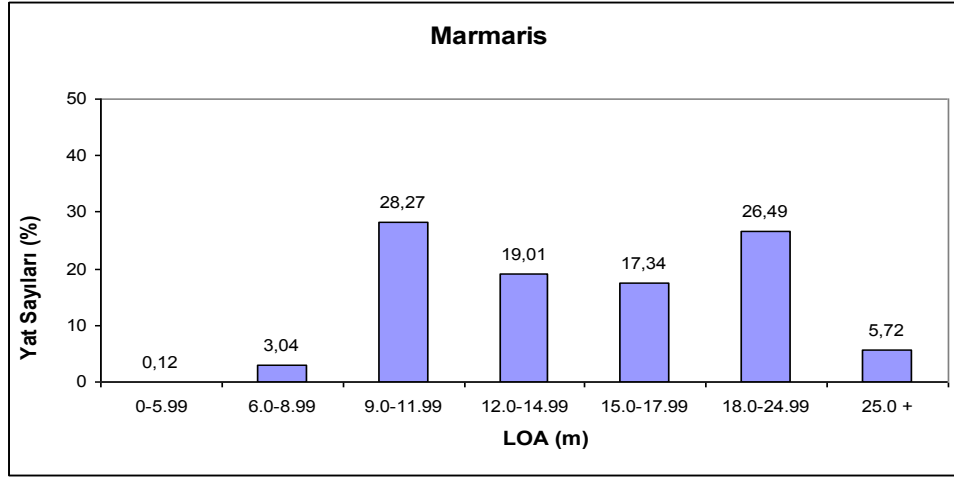


h) 2007 yılı

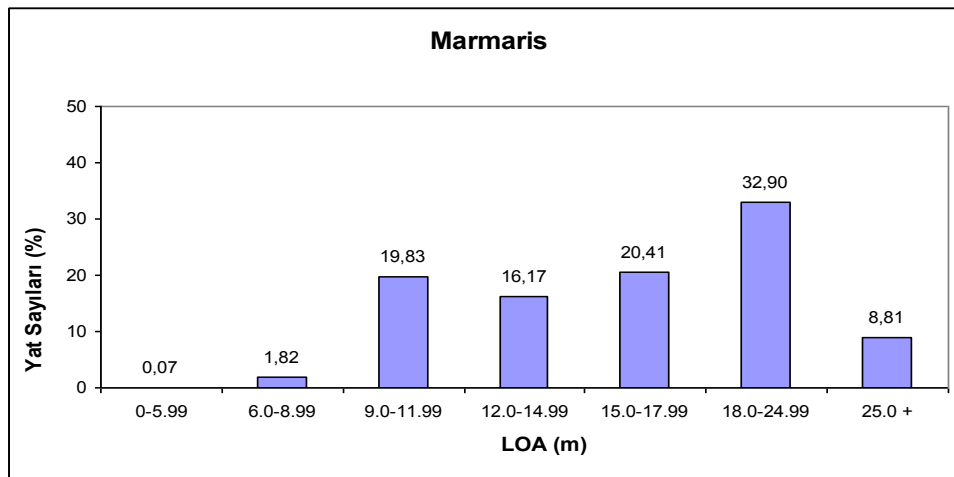
Şekil Ek 2.7 Devam



a) 2000 yılı

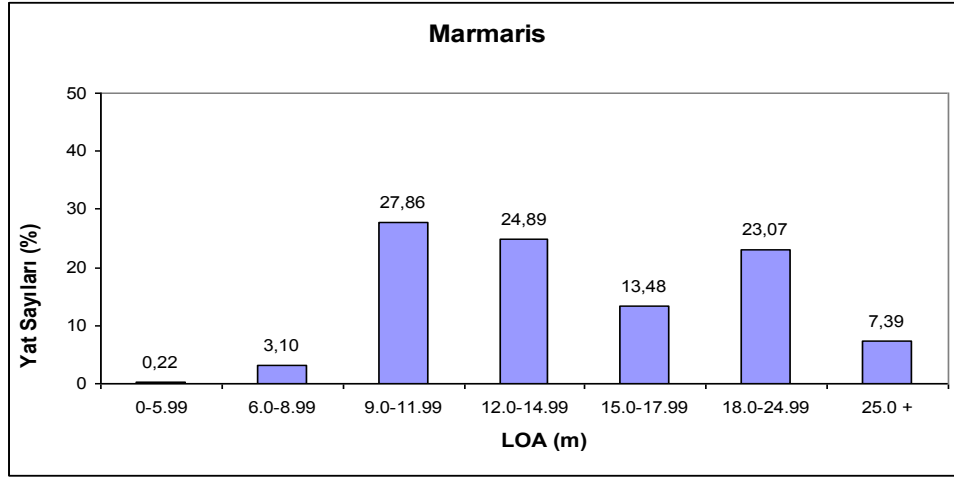


b) 2001 yılı

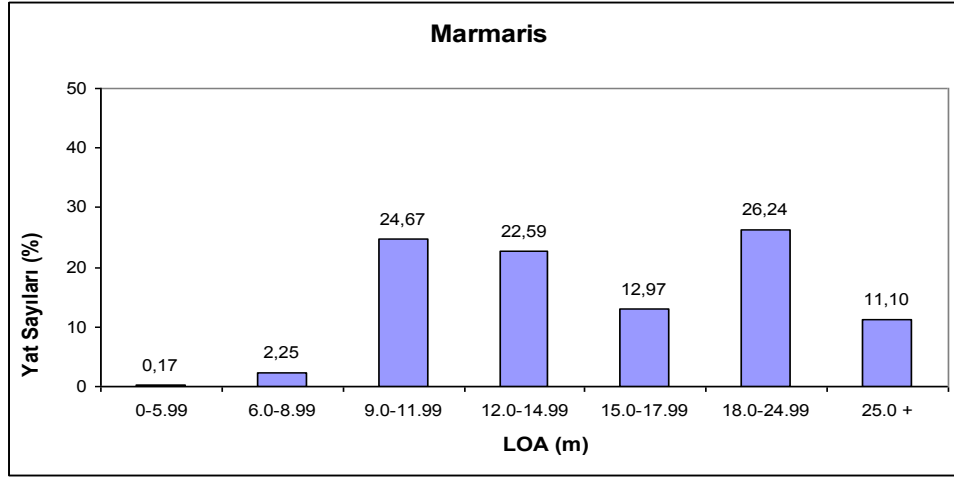


c) 2002 yılı

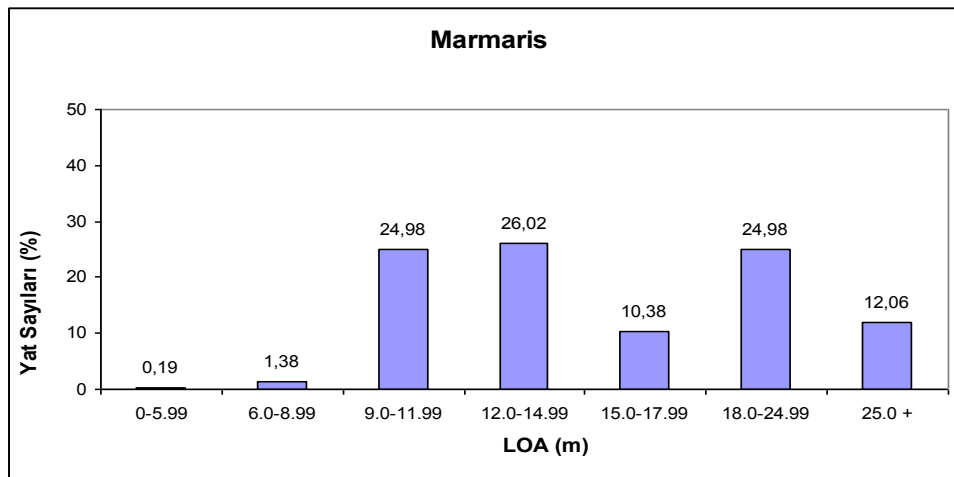
Şekil Ek 2.8 Marmaris limanı LOA aralıkları değişim oranları



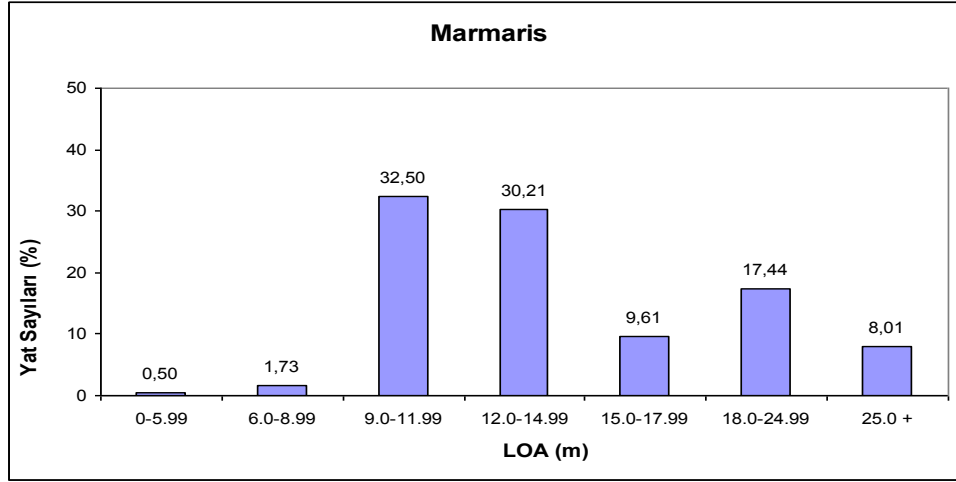
d) 2003 yılı



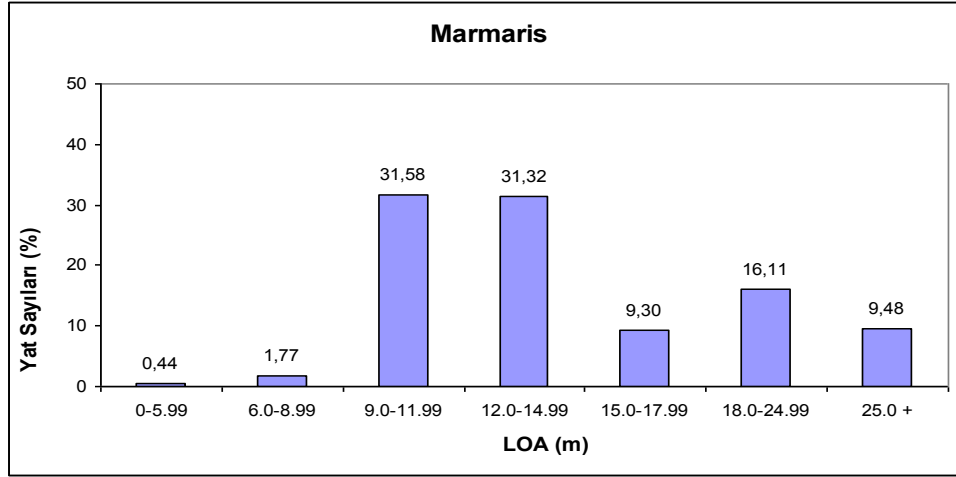
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı

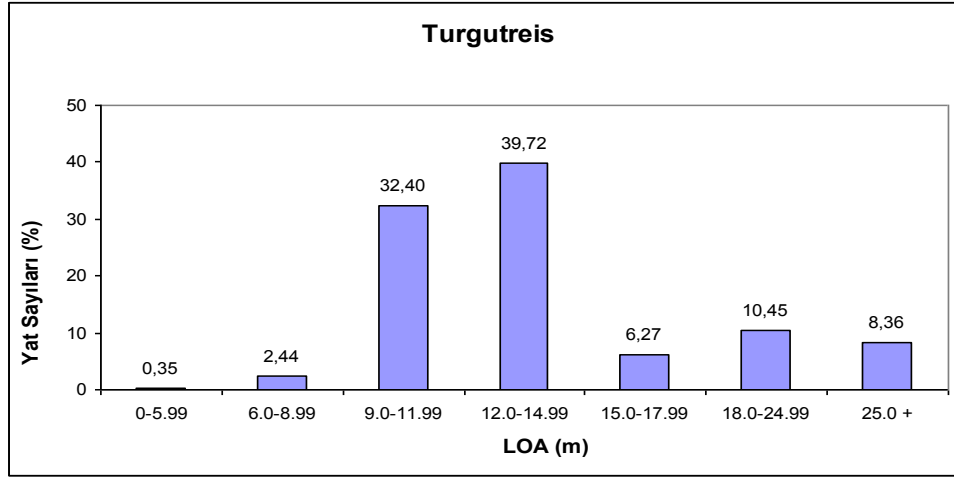


g) 2006 yılı

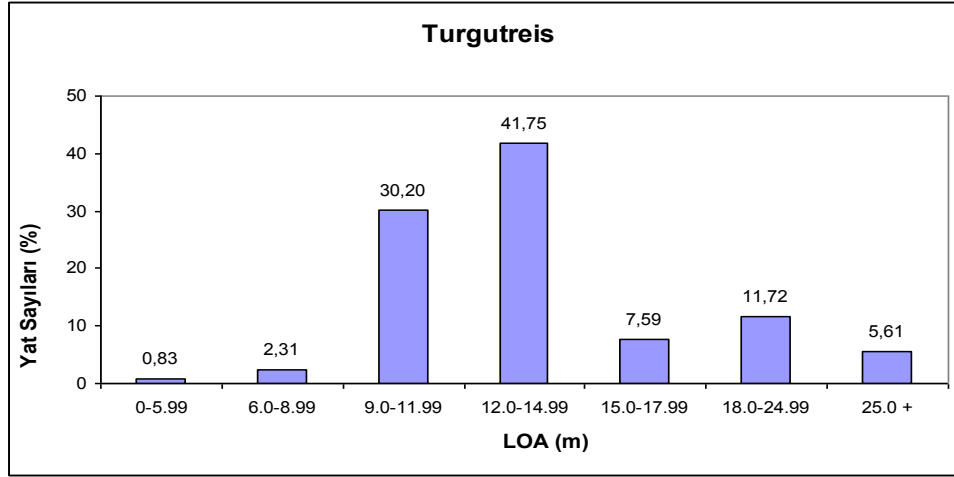


h) 2007 yılı

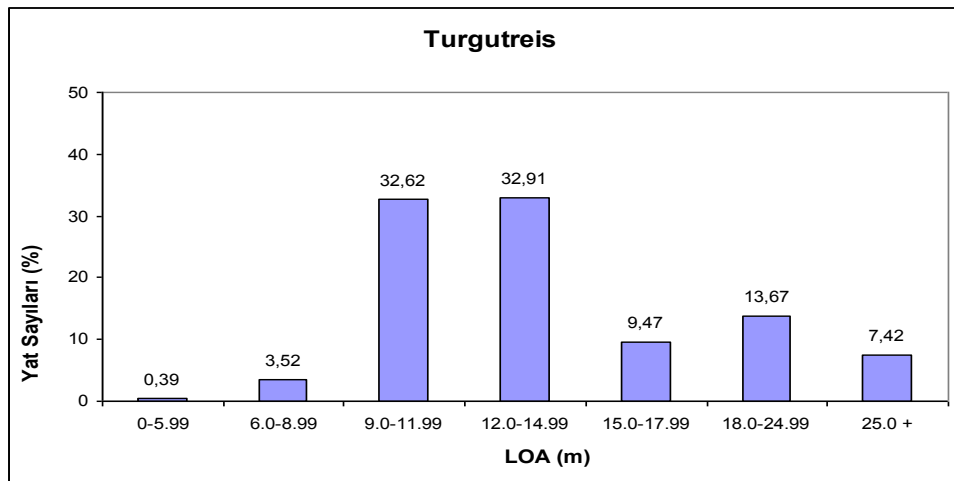
Şekil Ek 2.8 Devam



a) 2004 yılı

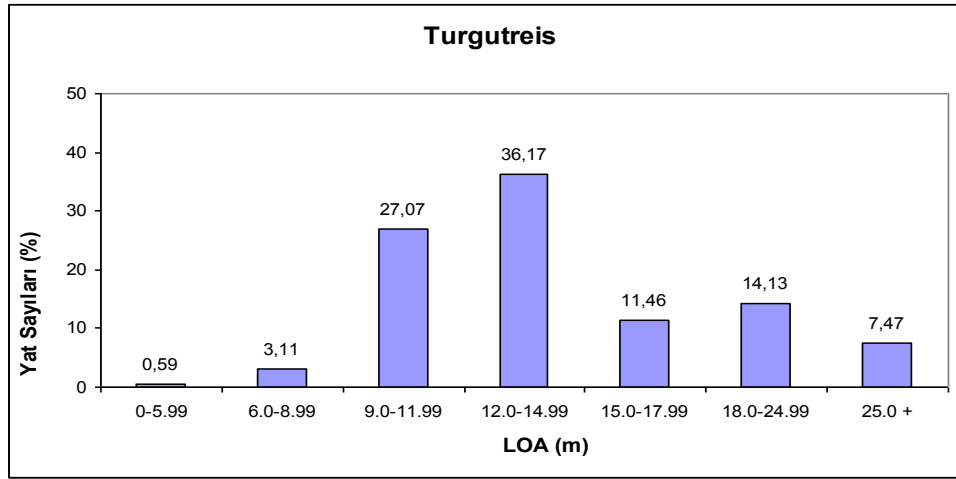


b) 2005 yılı



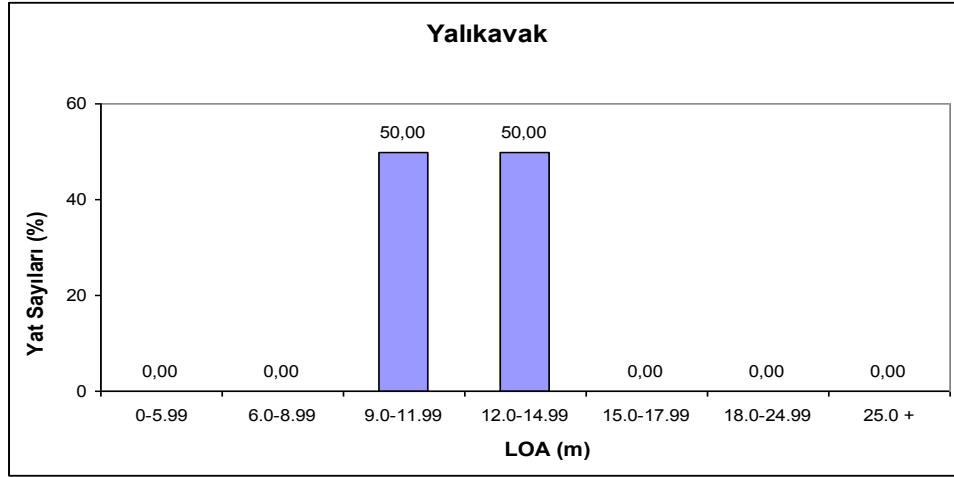
c) 2006 yılı

Şekil Ek 2.9 Turgutreis limanı LOA aralıkları değişim oranları

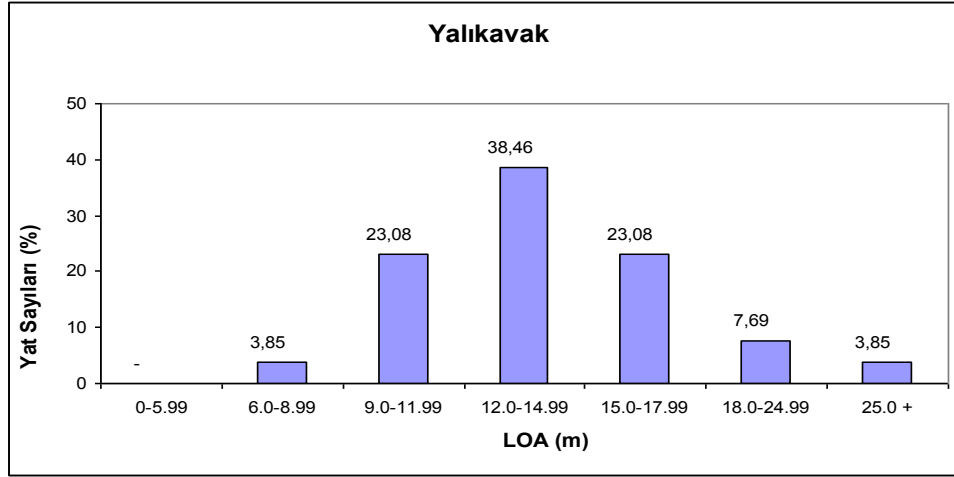


d) 2007 yılı

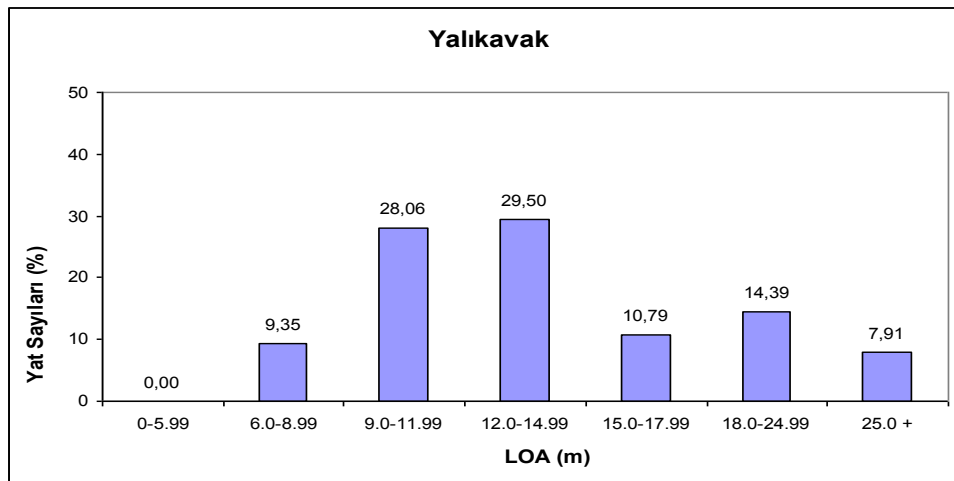
Şekil Ek 2.9 Devam



a) 2004 yılı

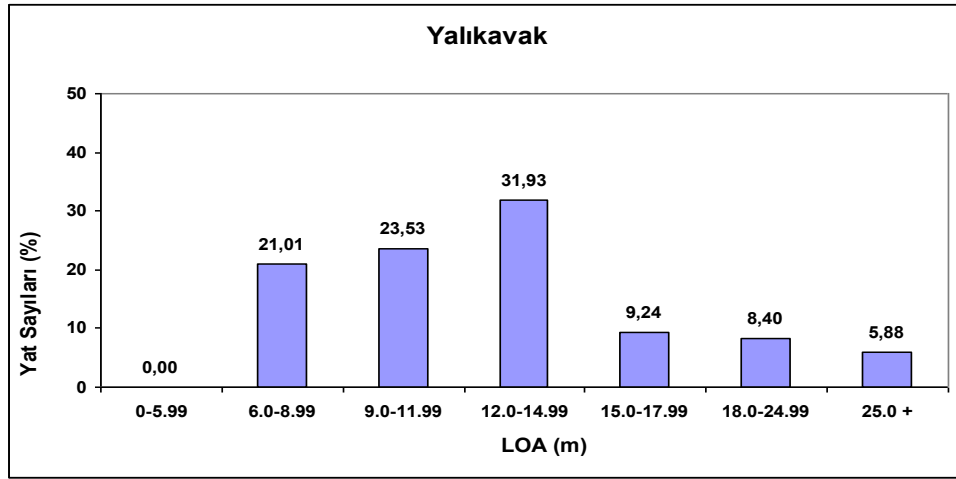


b) 2005 yılı



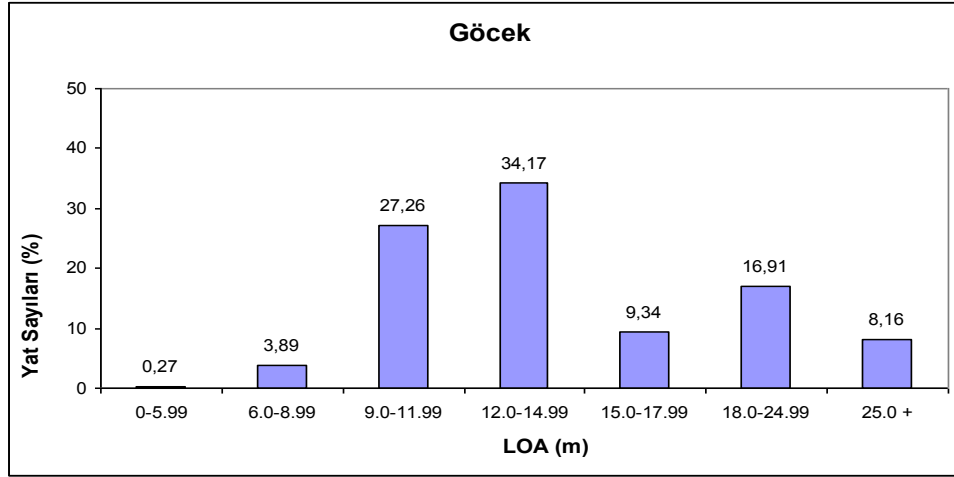
c) 2006 yılı

Şekil Ek 2.10 Yalıkavak limanı LOA aralıkları değişim oranları

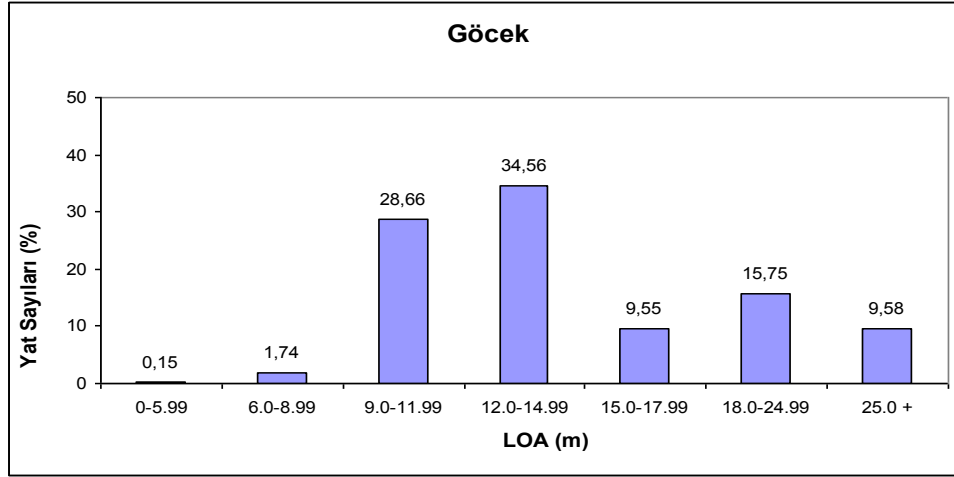


d) 2007 yılı

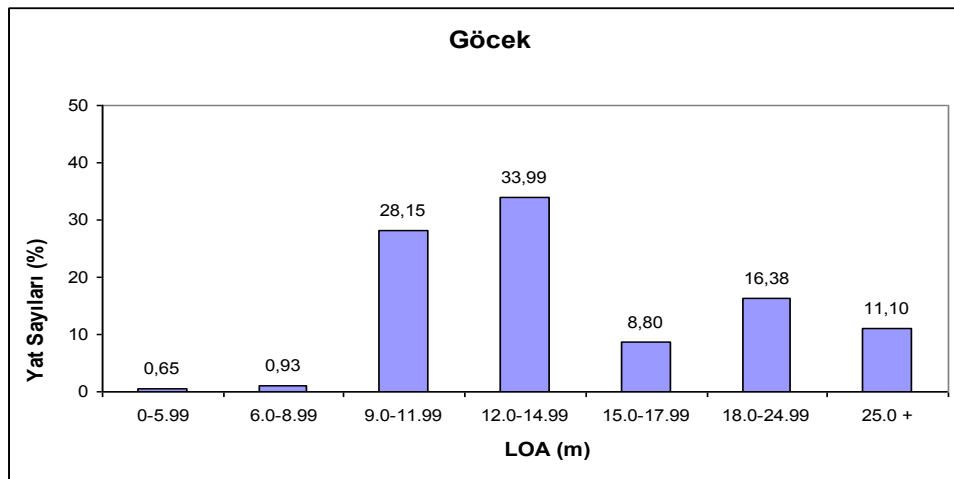
Şekil Ek 2.10 Devam



a) 2004 yılı

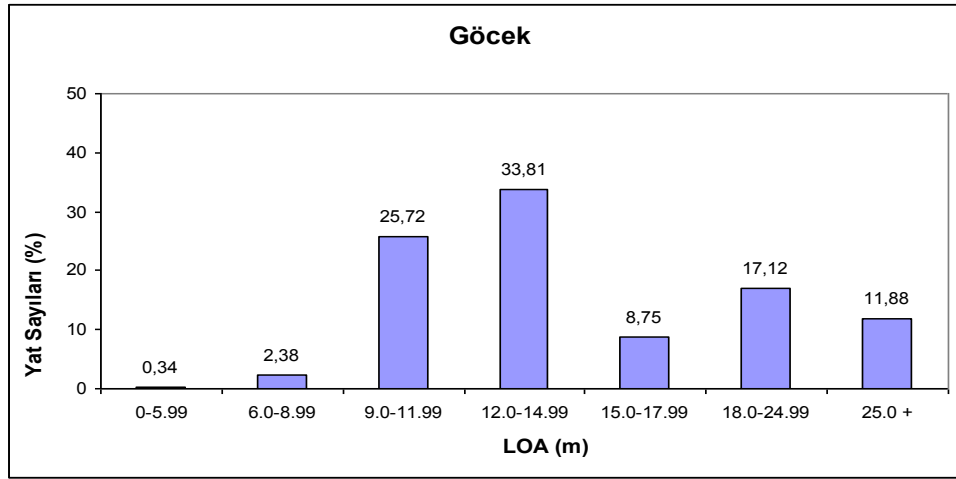


b) 2005 yılı



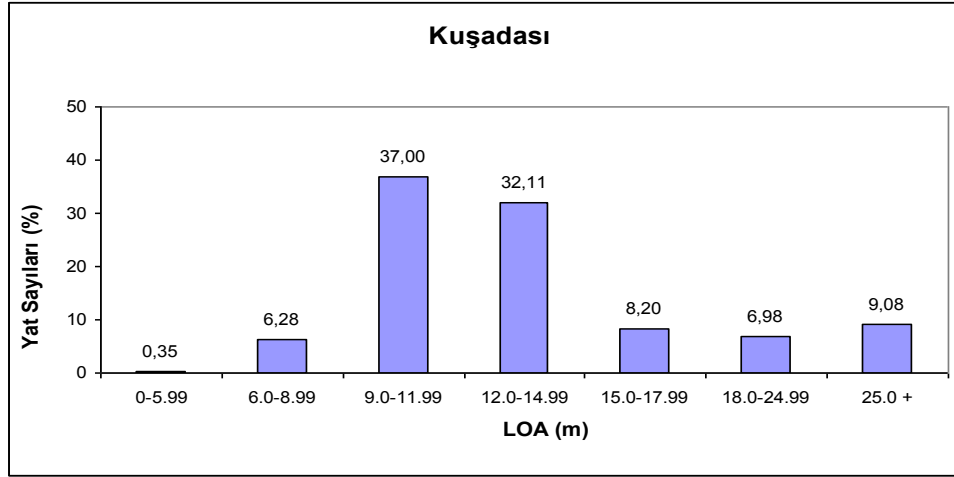
c) 2006 yılı

Şekil Ek 2.11 Göcek limanı LOA aralıkları değişim oranları

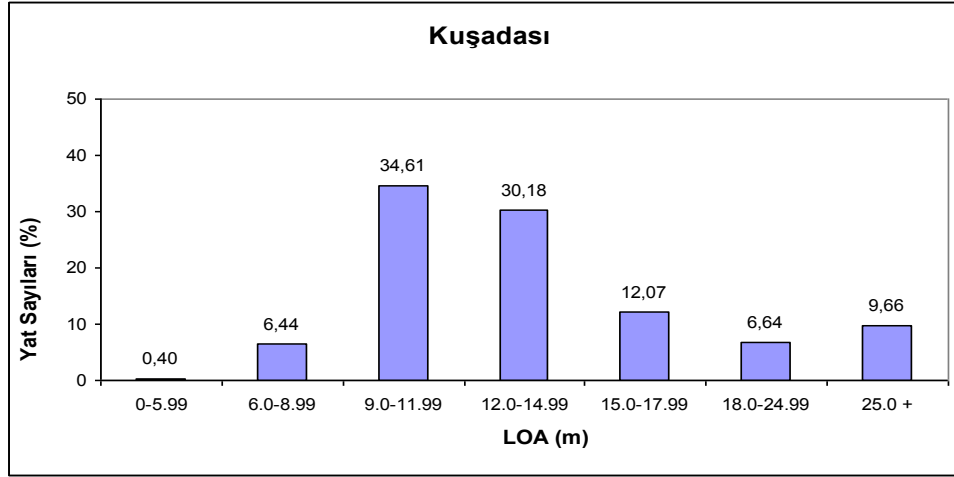


d) 2007 yılı

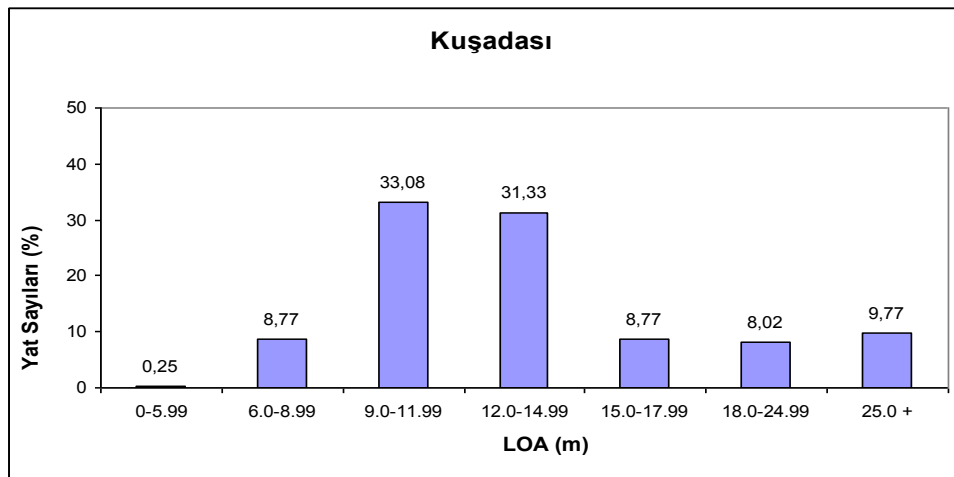
Şekil Ek 2.11 Devam



a) 2000 yılı

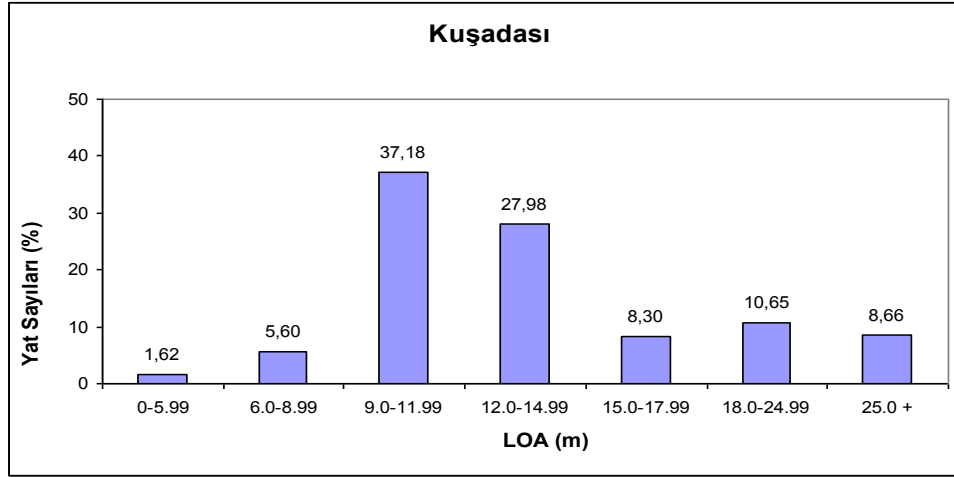


b) 2001 yılı

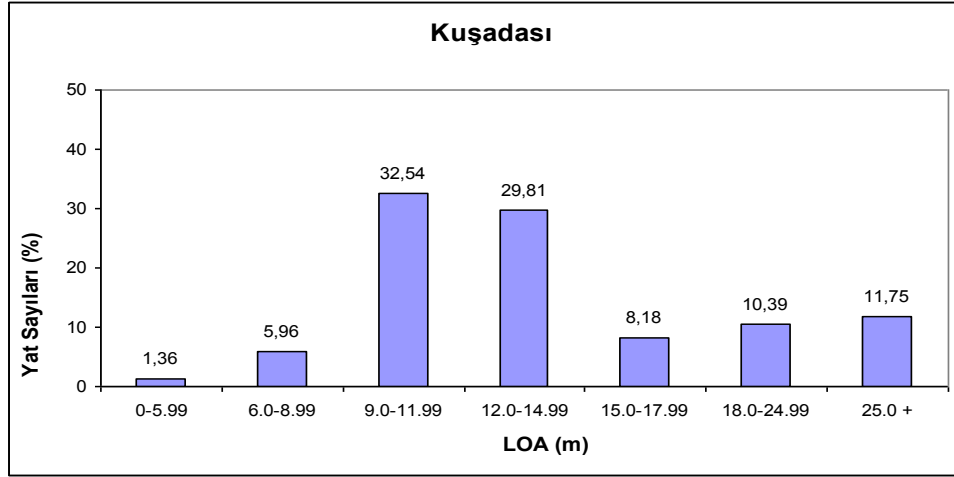


c) 2002 yılı

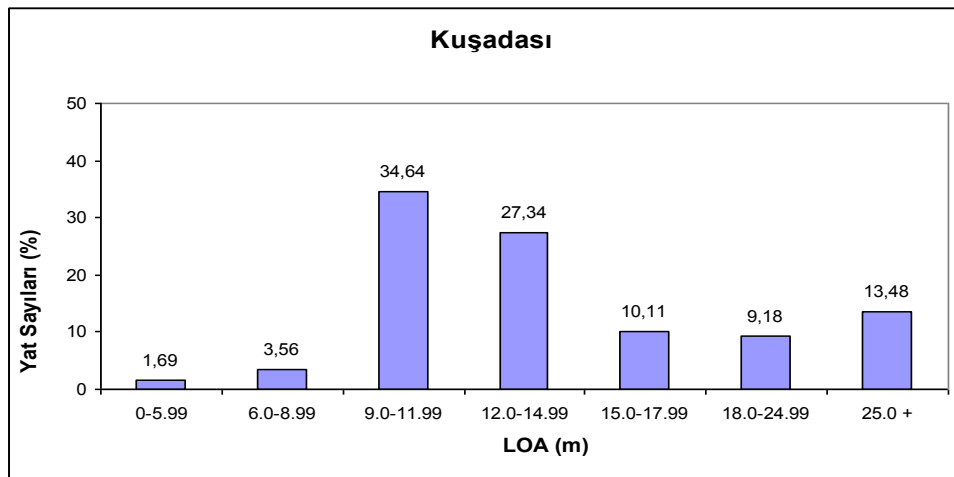
Şekil Ek 2.12 Kuşadası limanı LOA aralıkları değişim oranları



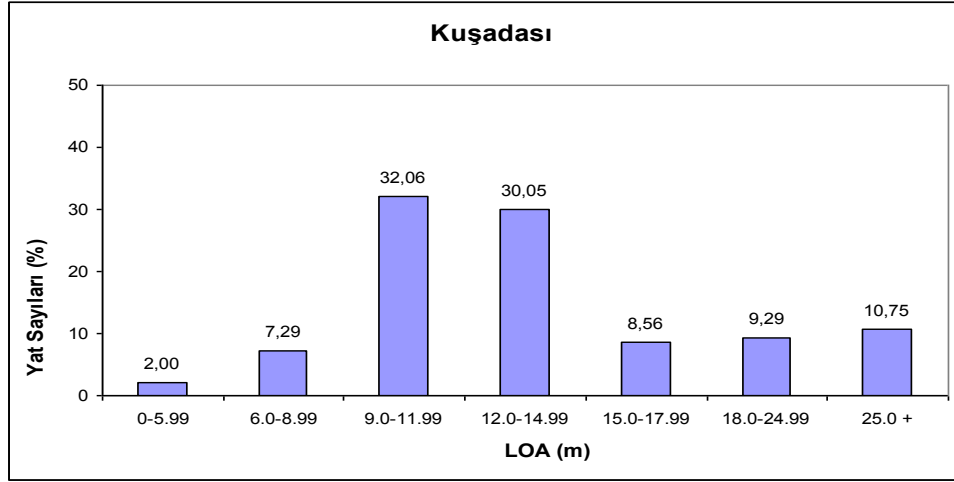
d) 2003 yılı



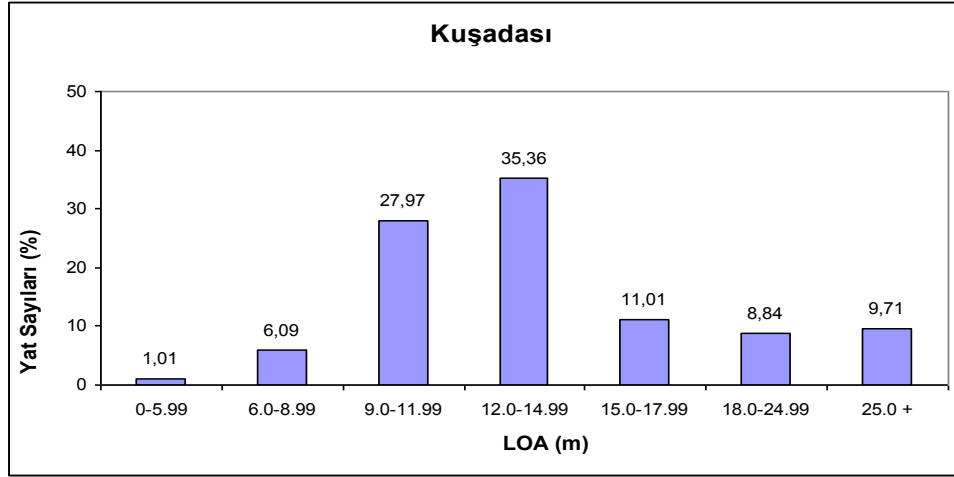
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı

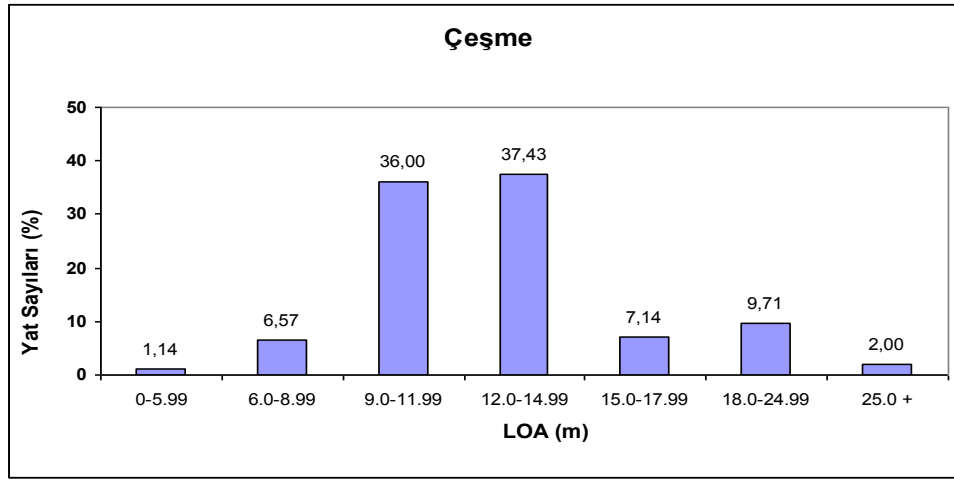


g) 2006 yılı

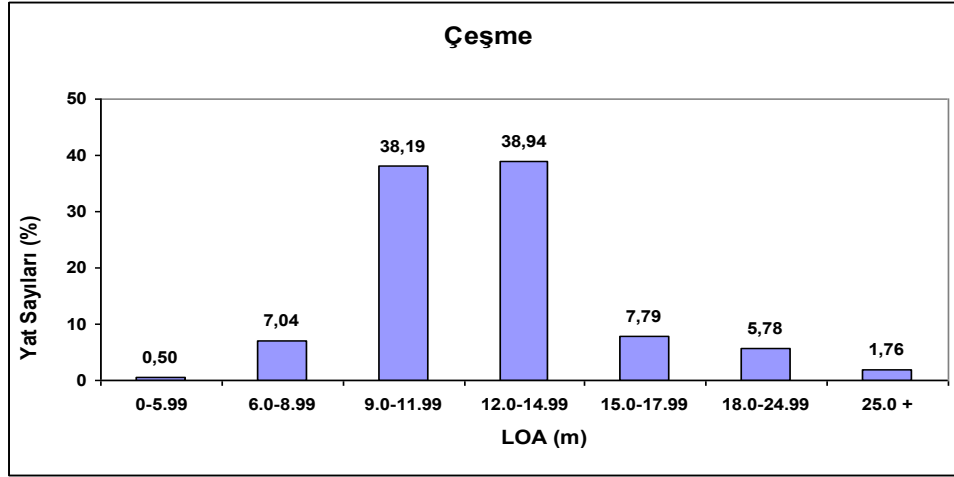


h) 2007 yılı

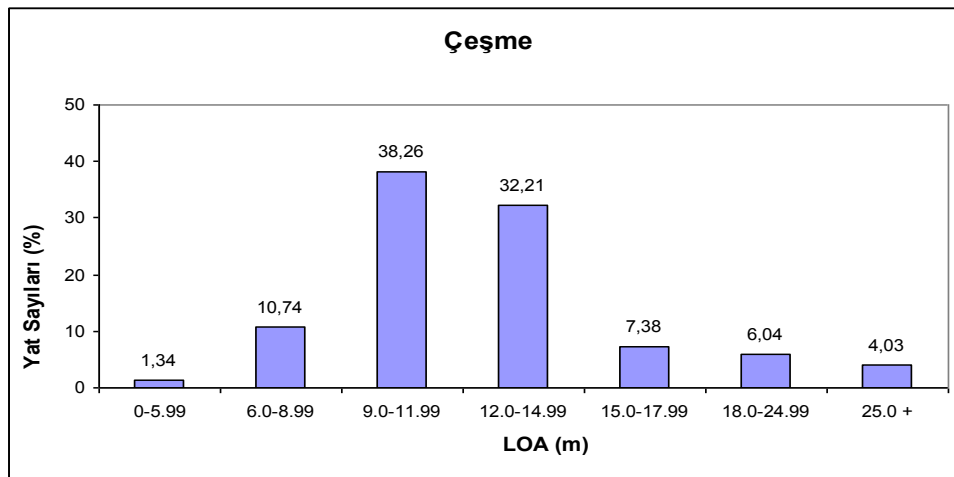
Şekil Ek 2.12 Devam



a) 2000 yılı

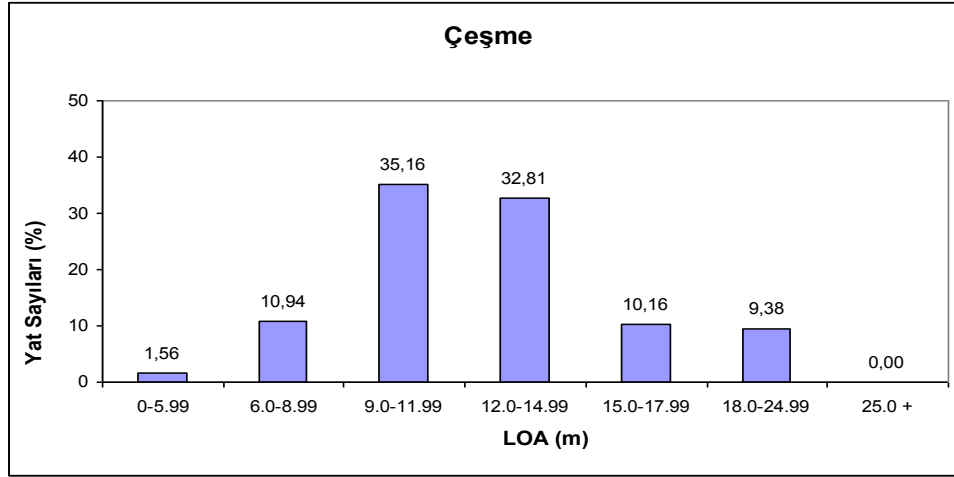


b) 2001 yılı

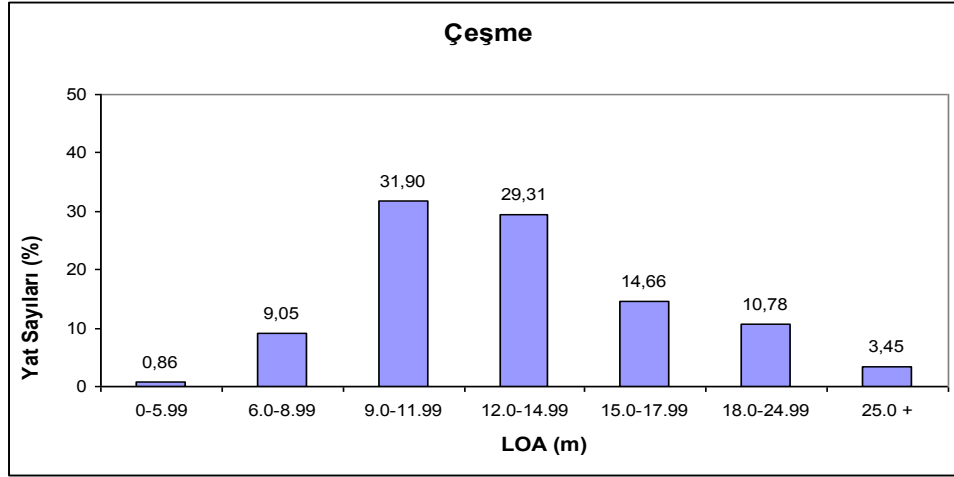


c) 2002 yılı

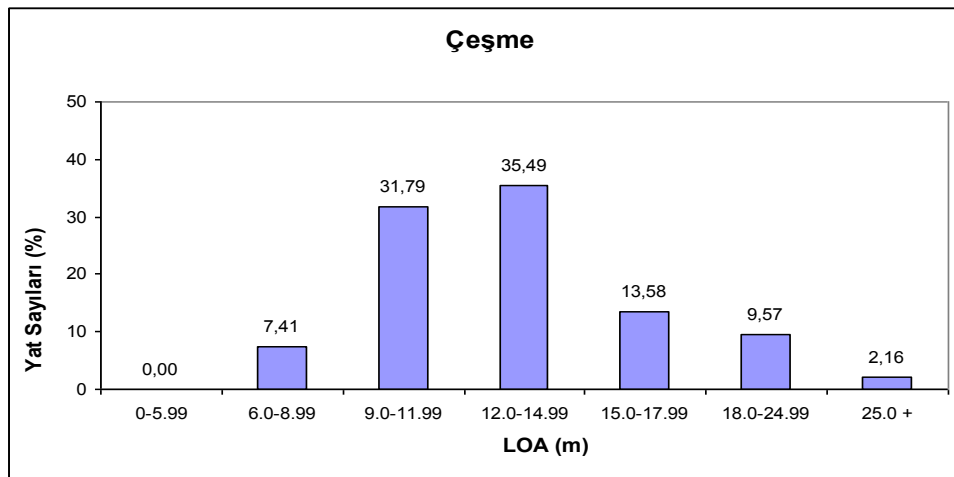
Şekil Ek 2.13 Çeşme limanı LOA aralıkları değişim oranları



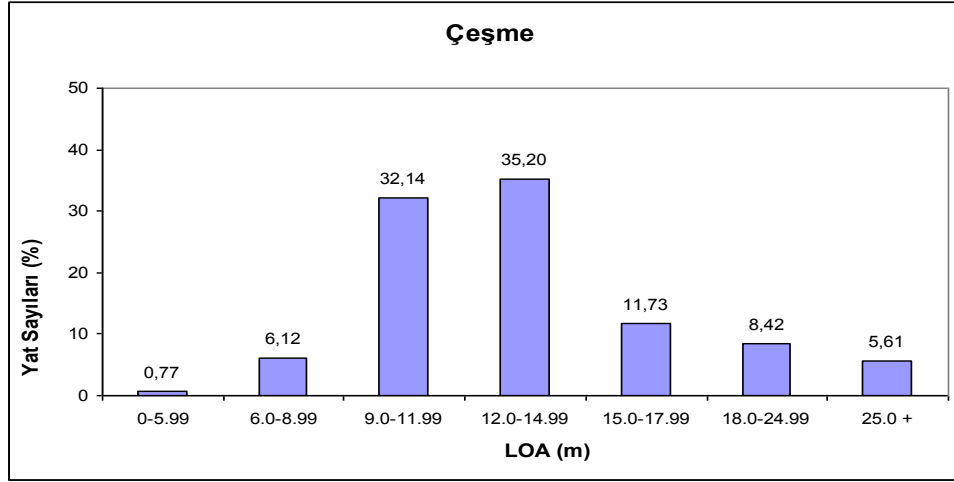
d) 2003 yılı



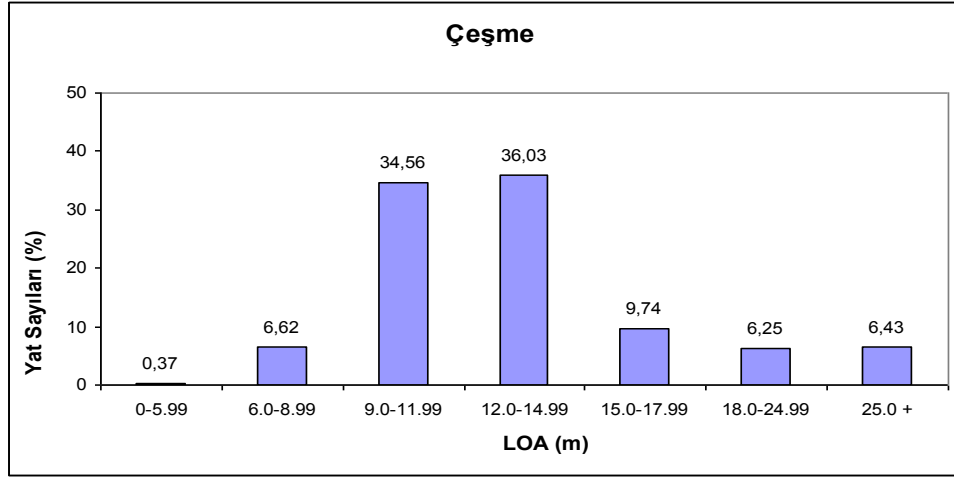
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı

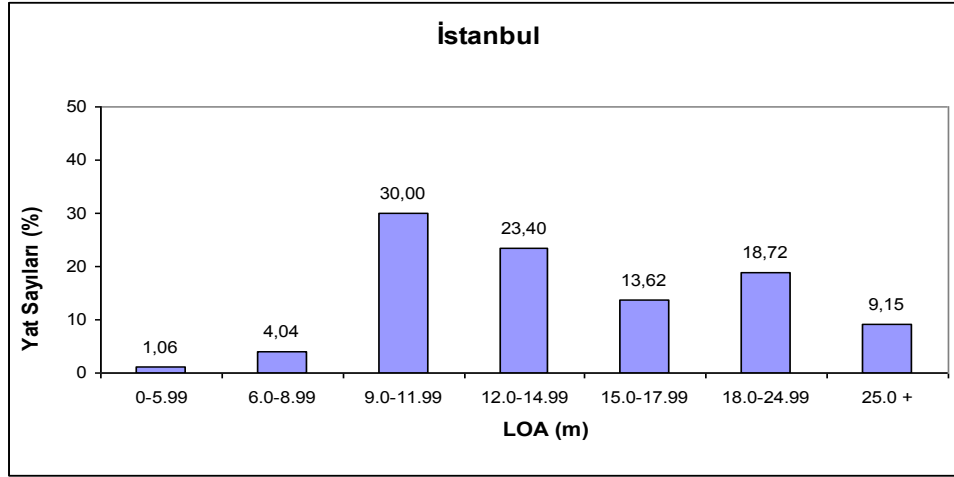


g) 2006 yılı

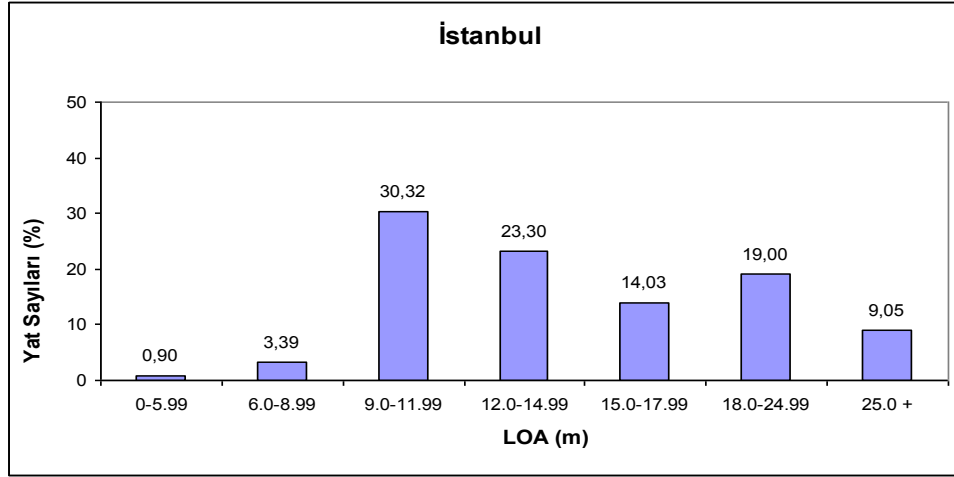


h) 2007 yılı

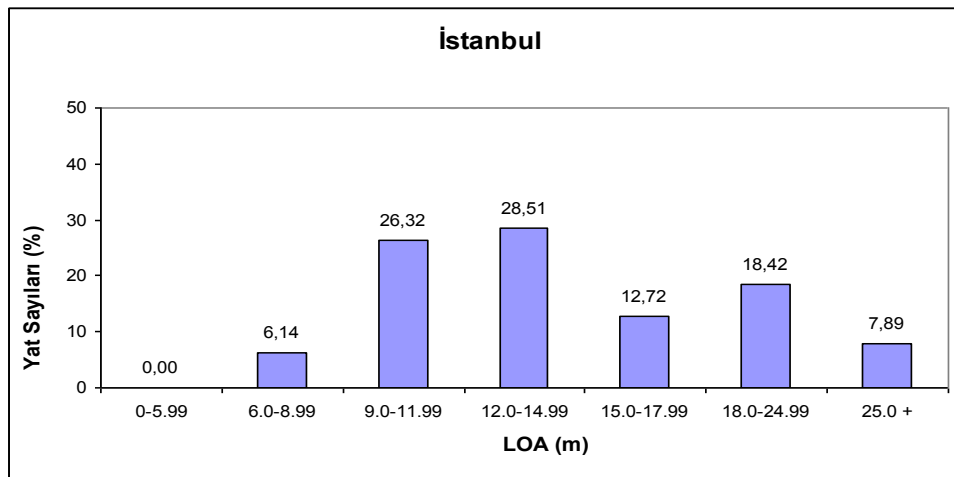
Şekil Ek 2.13 Devam



a) 2000 yılı

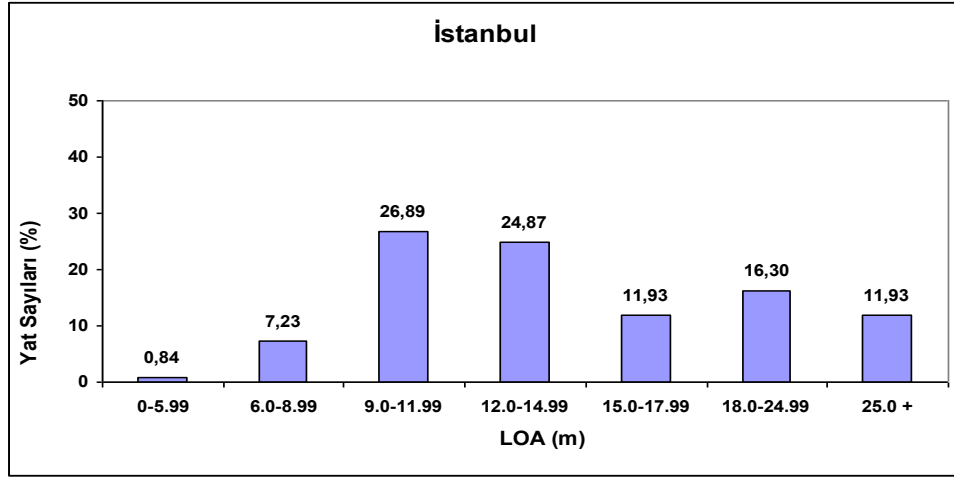


b) 2001 yılı

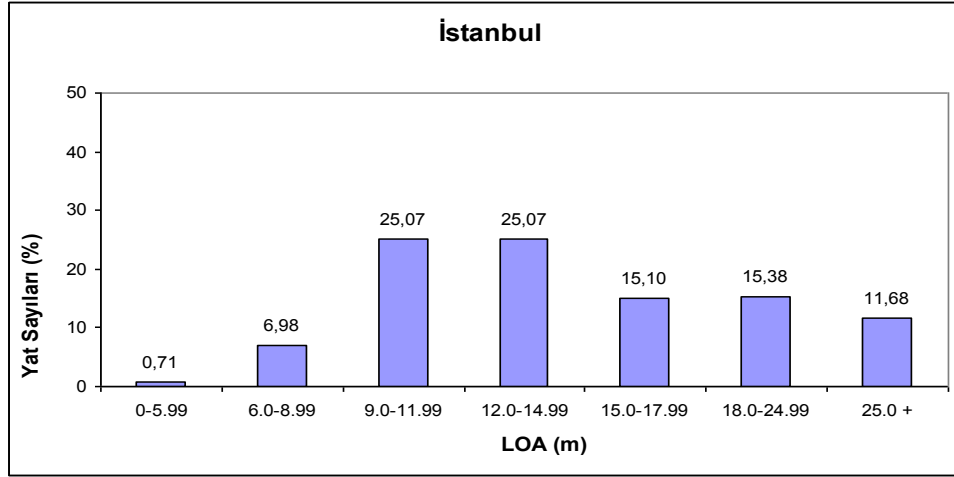


c) 2002 yılı

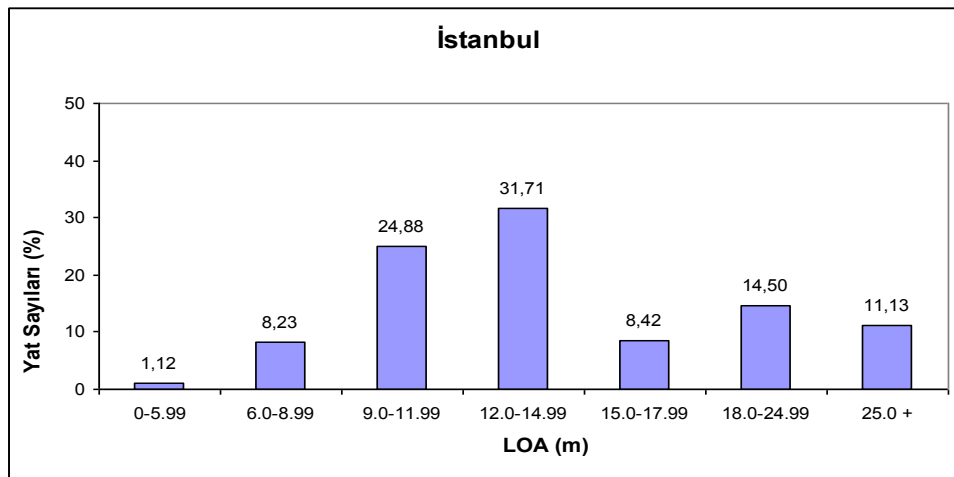
Şekil Ek 2.14 İstanbul limanı LOA aralıkları değişim oranları



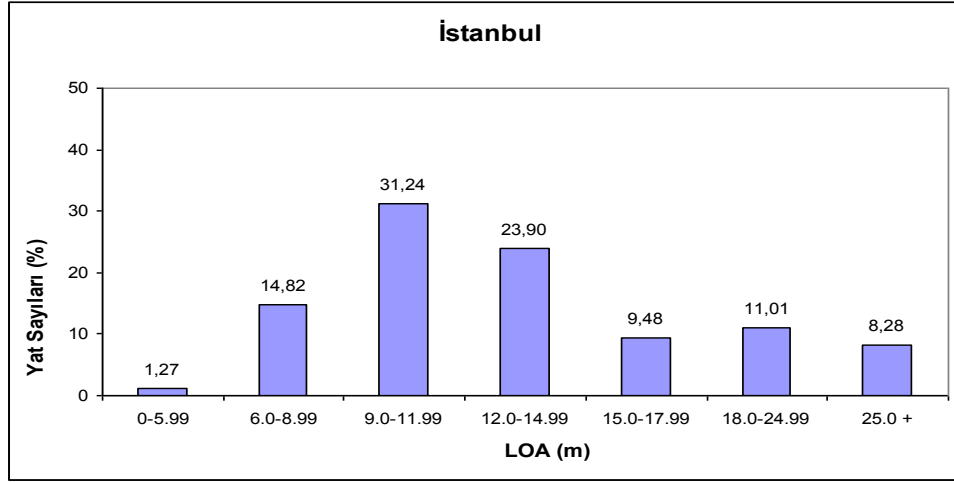
d) 2003 yılı



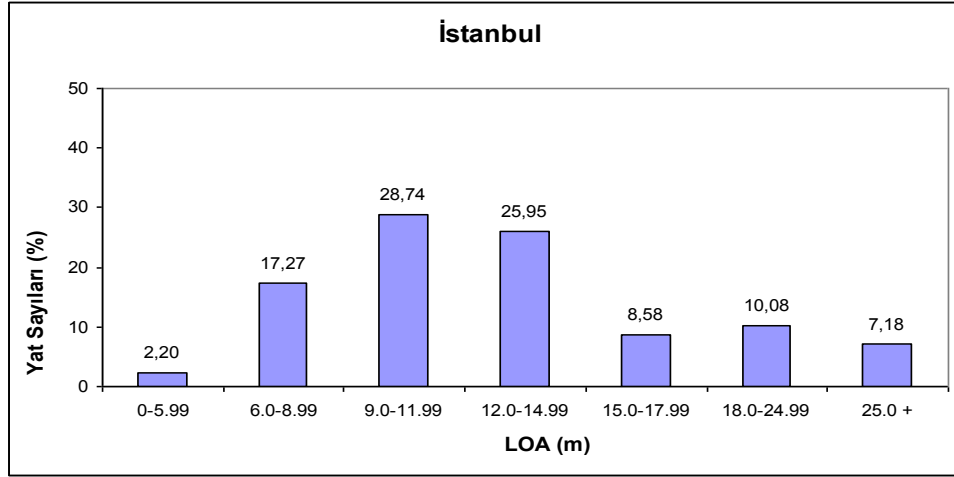
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı

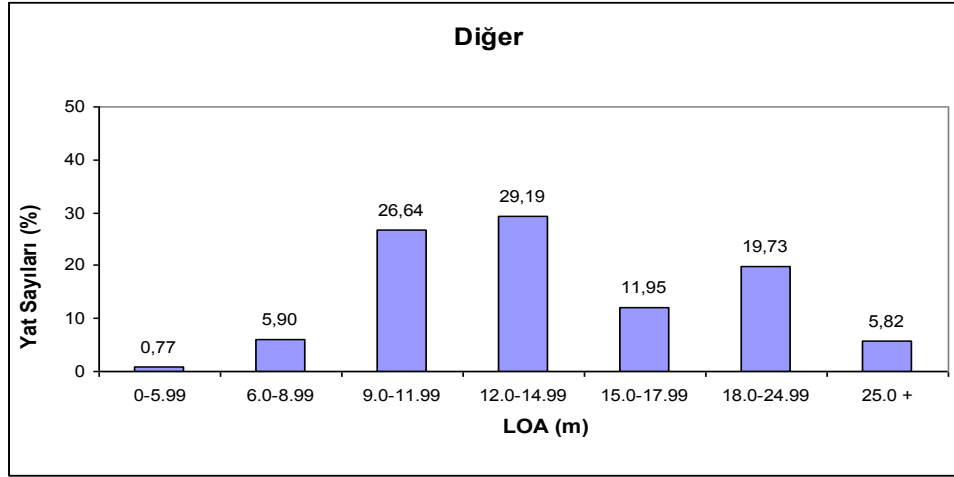


g) 2006 yılı

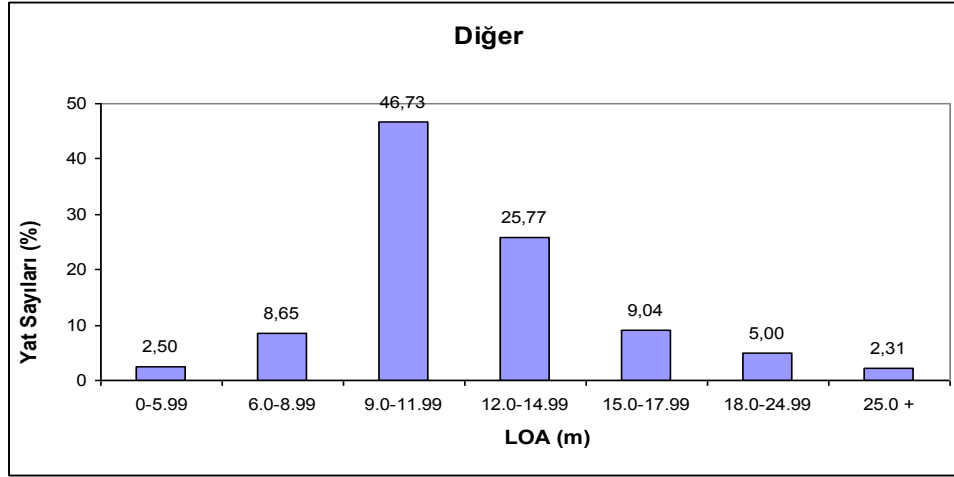


h) 2007 yılı

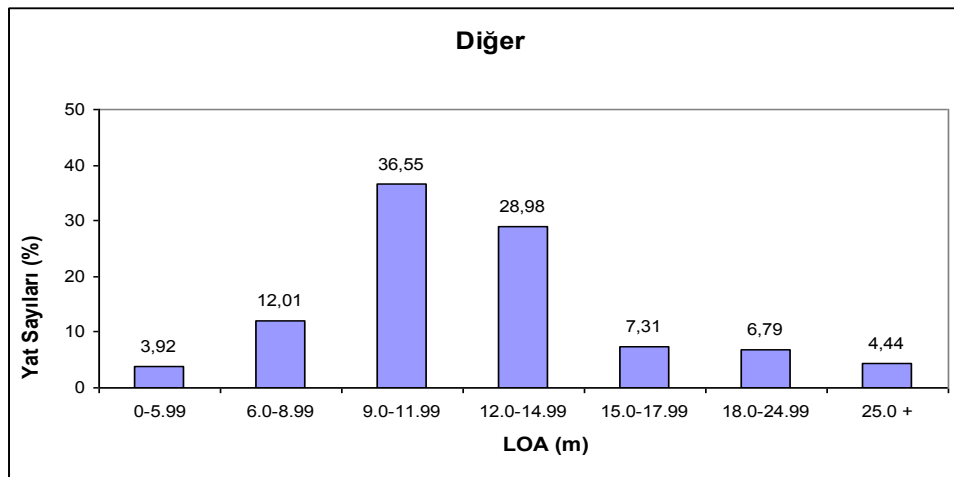
Şekil Ek 2.14 Devam



a) 2000 yılı

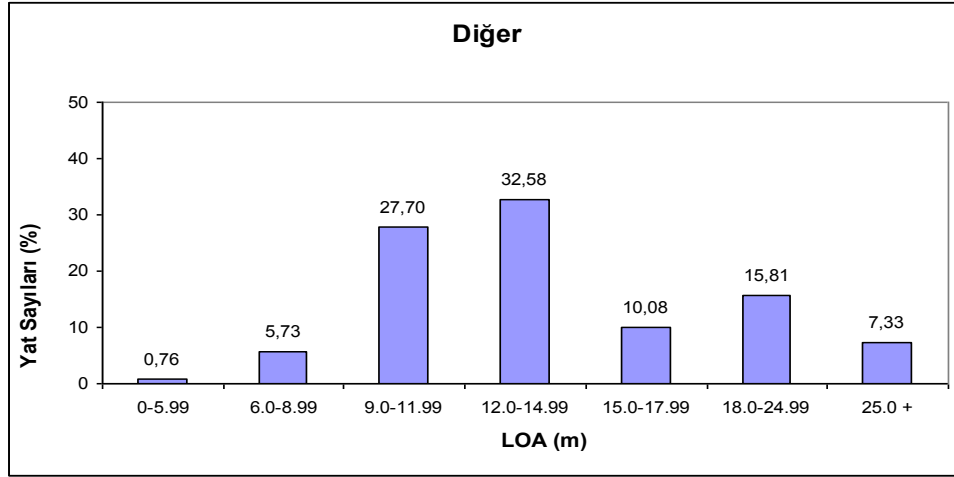


b) 2001 yılı

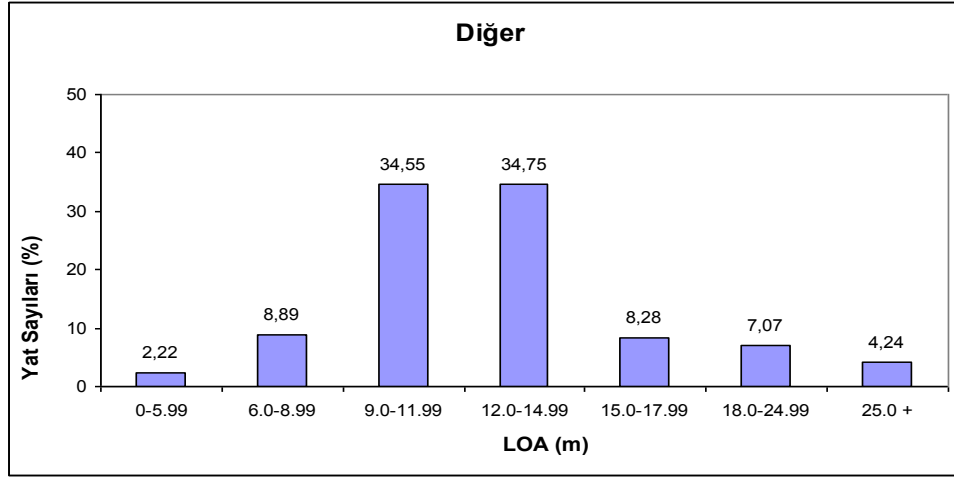


c) 2002 yılı

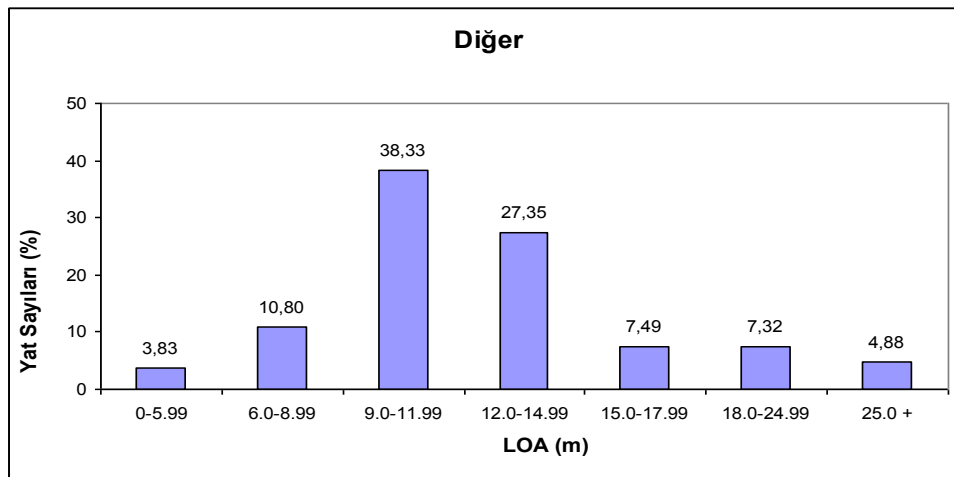
Şekil Ek 2.15 Diğer limanlar LOA aralıkları değişim oranları



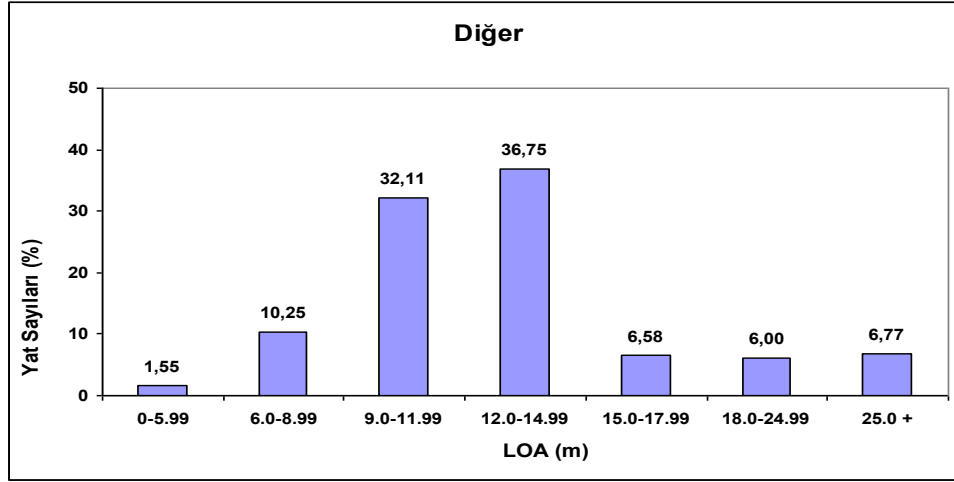
d) 2003 yılı



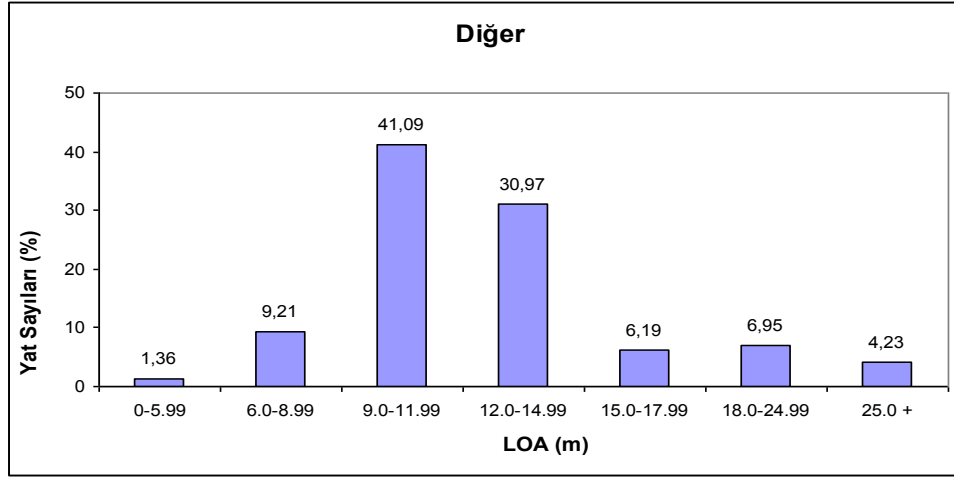
e) 2004 yılı



f) 2005 yılı



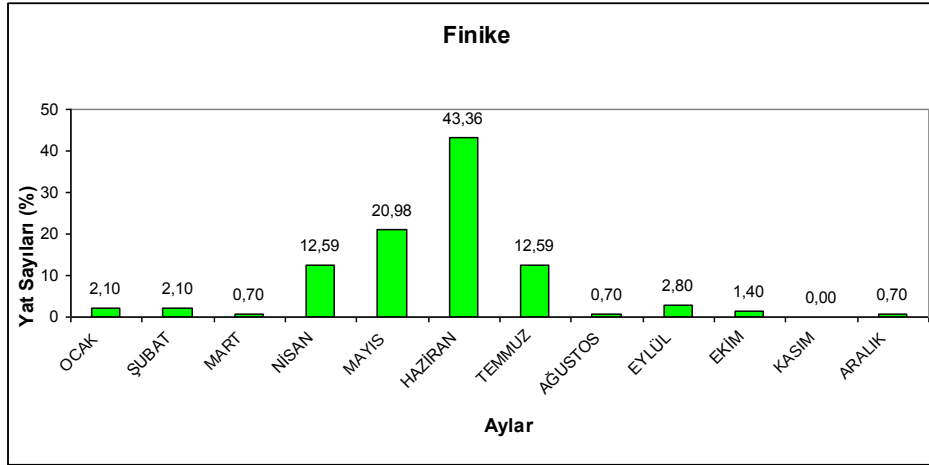
g) 2006 yılı



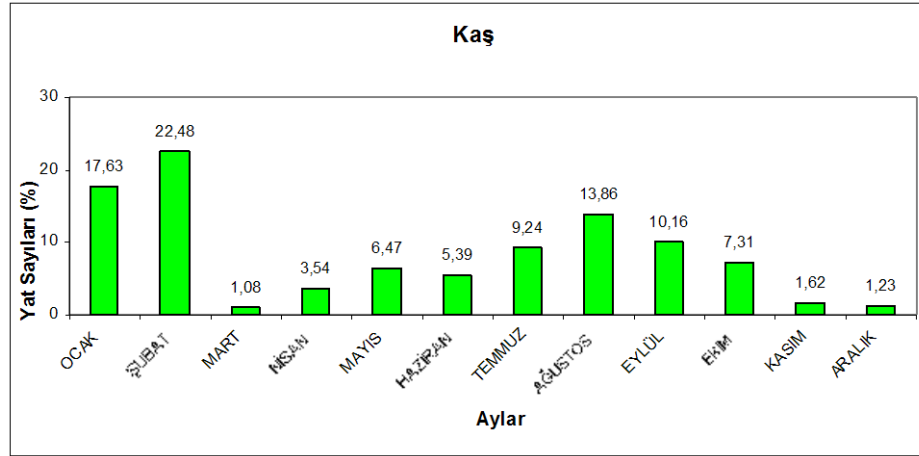
h) 2007 yılı

Şekil Ek 2.15 Devam

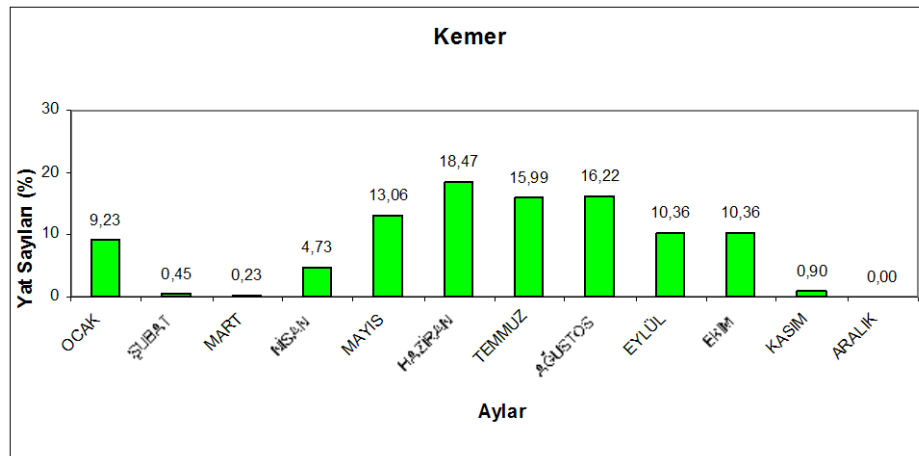
Ek 3 Yıllara göre Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



a) Finike limanı

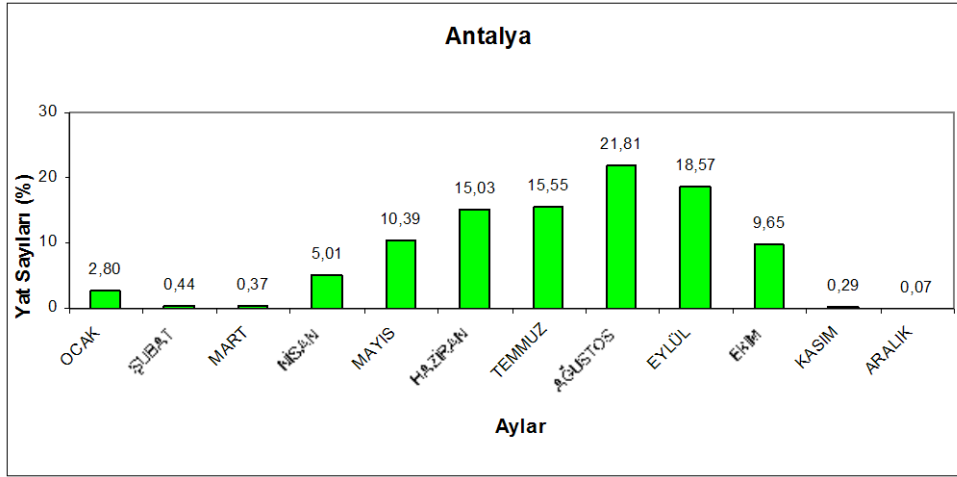


b) Kaş limanı

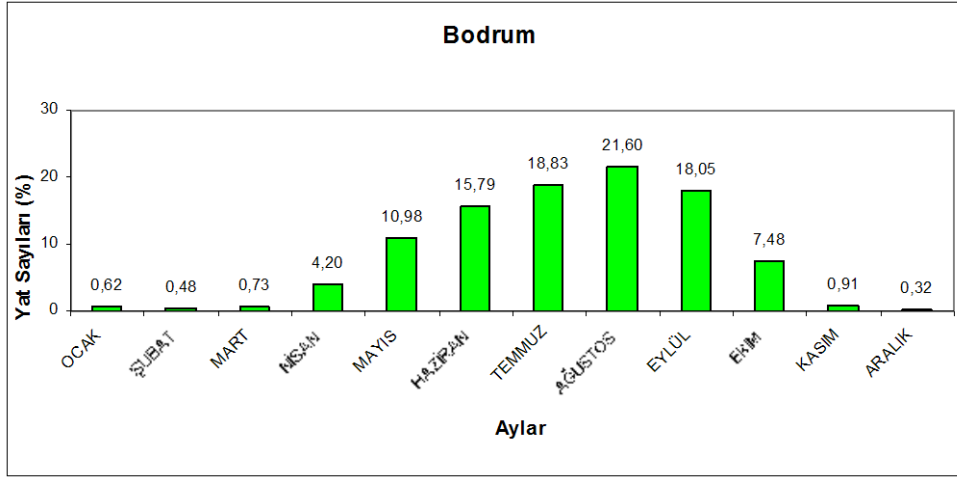


c) Kemer limanı

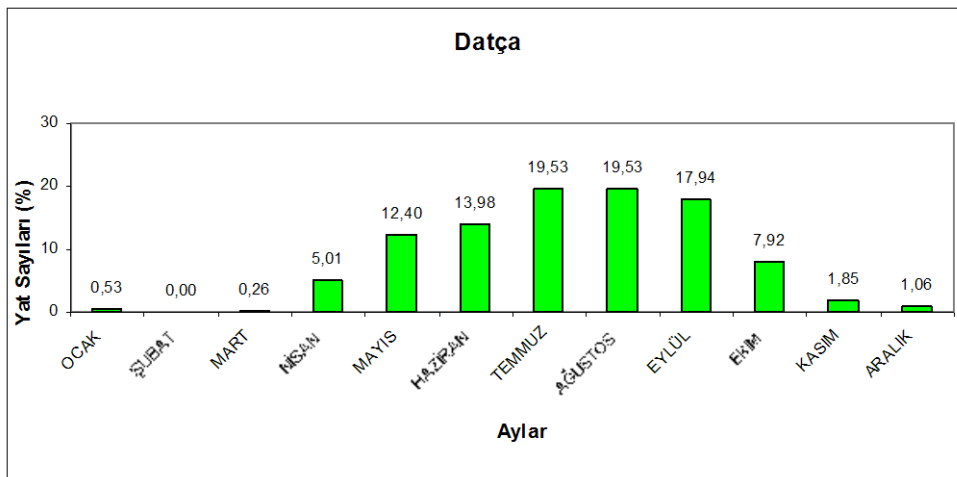
Şekil Ek 3.1 2000 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



d) Antalya limanı

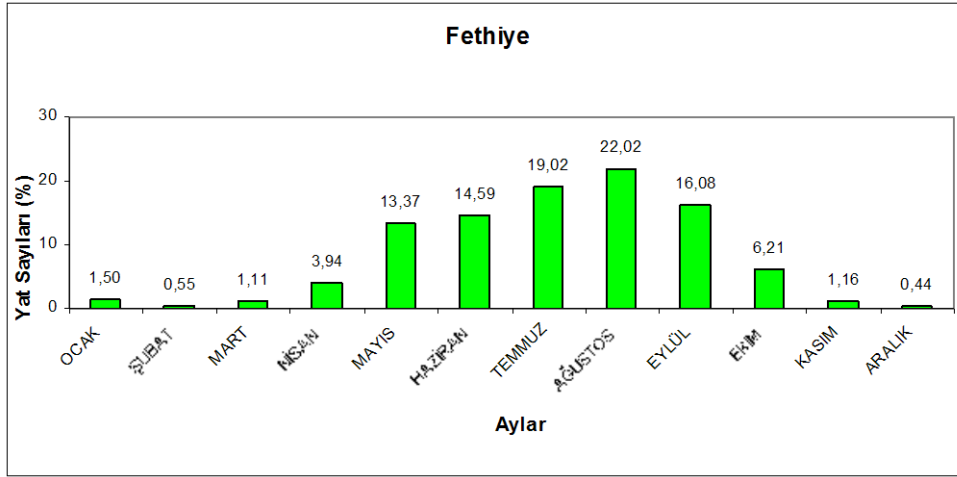


e) Bodrum limanı

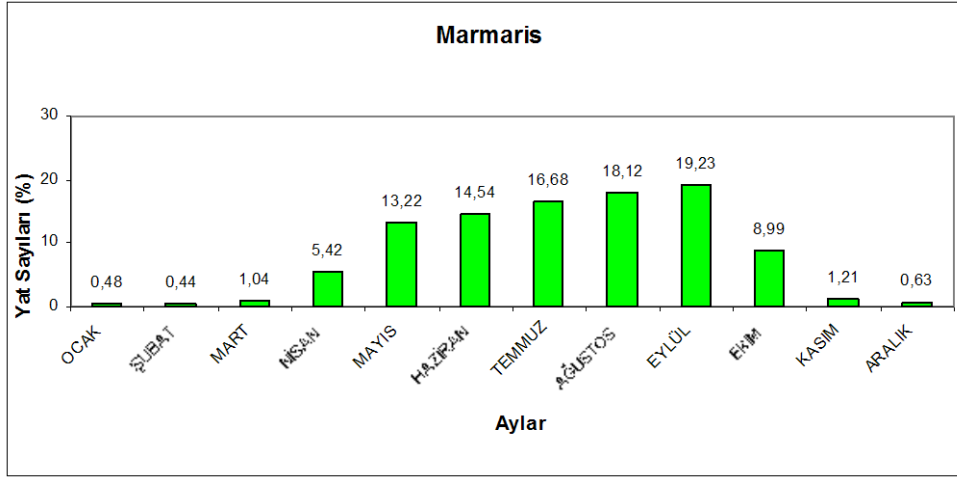


f) Datça limanı

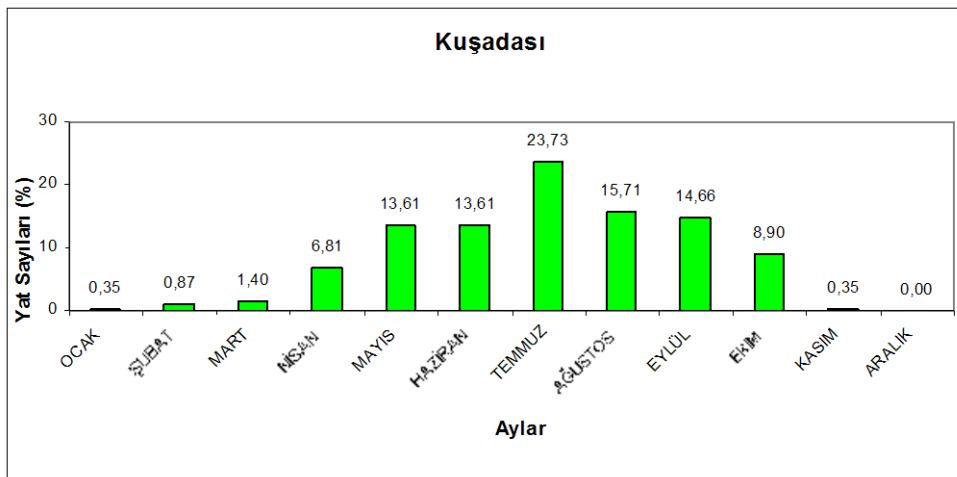
Şekil Ek 3.1 Devam



g) Fethiye limanı

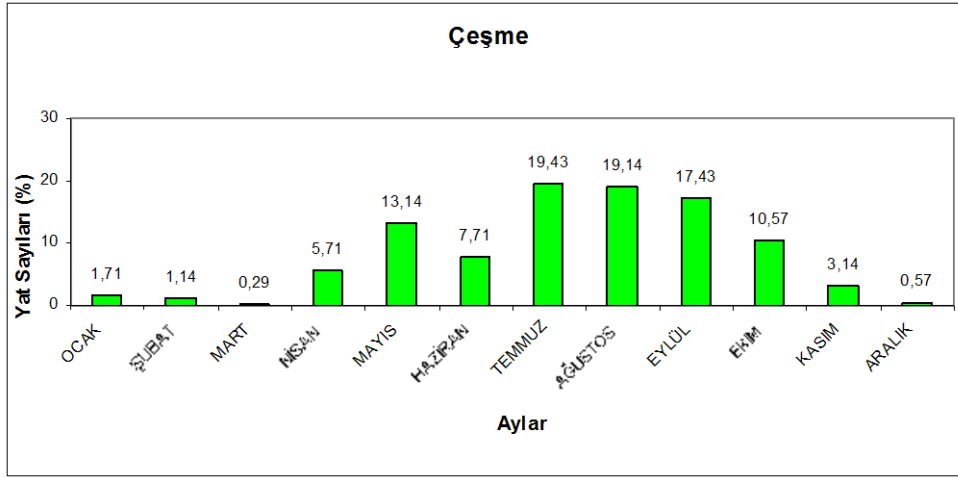


h) Marmaris limanı

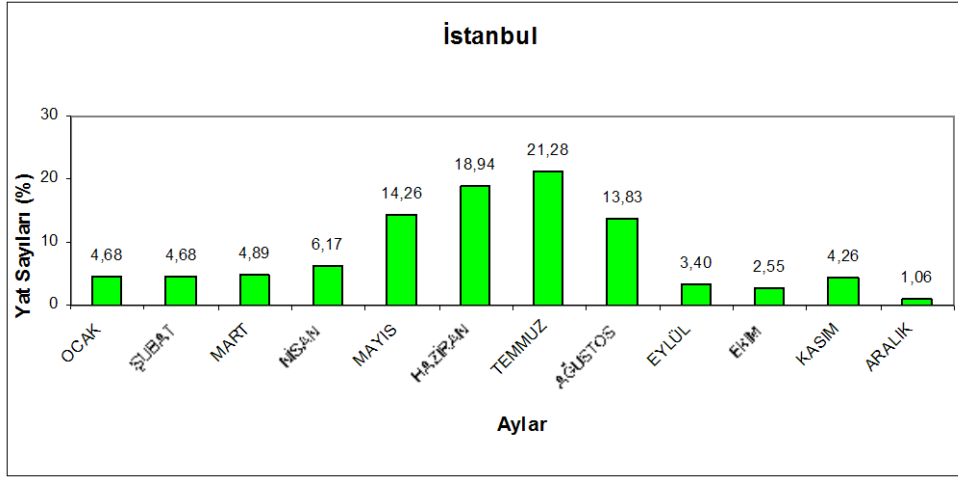


i) Kuşadası limanı

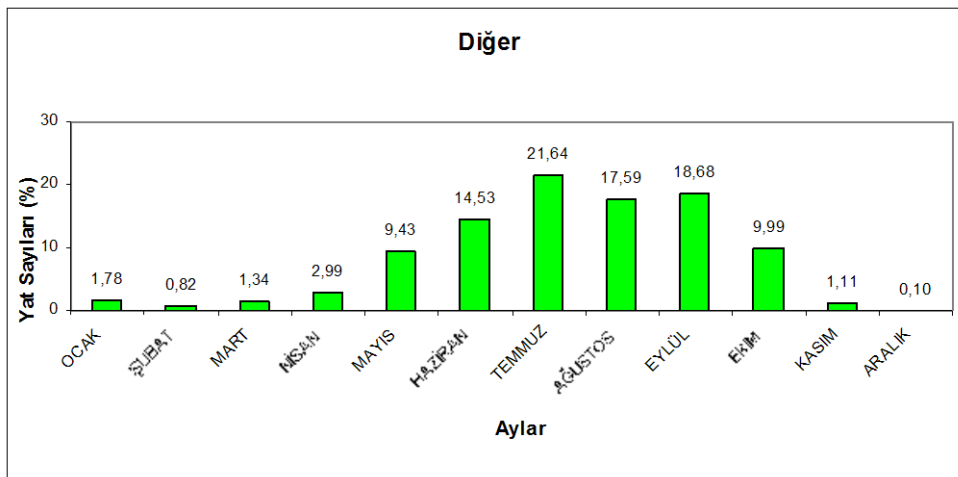
Şekil Ek 3.1 Devam



j) Çeşme limanı

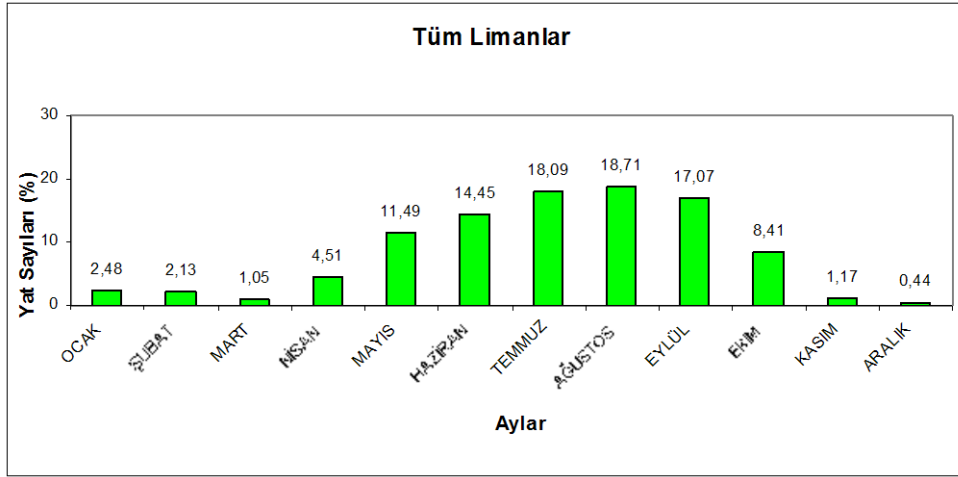


k) İstanbul limanı



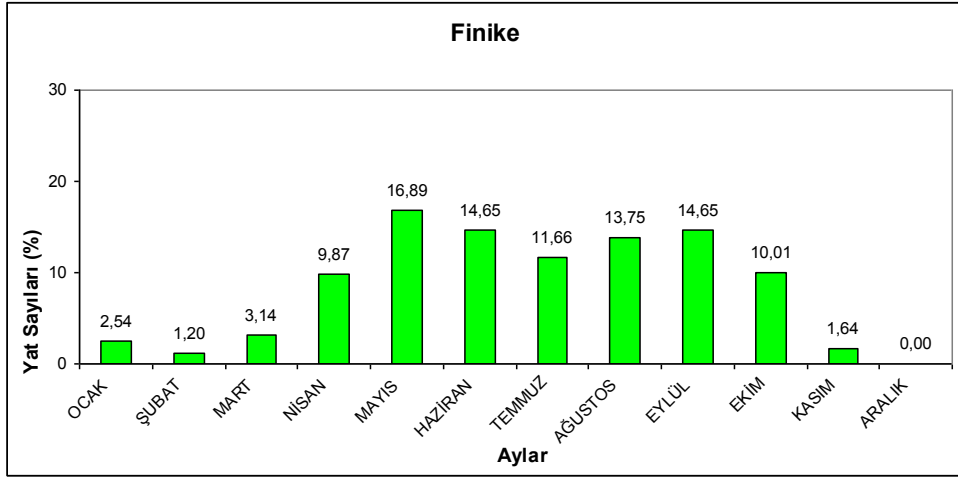
l) Diğer limanlar

Şekil Ek 3.1 Devam

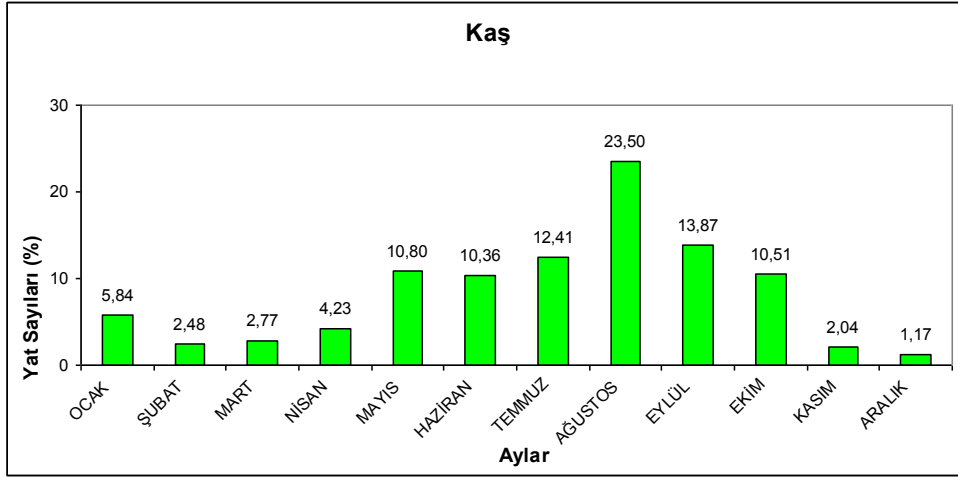


m) Tüm limanlar

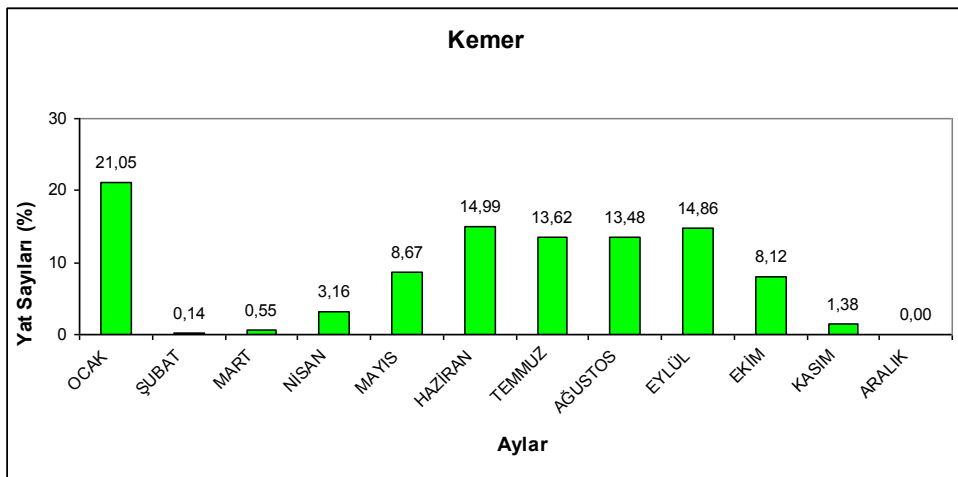
Şekil Ek 3.1 Devam



a) Finike limanı

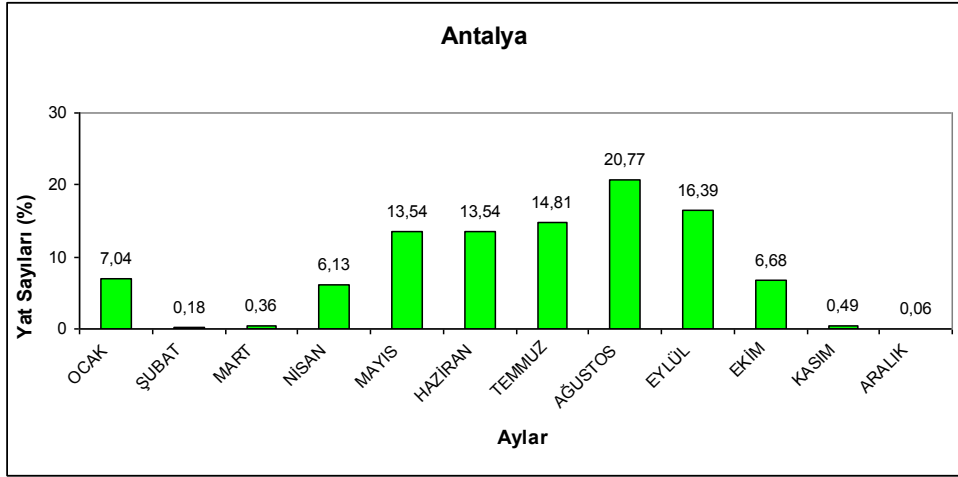


b) Kaş limanı

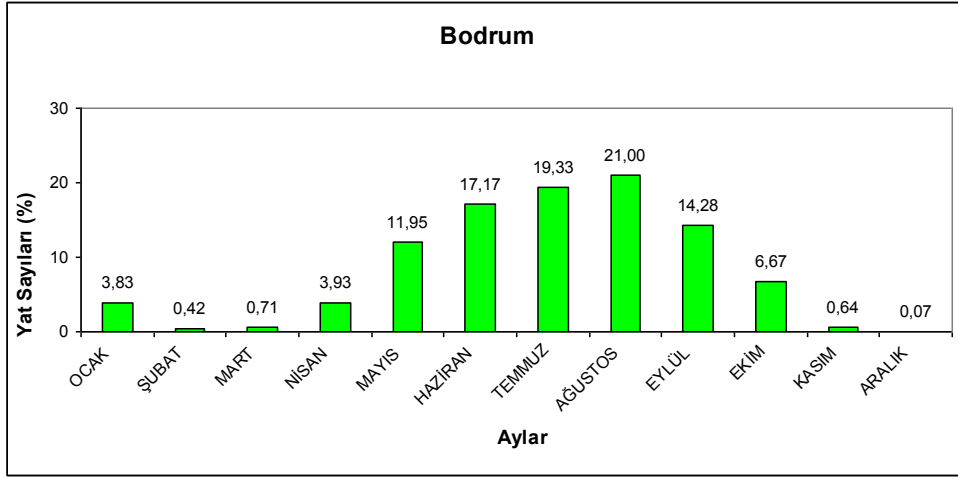


c) Kemer limanı

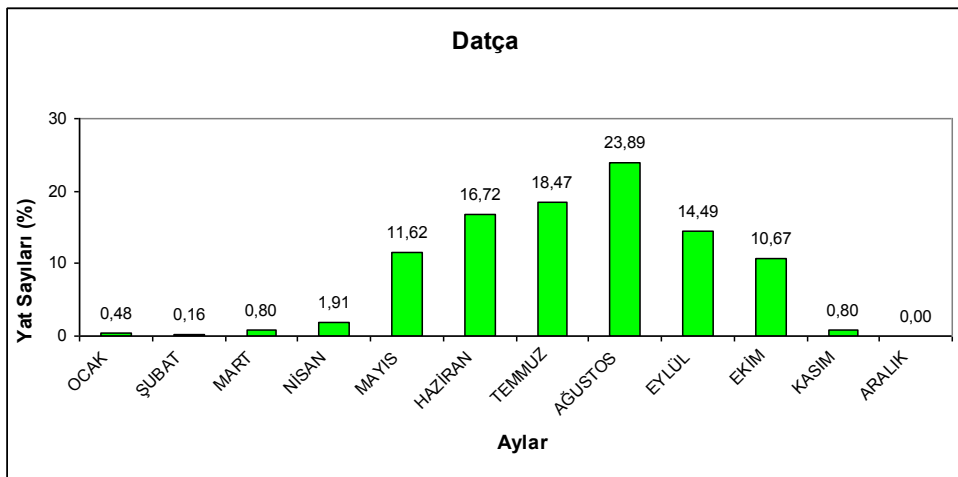
Şekil Ek 3.2 2001 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



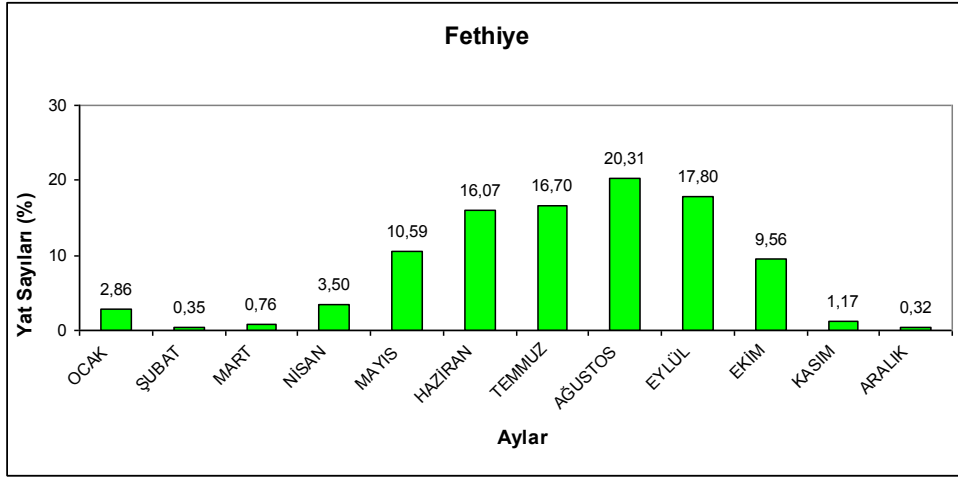
d) Antalya limanı



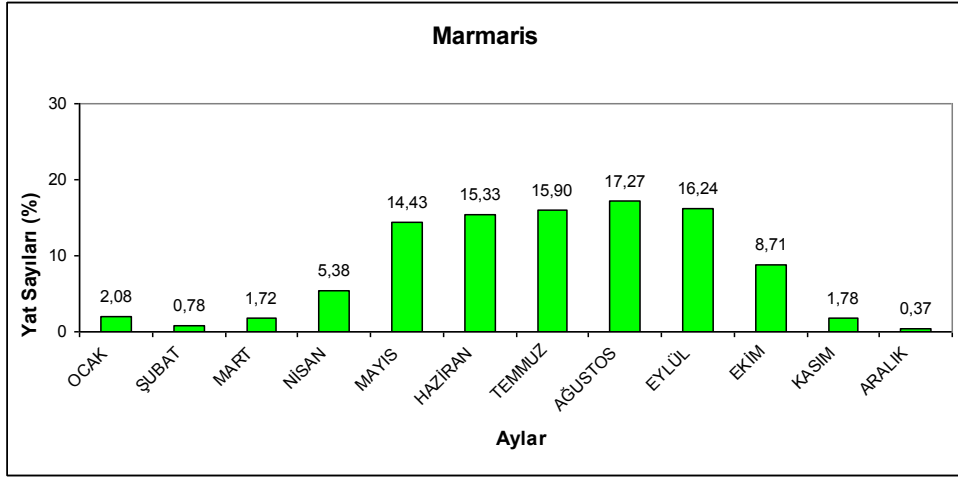
e) Bodrum limanı



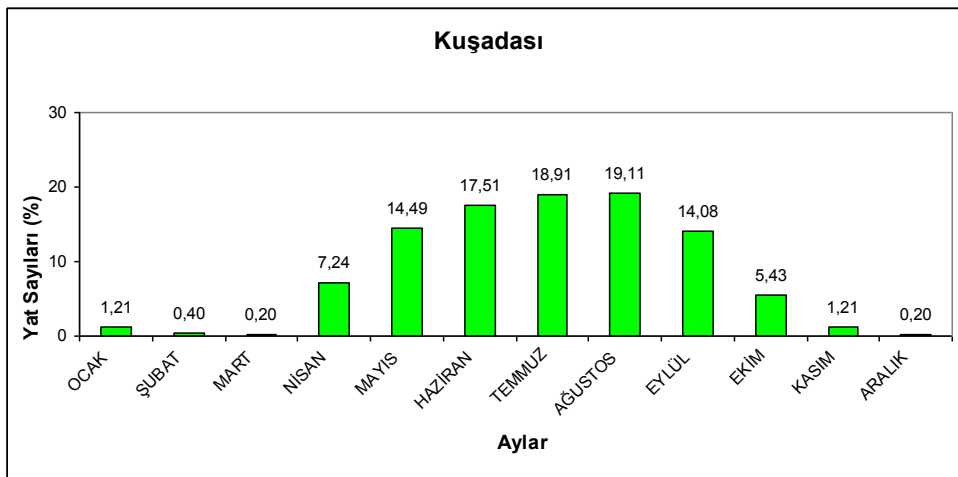
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

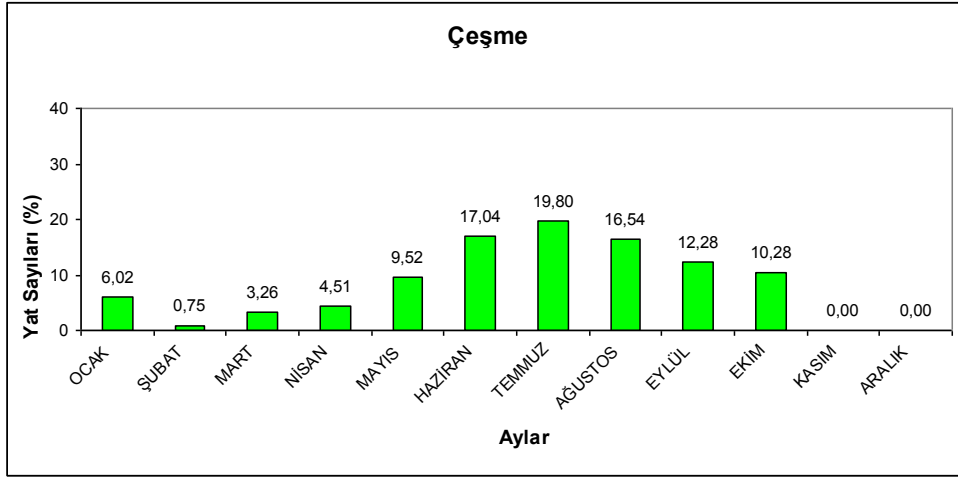


h) Marmaris limanı

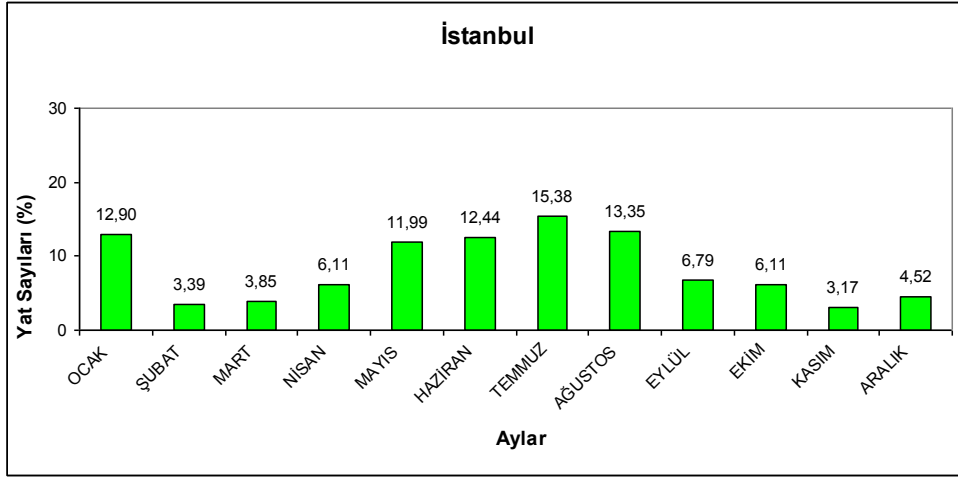


i) Kuşadası limanı

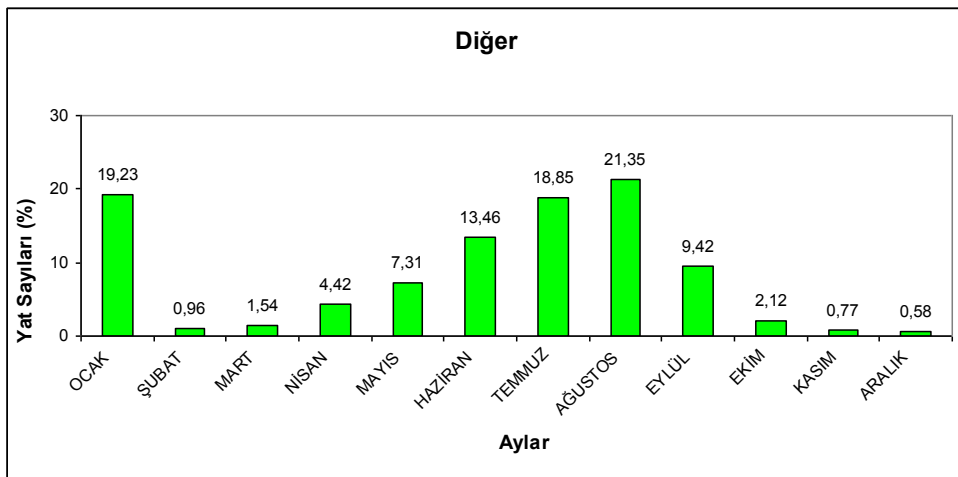
Şekil Ek 3.2 Devam



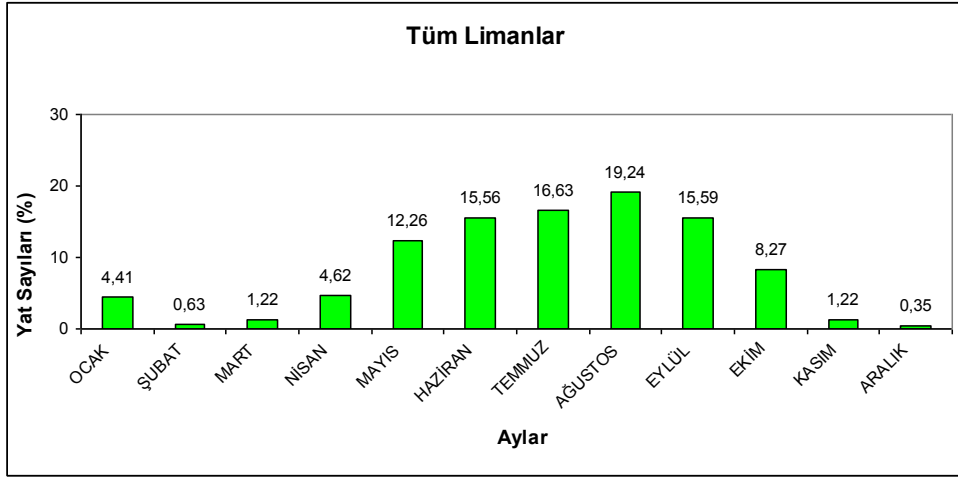
j) Çeşme limanı



k) İstanbul limanı

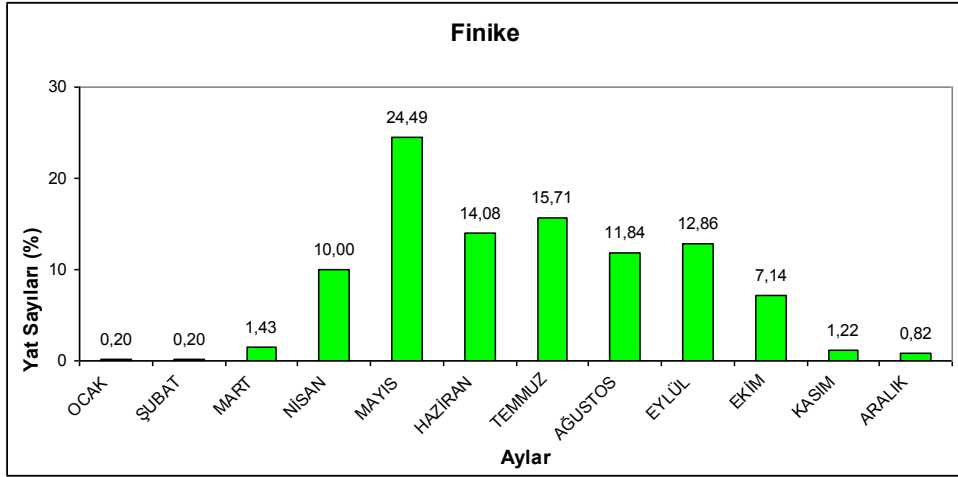


l) Diğer limanlar

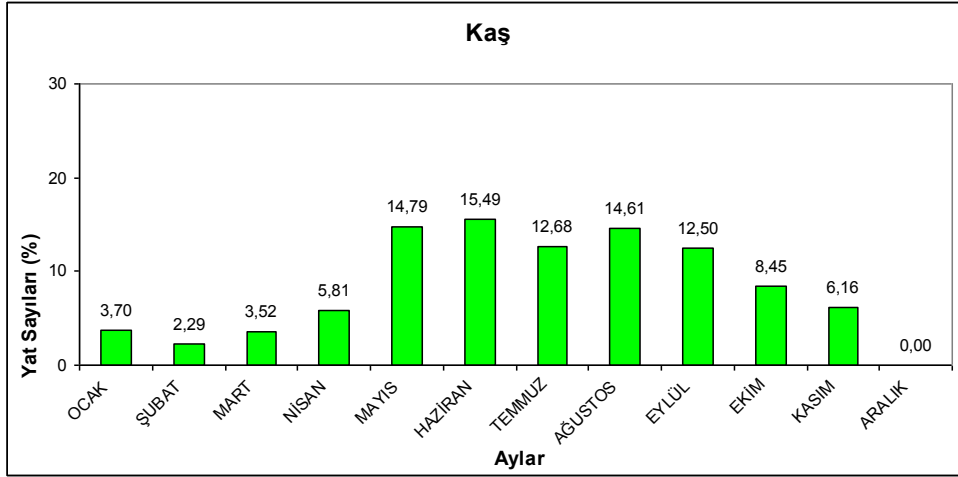


m) Tüm limanlar

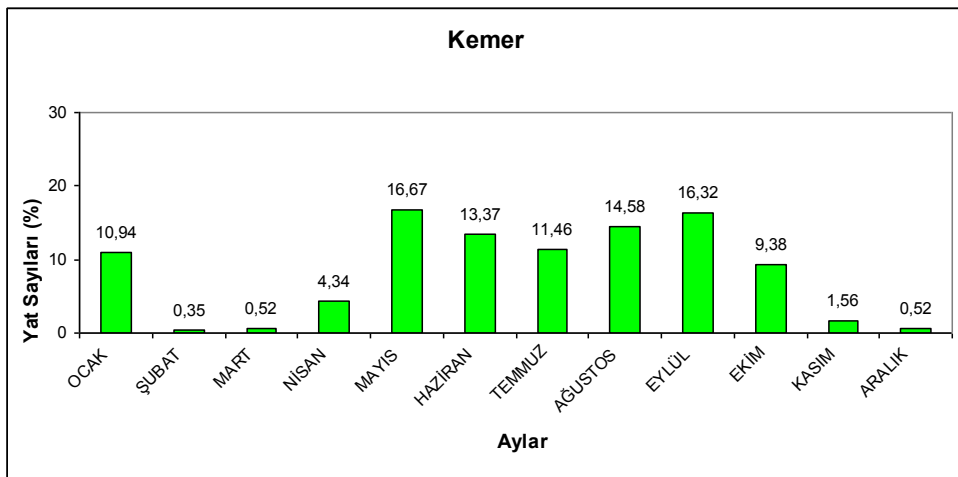
Şekil Ek 3.2 Devam



a) Finike limanı

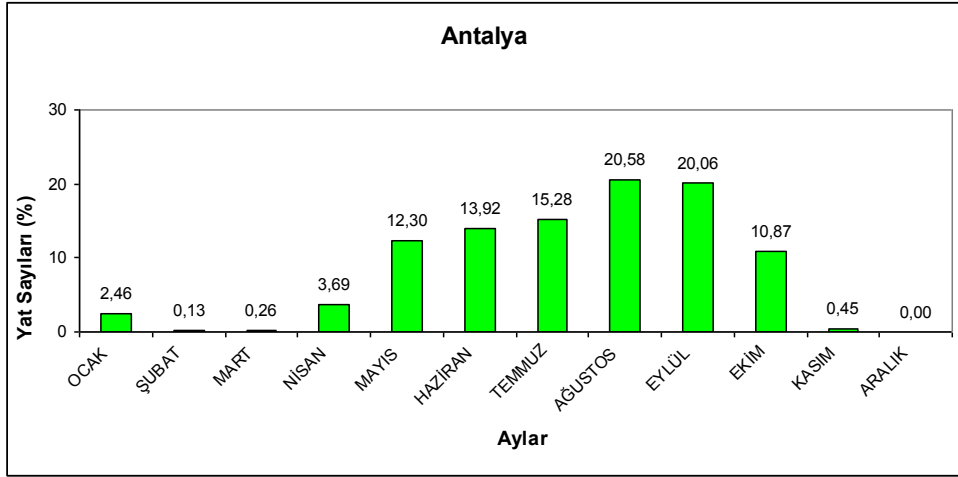


b) Kaş limanı

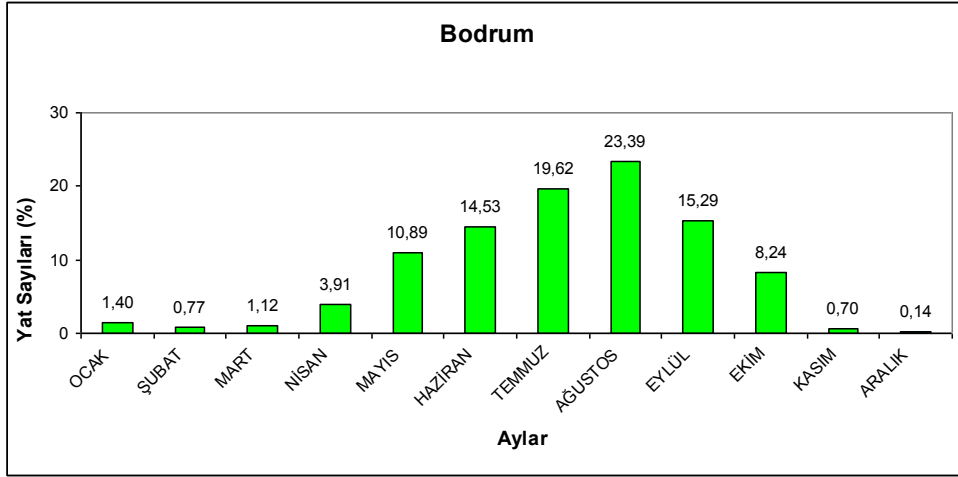


c) Kemer limanı

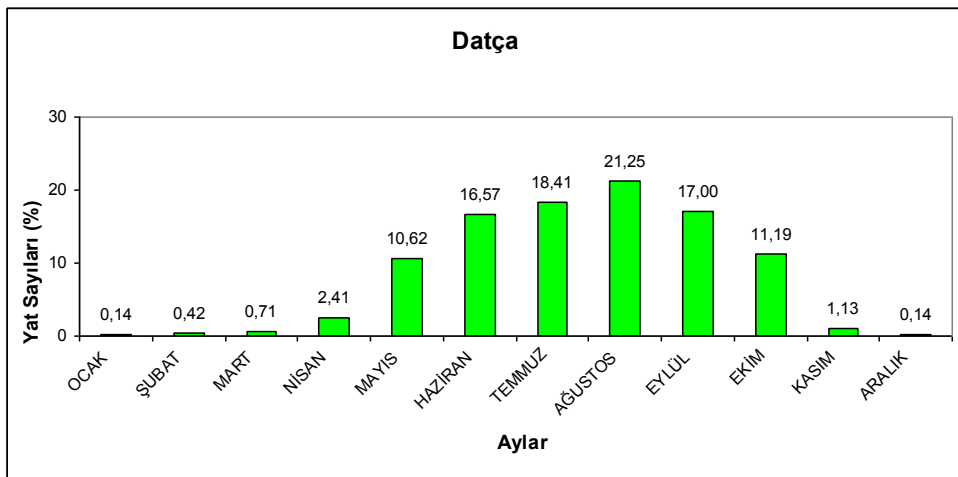
Şekil Ek 3.3 2002 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



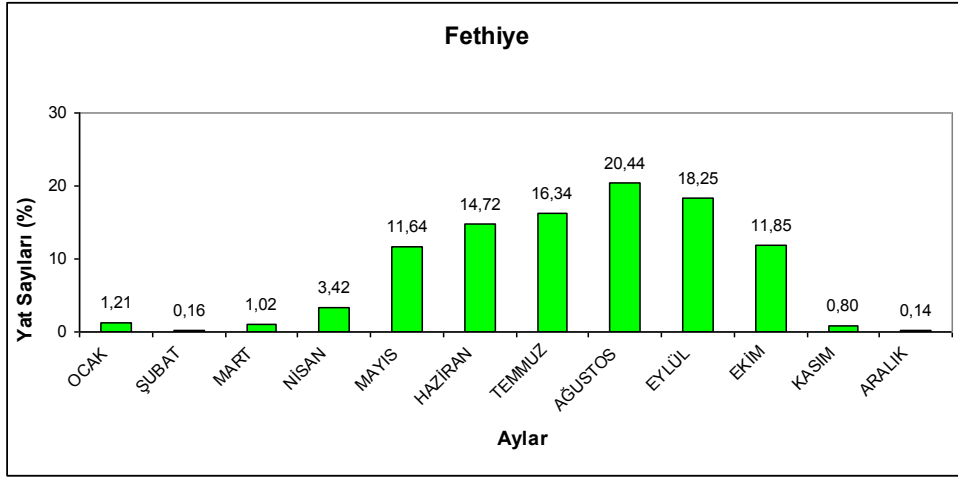
d) Antalya limanı



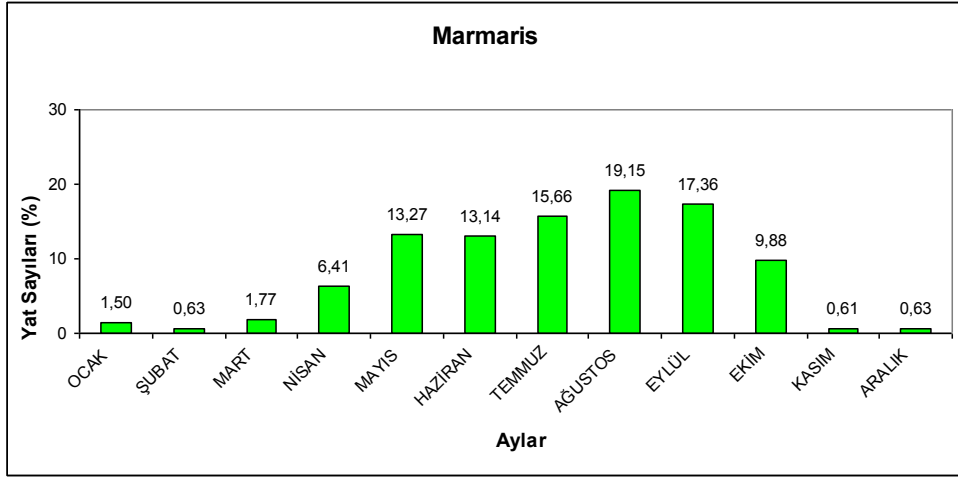
e) Bodrum limanı



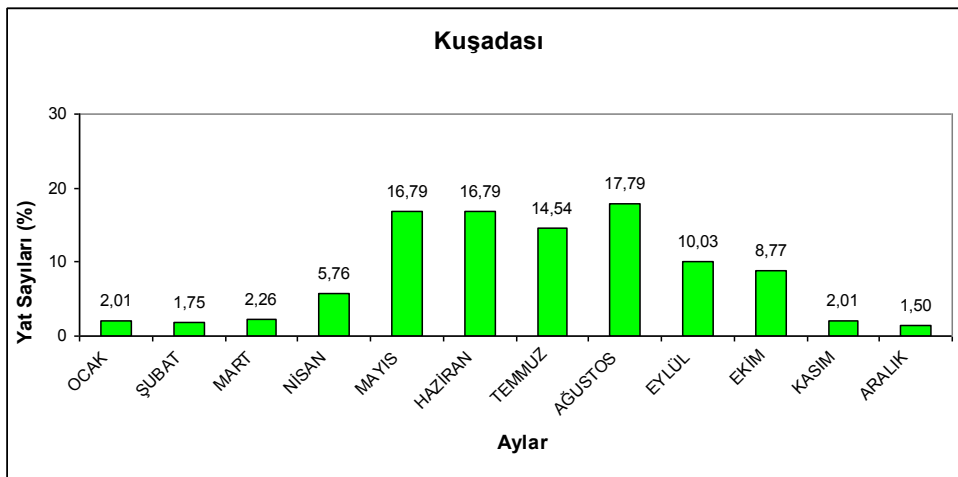
f) Datça limanı



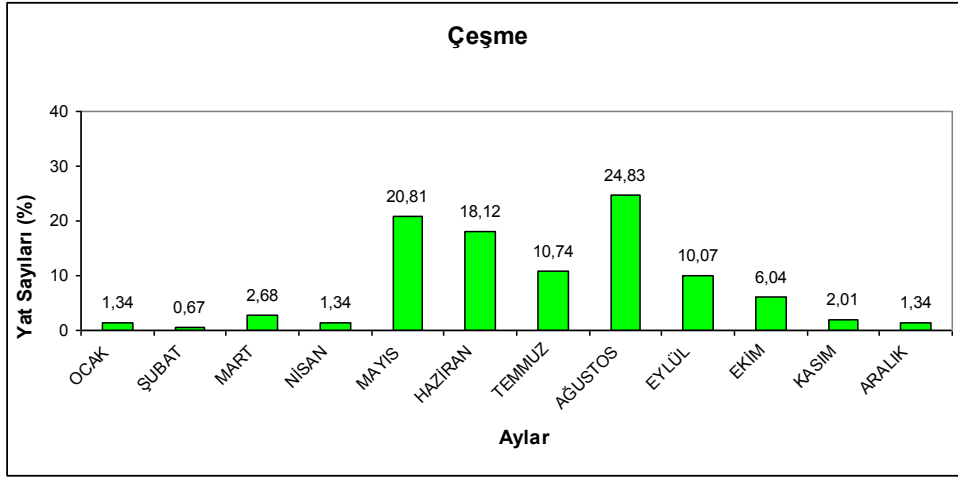
g) Fethiye limanı



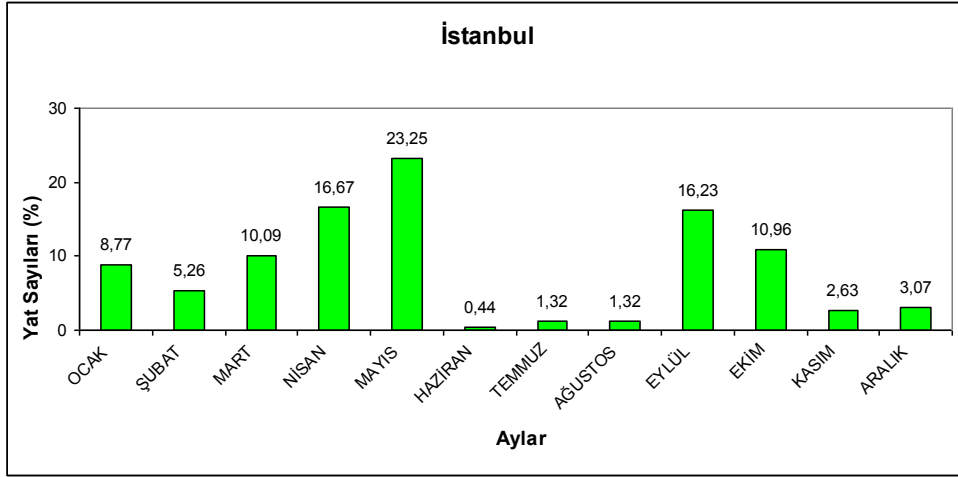
h) Marmaris limanı



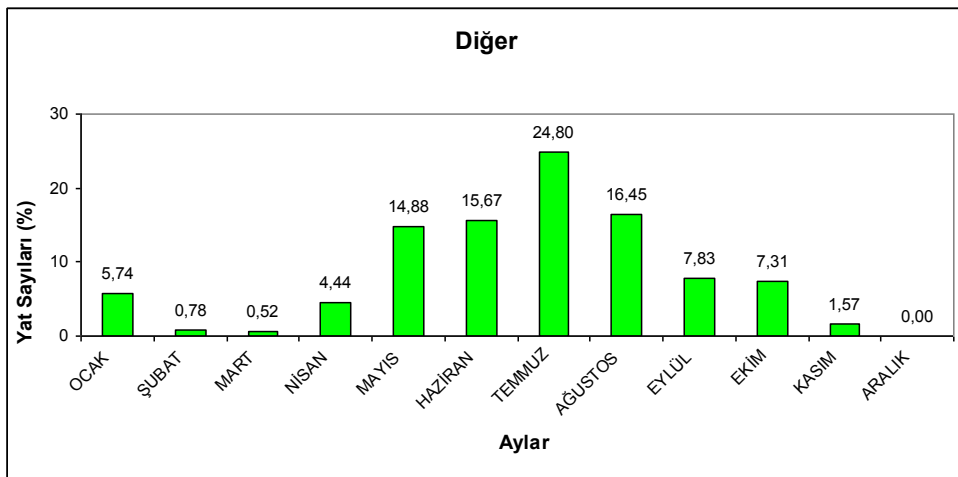
i) Kuşadası limanı



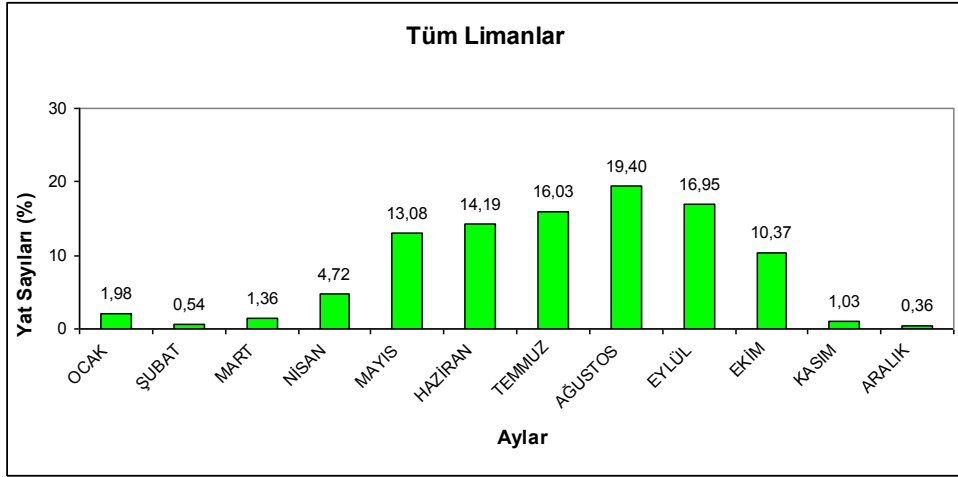
j) Çeşme limanı



k) İstanbul limanı

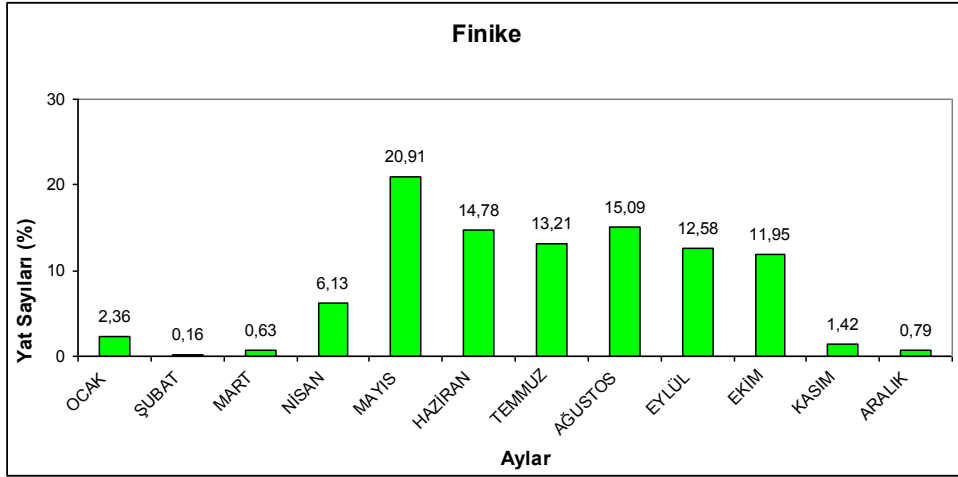


l) Diğer limanlar

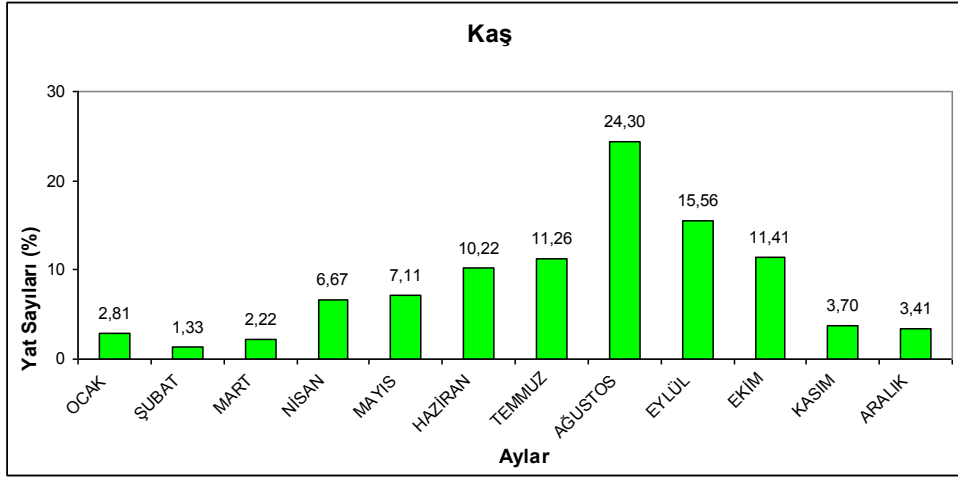


m) Tüm limanlar

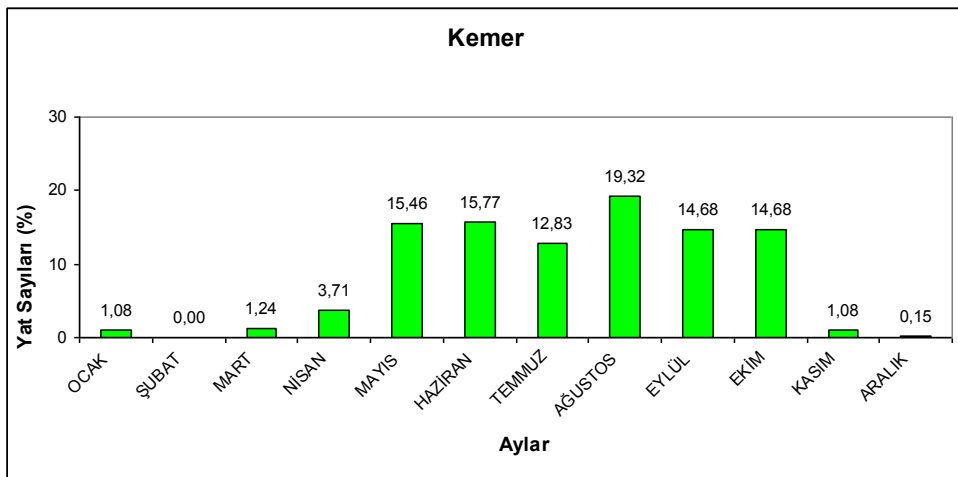
Şekil Ek 3.3 Devam



a) Finike limanı

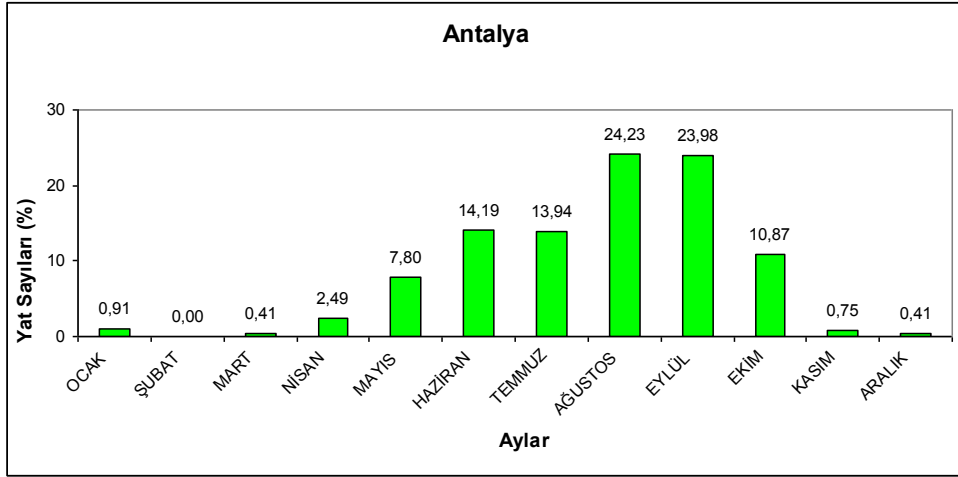


b) Kaş limanı

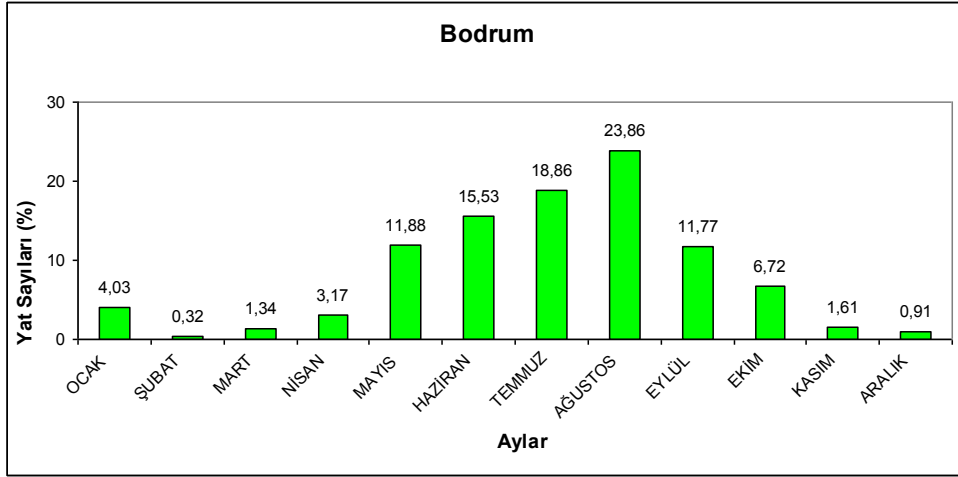


c) Kemer limanı

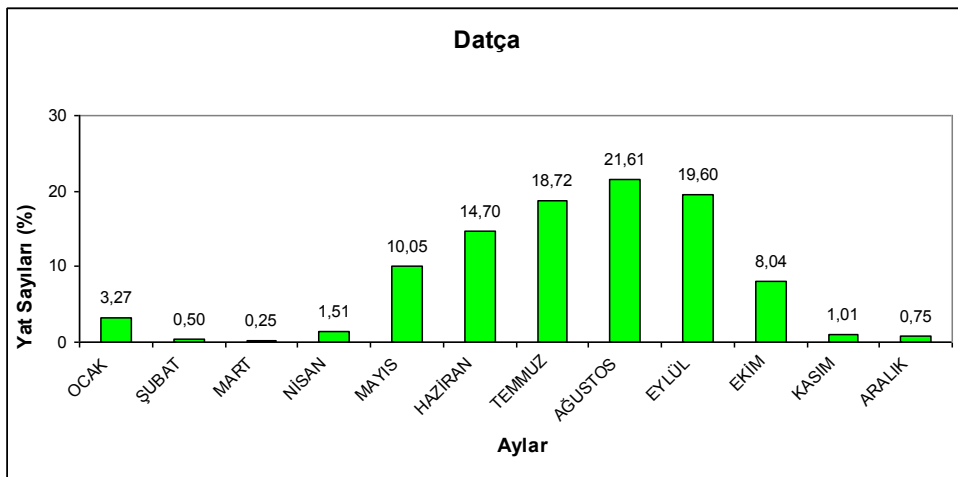
Şekil Ek 3.4 2003 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



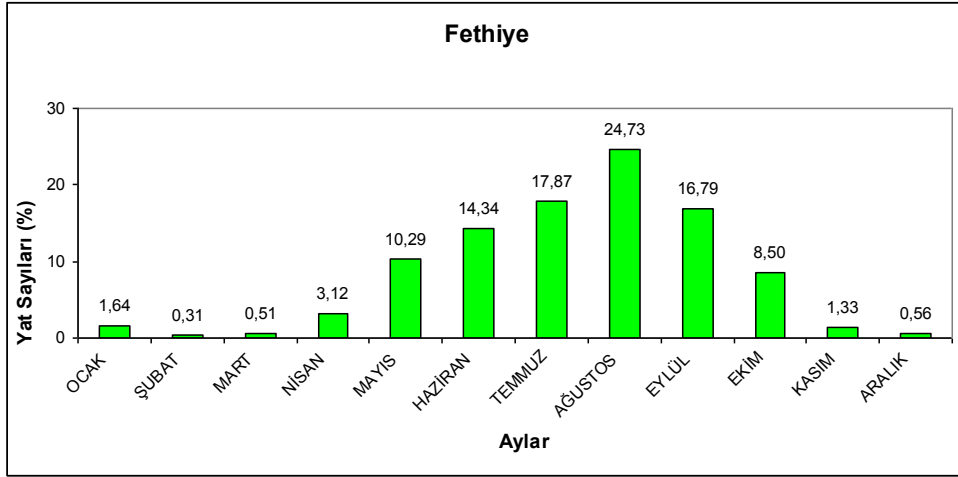
d) Antalya limanı



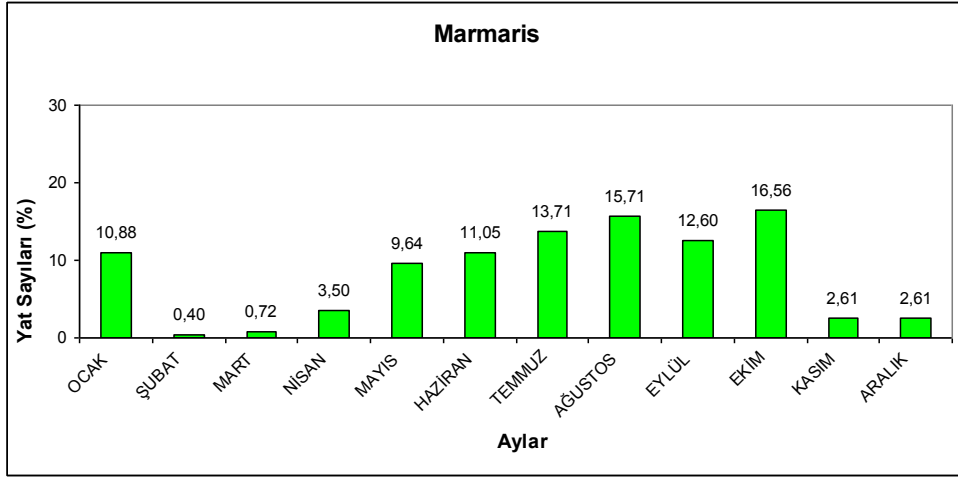
e) Bodrum limanı



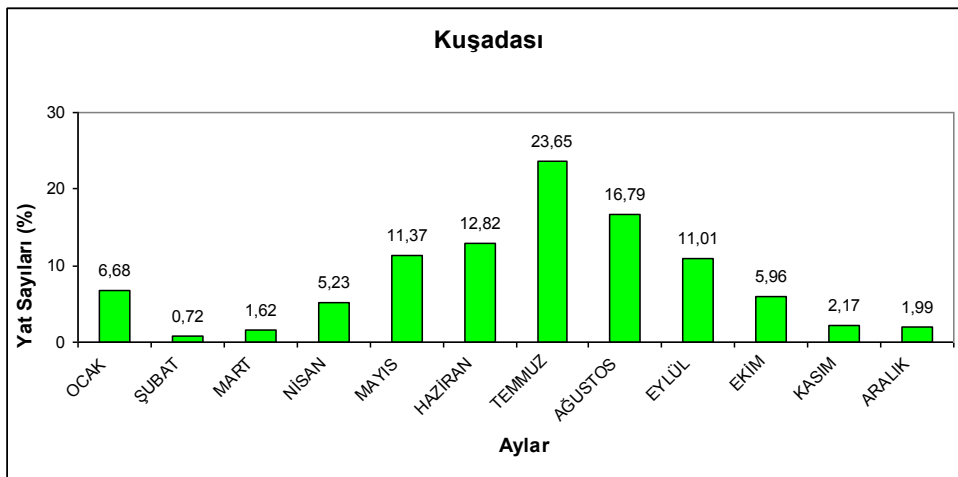
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

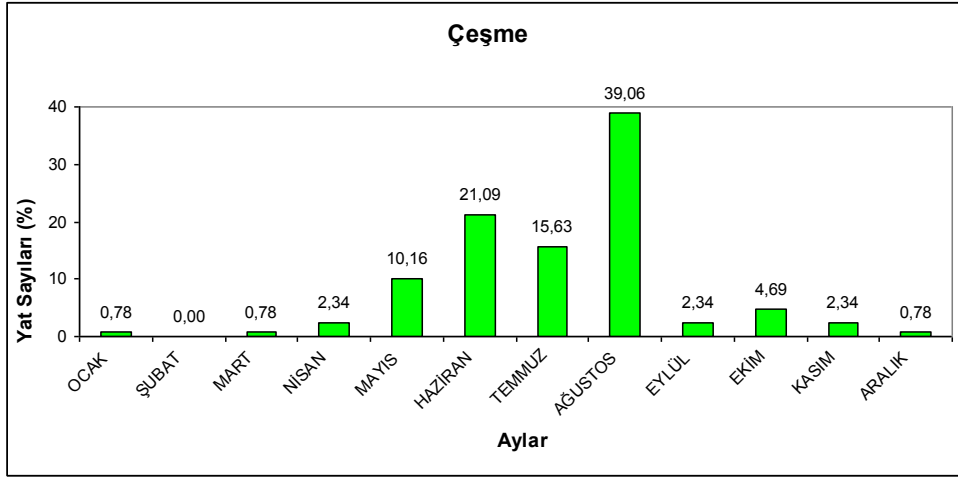


h) Marmaris limanı

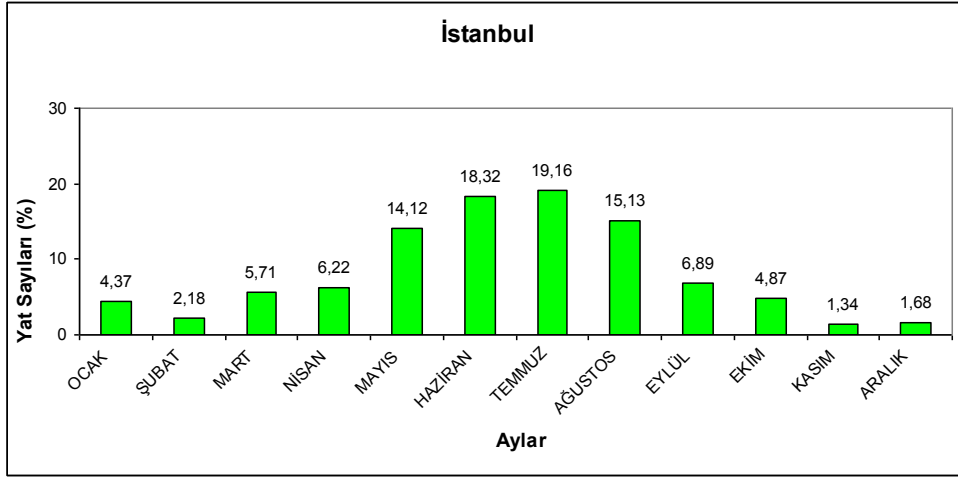


i) Kuşadası limanı

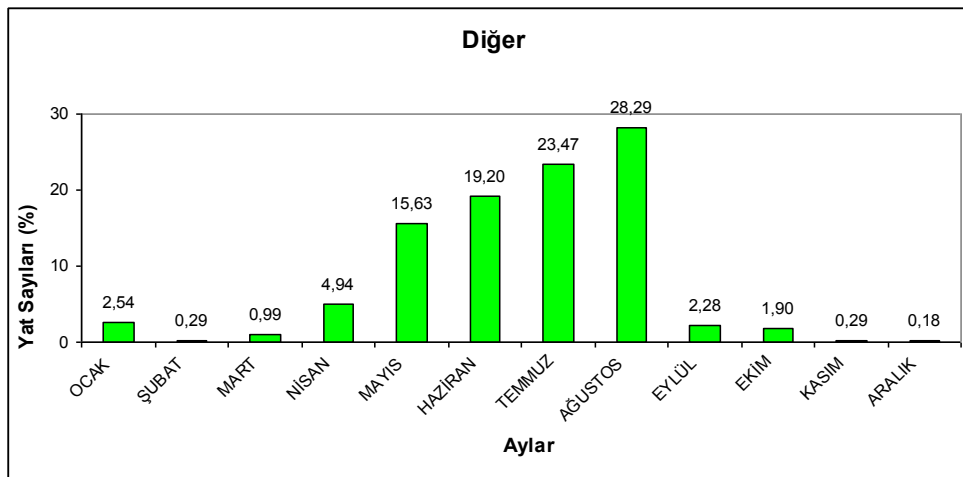
Şekil Ek 3.4 Devam



j) Çeşme limanı

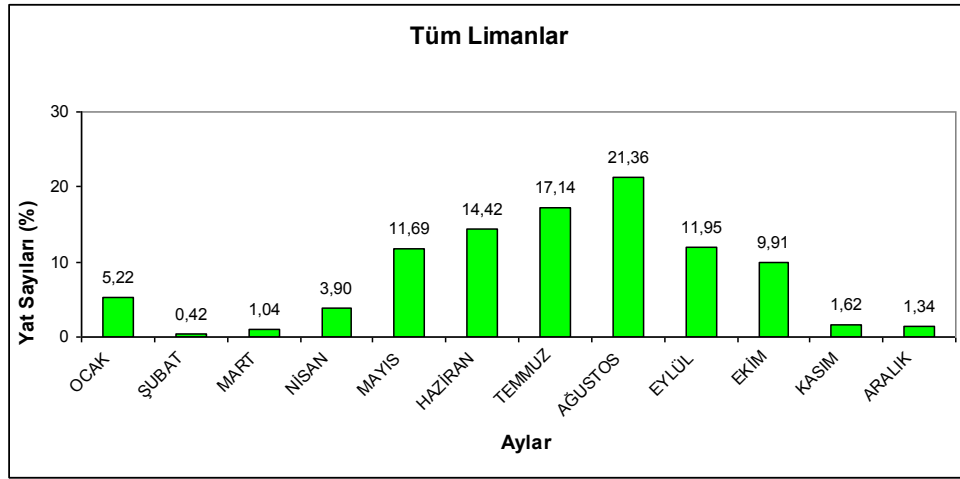


k) İstanbul limanı



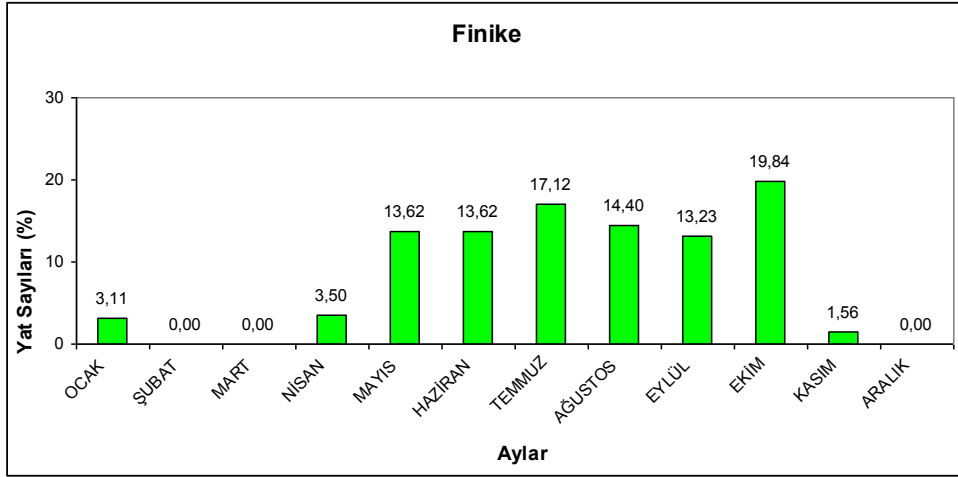
l) Diğer limanlar

Şekil Ek 3.4 Devam

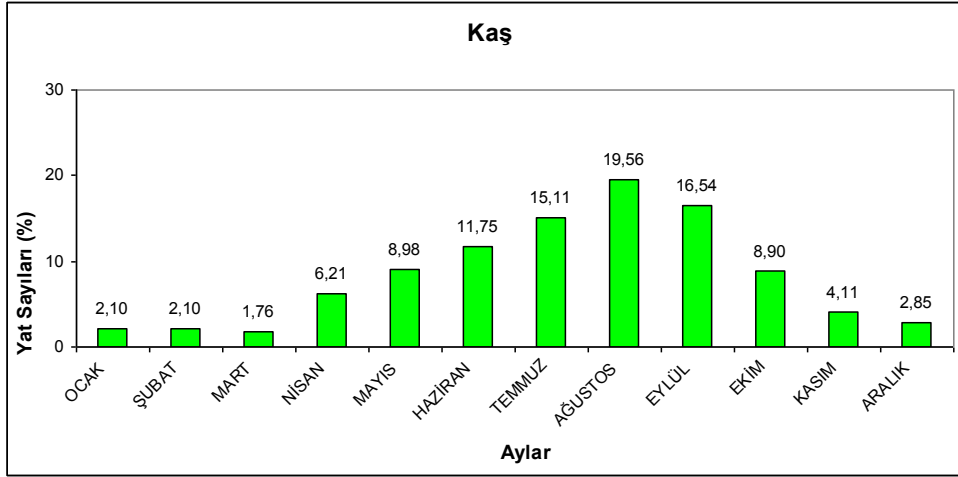


m) Tüm limanlar

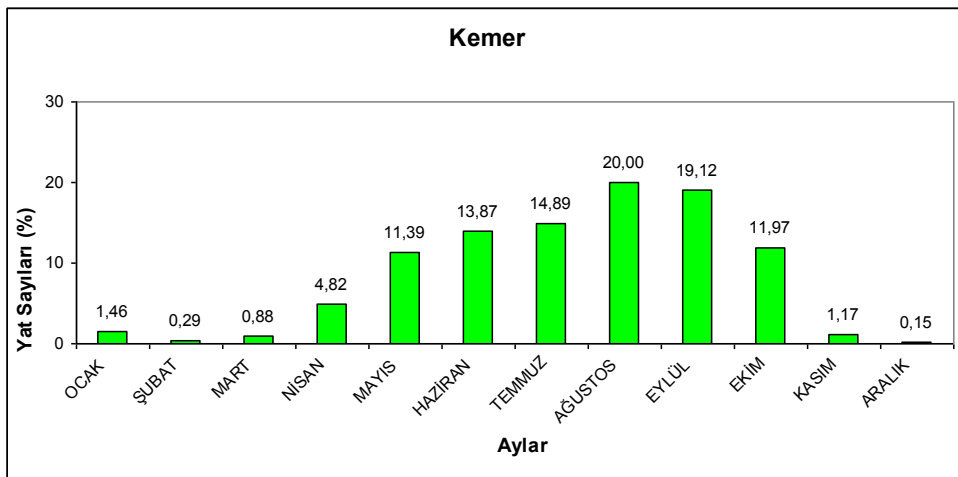
Şekil Ek 3.4 Devam



a) Finike limanı

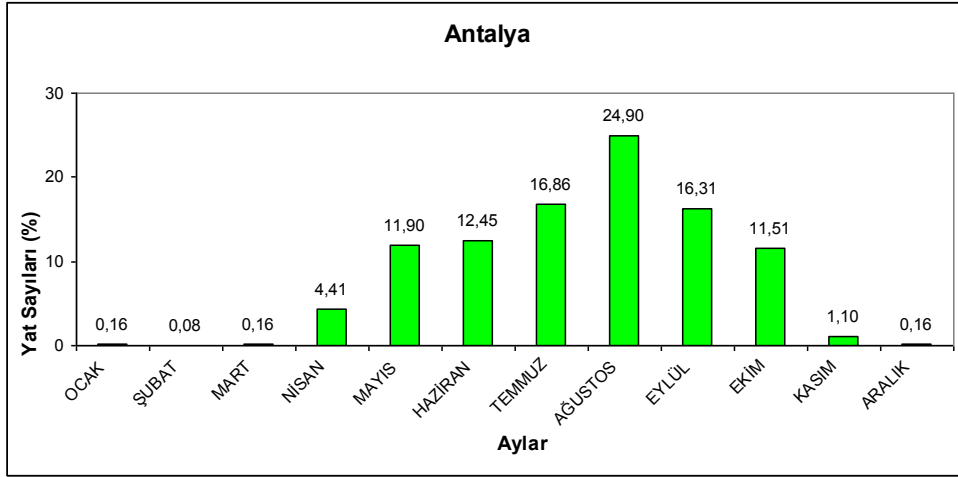


b) Kaş limanı

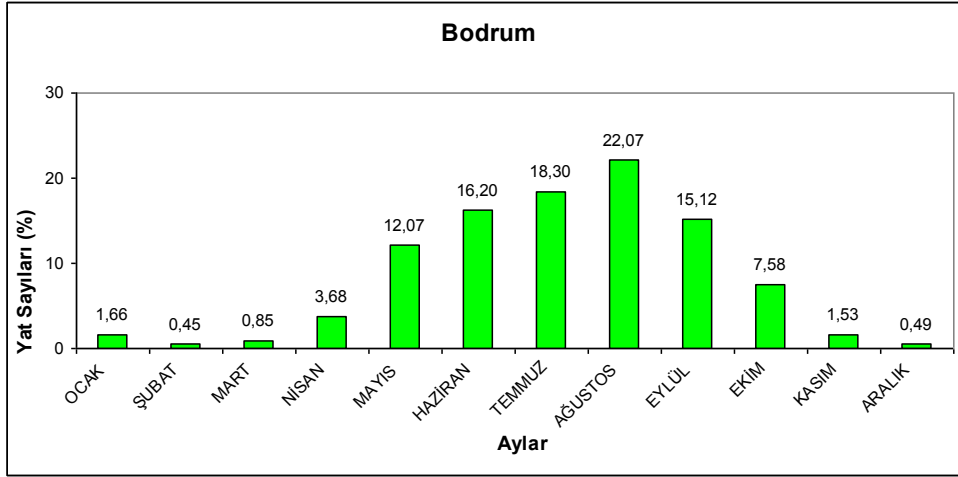


c) Kemer limanı

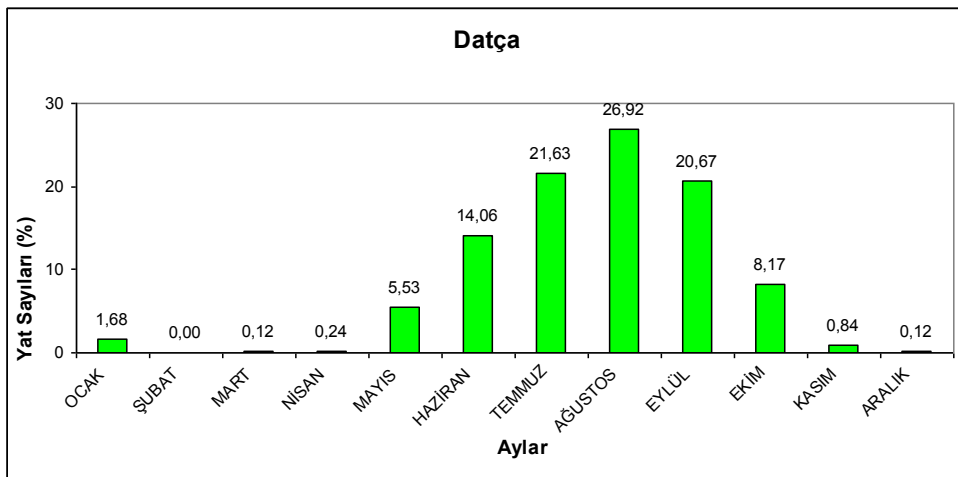
Şekil Ek 3.5 2004 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



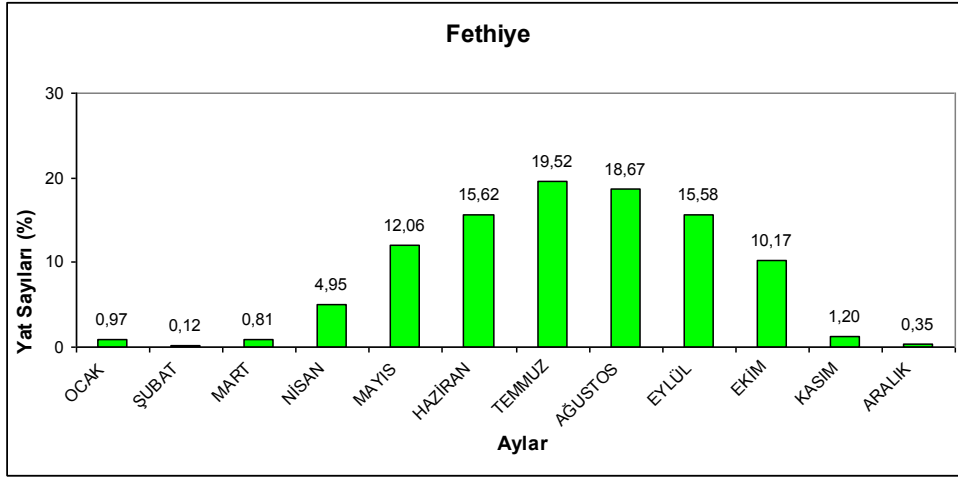
d) Antalya limanı



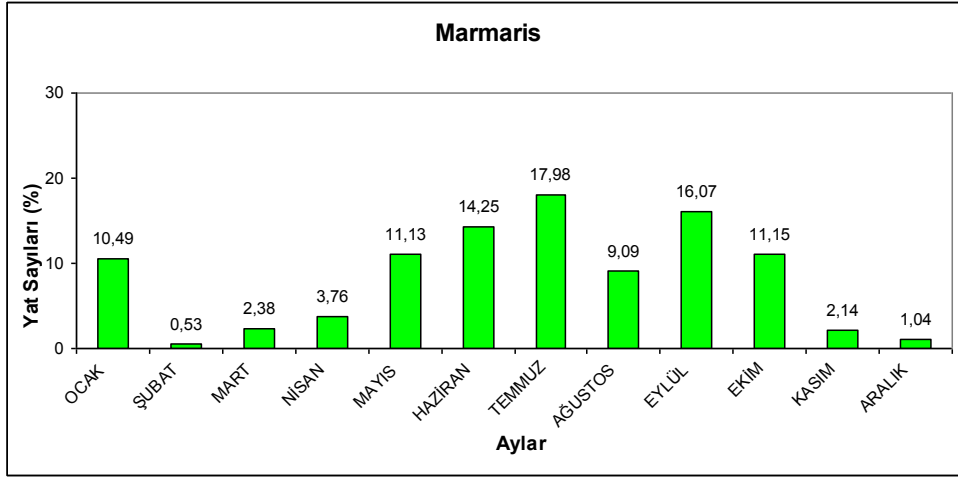
e) Bodrum limanı



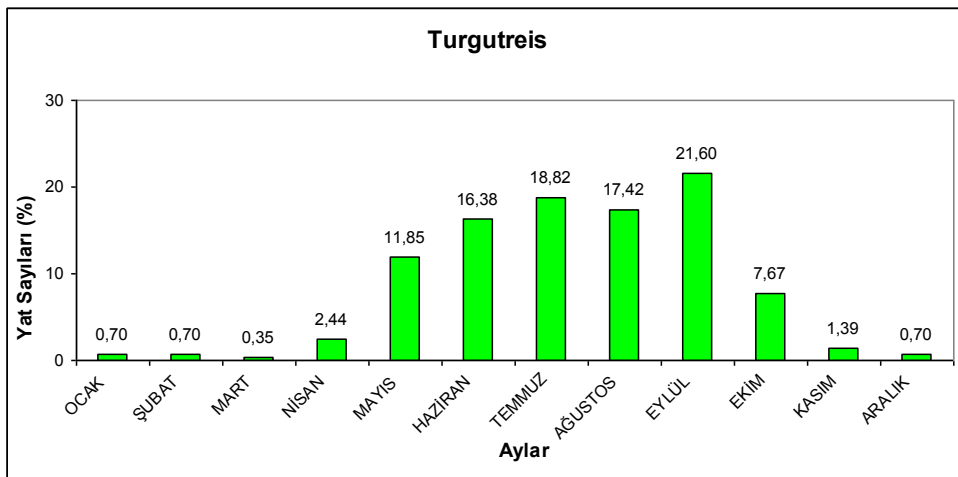
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

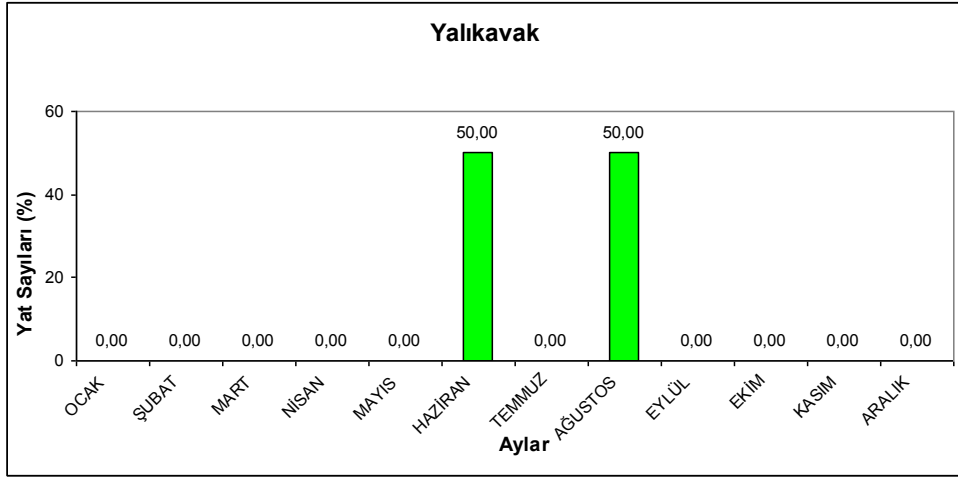


h) Marmaris limanı

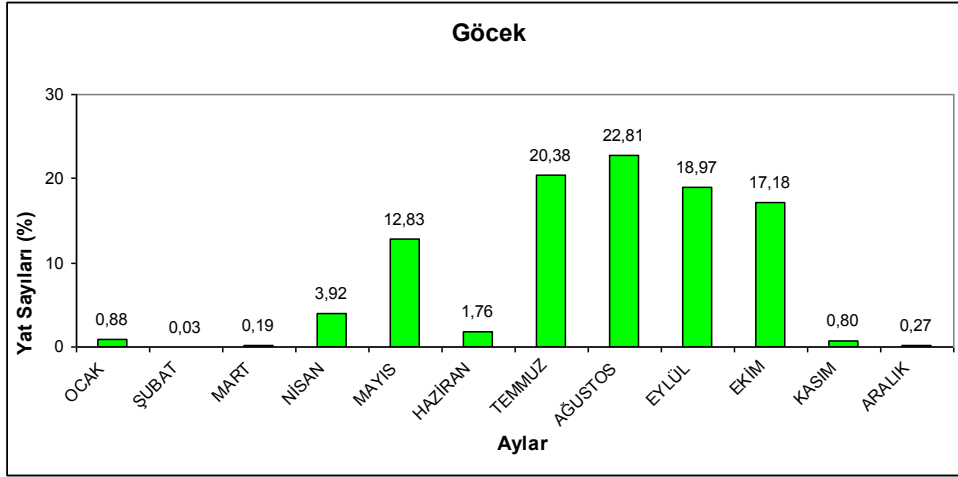


i) Turgutreis limanı

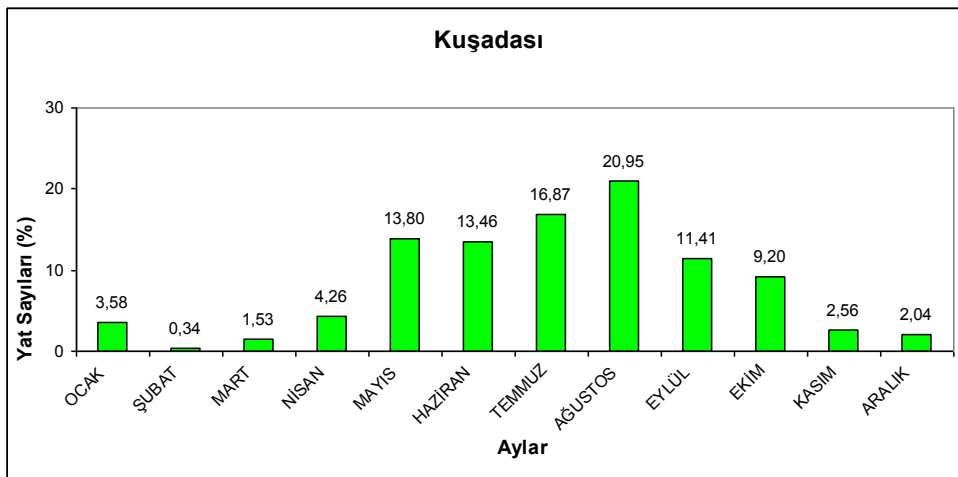
Şekil Ek 3.5 Devam



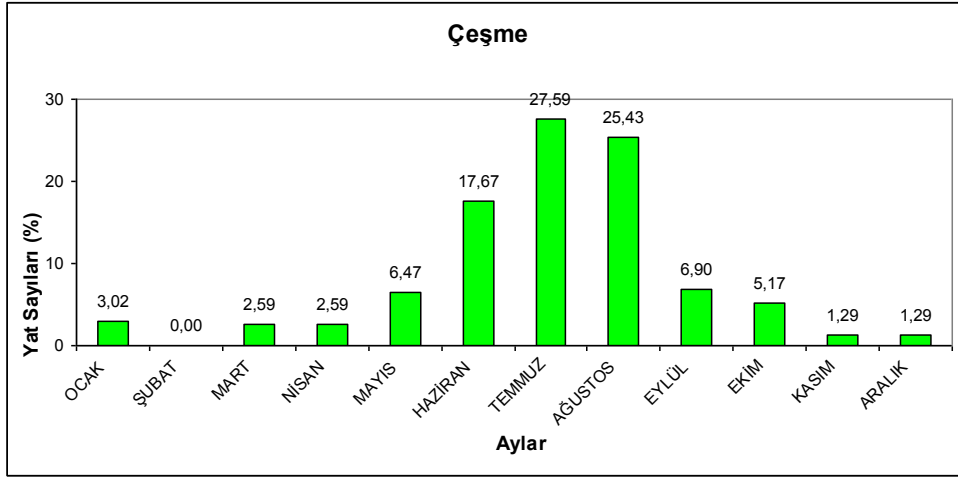
j) Yalıkavak limanı



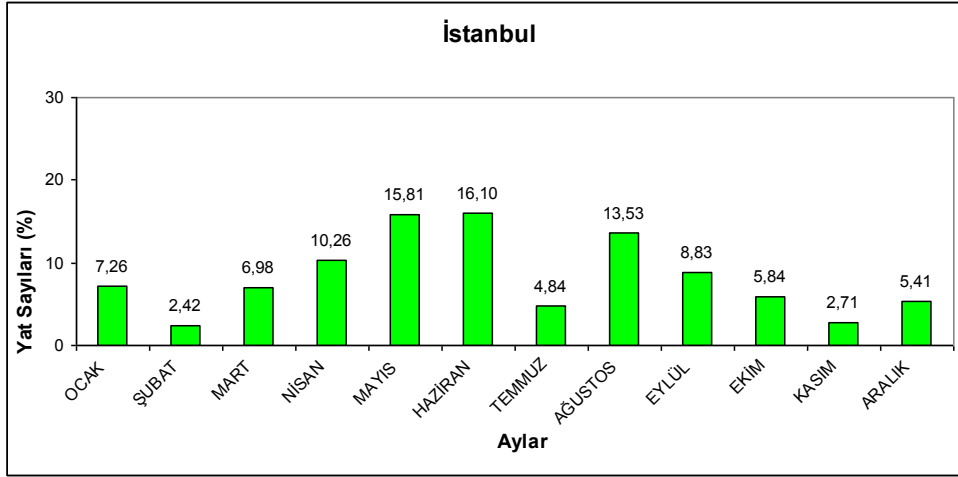
k) Göcek limanı



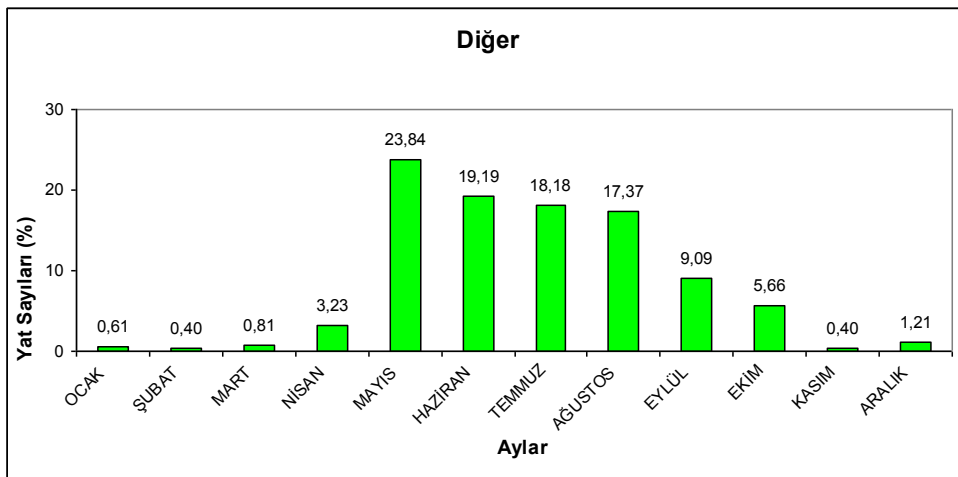
l) Kuşadası limanı



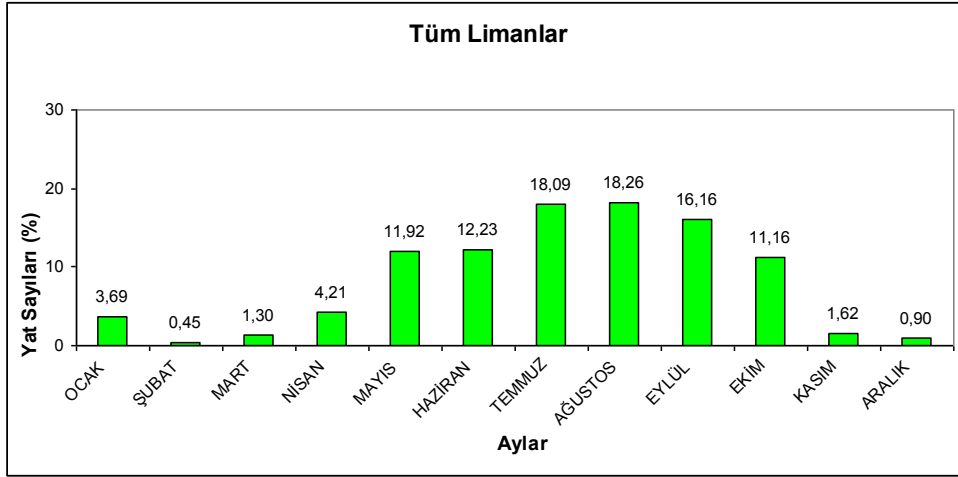
m) Çeşme limanı



n) İstanbul limanı

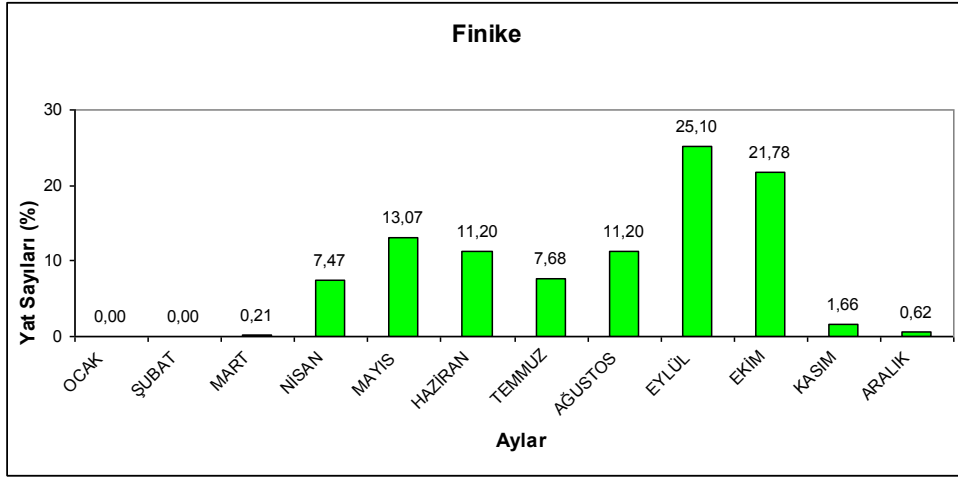


o) Diğer limanlar

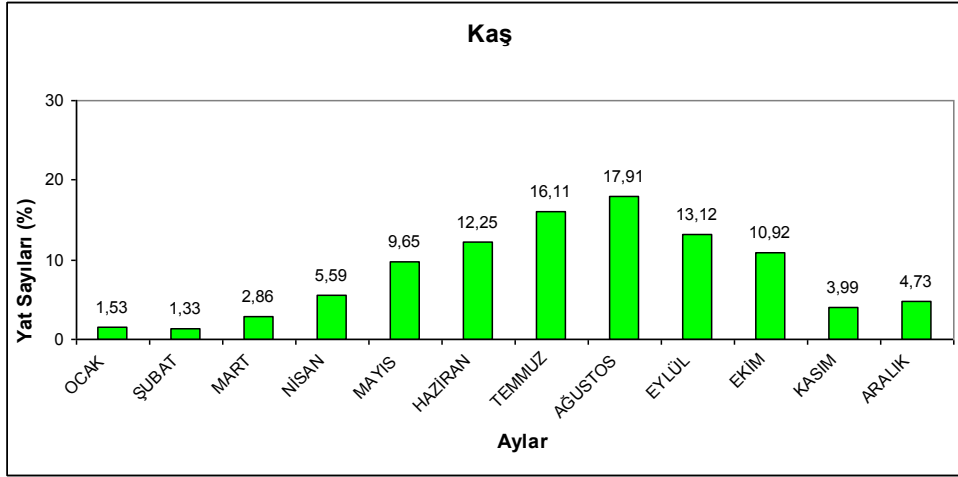


p) Tüm limanlar

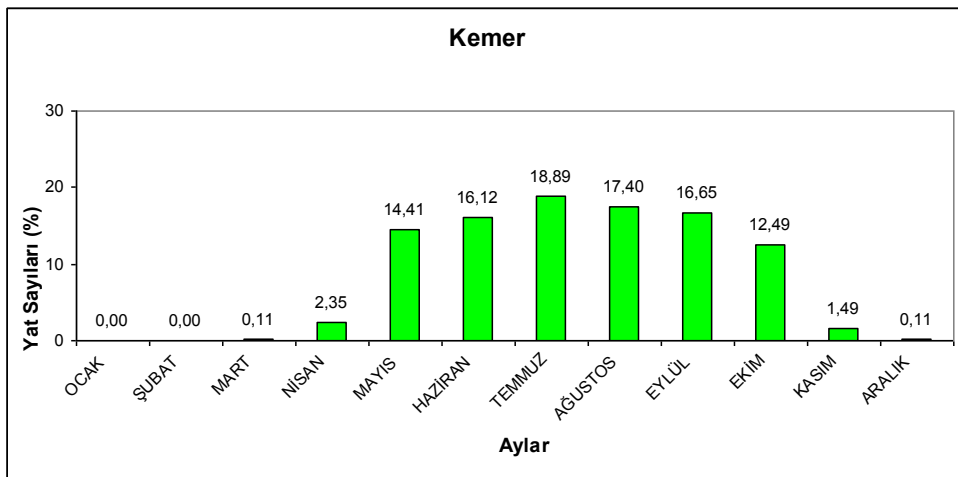
Şekil Ek 3.5 Devam



a) Finike limanı

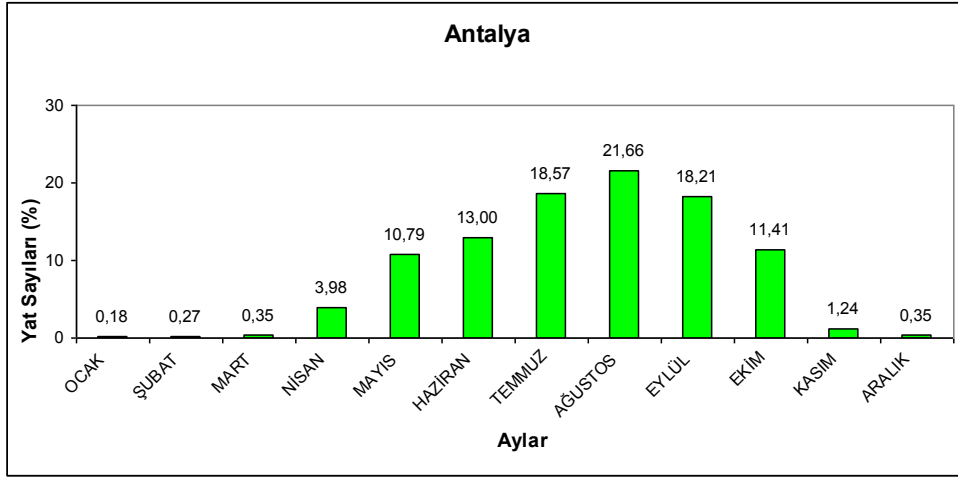


b) Kaş limanı

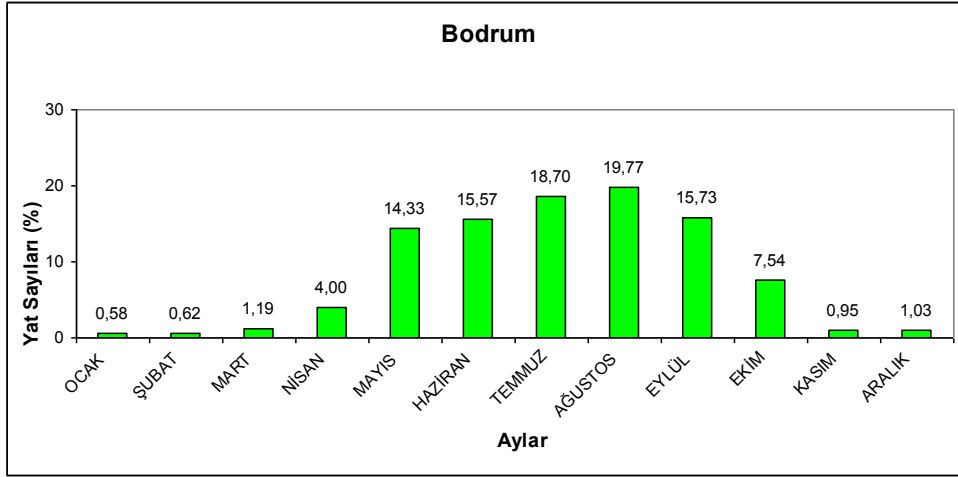


c) Kemer limanı

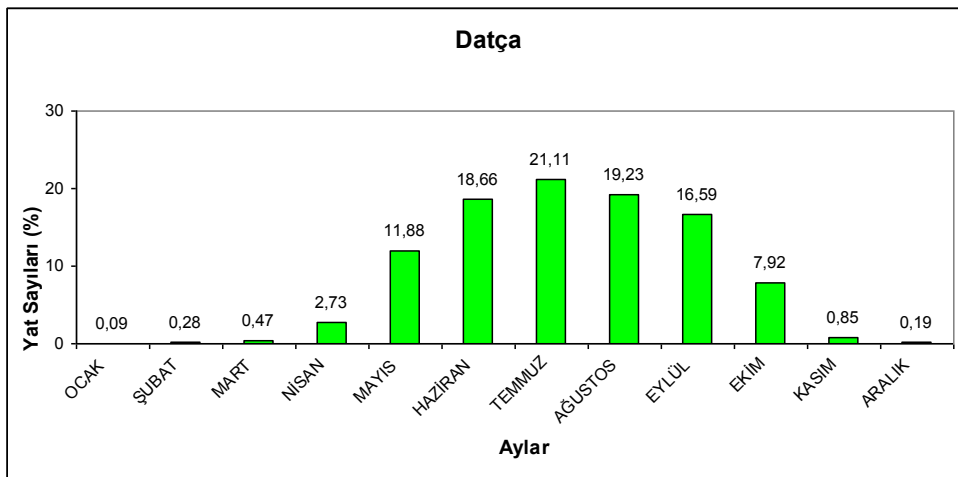
Şekil Ek 3.6 2005 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



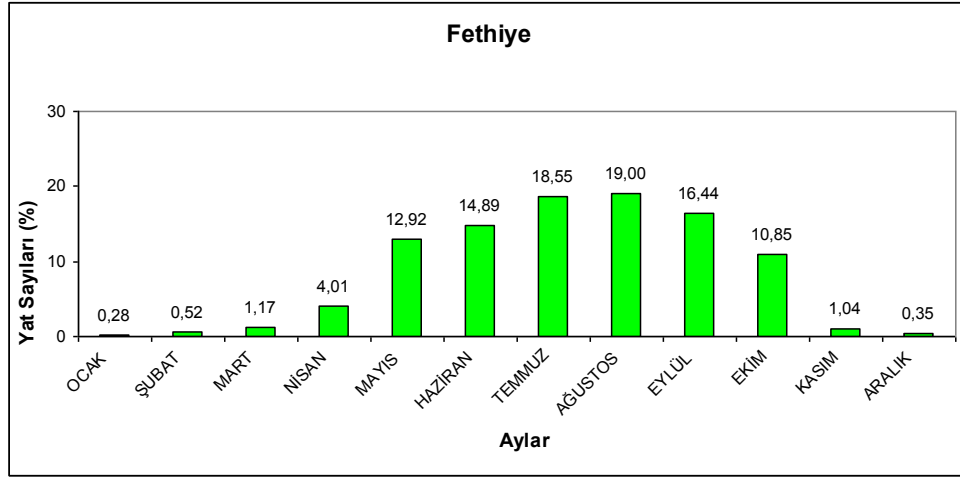
d) Antalya limanı



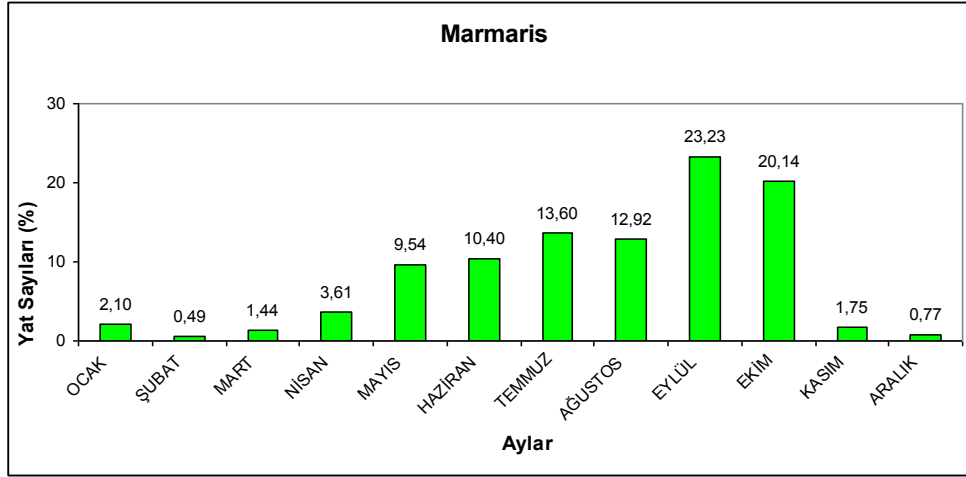
e) Bodrum limanı



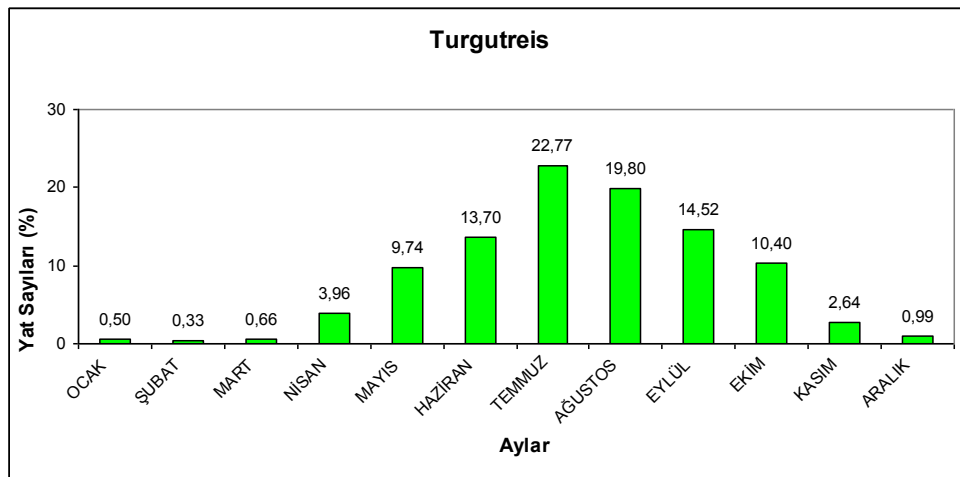
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

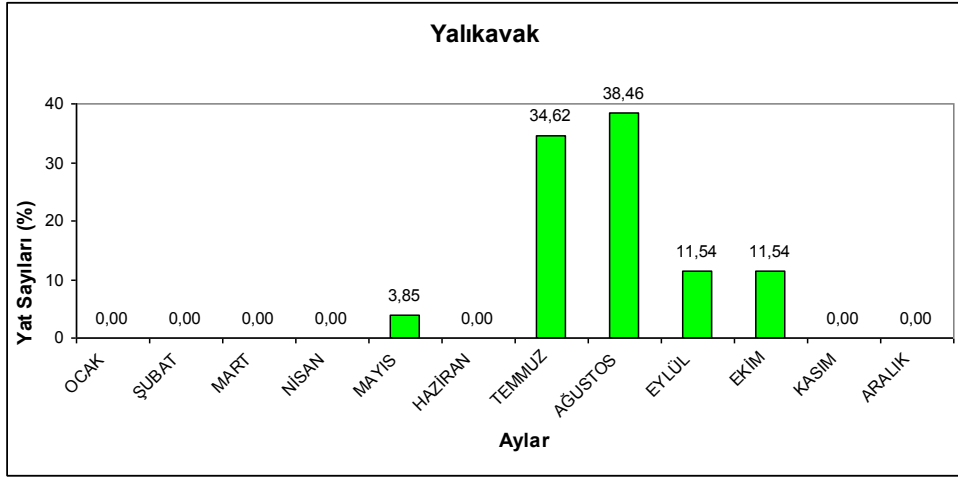


h) Marmaris limanı

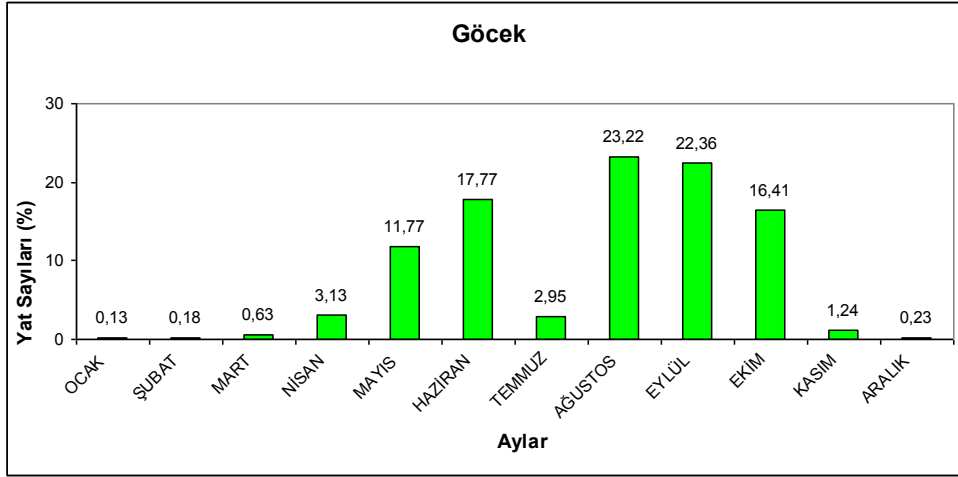


i) Turgutreis limanı

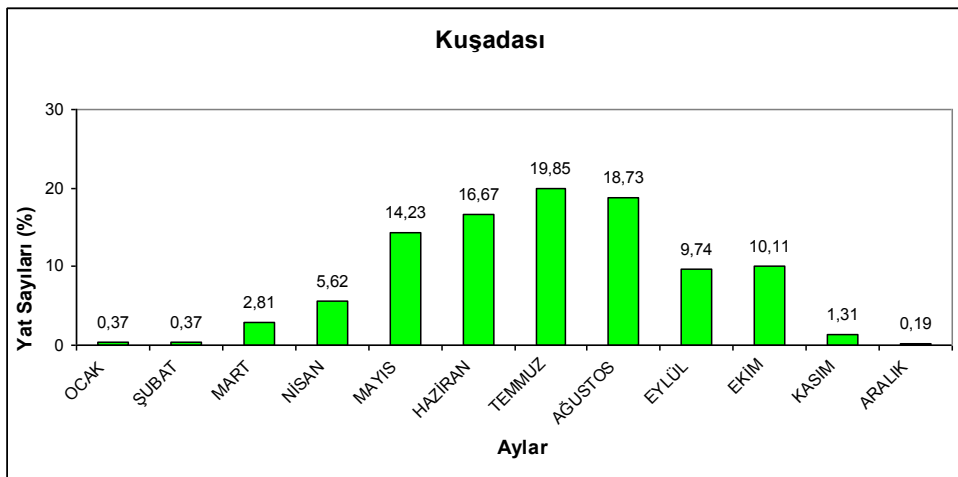
Şekil Ek 3.6 Devam



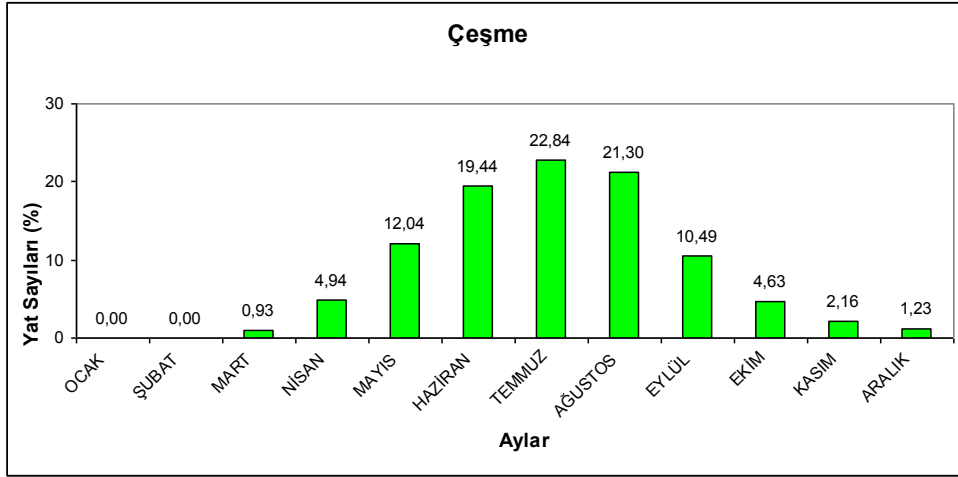
j) Yalıkavak limanı



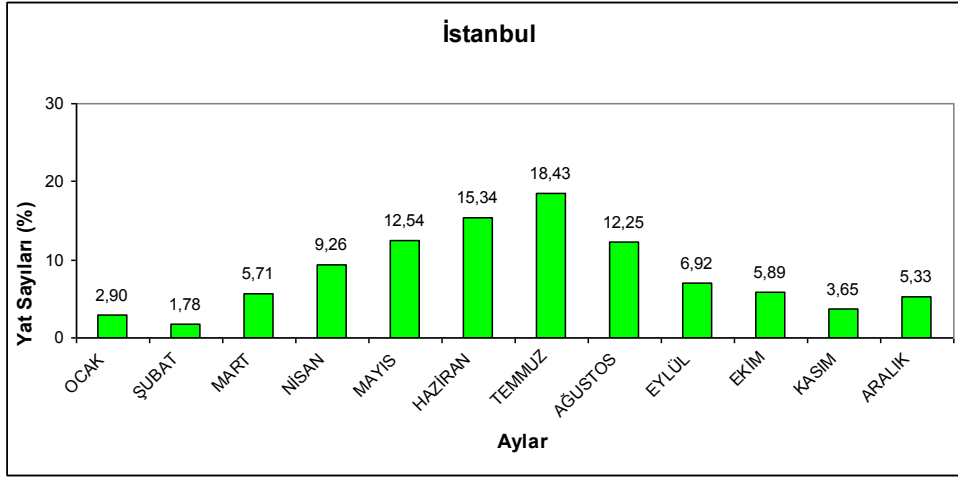
k) Göcek limanı



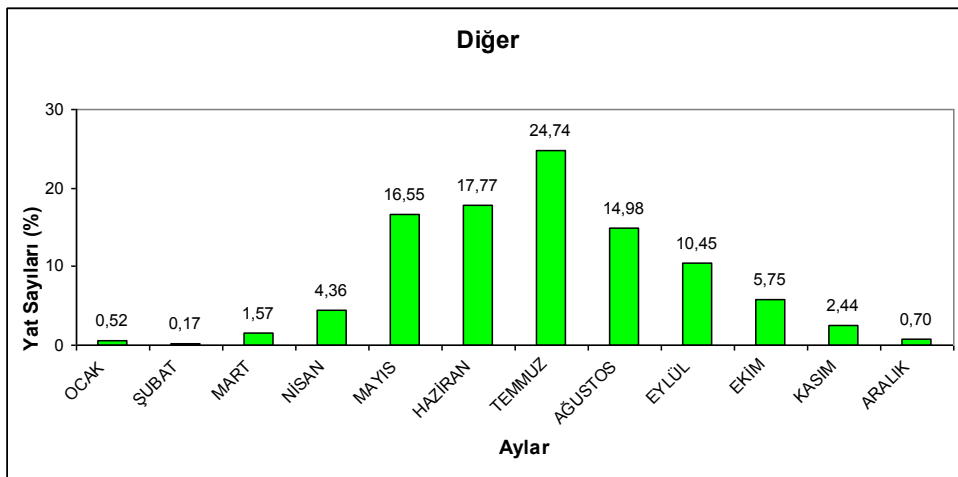
l) Kuşadası limanı



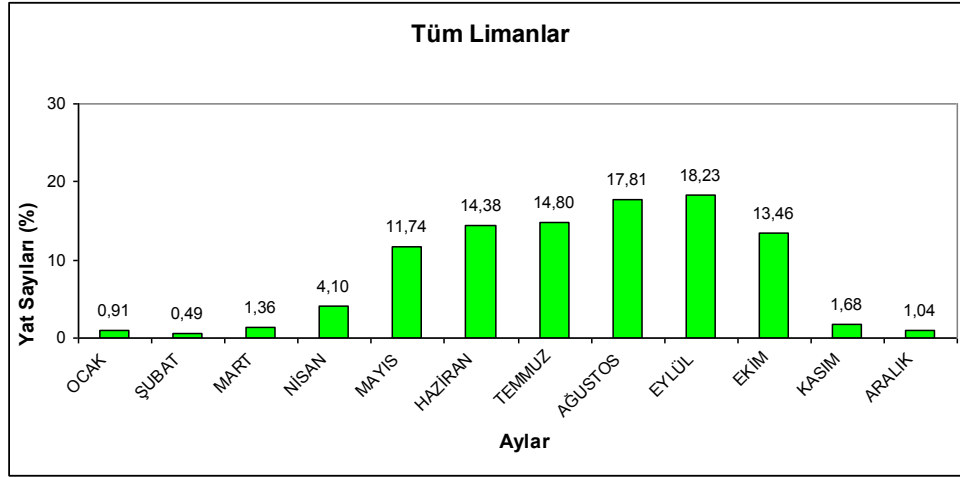
m) Çeşme limanı



n) İstanbul limanı

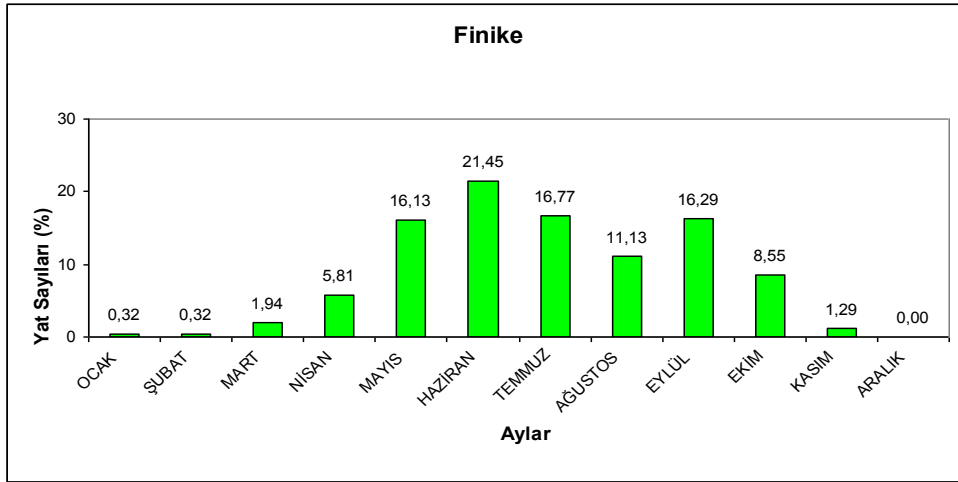


o) Diğer limanlar

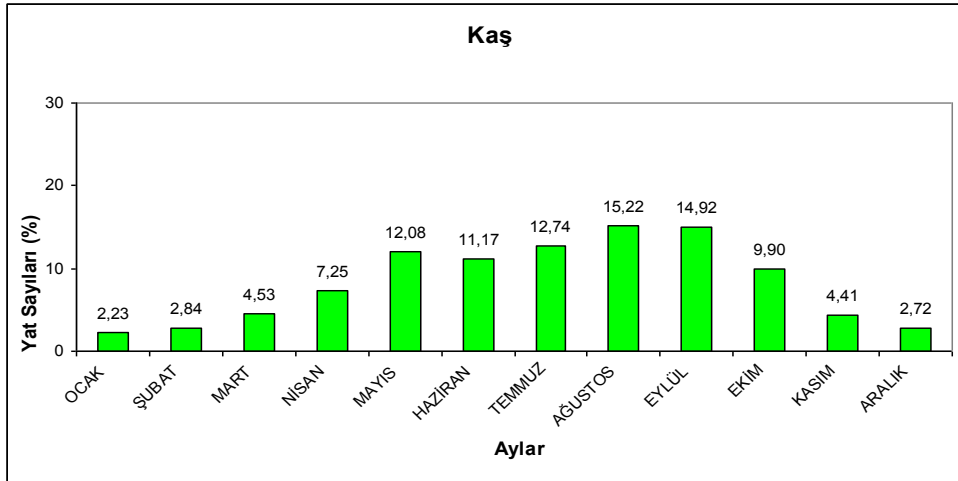


p) Tüm limanlar

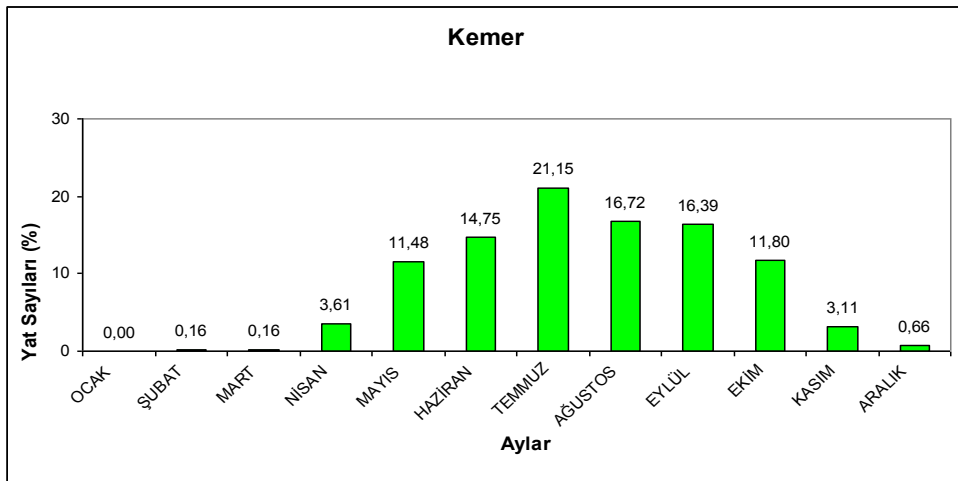
Şekil Ek 3.6 Devam



a) Finike limanı

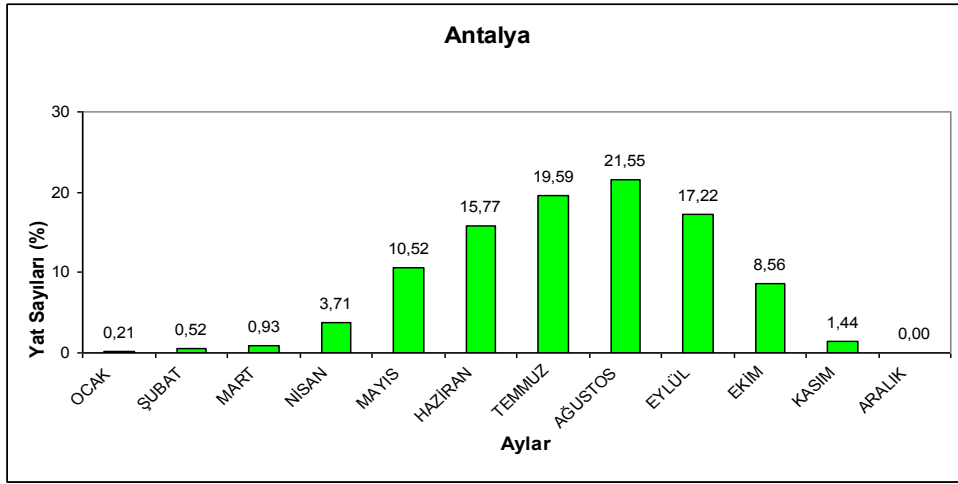


b) Kaş limanı

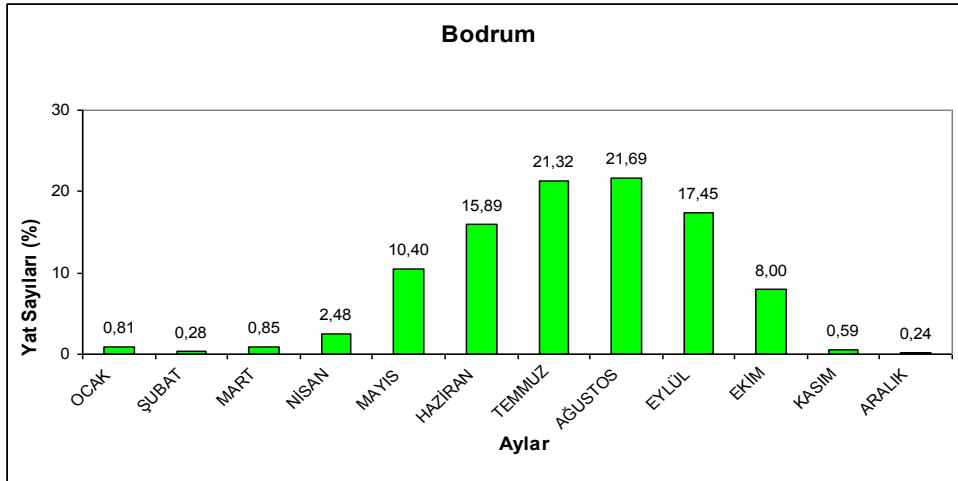


c) Kemer limanı

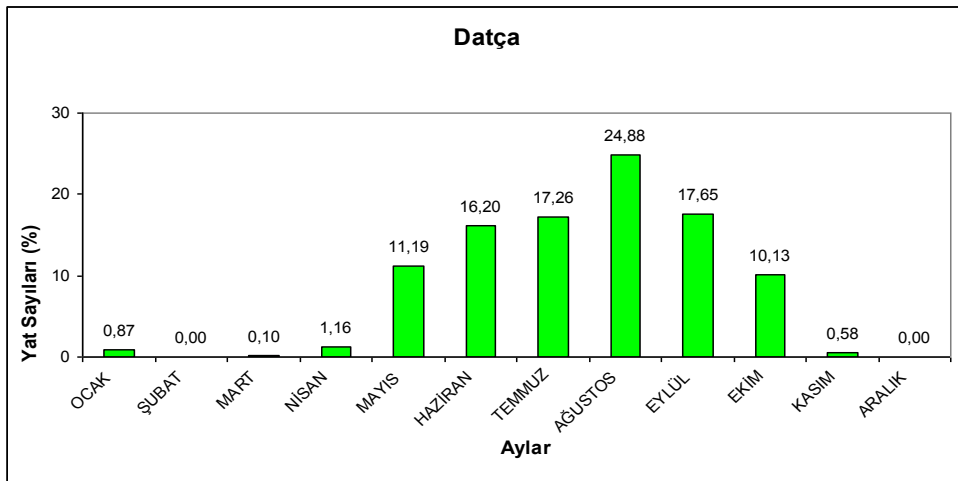
Şekil Ek 3.7 2006 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



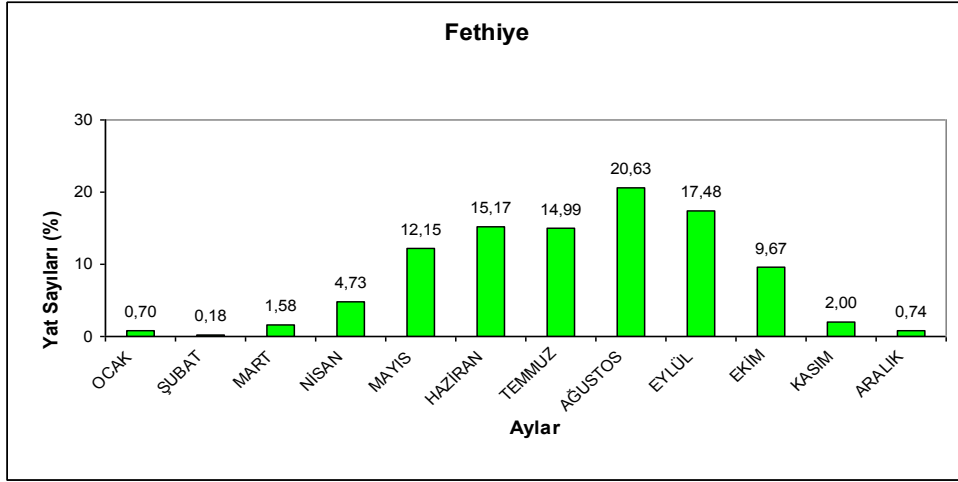
d) Antalya limanı



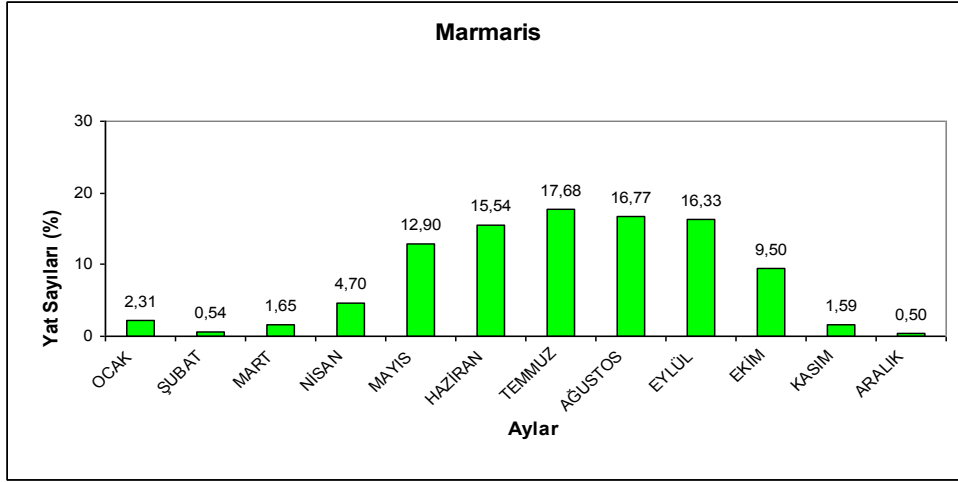
e) Bodrum limanı



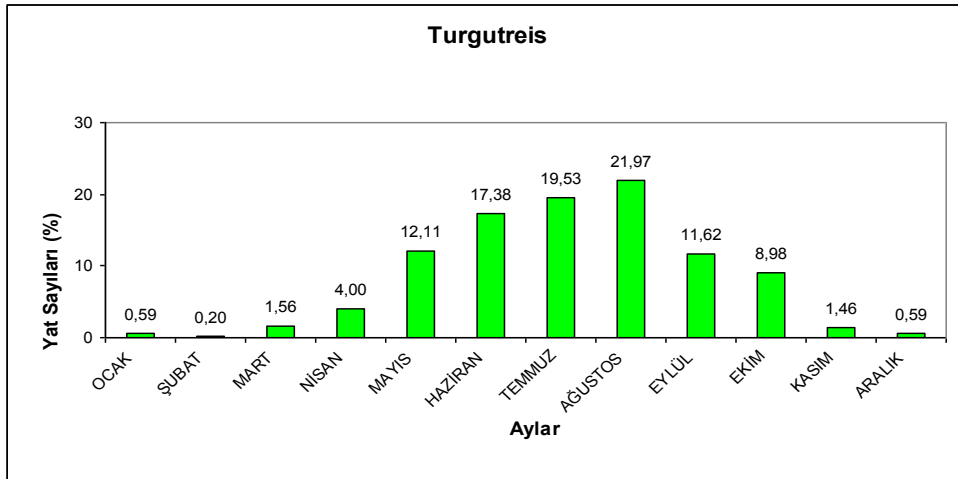
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

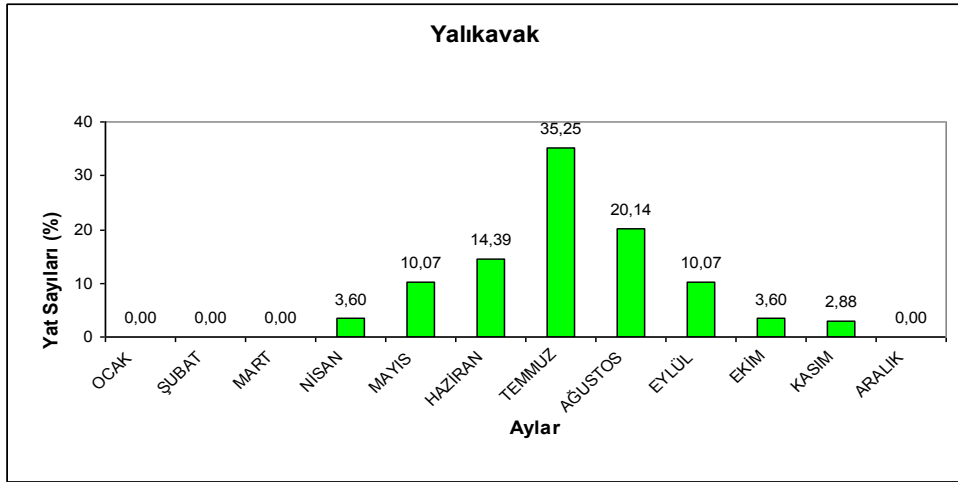


h) Marmaris limanı

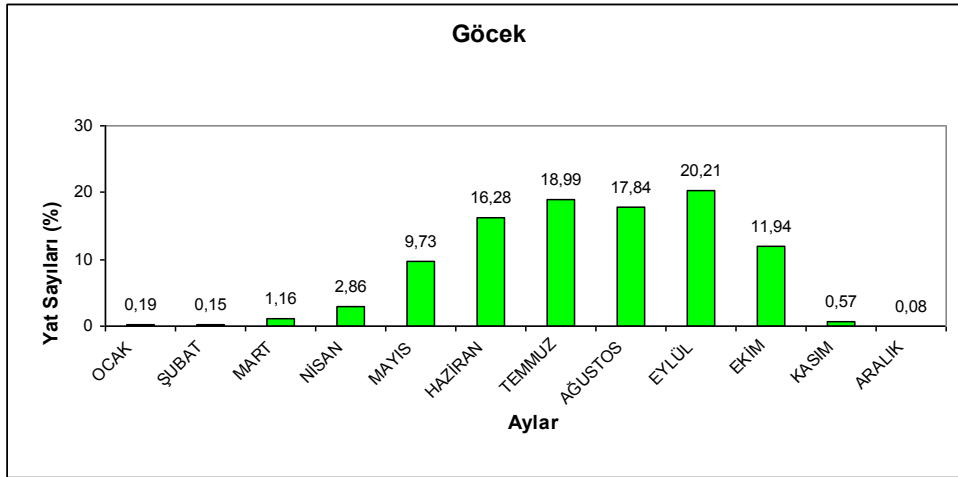


i) Turgutreis limanı

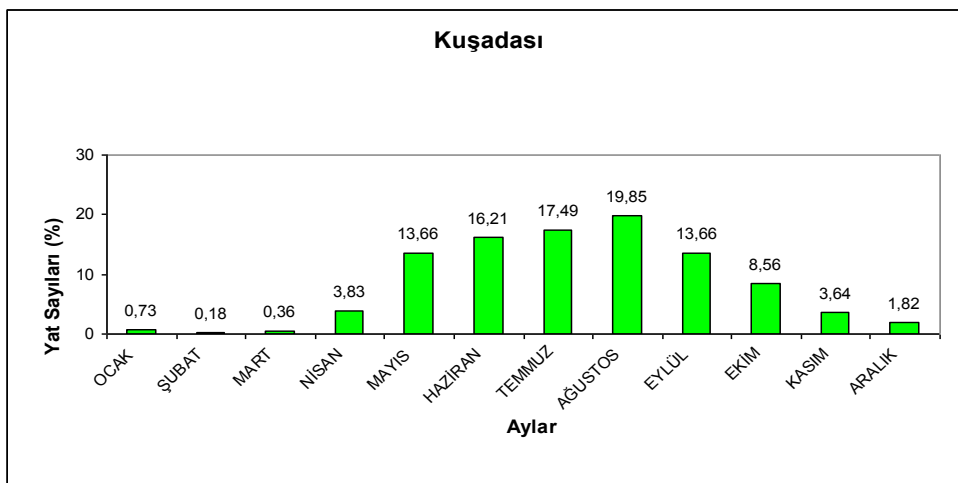
Şekil Ek 3.7 Devam



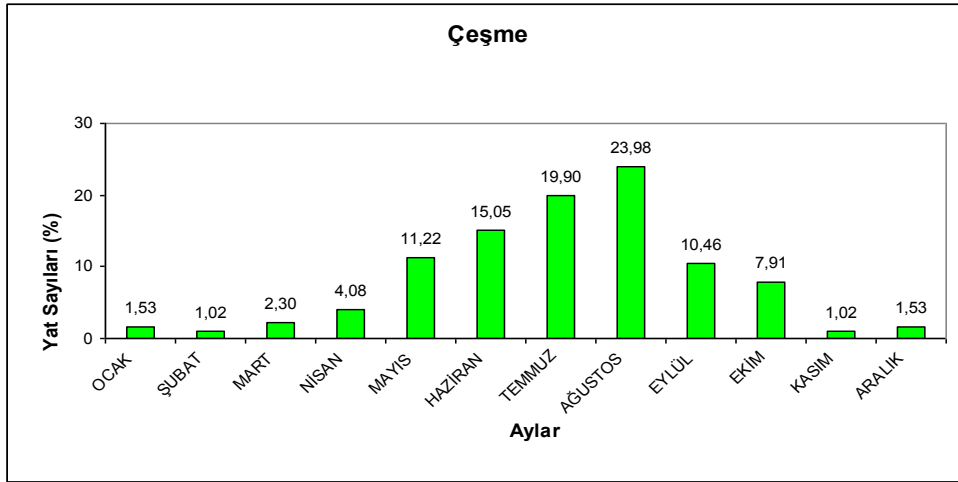
j) Yalıkavak limanı



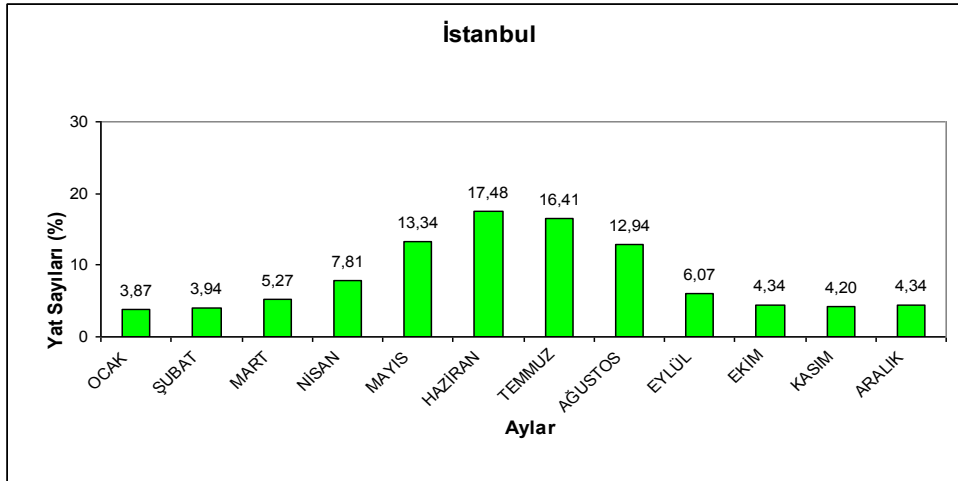
k) Göcek limanı



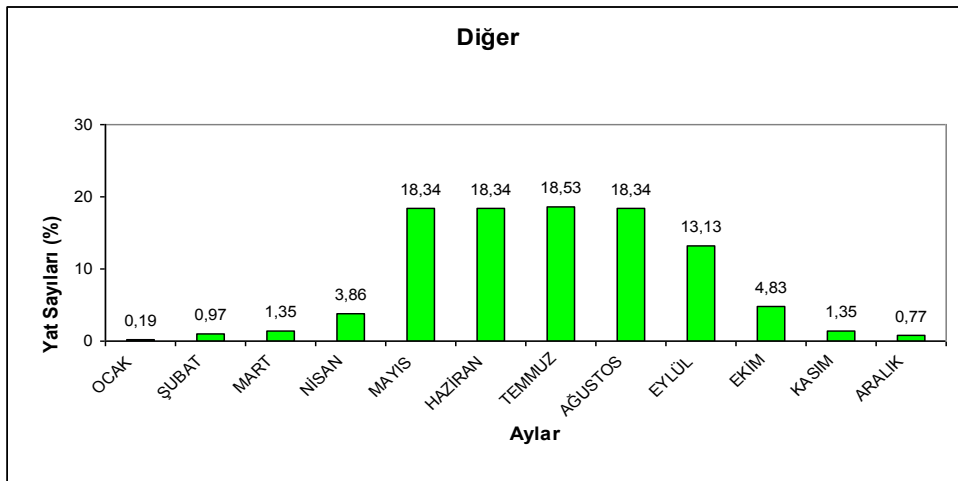
l) Kuşadası limanı



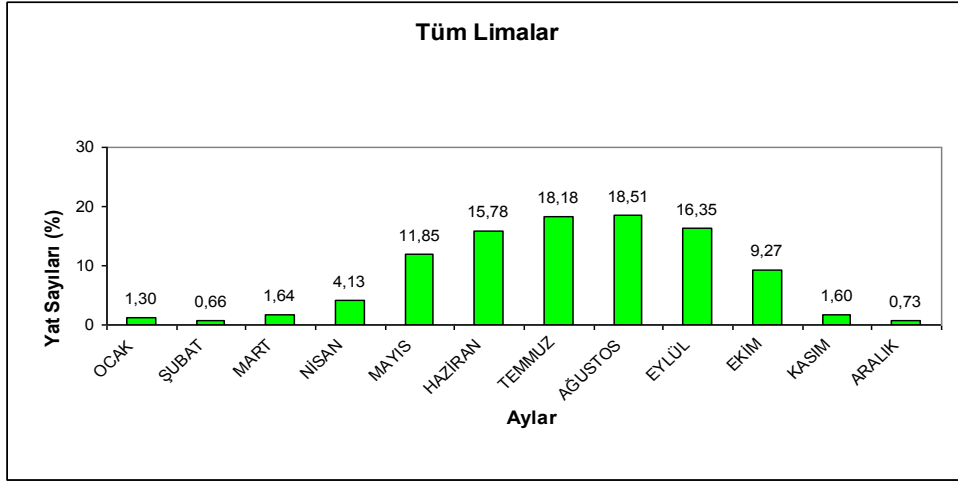
m) Çeşme limanı



n) İstanbul limanı

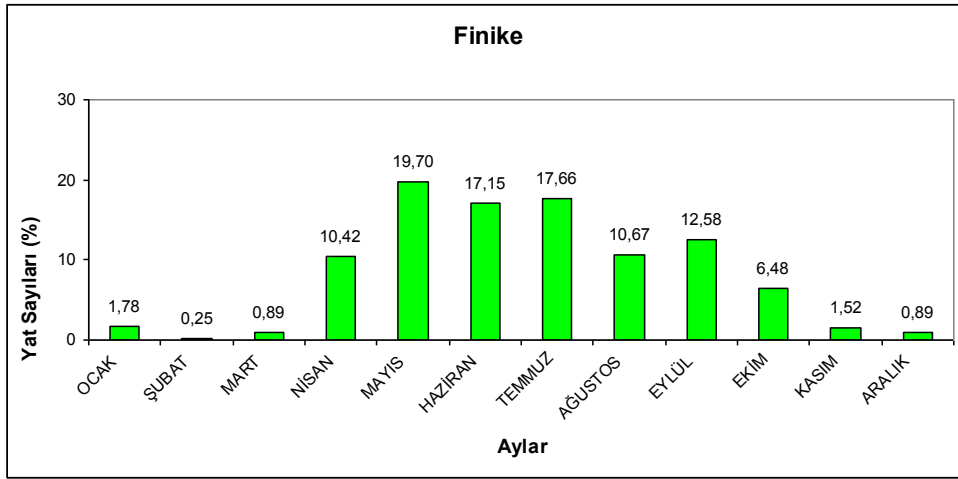


o) Diğer limanlar

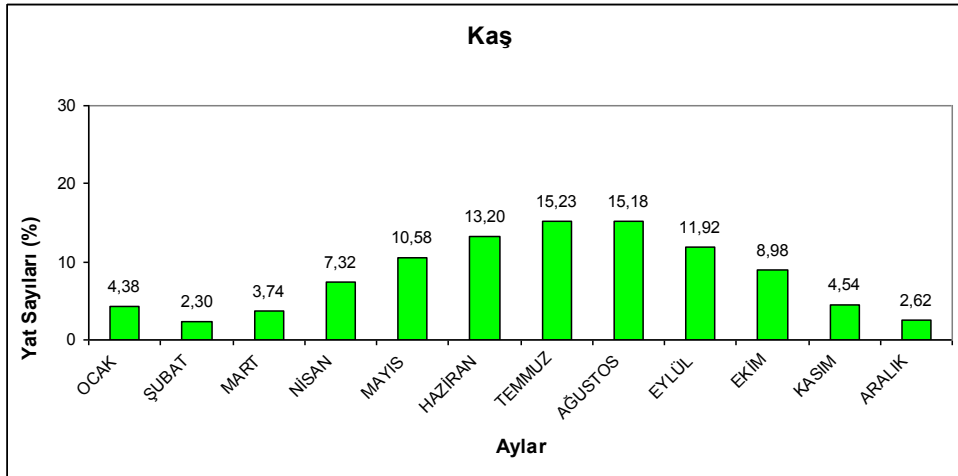


p) Tüm limanlar

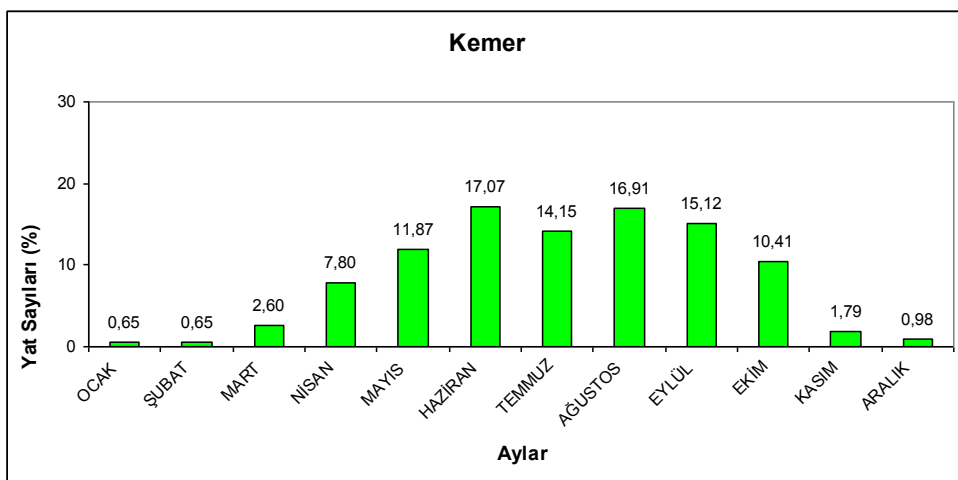
Şekil Ek 3.7 Devam



a) Finike limanı

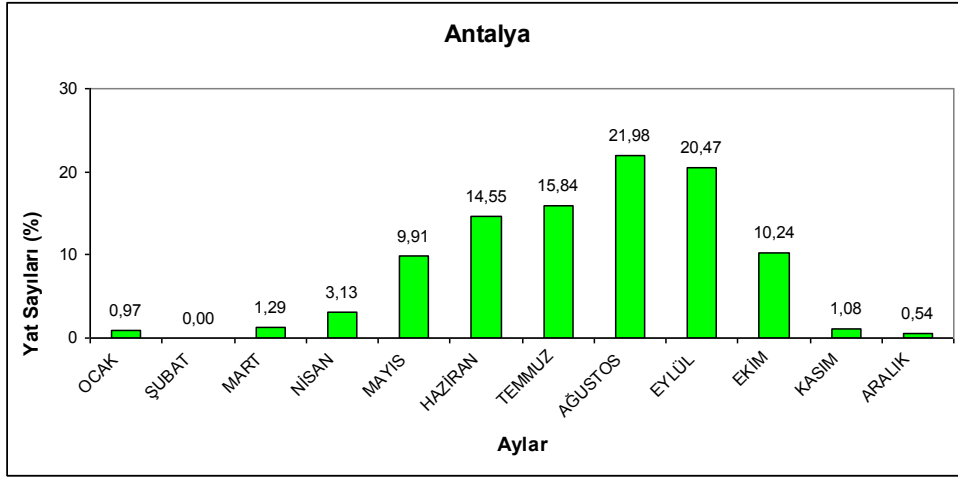


b) Kaş limanı

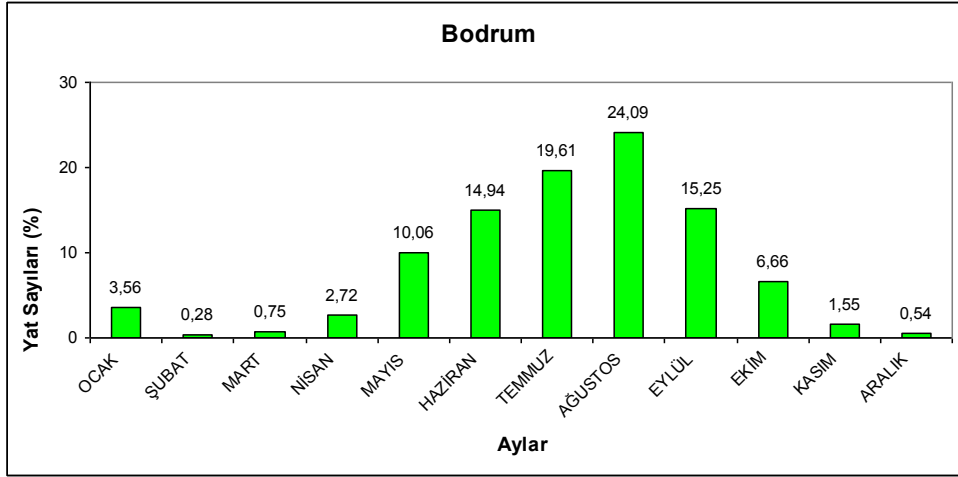


c) Kemer limanı

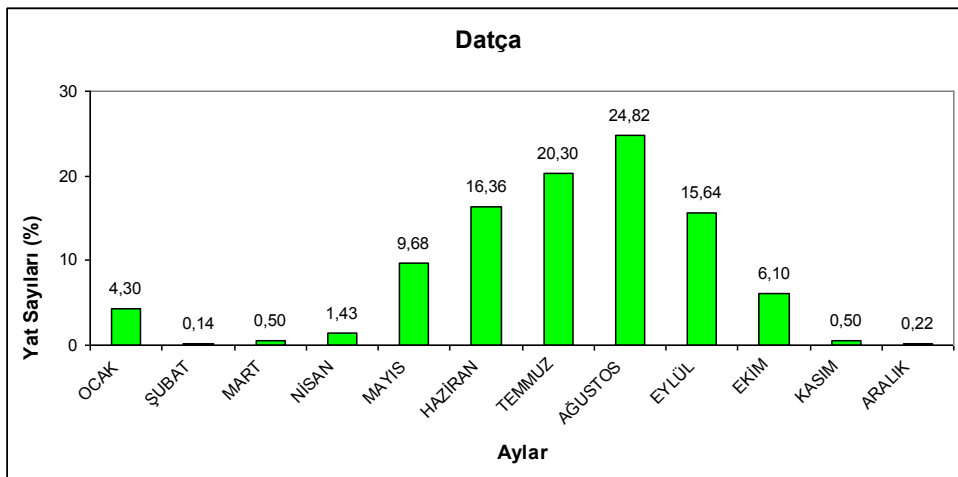
Şekil Ek 3.8 2007 yılı Türk limanları aylık yat sayısı değişim oranları



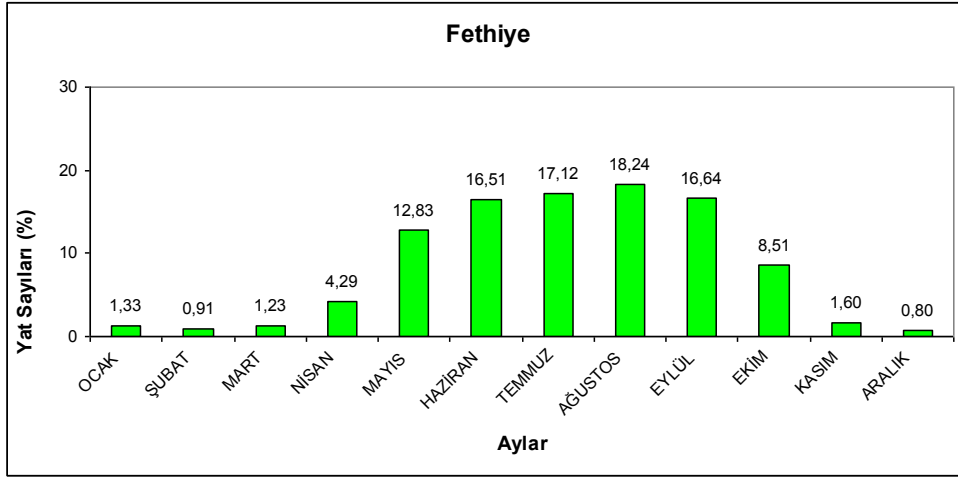
d) Antalya limanı



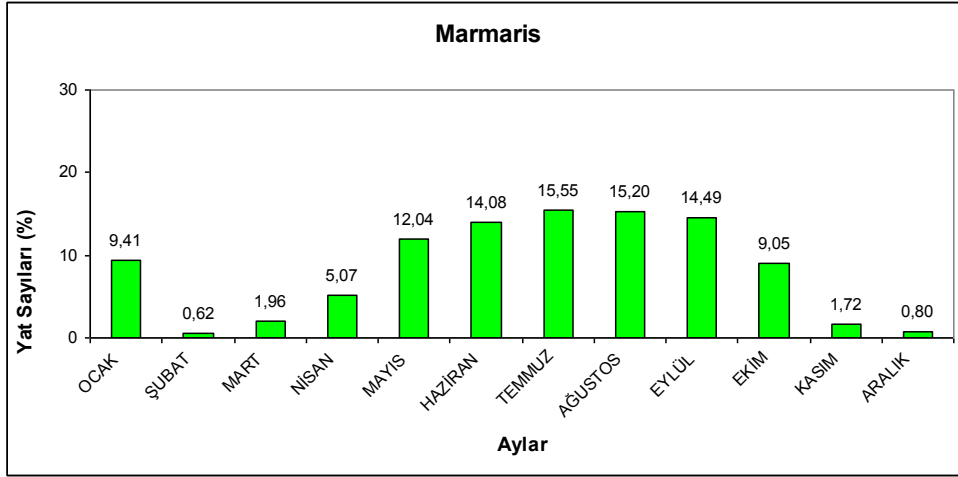
e) Bodrum limanı



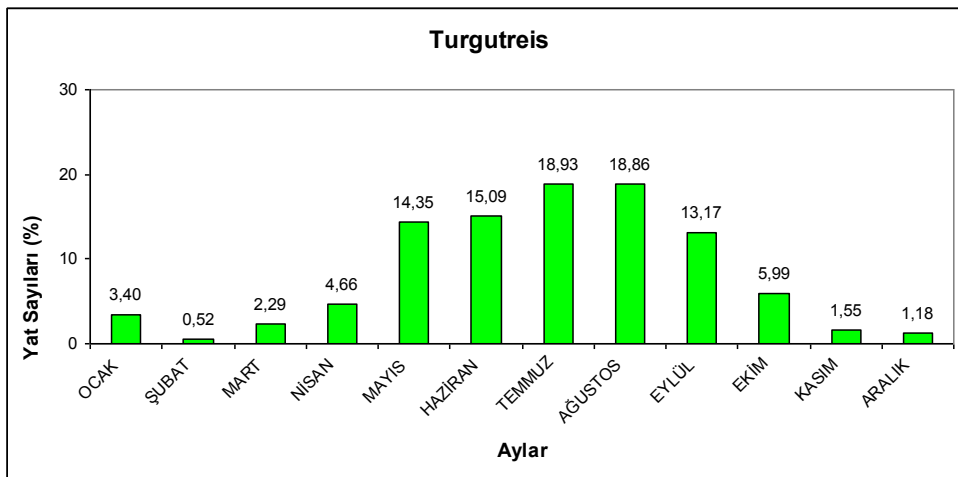
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

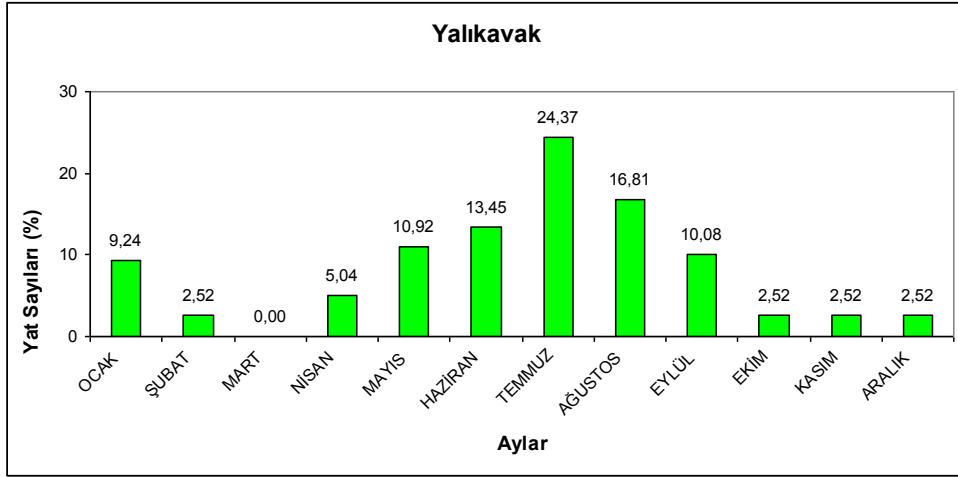


h) Marmaris limanı

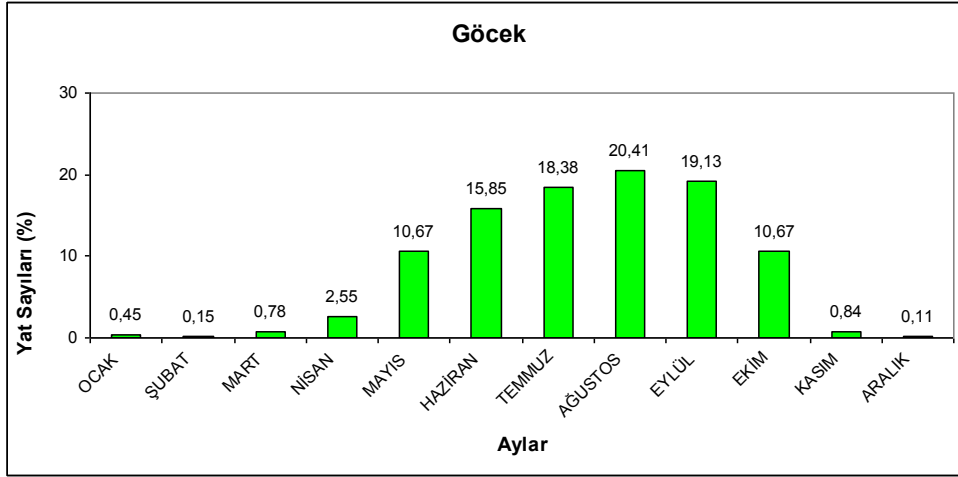


i) Turgutreis limanı

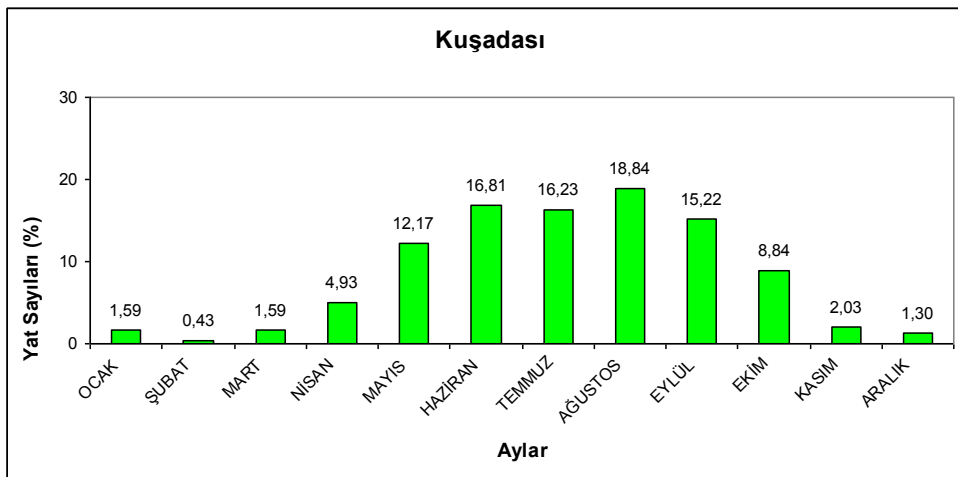
Şekil Ek 3.8 Devam



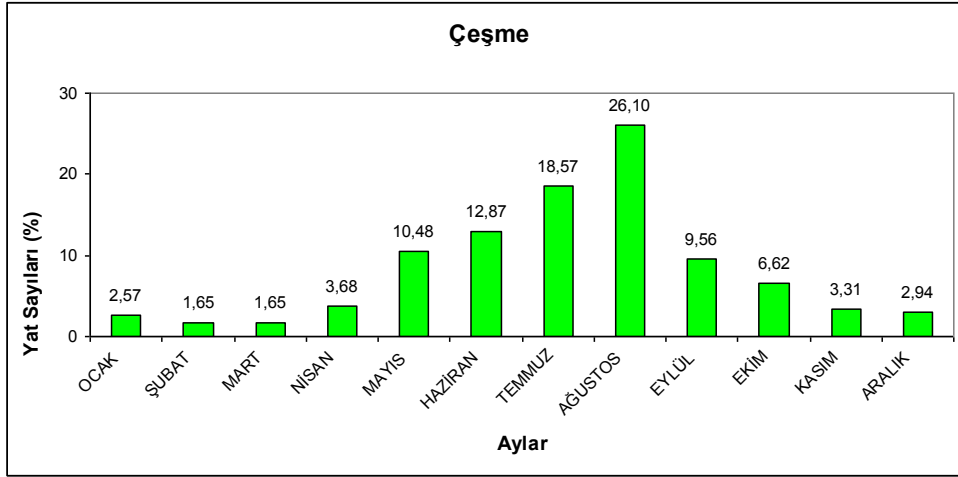
j) Yalıkavak limanı



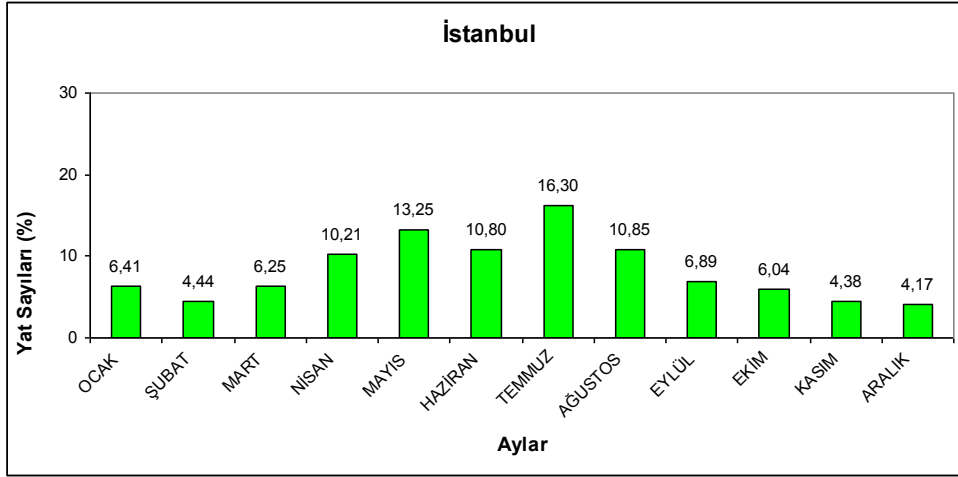
k) Göcek limanı



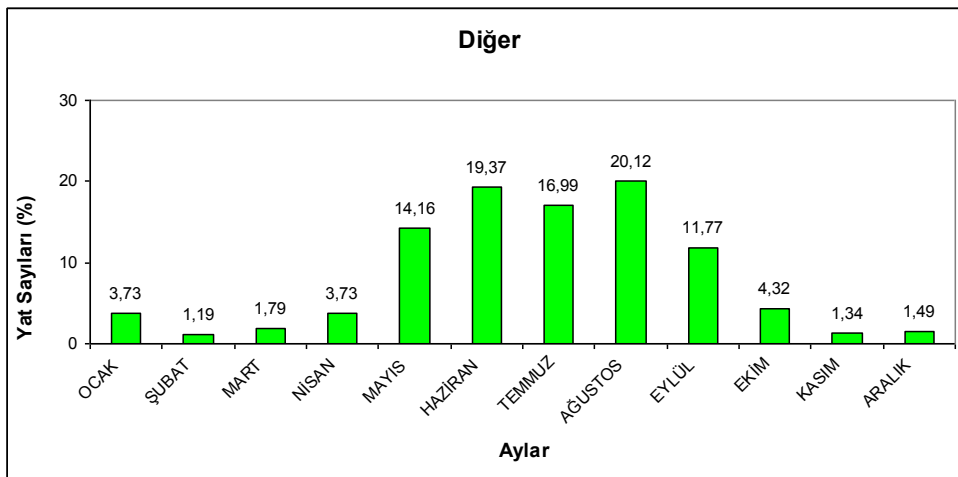
l) Kuşadası limanı



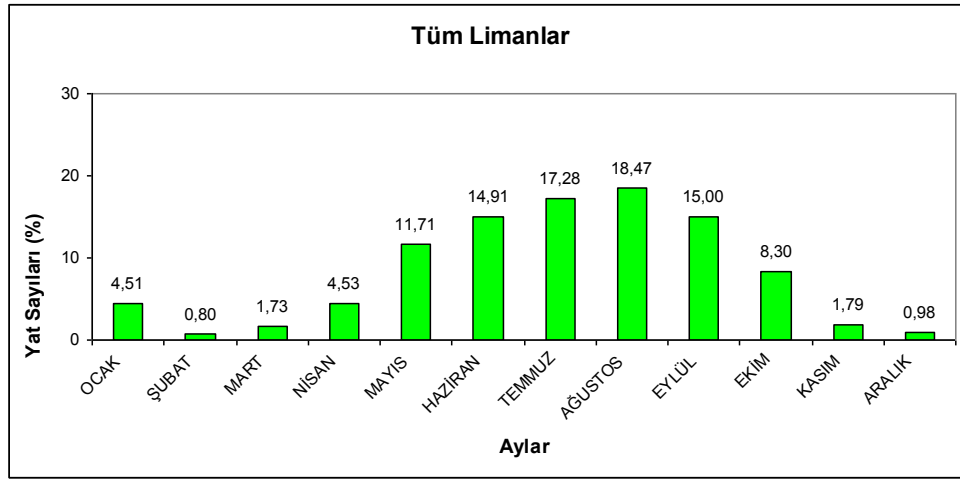
m) Çeşme limanı



n) İstanbul limanı



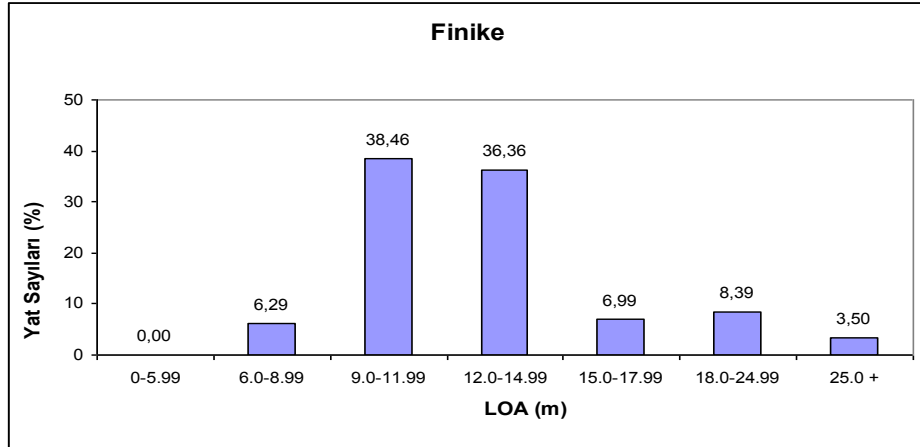
o) Diğer limanlar



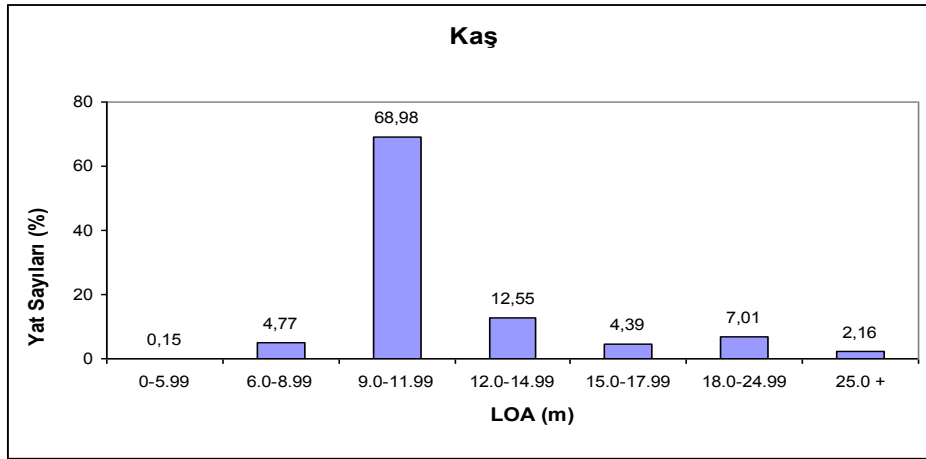
p) Tüm limanlar

Şekil Ek 3.8 Devam

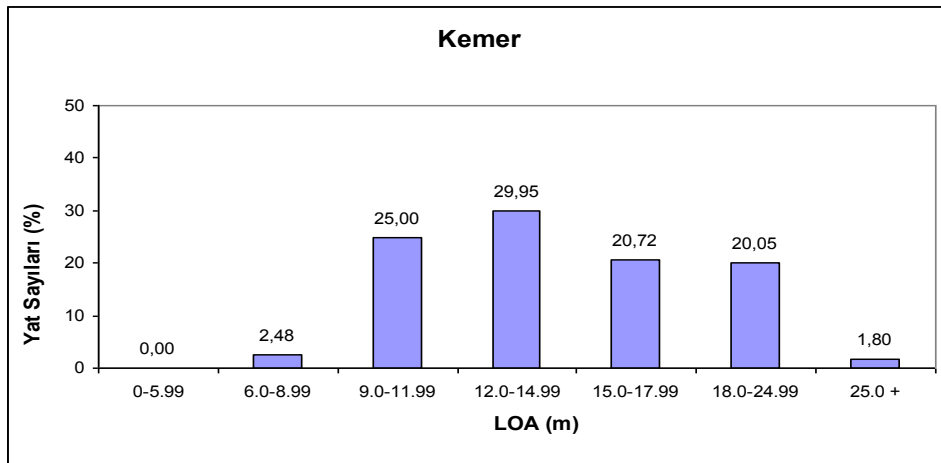
Ek 4 Yıllara göre Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



a) Finike limanı

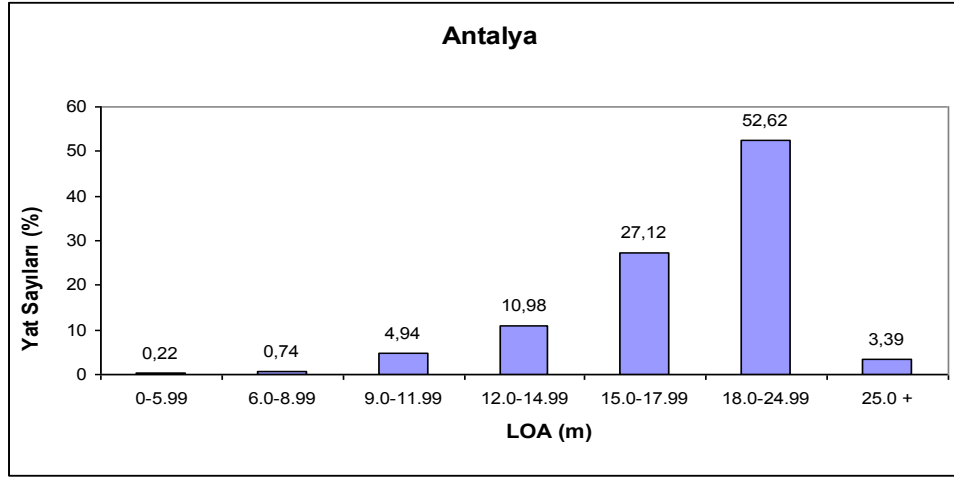


b) Kaş limanı

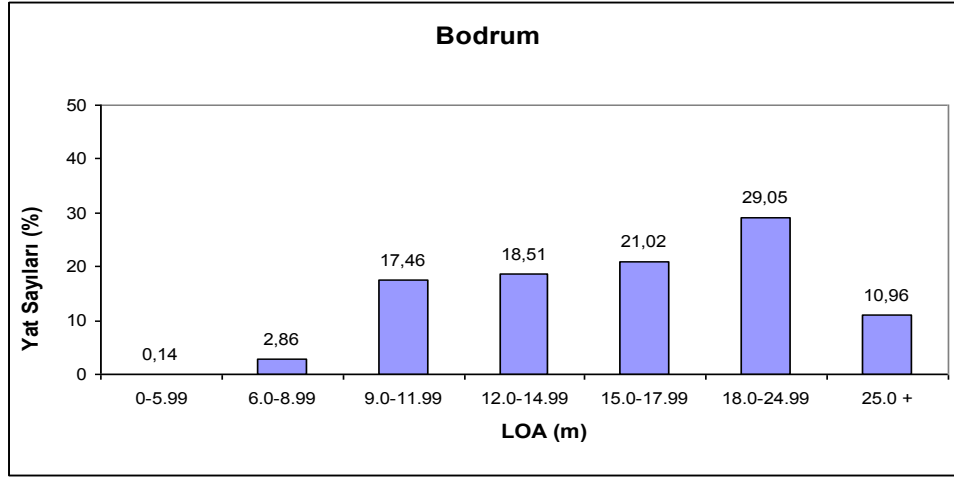


c) Kemer limanı

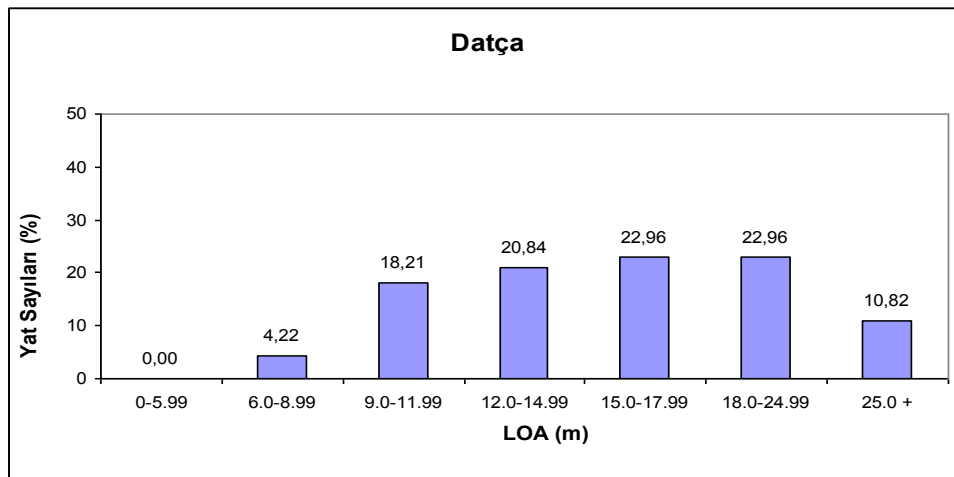
Şekil Ek 4.1 2000 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



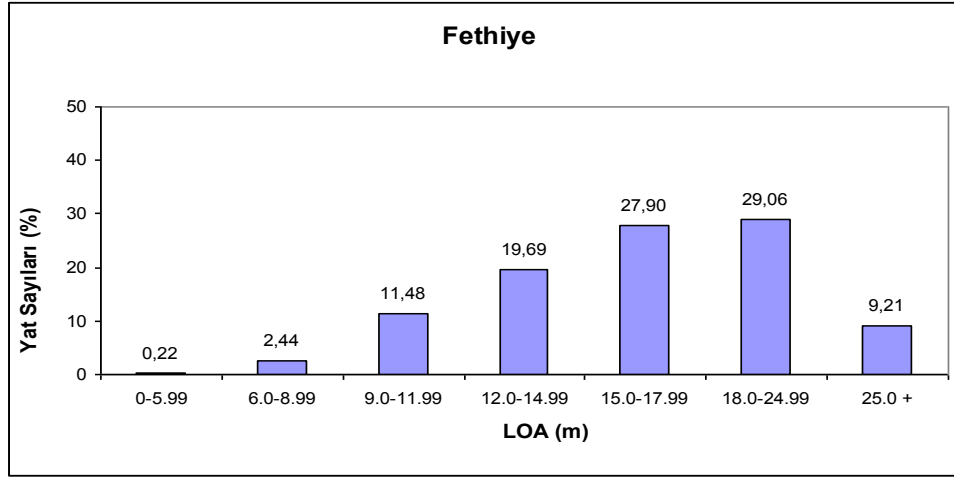
d) Antalya limanı



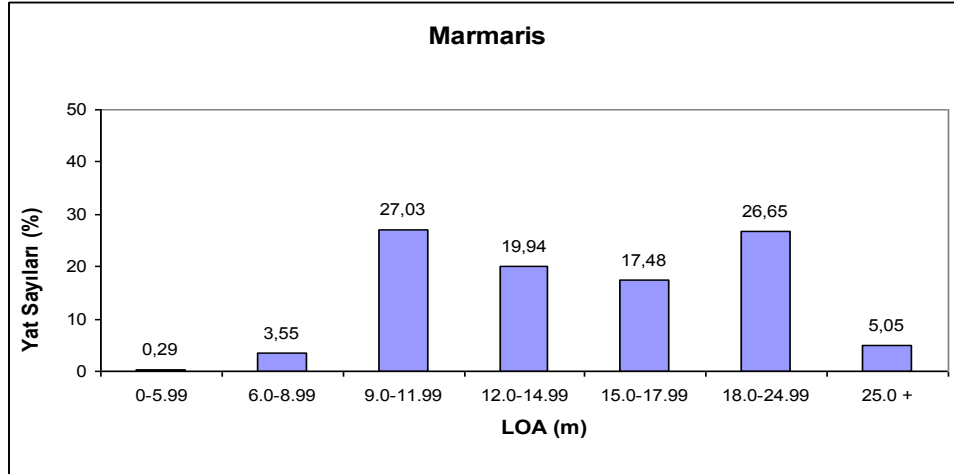
e) Bodrum limanı



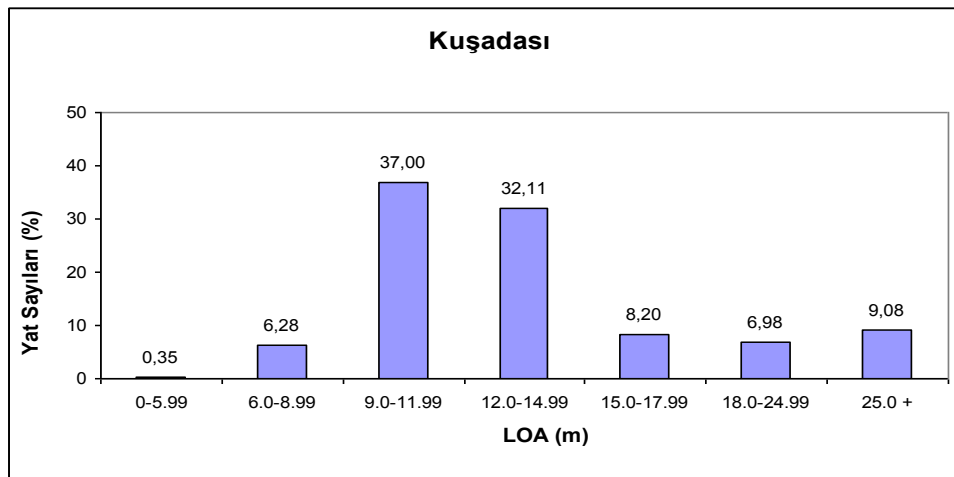
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

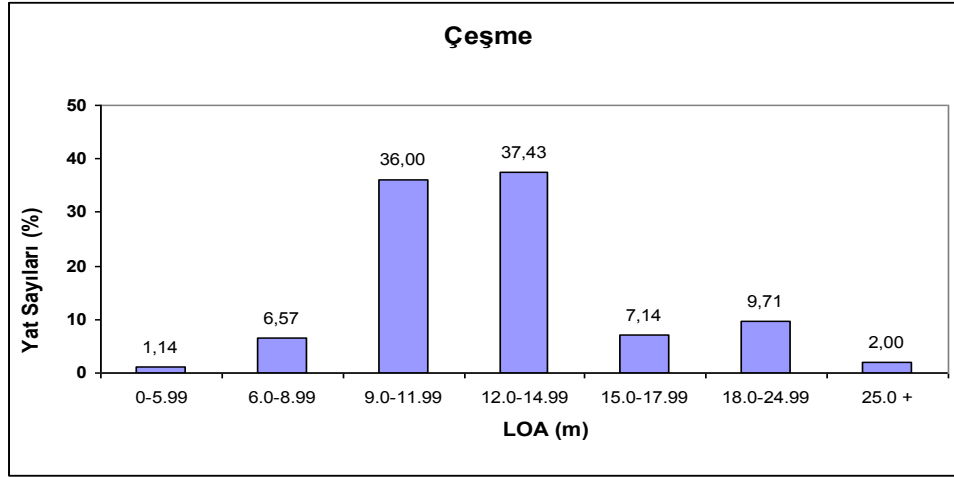


h) Marmaris limanı

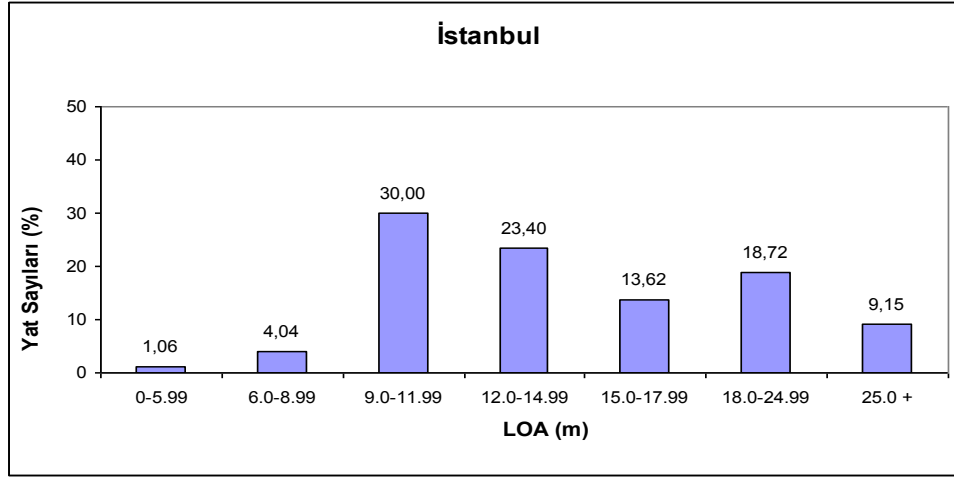


i) Kuşadası limanı

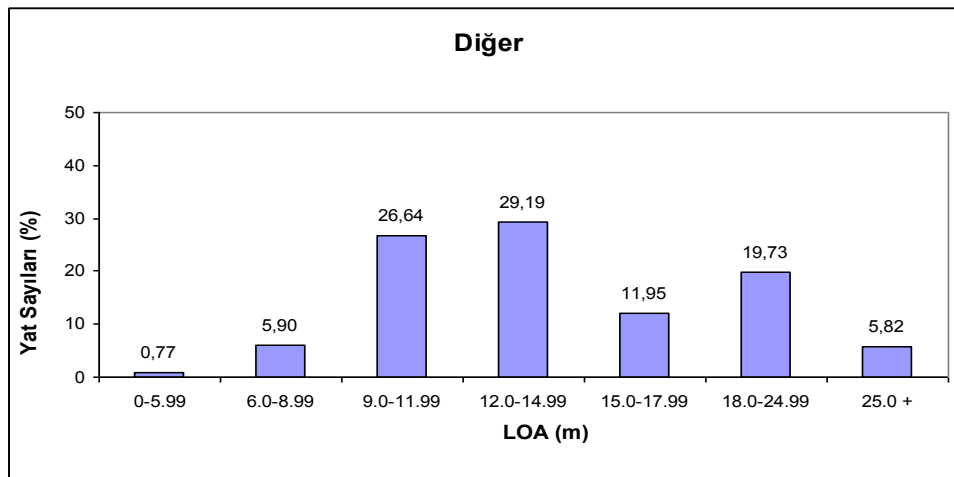
Şekil Ek 4.1 Devam



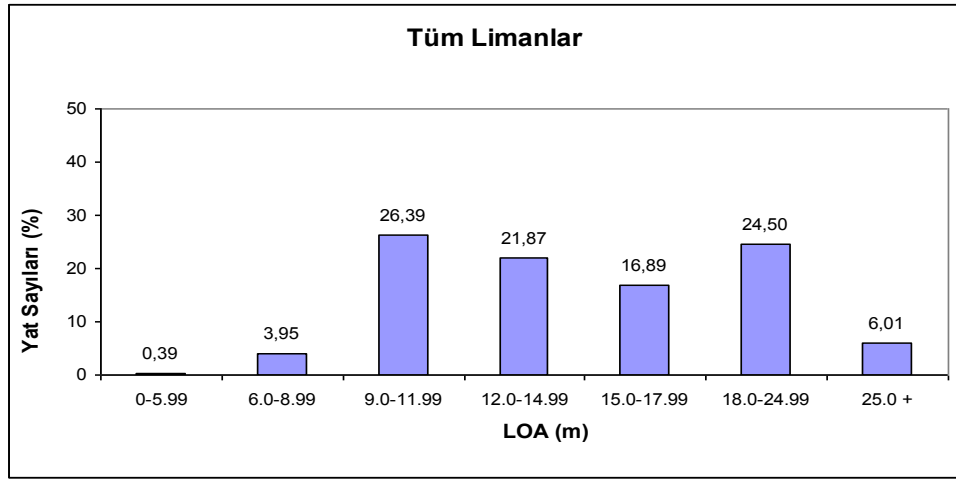
j) Çeşme limanı



k) İstanbul limanı

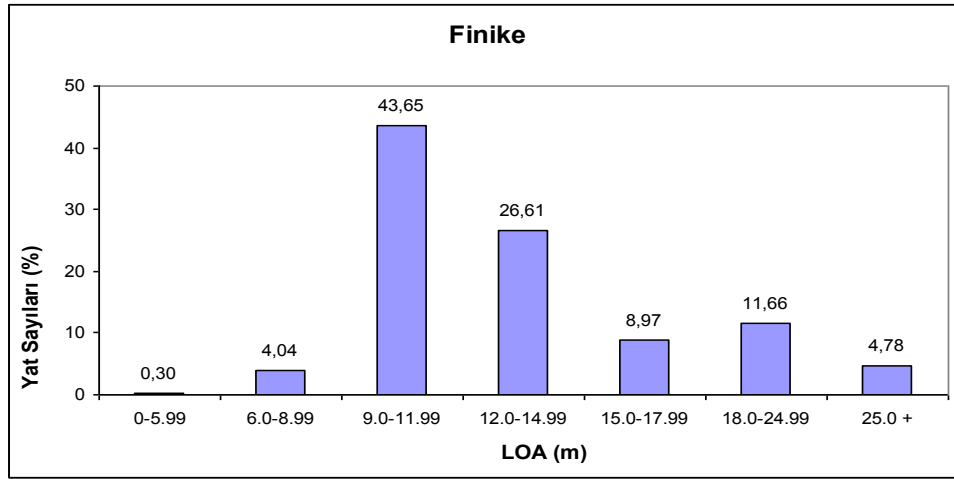


l) Diğer limanlar

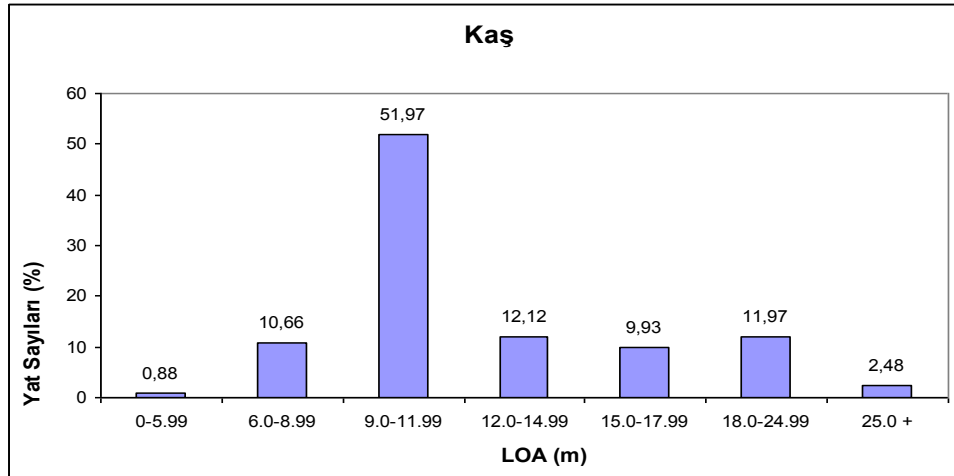


m) Tüm limanlar

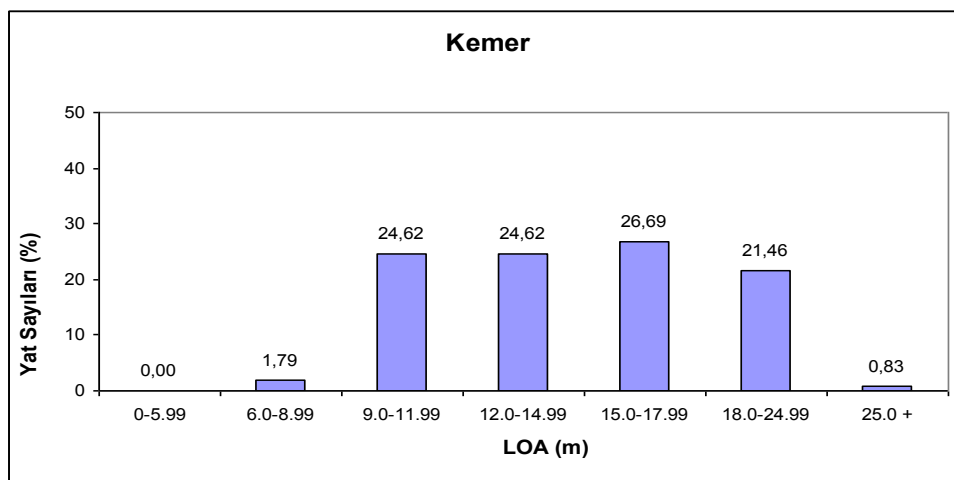
Şekil Ek 4.1 Devam



a) Finike limanı

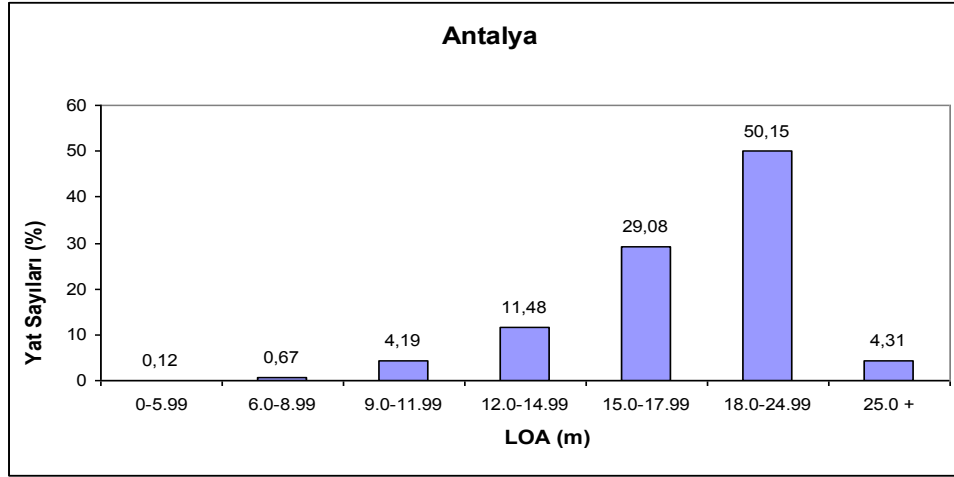


b) Kaş limanı

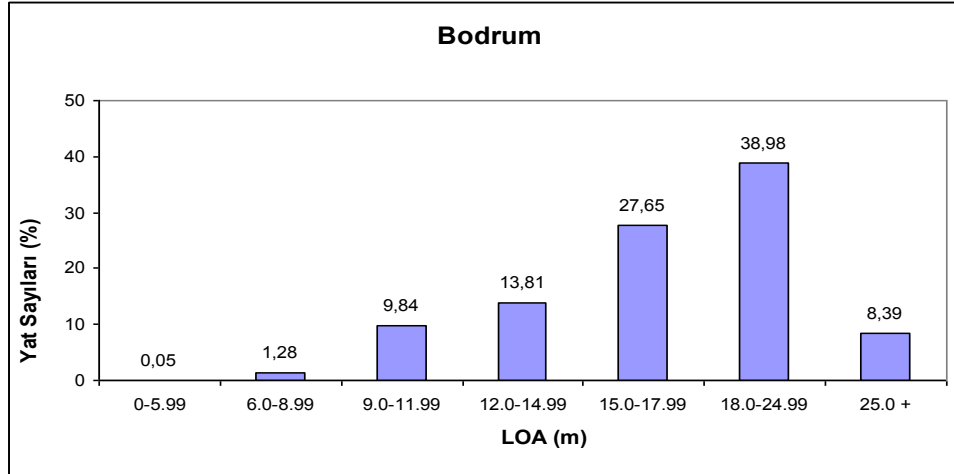


c) Kemer limanı

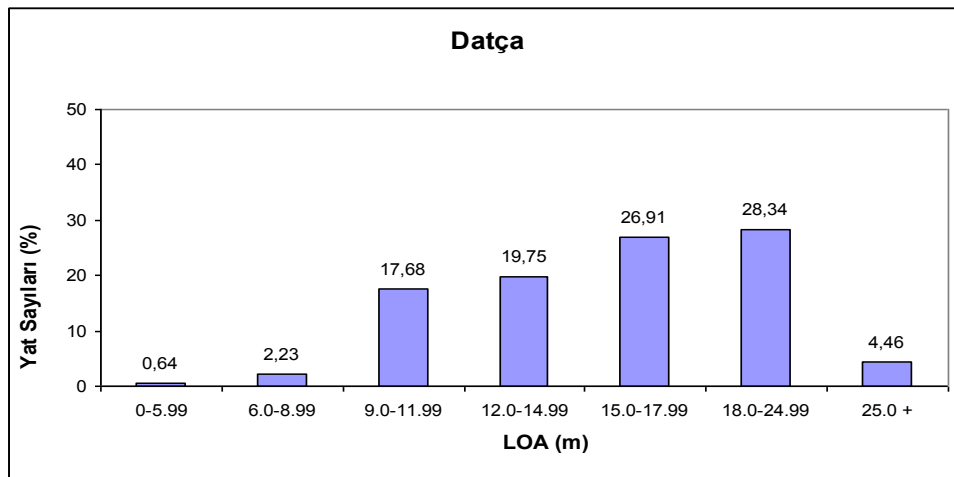
Şekil Ek 4.2 2001 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



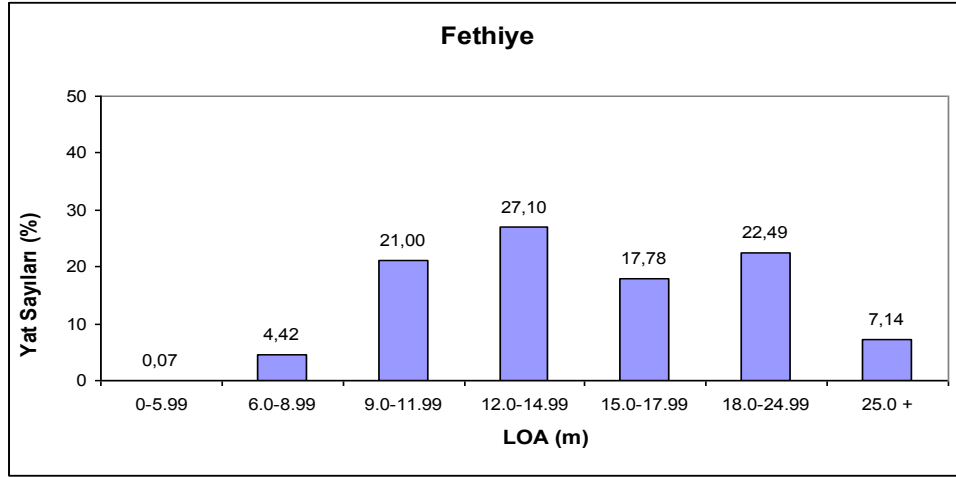
d) Antalya limanı



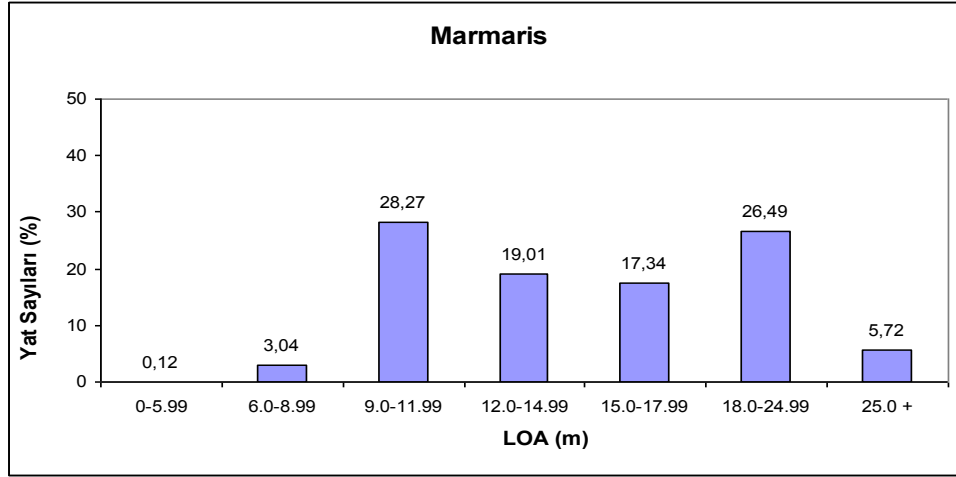
e) Bodrum limanı



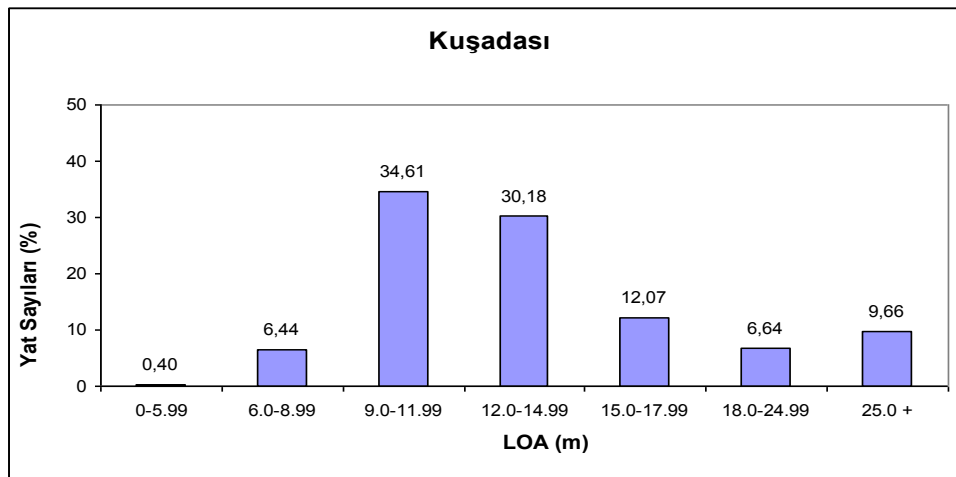
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

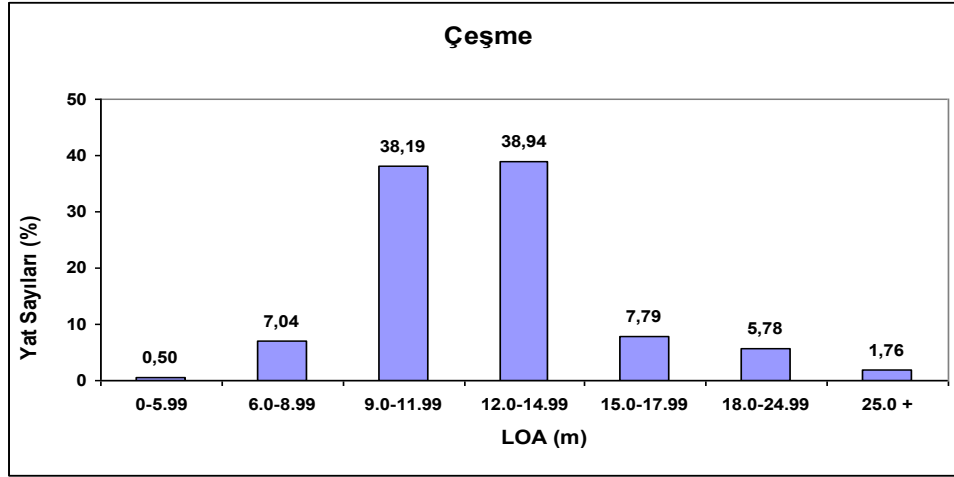


h) Marmaris limanı

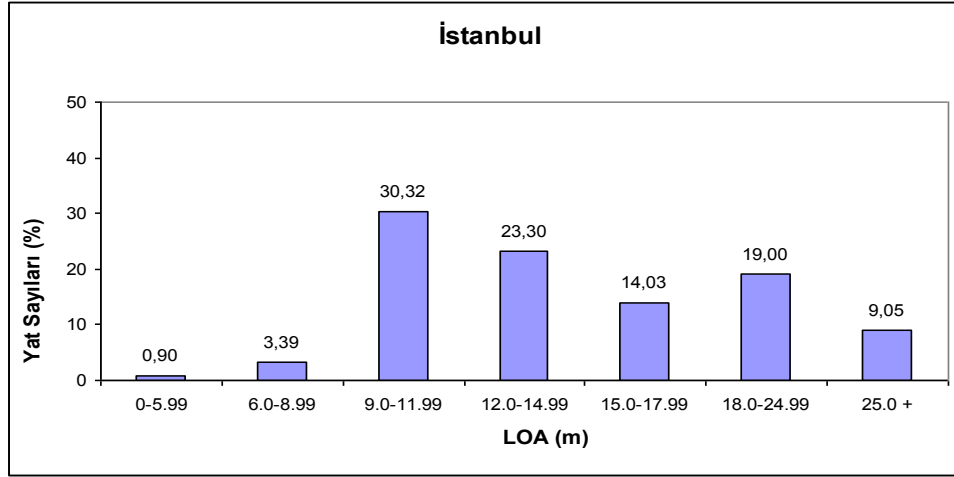


i) Kuşadası limanı

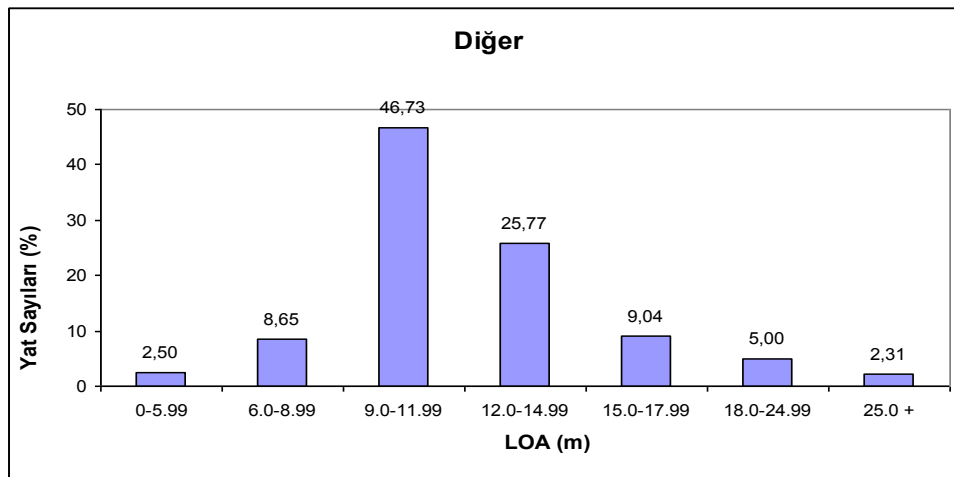
Şekil Ek 4.2 Devam



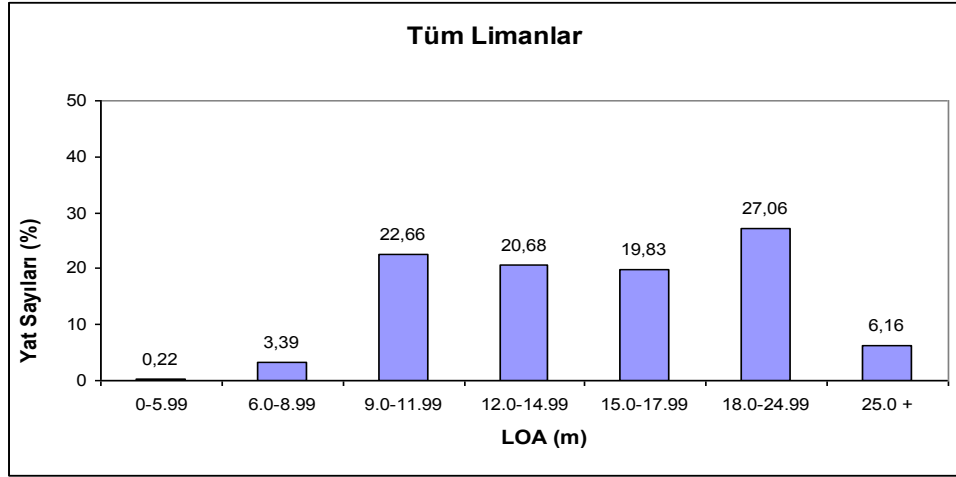
j) Çeşme limanı



k) İstanbul limanı

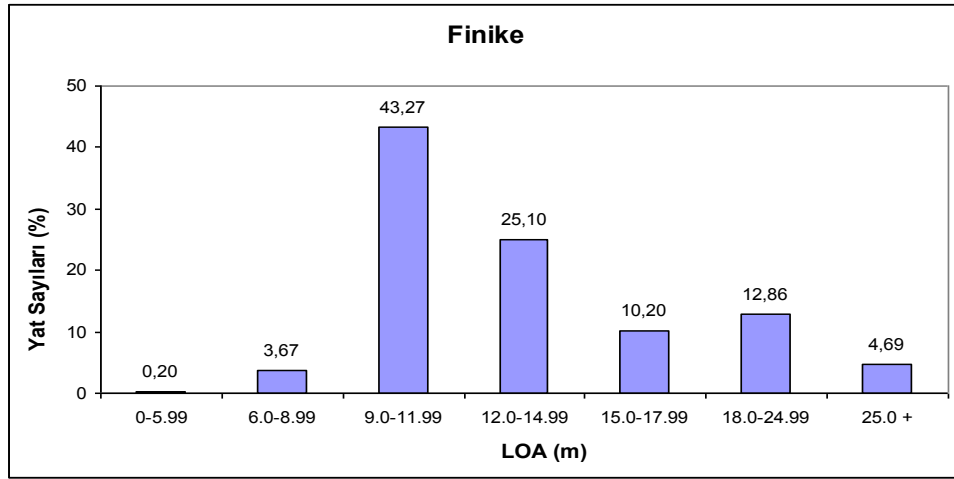


l) Diğer limanlar

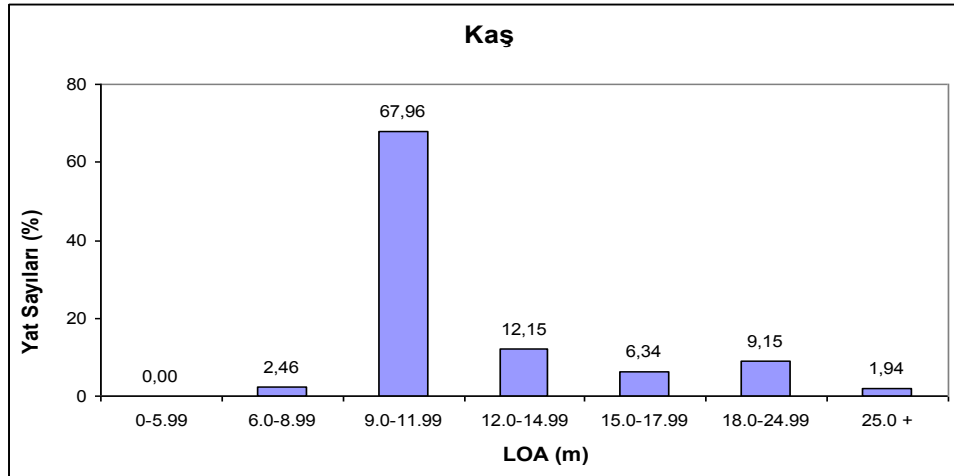


m) Tüm limanlar

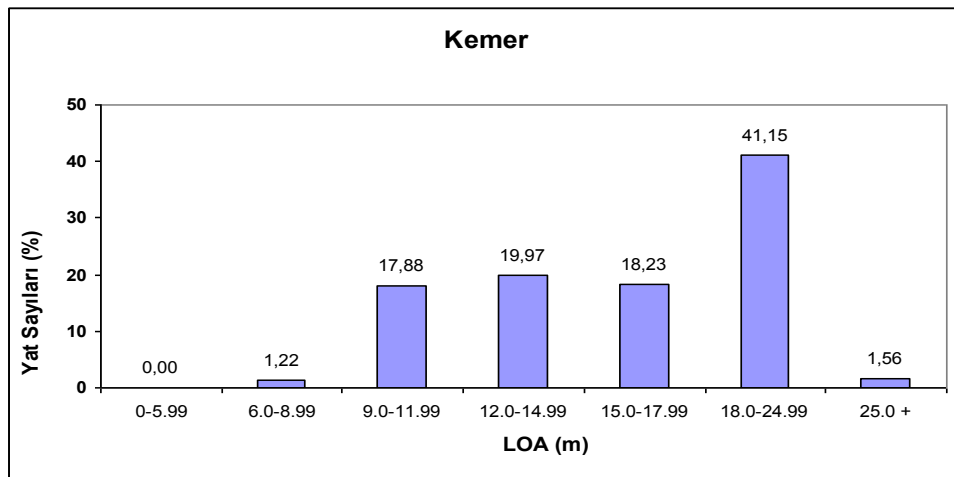
Şekil Ek 4.2 Devam



a) Finike limanı

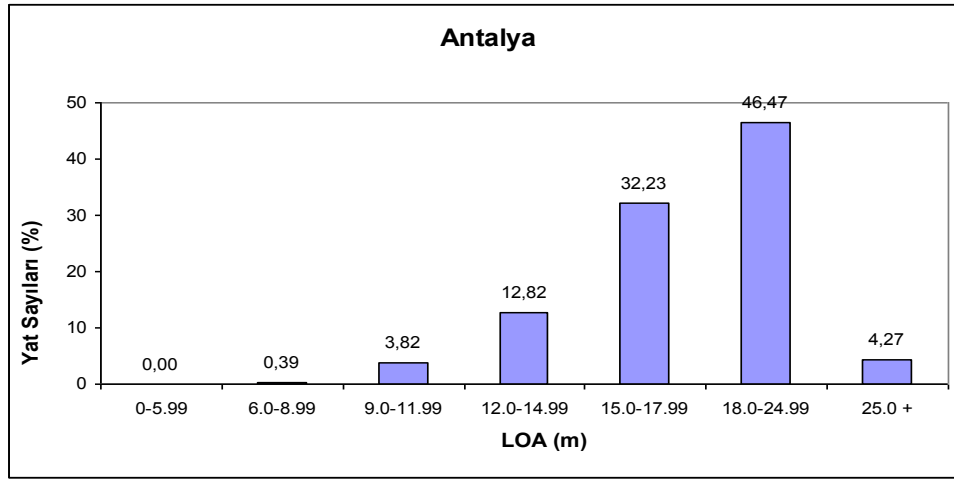


b) Kaş limanı

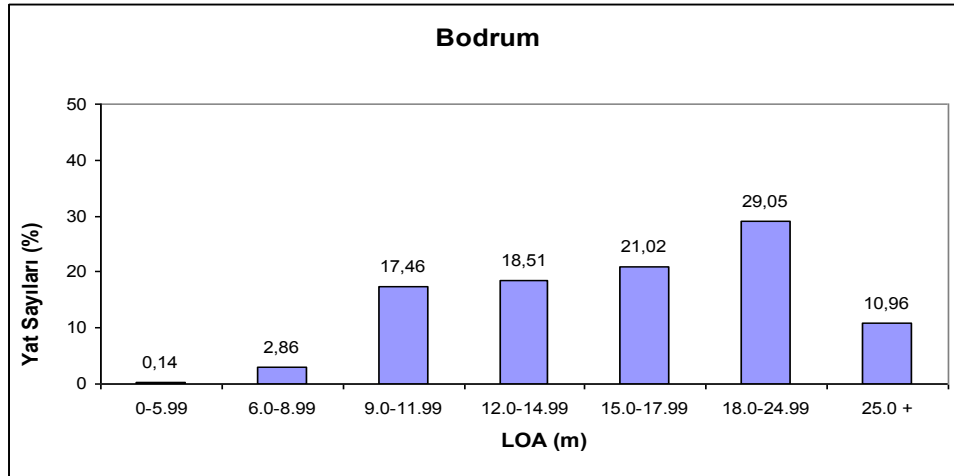


c) Kemer limanı

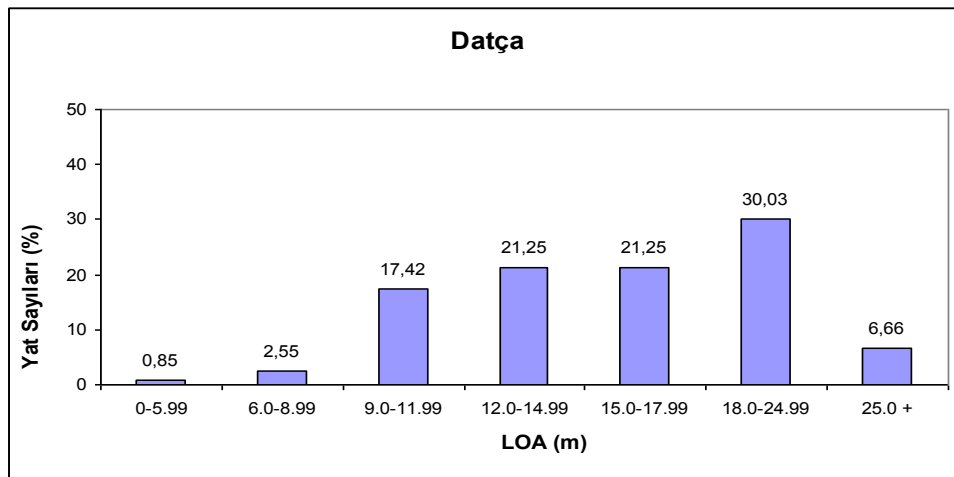
Şekil Ek 4.3 2002 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



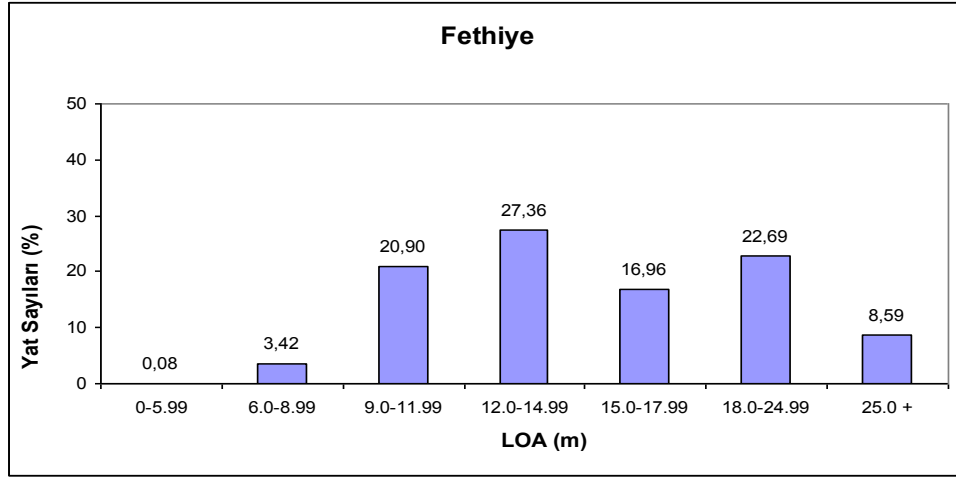
d) Antalya limanı



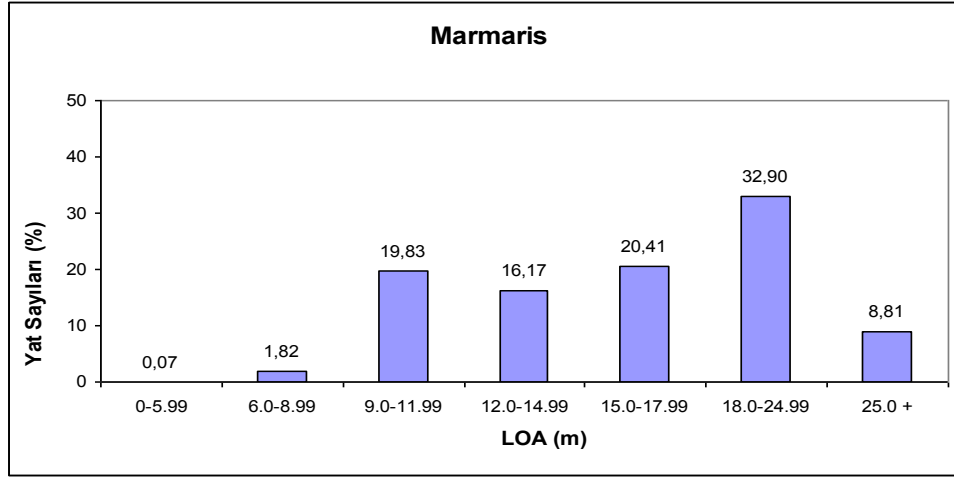
e) Bodrum limanı



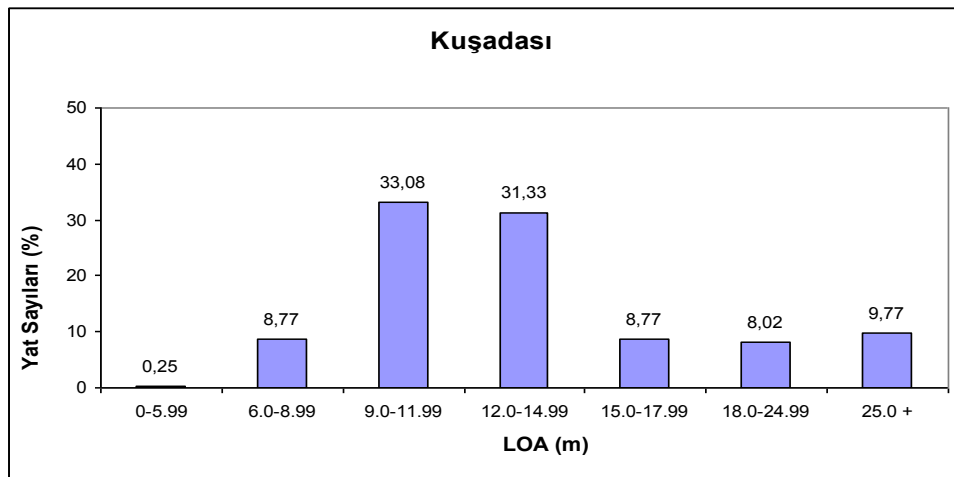
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

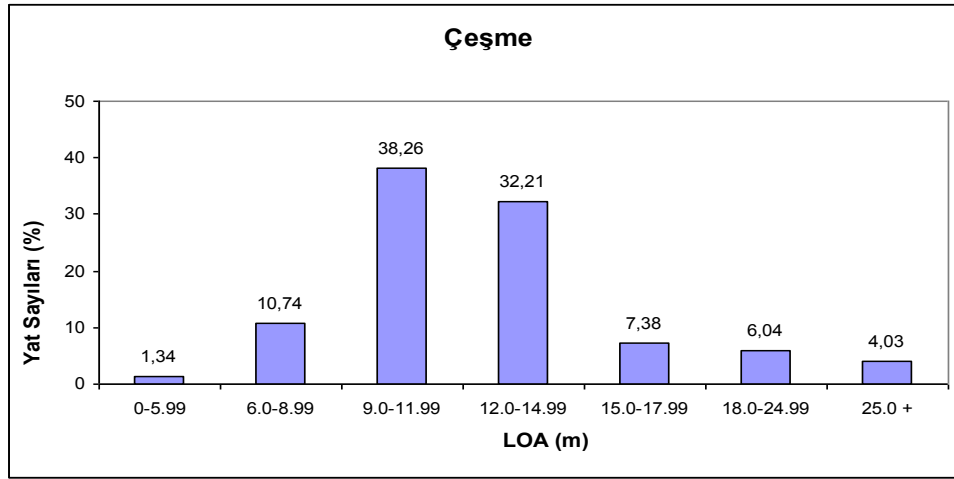


h) Marmaris limanı

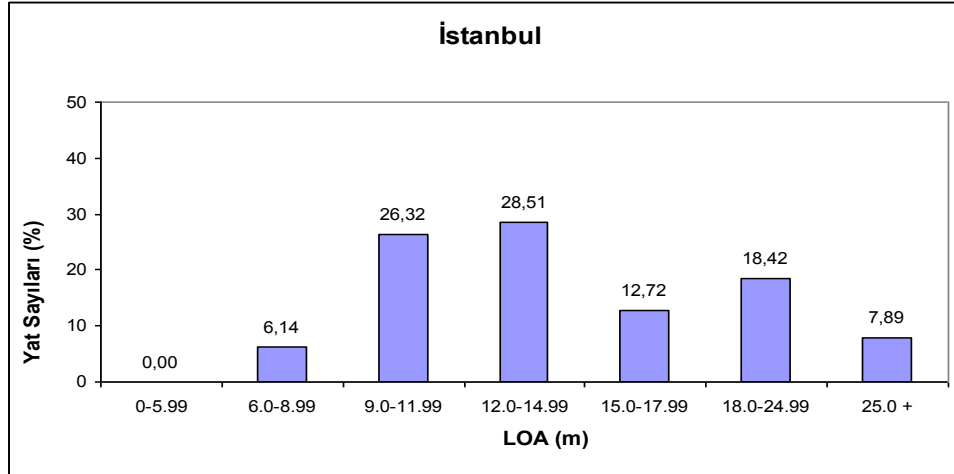


i) Kuşadası limanı

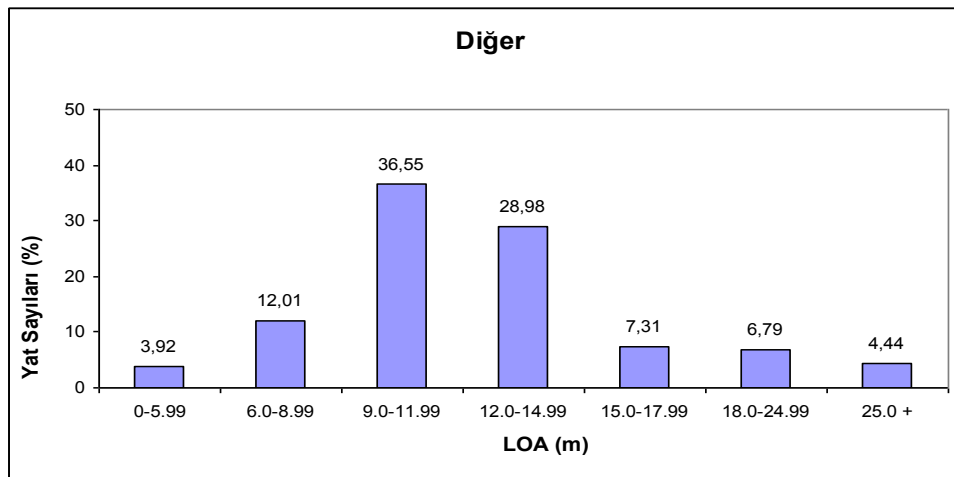
Şekil Ek 4.3 Devam



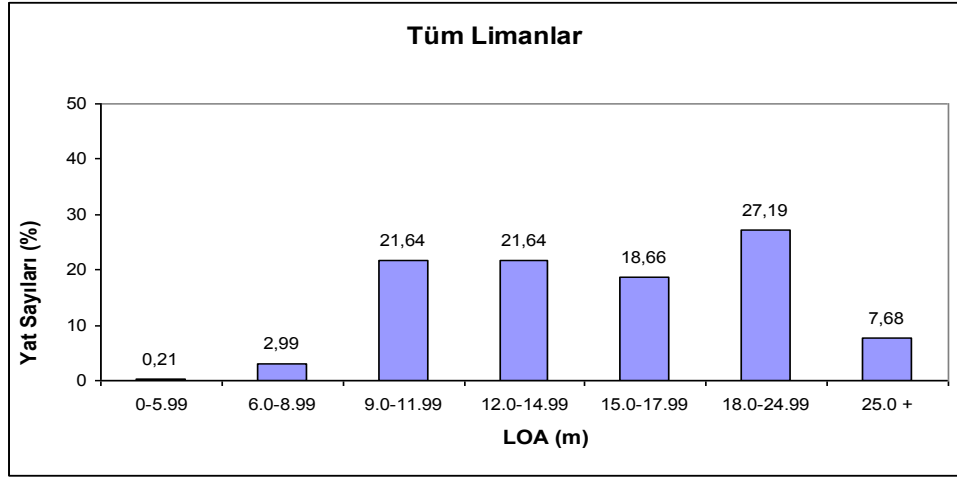
j) Çeşme limanı



k) İstanbul limanı

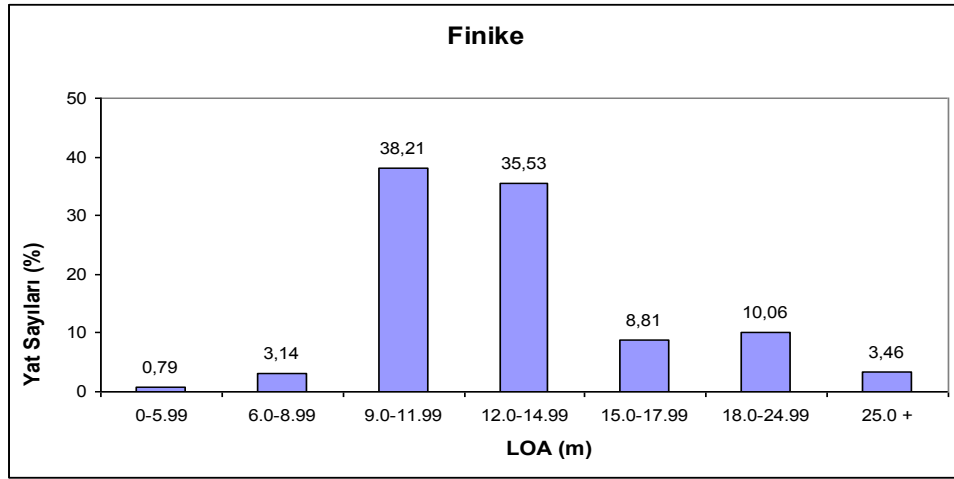


l) Diğer limanlar

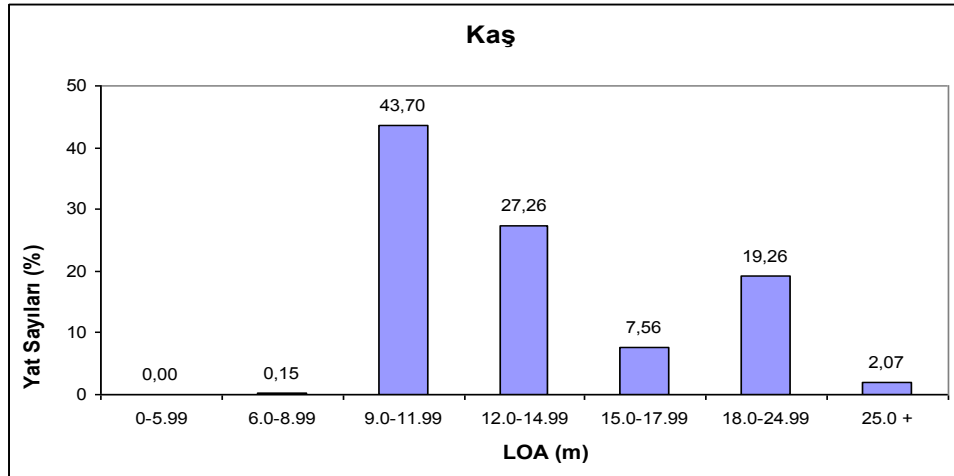


m) Tüm limanlar

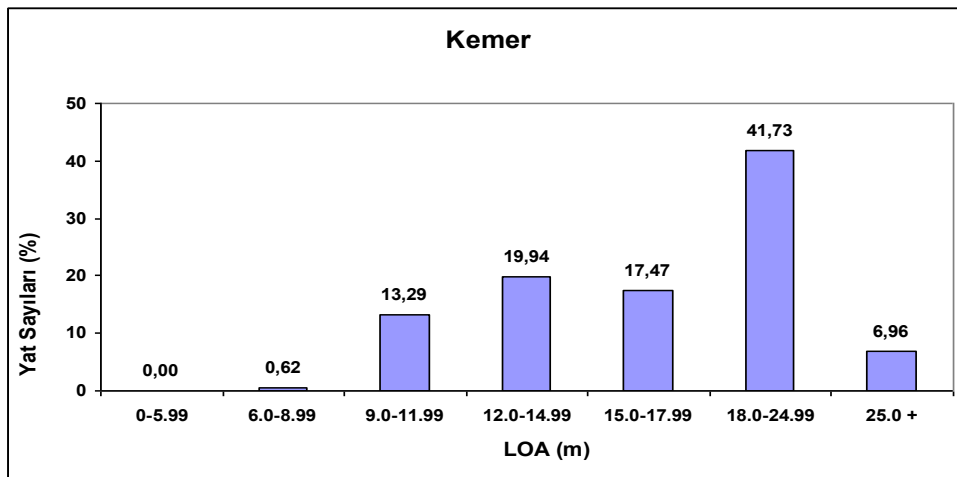
Şekil Ek 4.3 Devam



a) Finike limanı

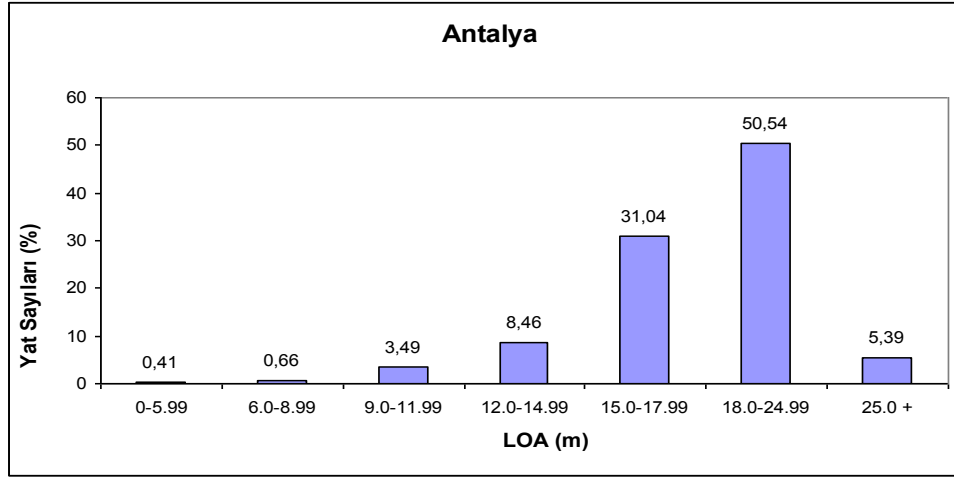


b) Kaş limanı

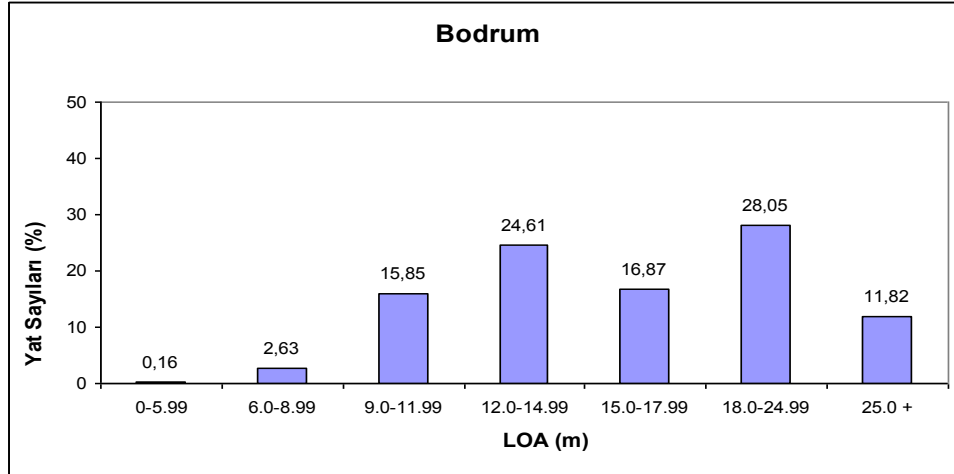


c) Kemer limanı

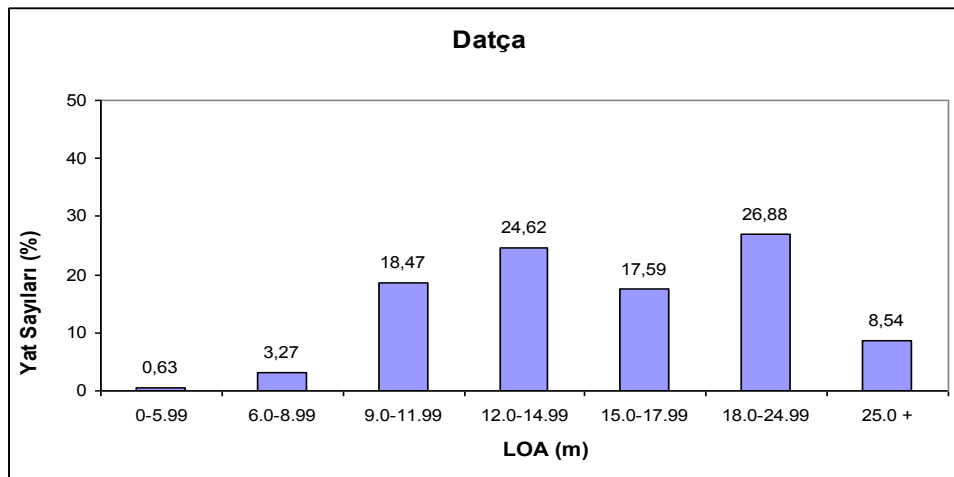
Şekil Ek 4.4 2003 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



d) Antalya limanı

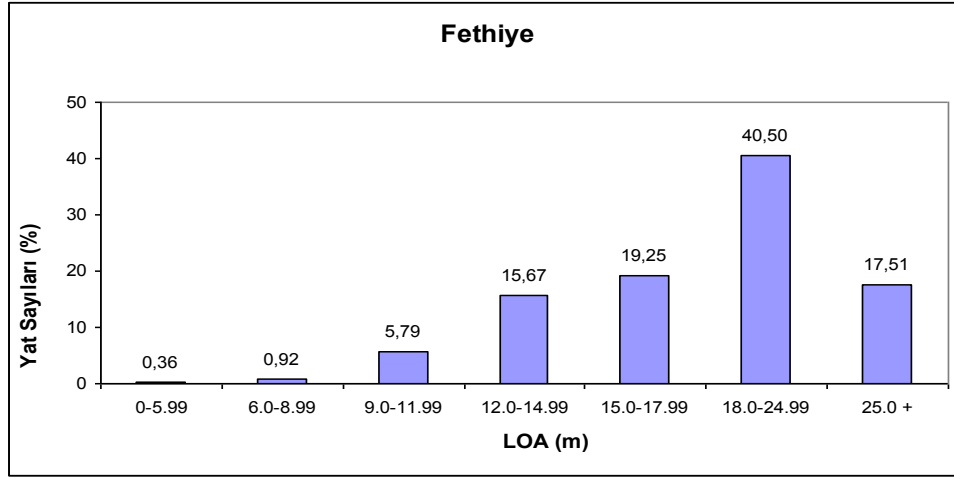


e) Bodrum limanı

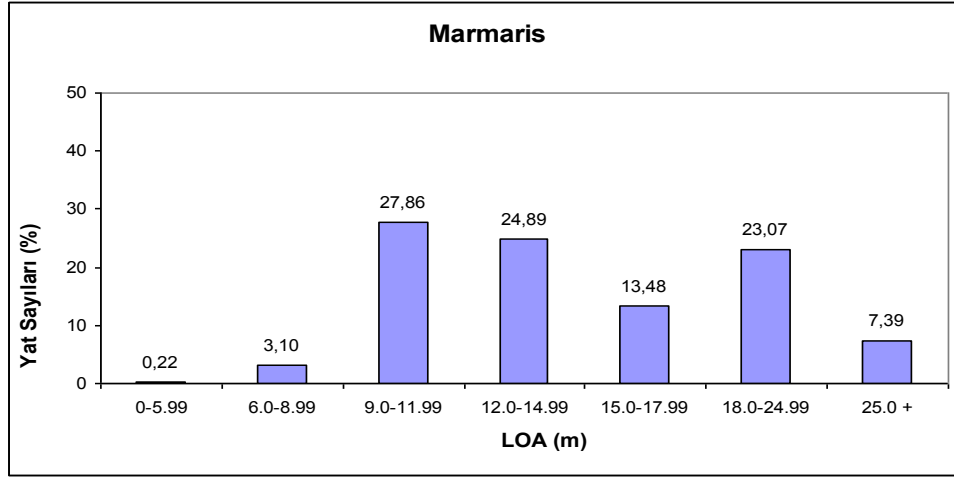


f) Datça limanı

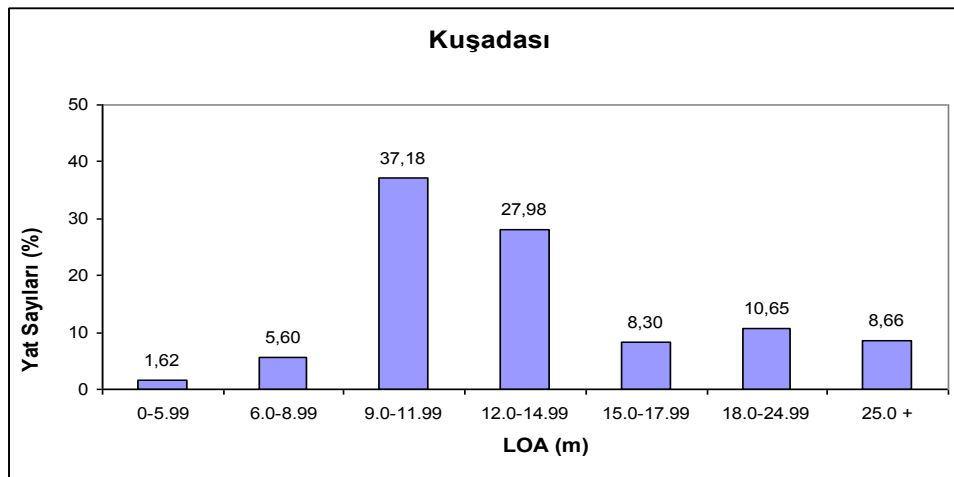
Şekil Ek 4.4 Devam



g) Fethiye limanı

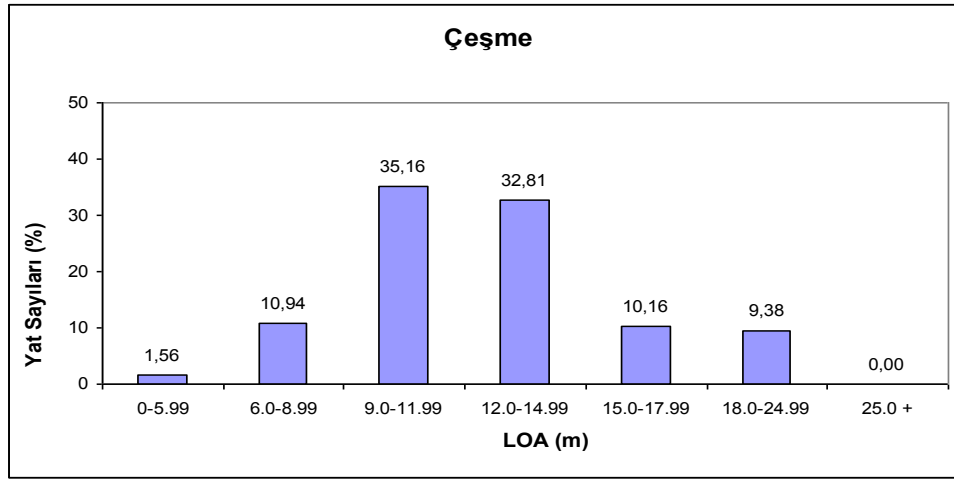


h) Marmaris limanı

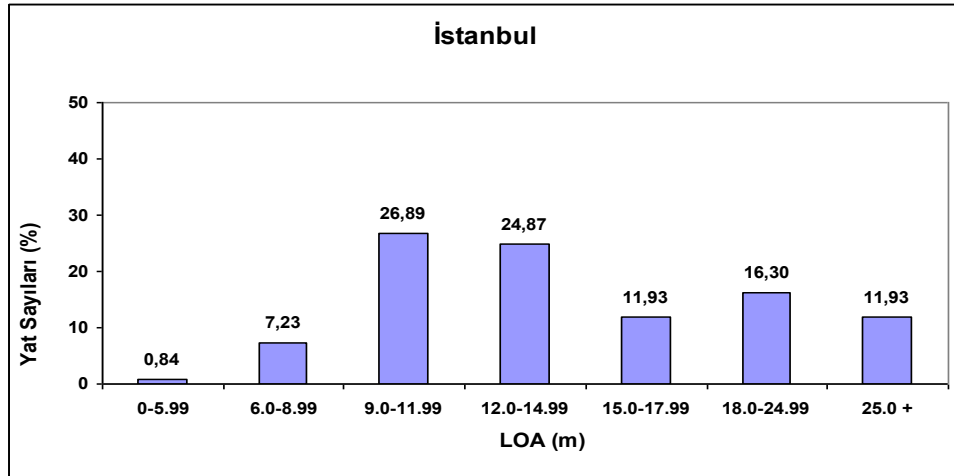


i) Kuşadası limanı

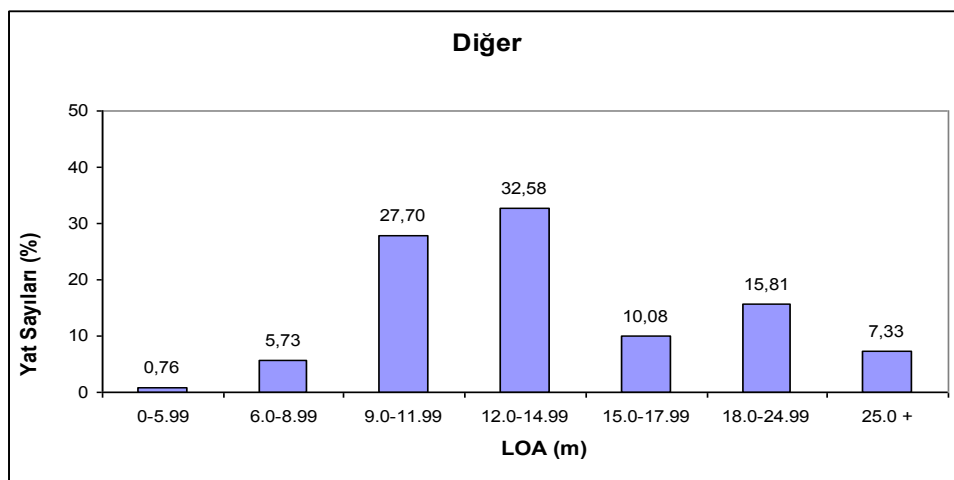
Şekil Ek 4.4 Devam



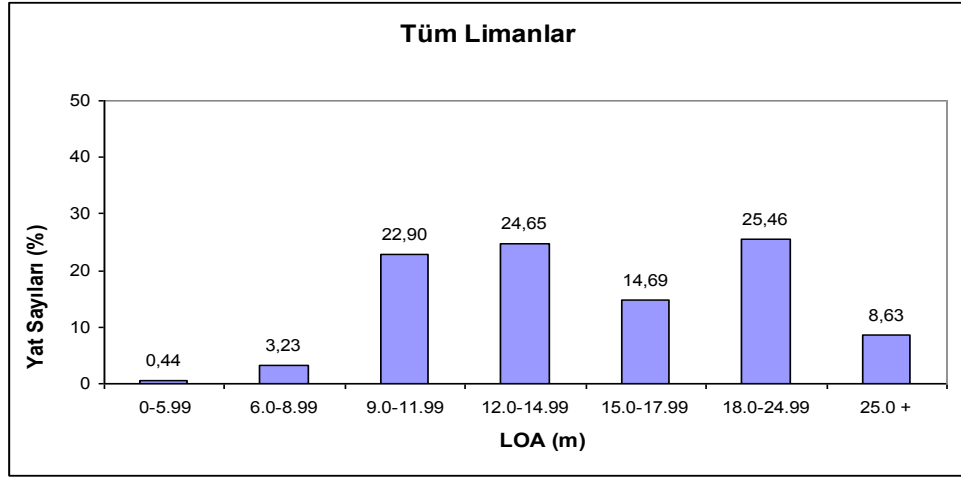
j) Çeşme limanı



k) İstanbul limanı

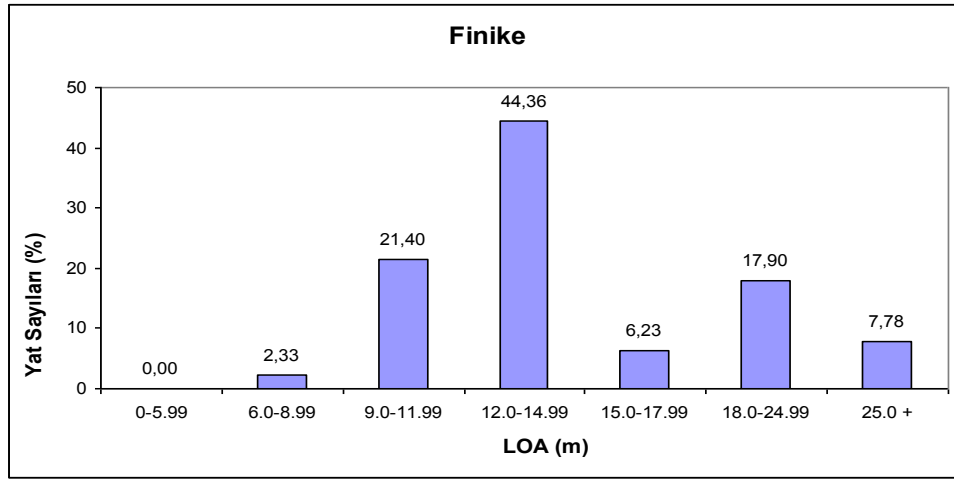


l) Diğer limanlar

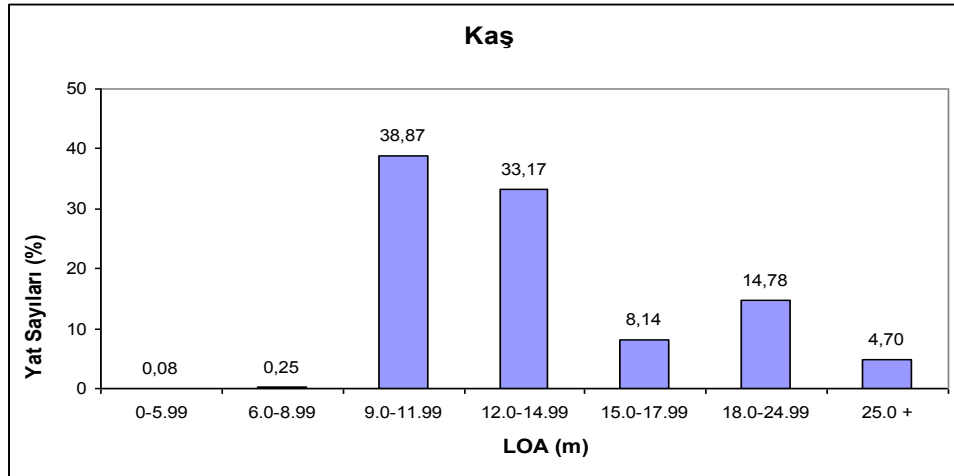


m) Tüm limanlar

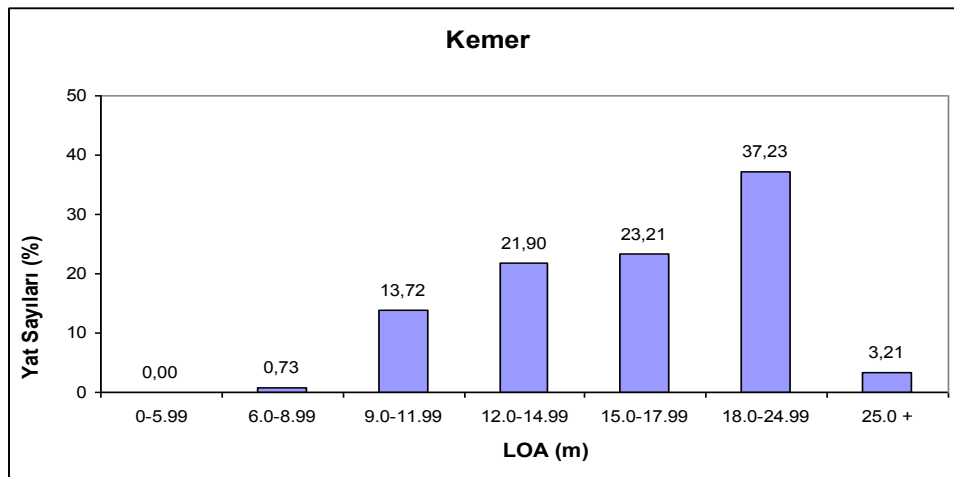
Şekil Ek 4.4 Devam



a) Finike limanı

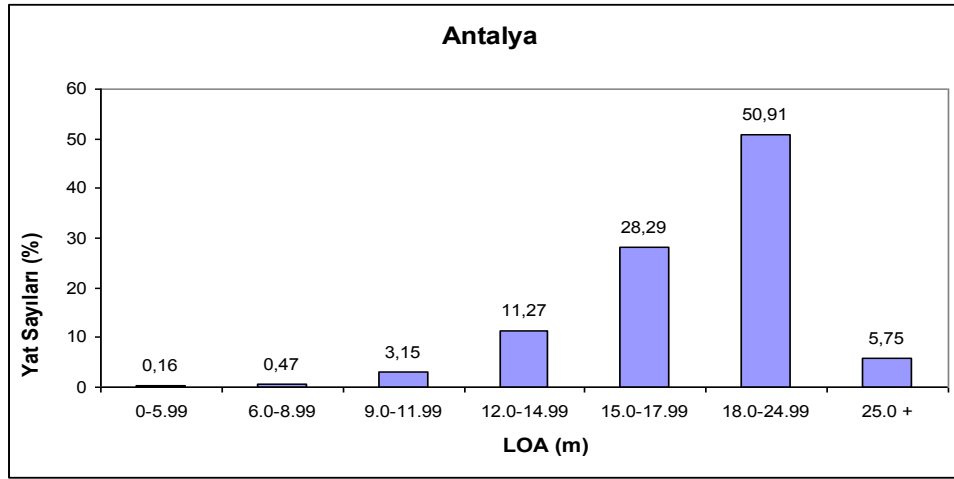


b) Kaş limanı

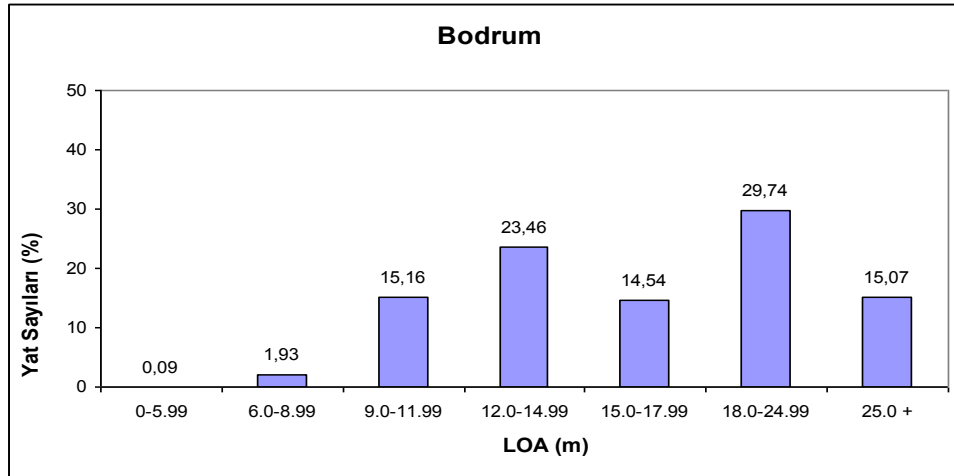


c) Kemer limanı

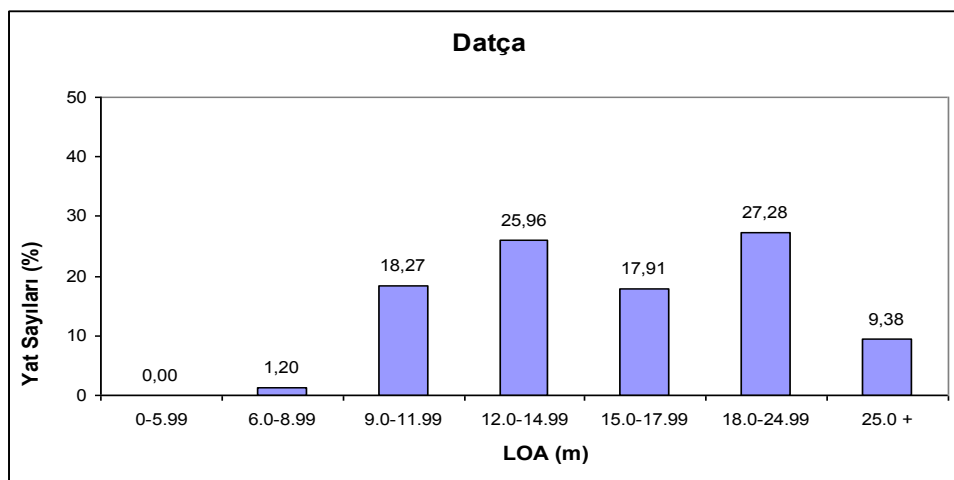
Şekil Ek 4.5 2004 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



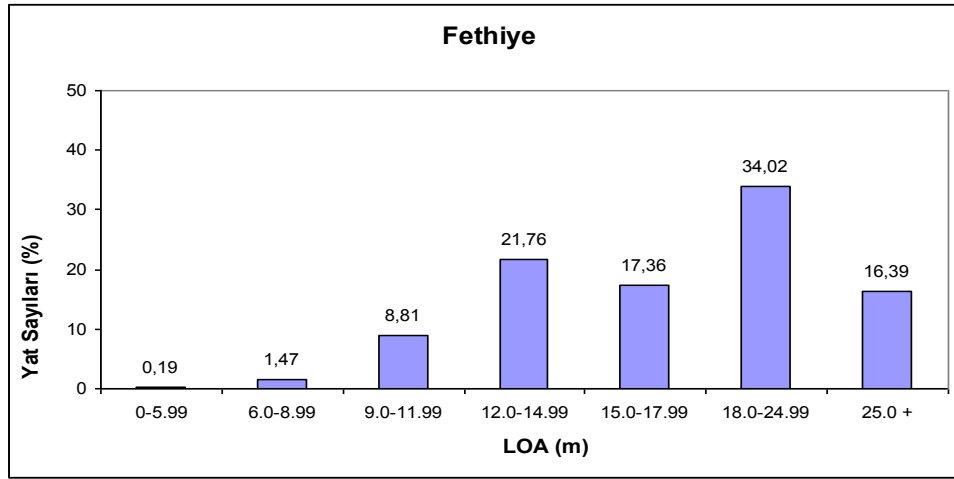
d) Antalya limanı



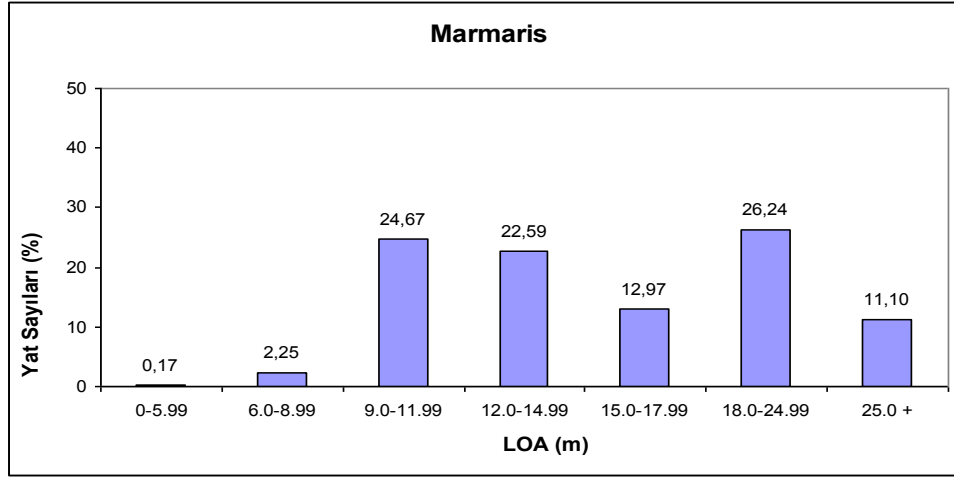
e) Bodrum limanı



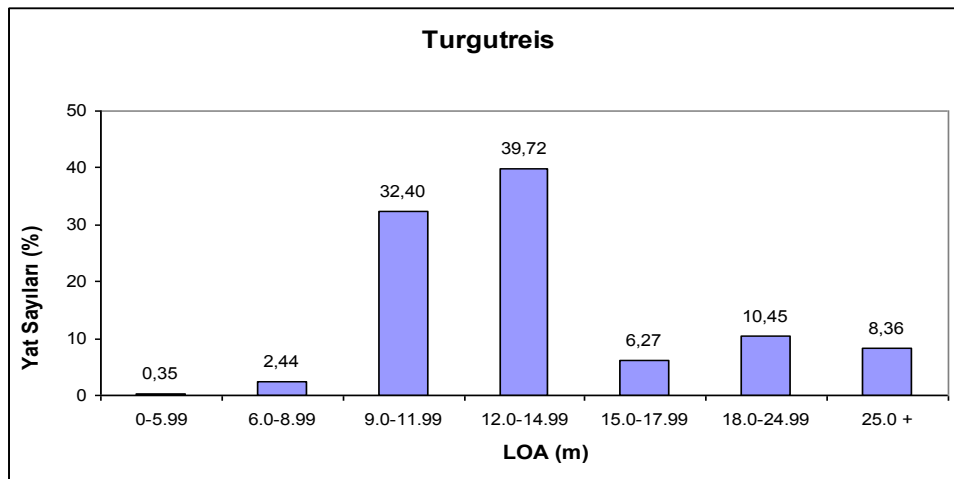
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

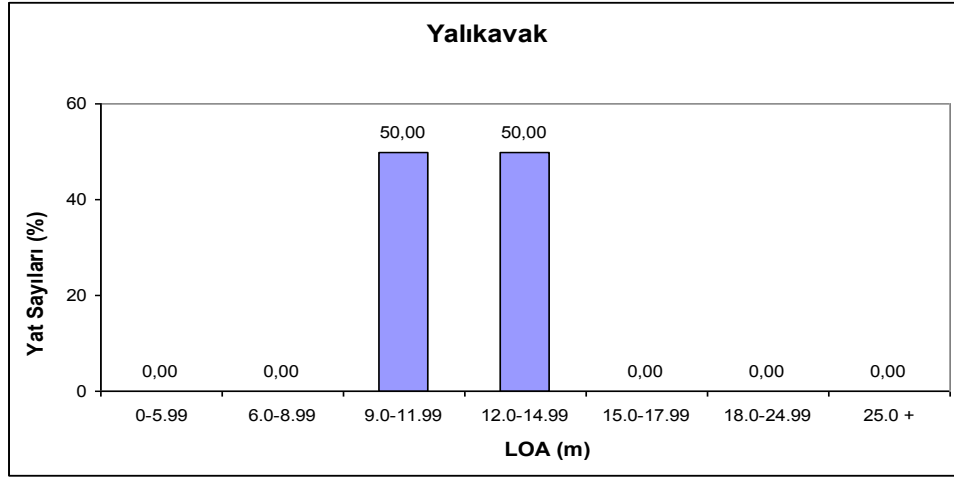


h) Marmaris limanı

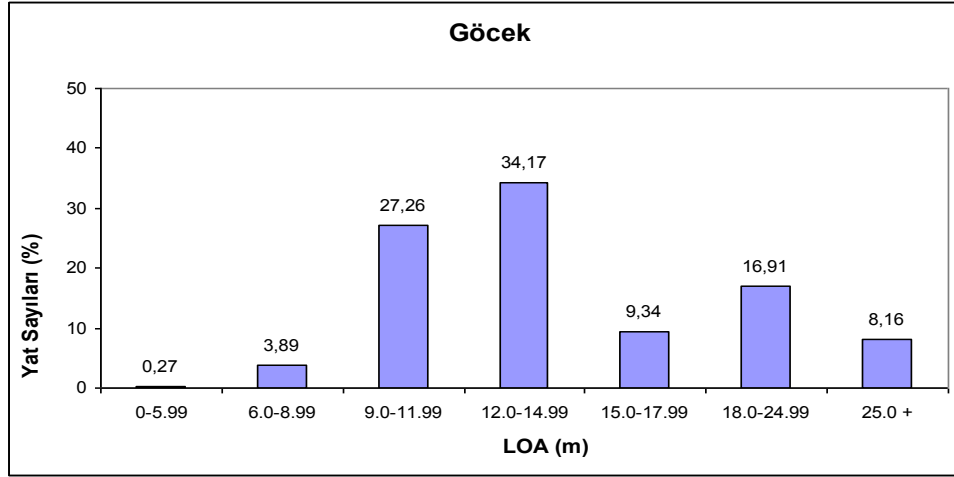


i) Turgutreis limanı

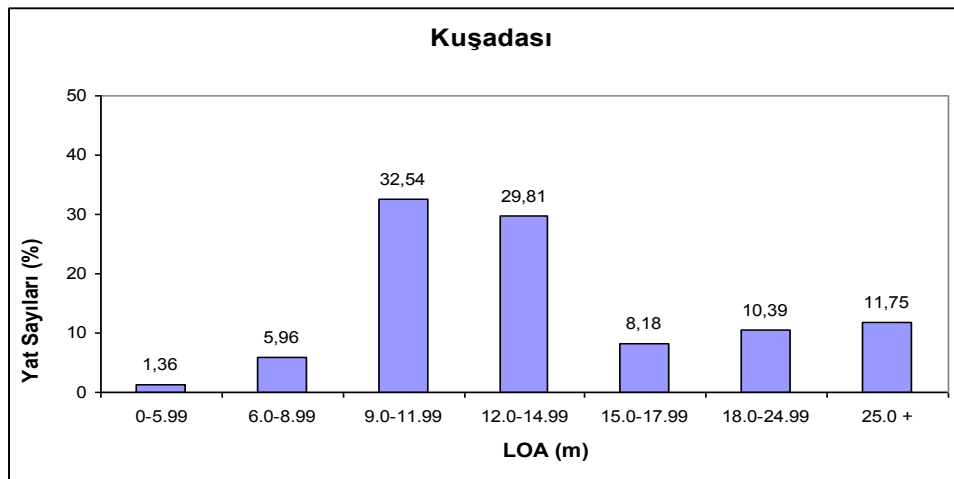
Şekil Ek 4.5 Devam



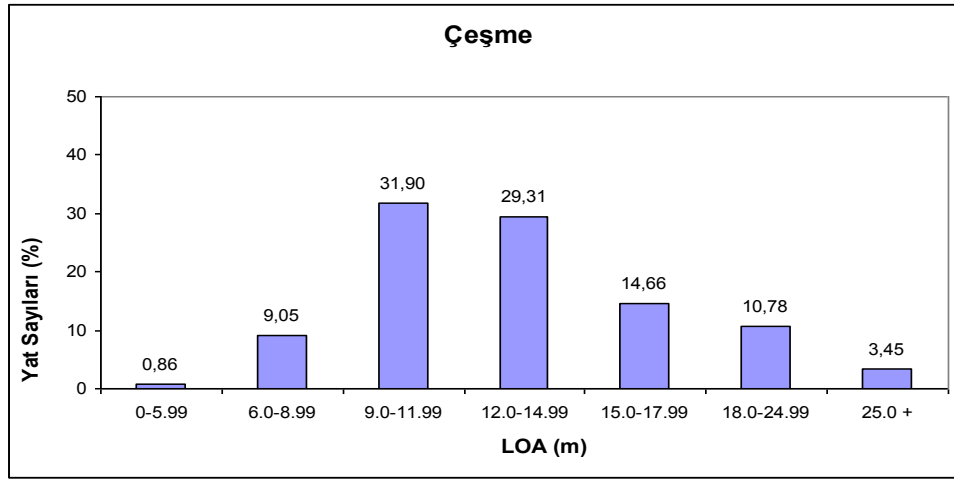
j) Yalıkavak limanı



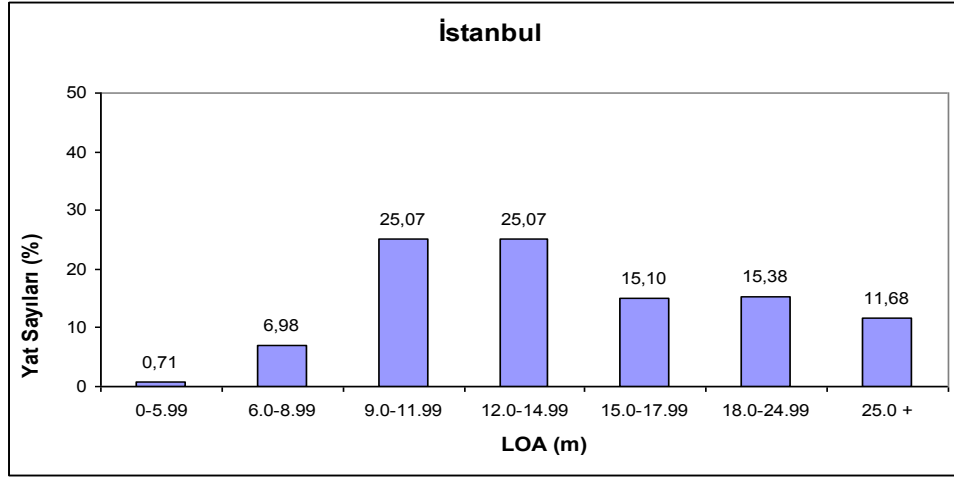
k) Göcek limanı



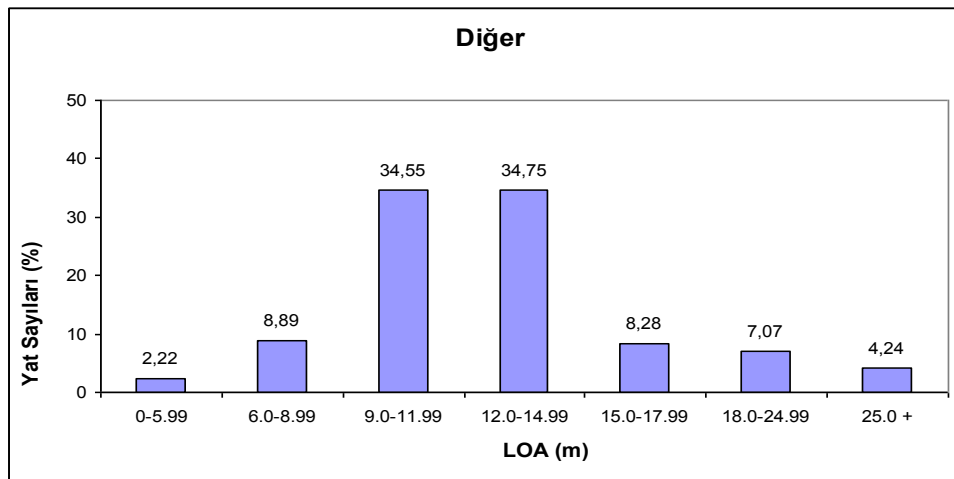
l) Kuşadası limanı



m) Çeşme limanı

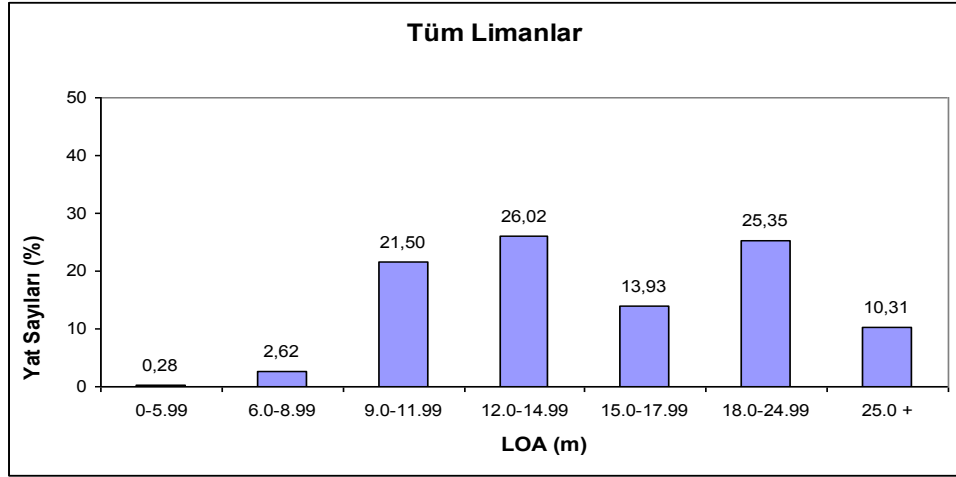


n) İstanbul limanı



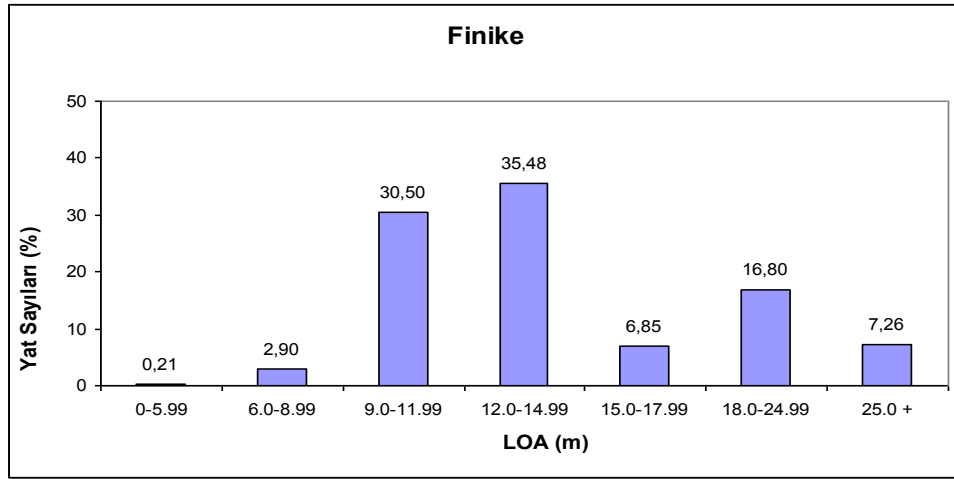
o) Diğer limanlar

Şekil Ek 4.5 Devam

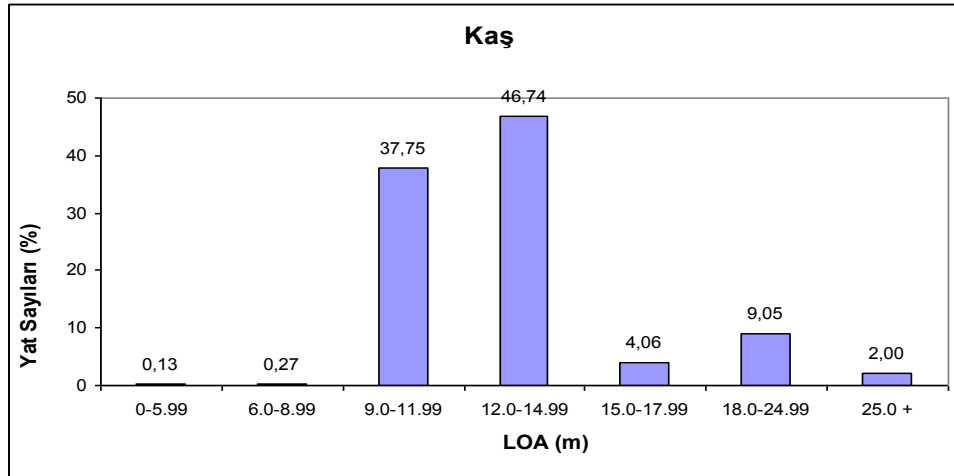


o) Tüm limanlar

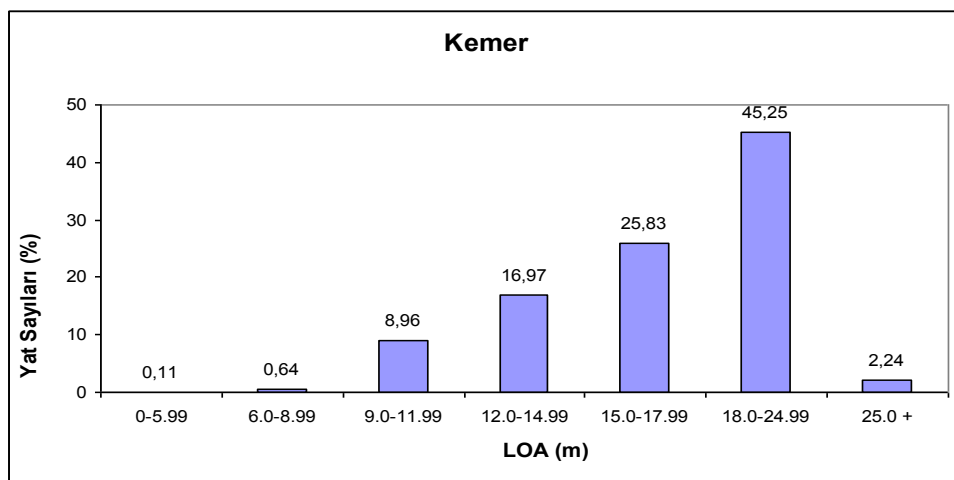
Şekil Ek 4.5 Devam



a) Finike limanı

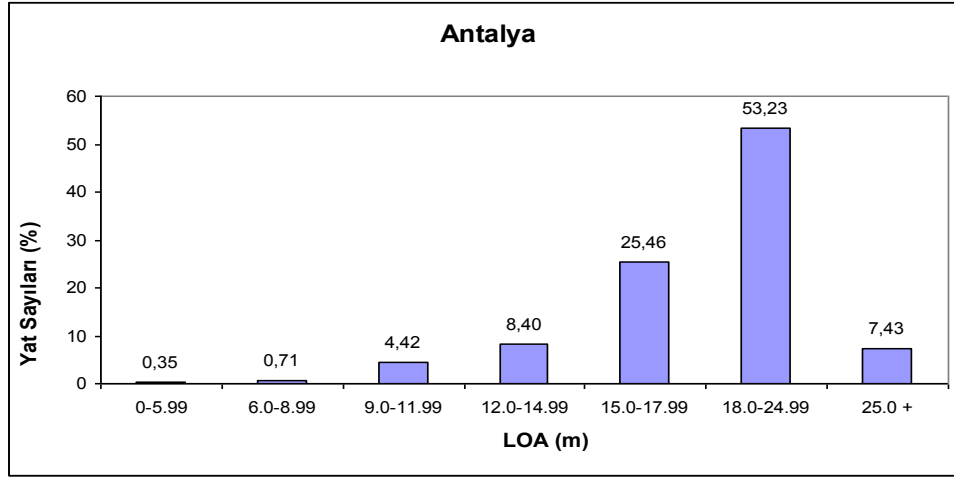


b) Kaş limanı

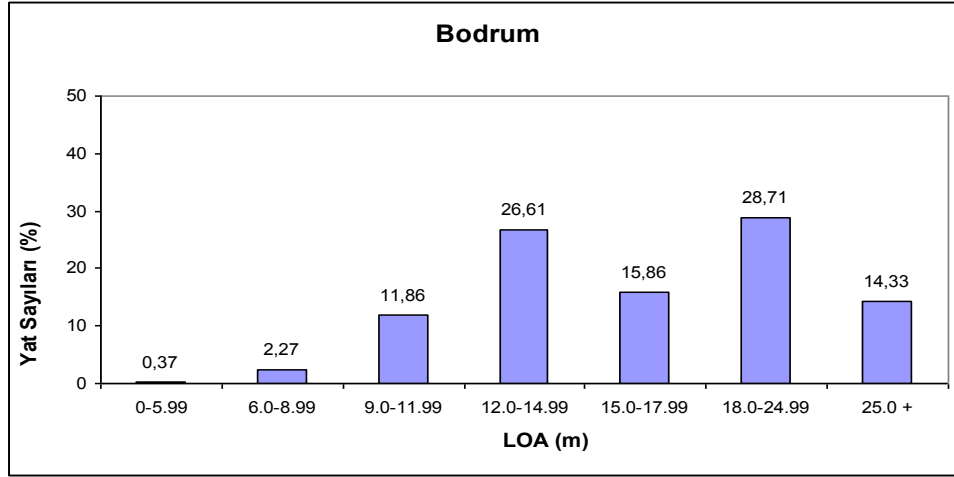


c) Kemer limanı

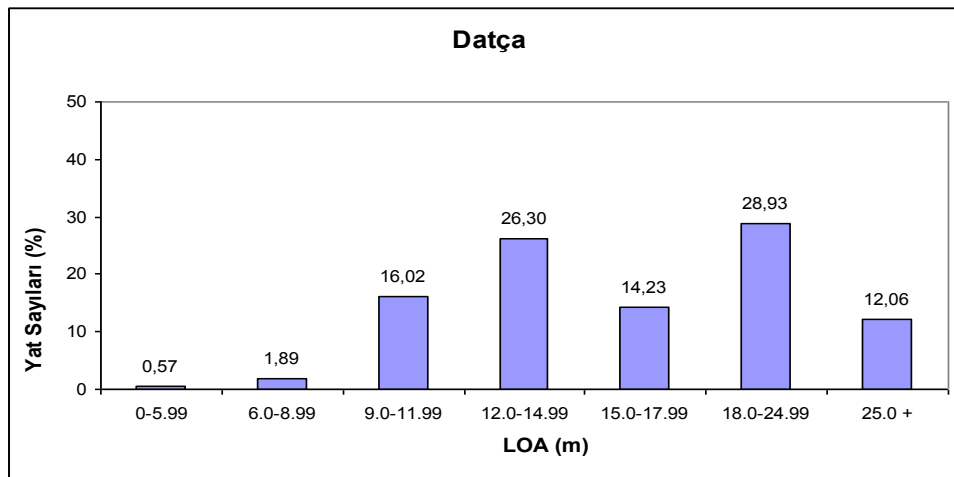
Şekil Ek 4.6 2005 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



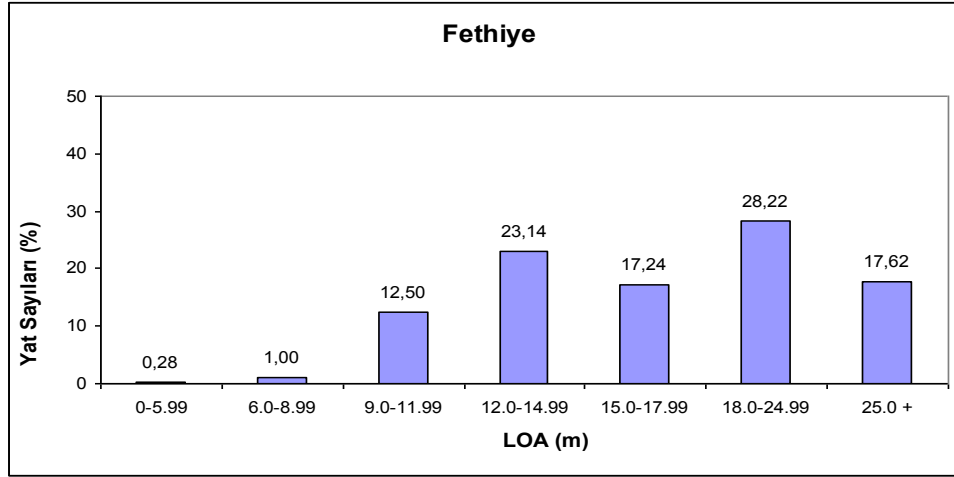
d) Antalya limanı



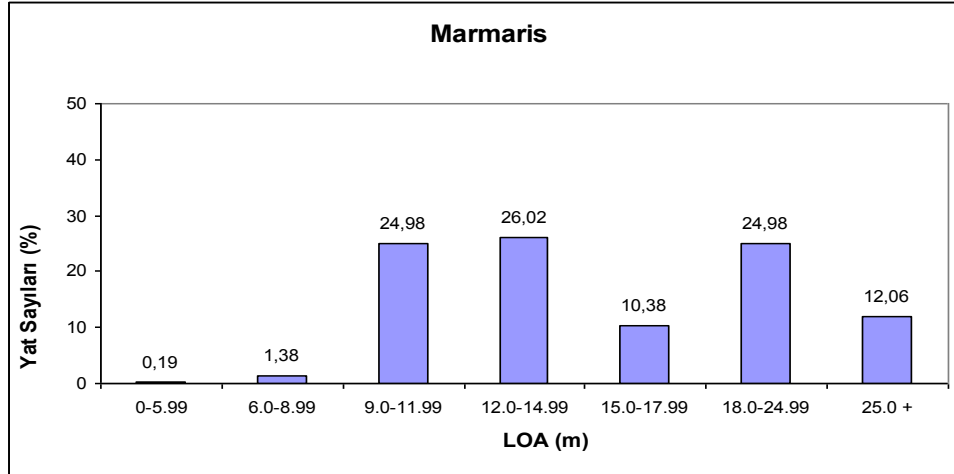
e) Bodrum limanı



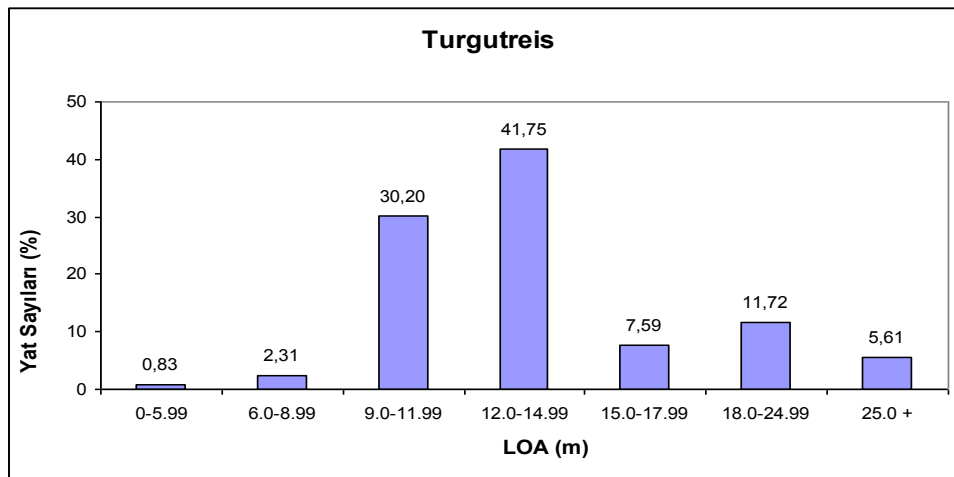
f) Datça limanı



g) Fethiye limanı

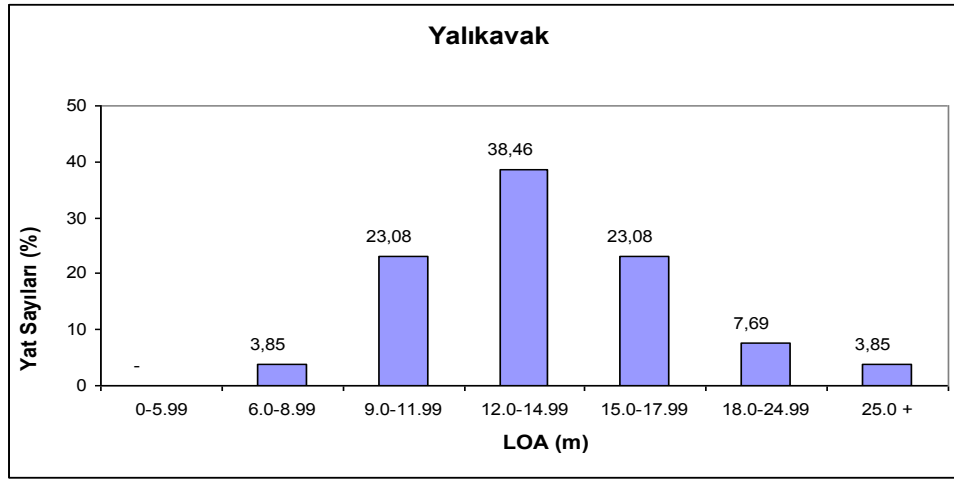


h) Marmaris limanı

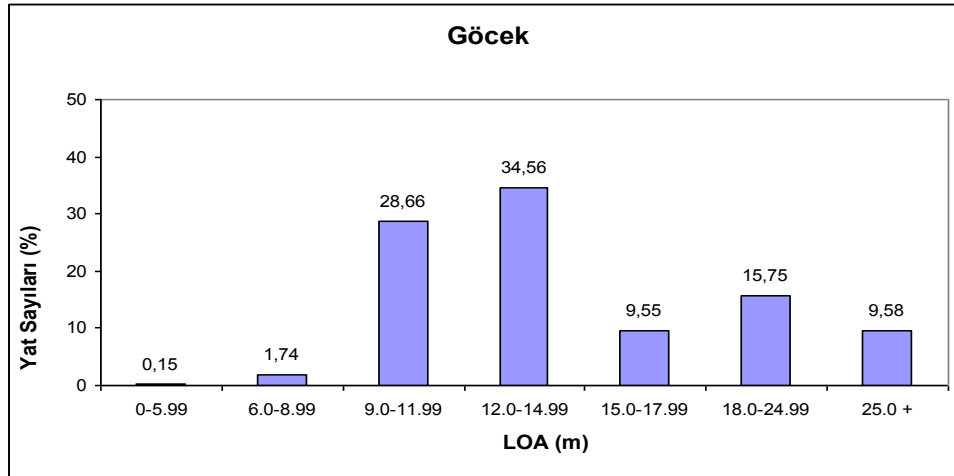


i) Turgutreis limanı

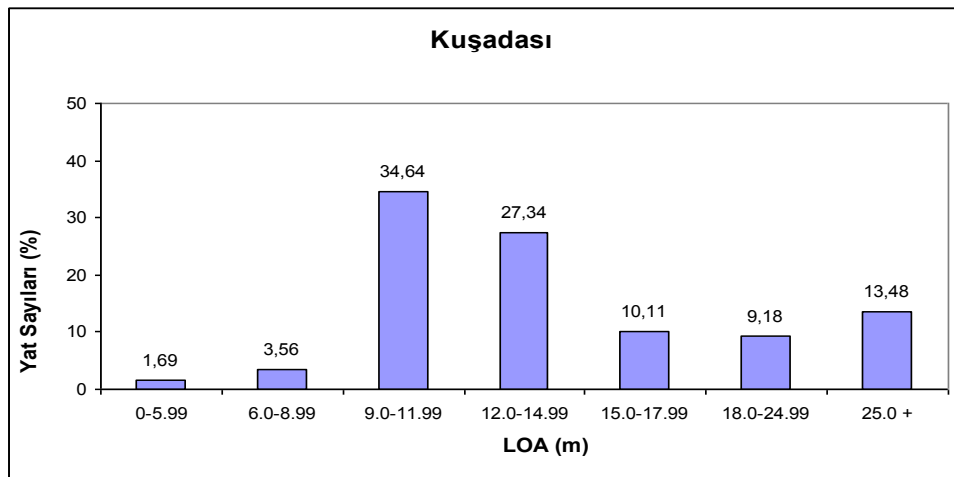
Şekil Ek 4.6 Devam



j) Yalıkavak limanı

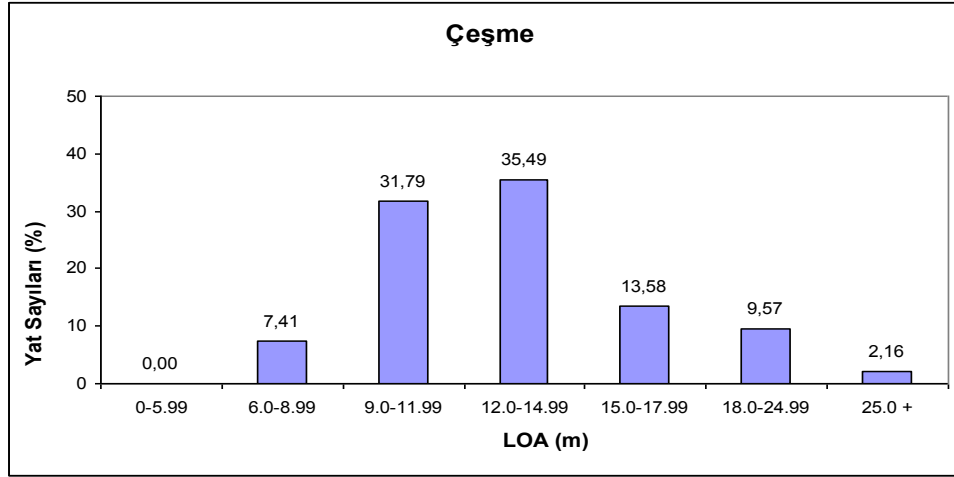


k) Göcek limanı

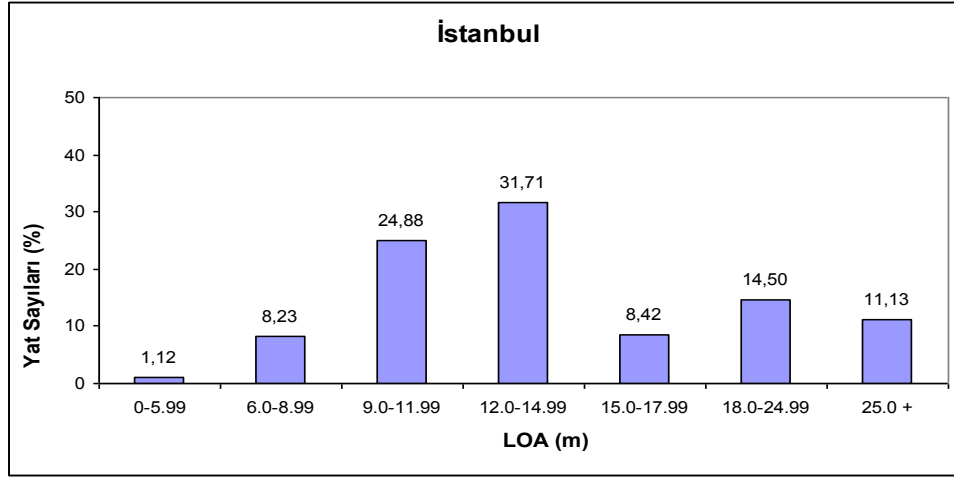


l) Kuşadası limanı

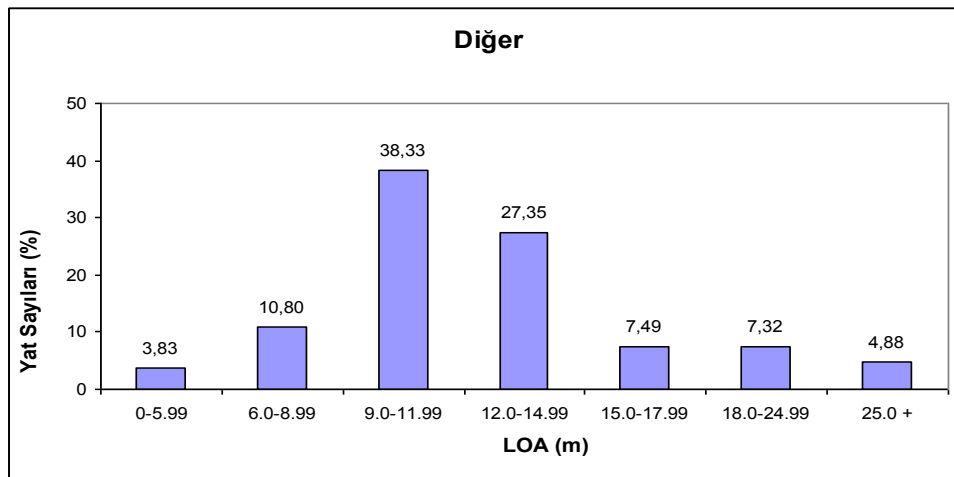
Şekil Ek 4.6 Devam



m) Çeşme limanı

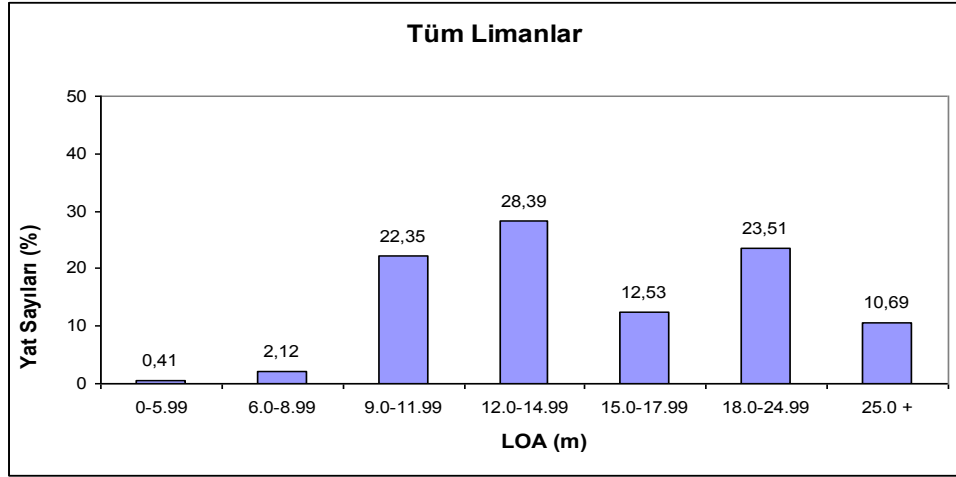


n) İstanbul limanı



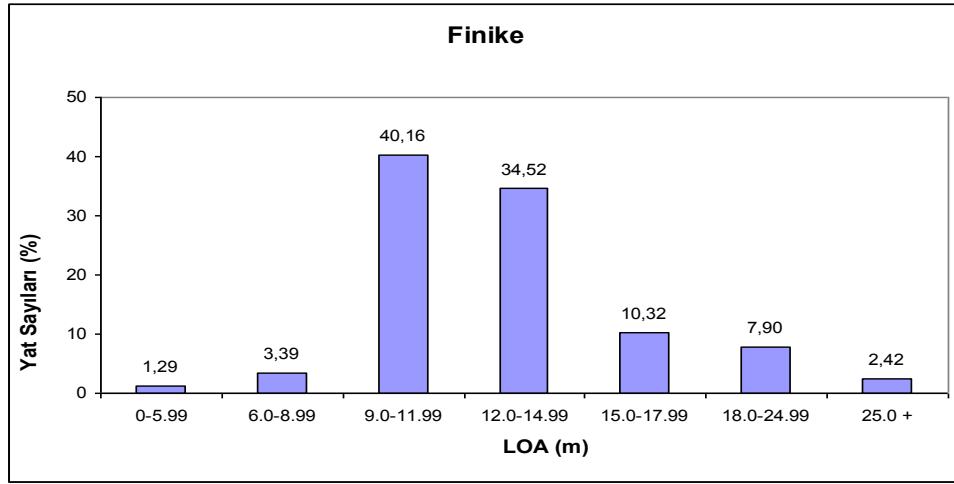
o) Diğer limanlar

Şekil Ek 4.6 Devam

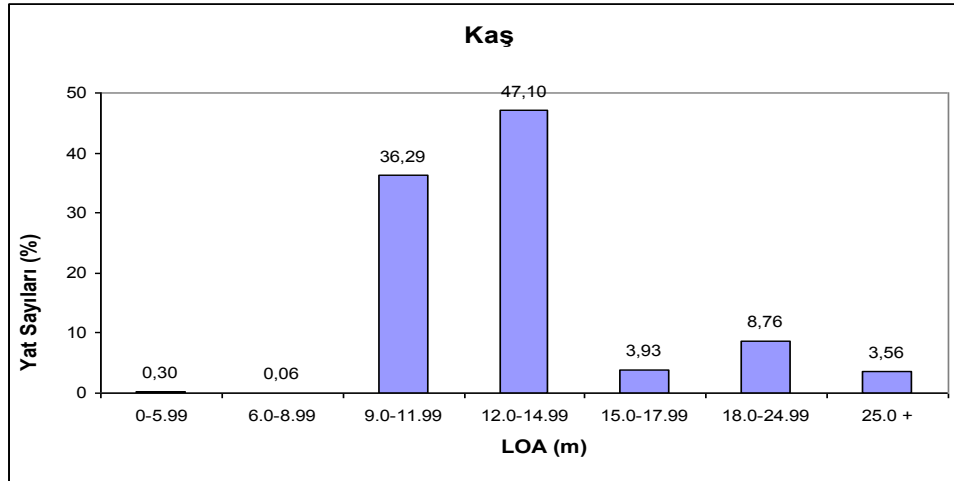


o) Tüm limanlar

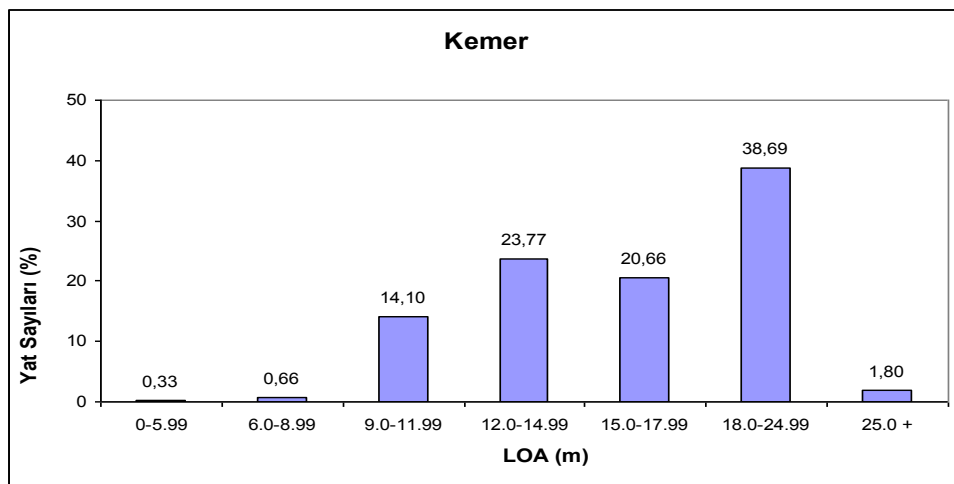
Şekil Ek 4.6 Devam



a) Finike limanı

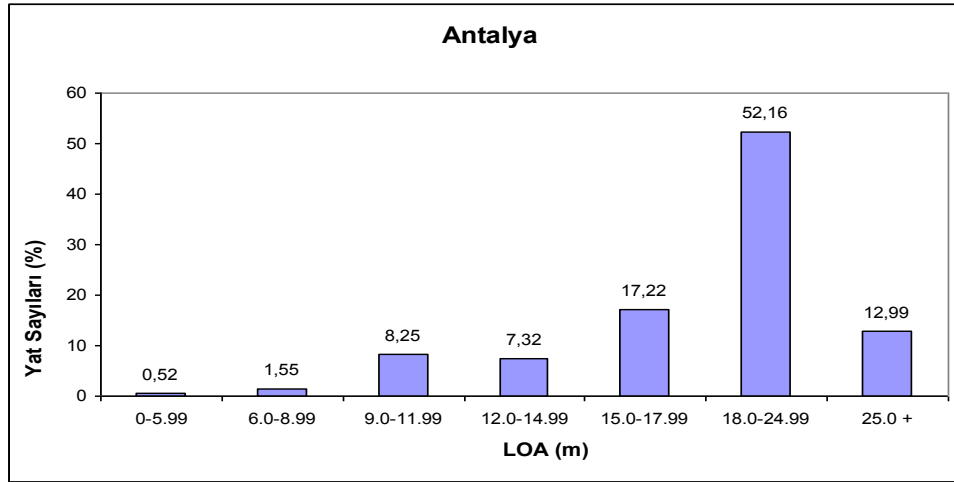


b) Kaş limanı

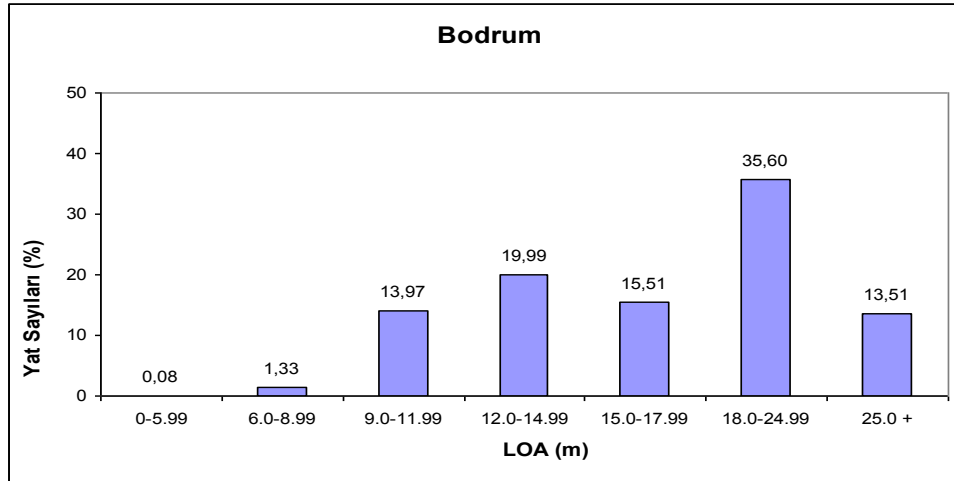


c) Kemer limanı

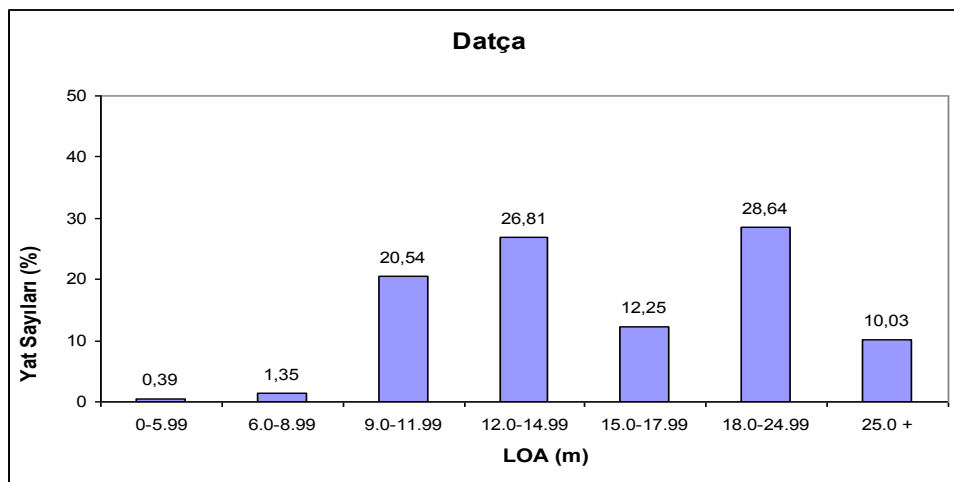
Şekil Ek 4.7 2006 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



d) Antalya limanı

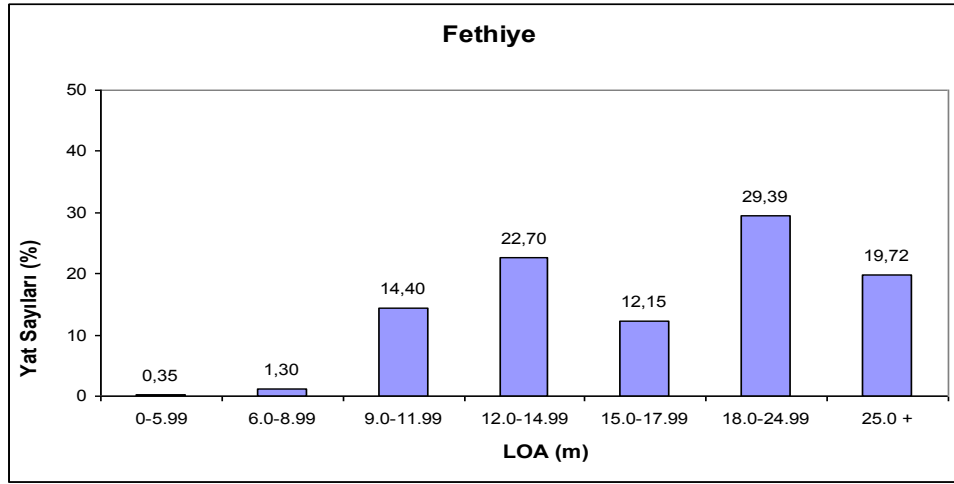


e) Bodrum limanı

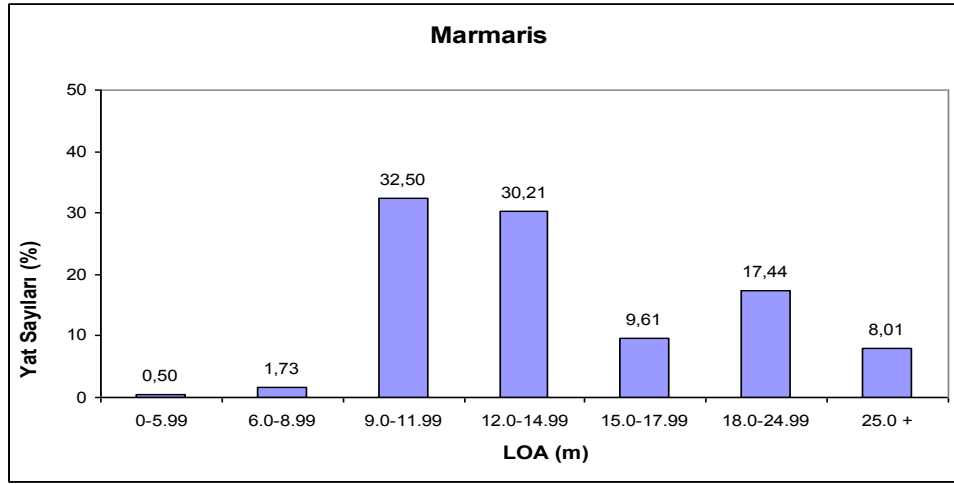


f) Datça limanı

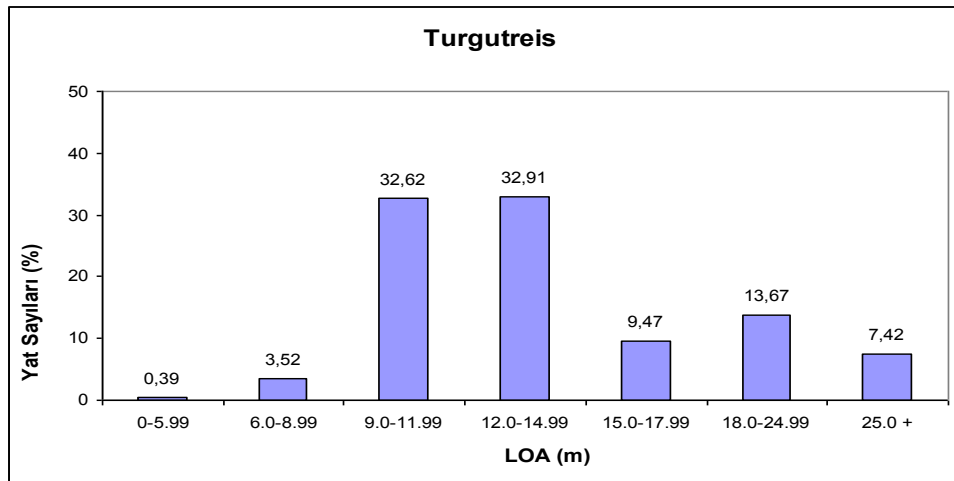
Şekil Ek 4.7 Devam



g) Fethiye limanı

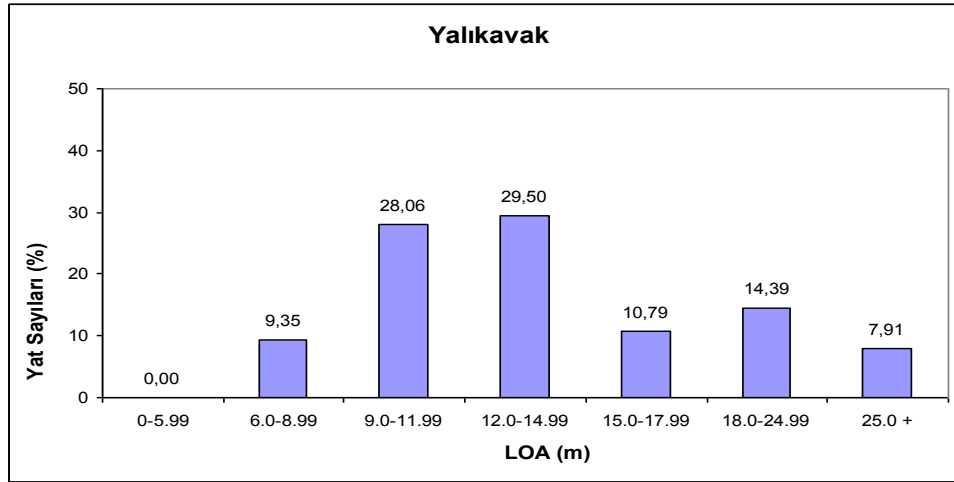


h) Marmaris limanı

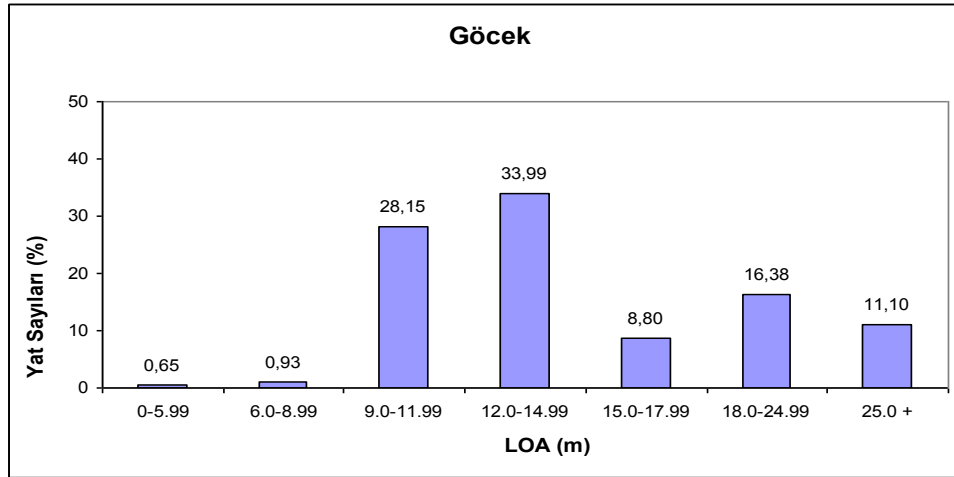


i) Turgutreis limanı

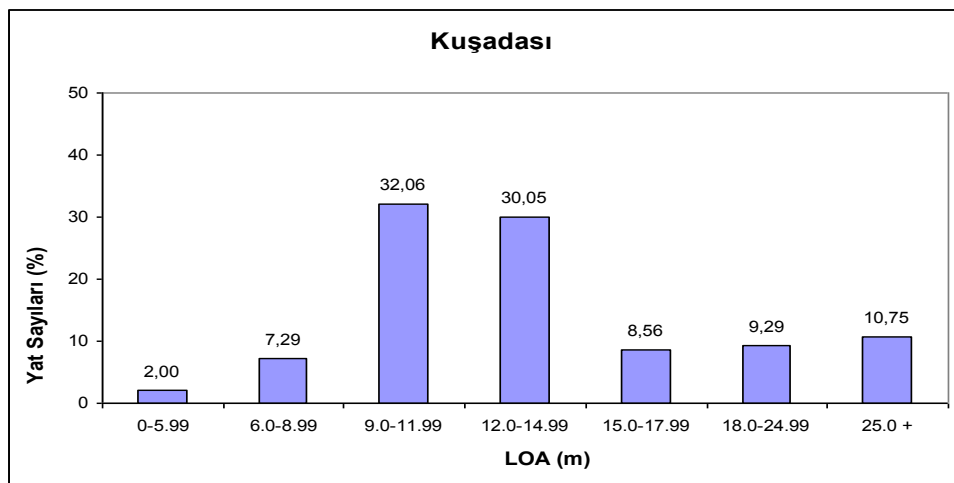
Şekil Ek 4.7 Devam



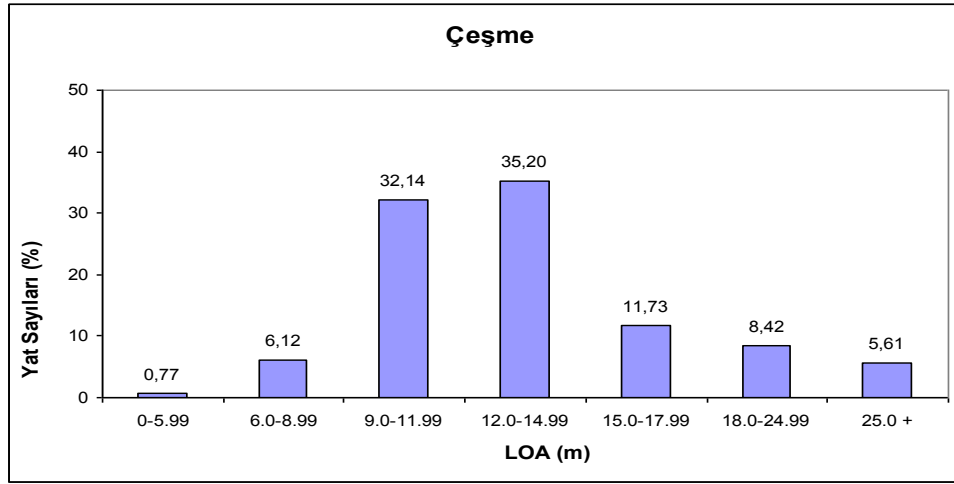
j) Yalıkavak limanı



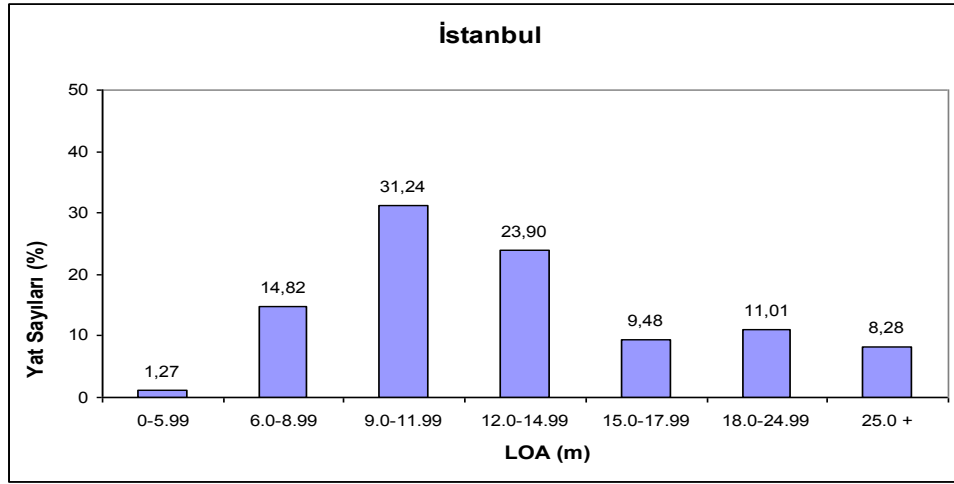
k) Göcek limanı



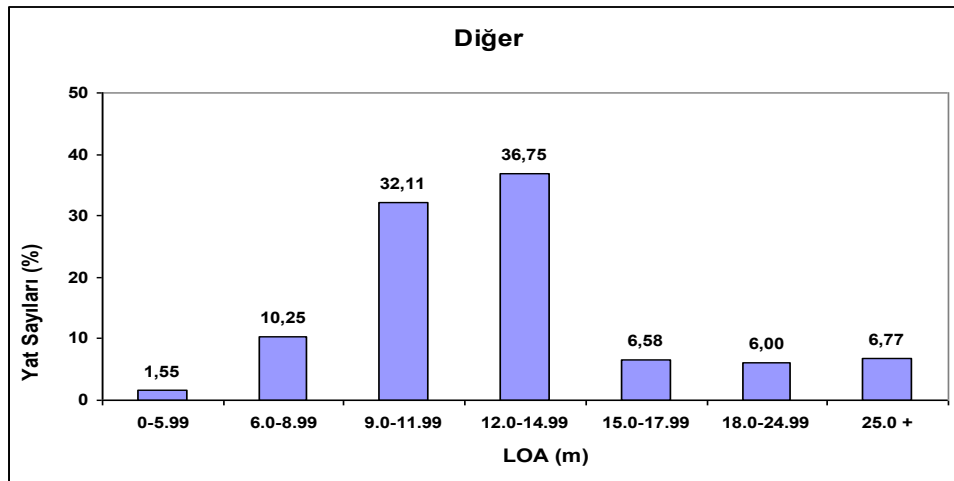
l) Kuşadası limanı



m) Çeşme limanı

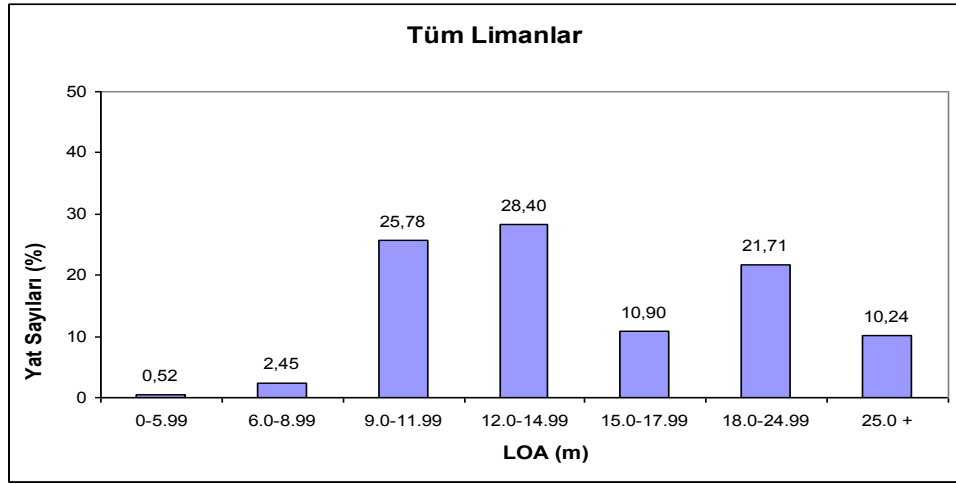


n) İstanbul limanı



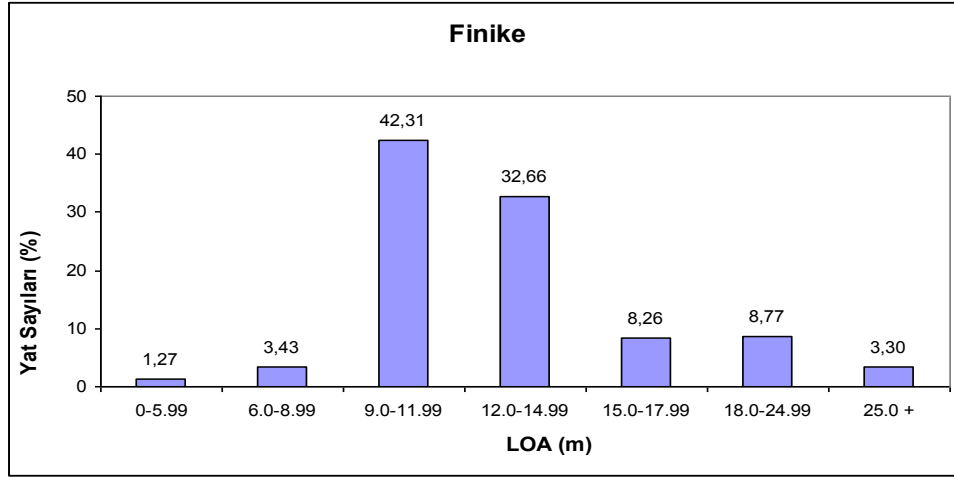
o) Diğer limanlar

Şekil Ek 4.7 Devam

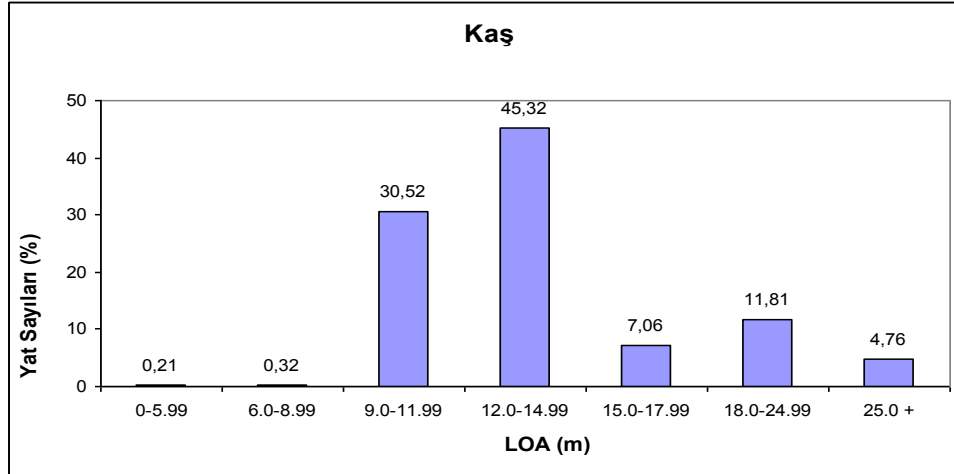


o) Tüm limanlar

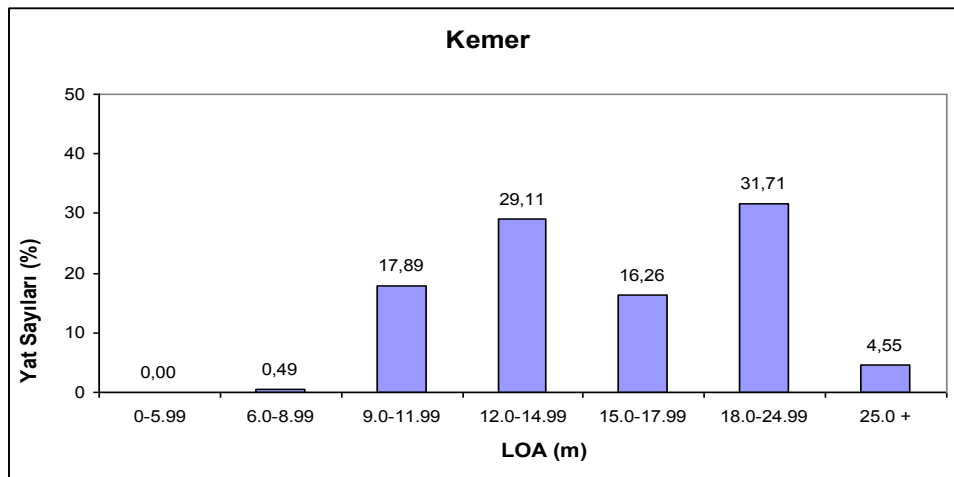
Şekil Ek 4.7 Devam



a) Finike limanı

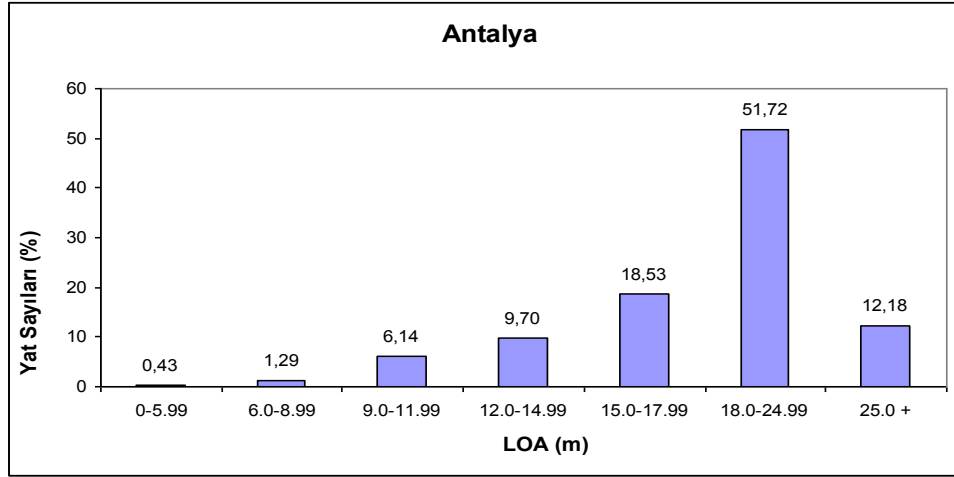


b) Kaş limanı

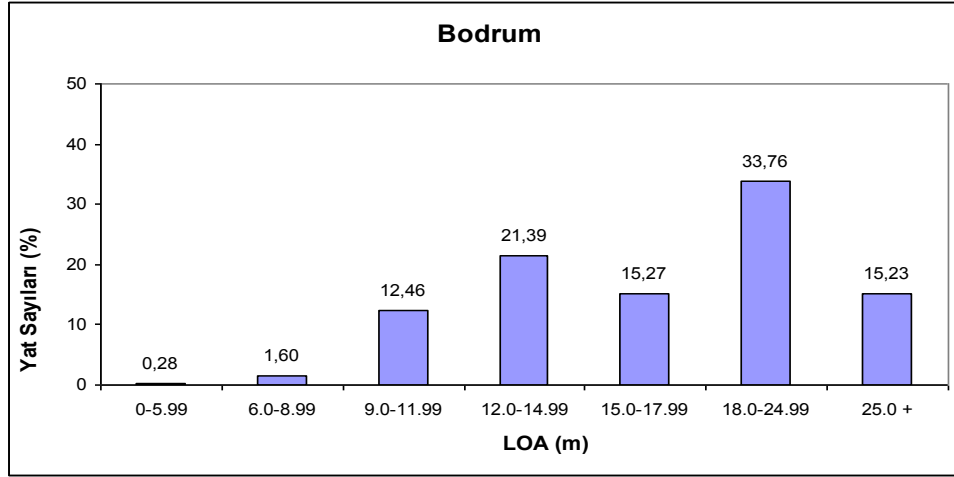


c) Kemer limanı

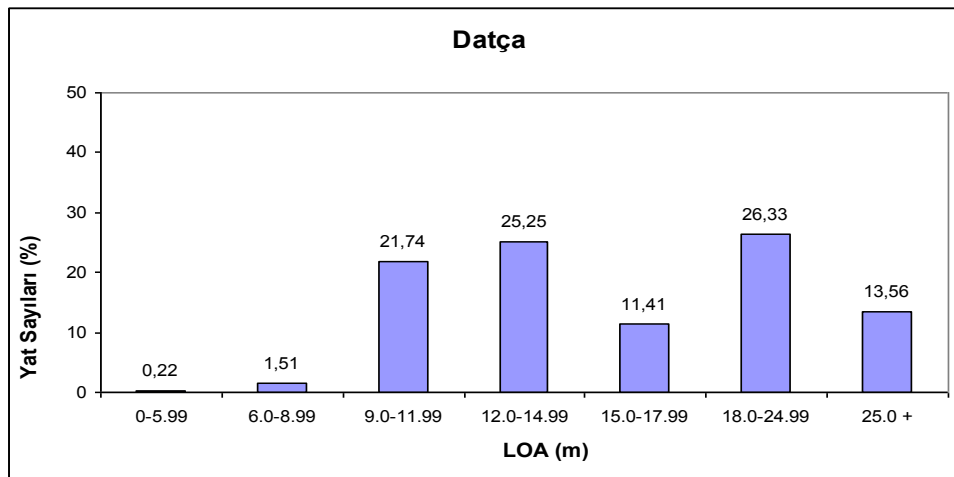
Şekil Ek 4.8 2007 yılı Türk limanları LOA aralıkları değişim oranları



d) Antalya limanı

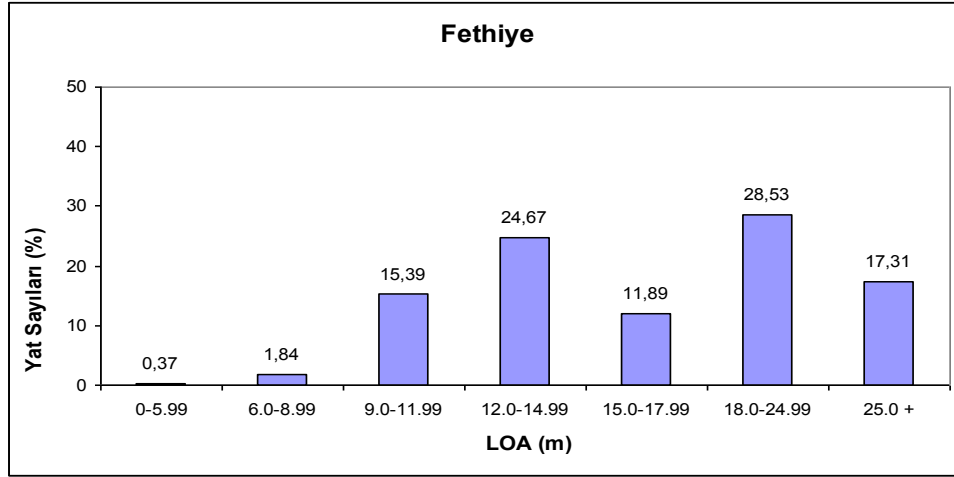


e) Bodrum limanı

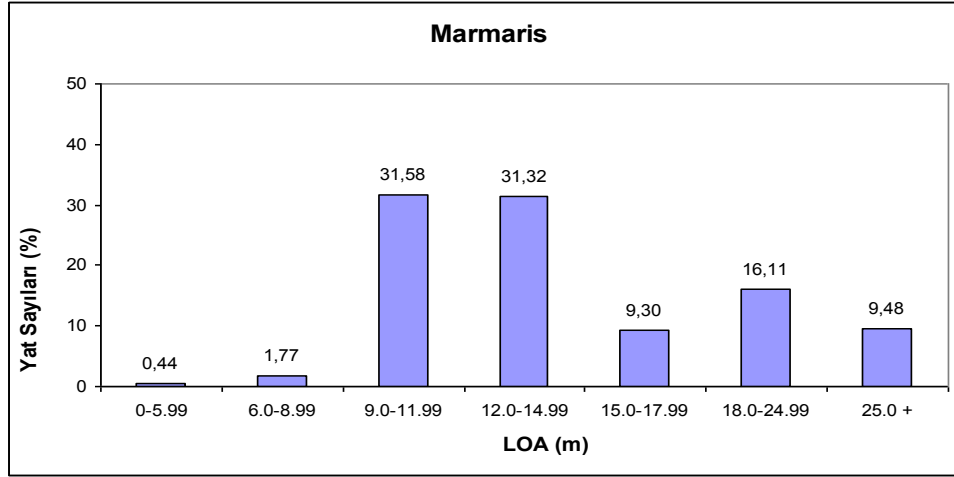


f) Datça limanı

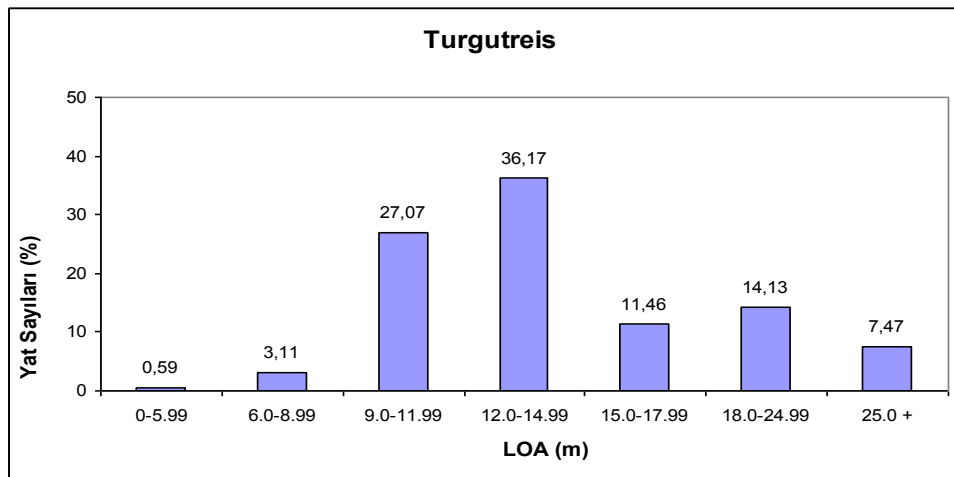
Şekil Ek 4.8 Devam



g) Fethiye limanı

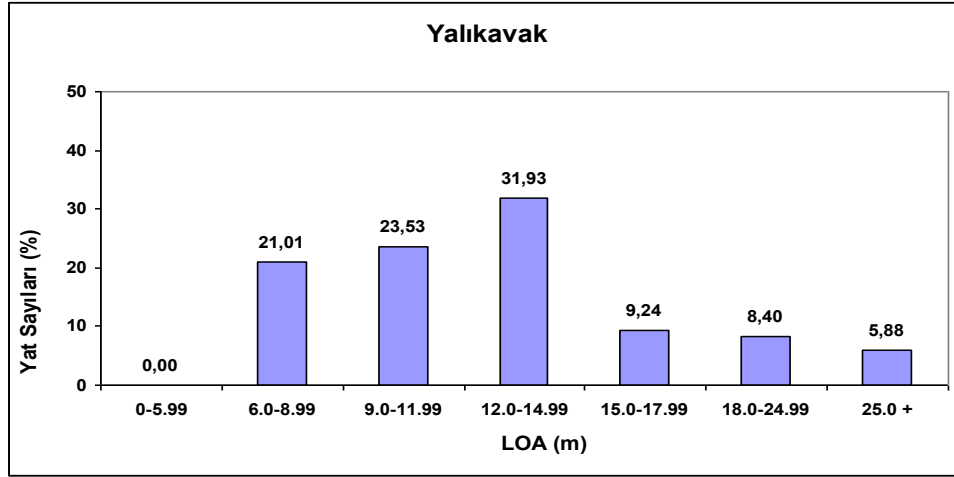


h) Marmaris limanı

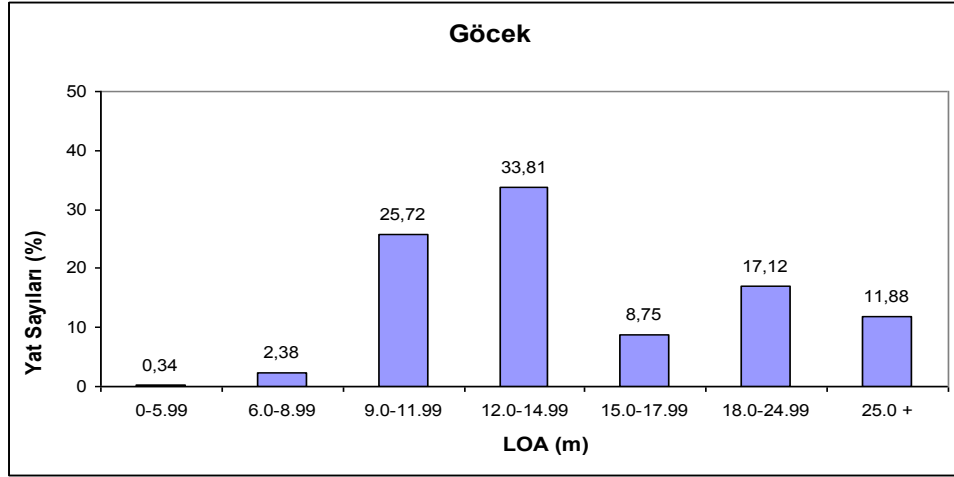


i) Turgutreis limanı

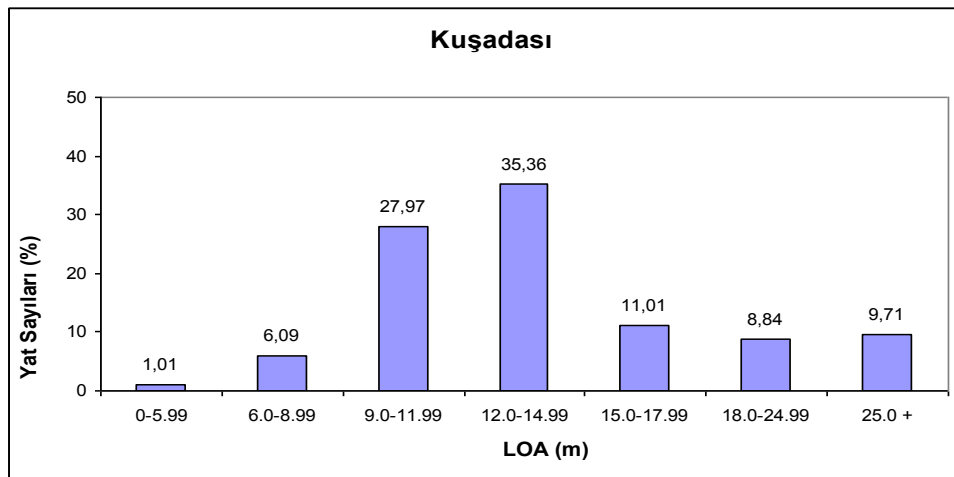
Şekil Ek 4.8 Devam



j) Yalıkavak limanı

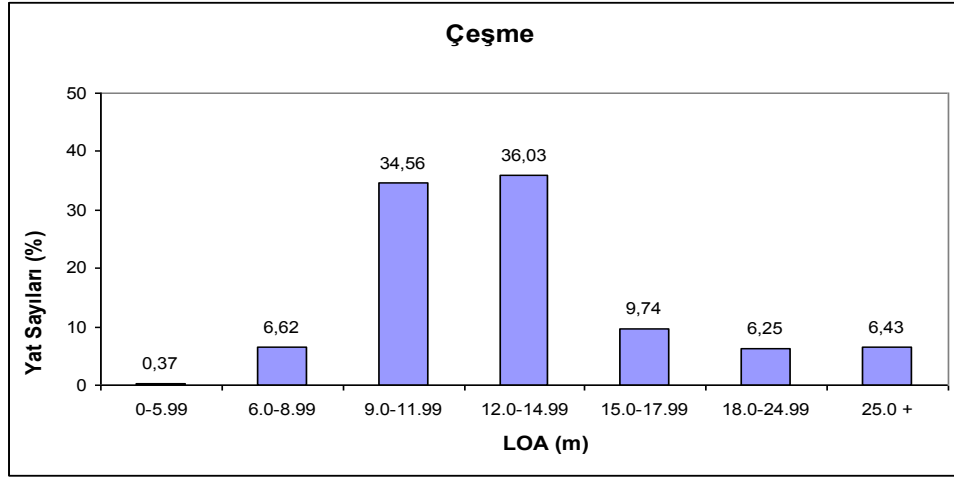


k) Göcek limanı

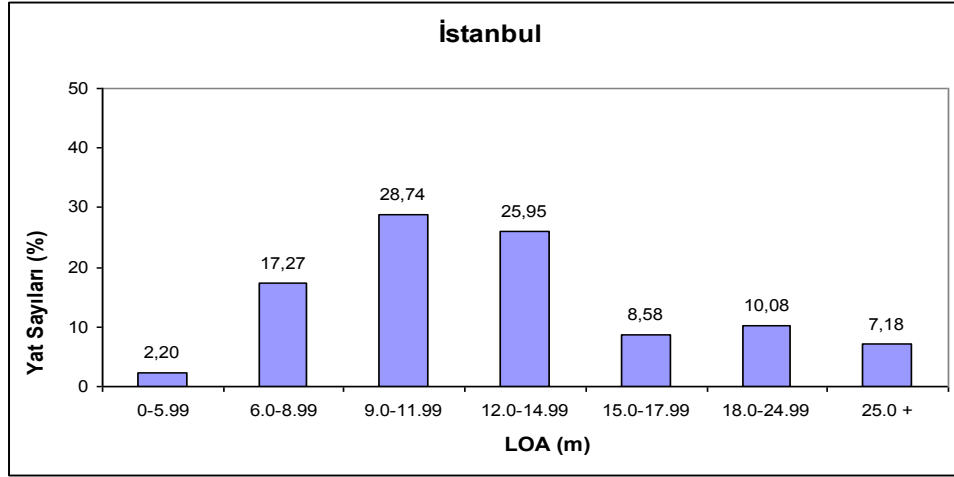


l) Kuşadası limanı

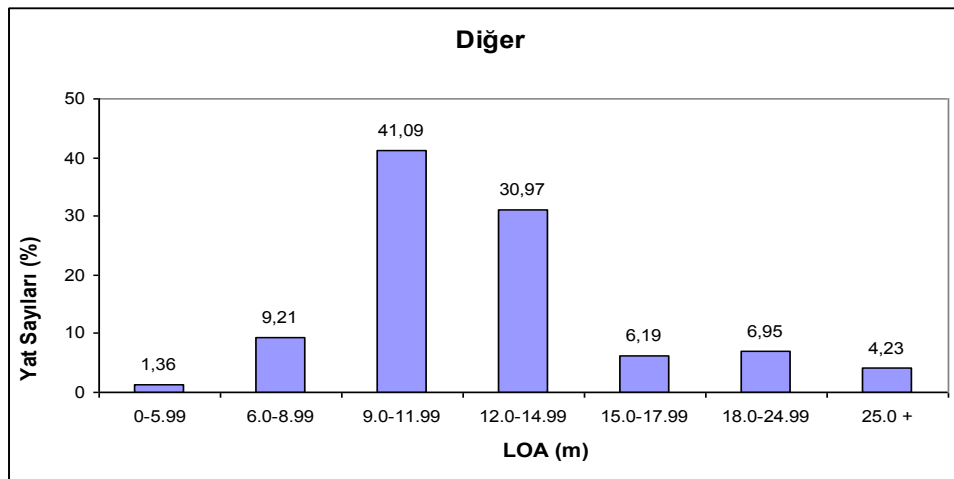
Şekil Ek 4.8 Devam



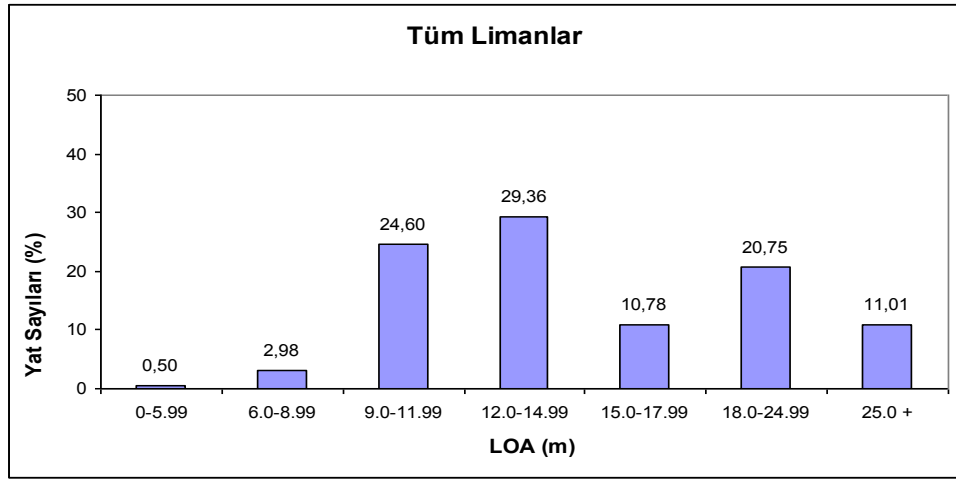
m) Çeşme limanı



n) İstanbul limanı



o) Diğer limanlar



o) Tüm limanlar

Şekil Ek 4.8 Devam

Ek 5 Deniz Turizmi Yönetmeliği

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1

(1) Bu Yönetmeliğin amacı; denizcilik ve turizm hizmetleri açısından deniz turizmi tesisleri ve araçlarının yatırım ve işletmeciliğinin geliştirilmesi, teşviki, bunların güvenli bir biçimde kullanılması, bu işletmelerin ülke ekonomisine ve ülke turizmine yararlı olacak şekilde nitelik ve standartlarının belirlenmesi, bu alanda faaliyet gösteren yatırımcı ve işletmecilerin uyması gereken asgari kuralların belirlenerek deniz turizmi sektörünün uluslararası alanda rekabet gücünün artırılması ve kalitesinin yükseltilmesini sağlamaktır.

Kapsam

MADDE 2

(1) Bu Yönetmelik; deniz turizmi tesisleri ile deniz turizminde çalışacak gezi, spor ve eğlence amaçlı Türk bayraklı ticari kayıtlı deniz araçları ve yabancı bayraklı deniz araçları işletmelerine turizm yatırımı ve turizm işletmesi belgelerinin verilmesini, bu işletmelerin yönetim, personel ve işletme özellikleri ile uymak zorunda oldukları fiziki şartları, Türk ve yabancı bayraklı deniz araçlarının karasularımızdaki seyir esasları, Türkiye’de kalış süreleri ve kabotaj hakları ile deniz turizminin geliştirilmesi amacıyla alınacak diğer tedbirleri kapsar.

(2) Turizm amacı dışında yük ve yolcu taşımacılığı yapan deniz araçları bu Yönetmelik kapsamı dışındadır.

Dayanak

MADDE 3

(1) Bu Yönetmelik, 12.3.1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 37 nci maddesinin birinci fıkrasının (A) bendinin (4) numaralı alt bendine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4

(1) Bu Yönetmeliğin uygulanmasında;

a) Bakan: Kültür ve Turizm Bakanını,

- b) Bakanlık: Kültür ve Turizm Bakanlığını,
- c) Belgeli işletmeler: Bakanlıkça turizm yatırımı belgesi veya turizm işletmesi belgesi verilmiş deniz turizmi tesisleri veya araçlarını,
-  ) Deniz turizmi araçları: Deniz turizmi hizmetinde gezi, spor, eğence amaçlı, denize elverişlilik belgesine sahip, gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatları, kruvaziyer gemileri, günübirlik gezi teknelerini, yüzer otel, yüzer lokanta, su üstünde veya su altında hareket etme kabiliyetine sahip araçlar ile diğer deniz turizmi araçlarını,
- d) Deniz turizmi araçları yatırım ve işletmecisi: Bakanlıktan alınan turizm yatırım belgesi ile yatırımı yapan veya işletme belgesi almak suretiyle sahip oldukları veya kiraladıkları Türk veya yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarını, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak gezi, spor ve eğence amacıyla geçici süreler ile kiraya veren, kendi ürünlerinin pazarlamasını yapan, gerçek veya tüzel kişileri,
- e) Deniz turizmi işletmeleri: Türk veya yabancı uyruklu gerçek veya tüzel kişilerce, birlikte veya ayrı ayrı gerçekleştirilen deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçlarını işleten ticari işletmeleri,
- f) Deniz turizmi tesisleri: Turizm yatırımı kapsamında bulunan veya turizm işletmesi faaliyetinin yapıldığı, münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım hizmetleri, bu araçlarla gelen yolculara yeme, içme, dinlenme, eğence, konaklama gibi hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan kruvaziyer gemi limanı, yat limanı,  ek k yeri, rıhtım ve iskele gibi turizm tesislerini,
- g) Deniz turizmi tesisleri yatırım veya işletmecisi: Bakanlıktan turizm yatırım veya turizm işletme belgesi almak suretiyle deniz turizmi tesisi yatırım ve işletmeciliği ile tesislerinin pazarlamasını yapan, faaliyet alanları Bakanlıkça belirlenen gerçek veya tüzel kişileri,
- đ) Deniz turizmi yatırımı: Türk veya yabancı uyruklu gerçek veya tüzel kişilerce, deniz turizmi tesislerine ve deniz turizmi araçlarına yapılan yatırımları,
- h) Doğrudan turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesisi ve deniz turizmi araçları işletmelerine turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde verilen belgeyi,
- ı) Kanun: 12.3.1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununu,
- i) Kısmi turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesis ve deniz turizmi araçları işletmelerine tür ve sınıfının gerektirdiği asgari nitelikleri sağlaması

durumunda yapılacak olan diğer üniteleri yatırım kapsamında tutularak verilen belgeyi,

j) Seyir izin belgesi: Türk bayraklı deniz turizmi araçları ile yabancı limanlardan gelen veya Türkiye’de kışlayan yabancı bayraklı deniz araçlarının vardıkları ilk Türk limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları araç, personel, yolcu ve sefer ile ilgili beyan ve işlemlerin yer aldığı, ayrıca liman seferi dışında yapacakları yolculuğa müsaade edildiğini gösteren, liman çıkış belgesi yerine de geçen belgeyi,

k) Sınıflandırma: Bu Yönetmelikte yer alan turizm işletme belgeli deniz turizmi tesisleri ve araçlarının asgari nitelikler, kapasite, fiziki özellikler, kullanılan malzeme standardı, işletme ve hizmet kalitesiyle personelin nitelikleri ve eğitim düzeyi gibi ölçütlerin sınıflandırma komisyonunca değerlendirilerek sınıfının belirlenmesini,

l) Turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları işletmelerine işletme aşamasında verilen belgeyi,

m) Turizm yatırımı belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları işletmelerine yatırım aşamasında verilen belgeyi,

n) Yatçı: Mürettebat ve diğer hizmet personeli dışında gezi, spor, eğlence amacıyla yatta bulunan kişileri,

o) Yolcu: Ticari olarak kullanılan bir deniz turizmi aracında, gemi adamı ve görevli diğer personel ile sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri dışında gezi, eğlence ve spor hizmetlerini belli bir ücret karşılığında alan kişileri ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin Genel Nitelikleri ve Türleri

Yerleşme Özellikleri

MADDE 5

(1) Deniz turizmi tesisleri; deniz araçlarına navigasyon, manevra, yanaşma, bağlanma, barınma, karaya çekilme hizmetleri sunan ve bu hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli emniyet düzeyini sağlayacak şekilde fiziki özelliklere göre tasarlanmış alt yapıya sahip ve tesisten beklenen turizm hizmetinin en iyi biçimde verilmesini sağlayacak nitelikleri taşıyan, gerekli donanım, tesisat ve üst yapı ile yeterli kara, deniz alanı ve kara ulaşım bağlantılarına sahip alanlarda kurulur.

(2) Deniz turizmi tesisleri gümrüklü saha sayılmaz. Ancak, hudut kapısı olarak ilan edilmiş

deniz turizmi tesislerinde, yalnızca hudut giriş ve çıkış işlemlerinin yapılması için ayrılmış deniz turizmi aracının yolcusu, yolcu eşyası ve deniz turizmi aracına ilişkin giriş ve çıkış işlemlerinin yapıldığı bölge gümrüklü alandır.

(3) Kruvaziyer gemi limanları ile dört ve beş çıpalı yat limanlarında, imar planlarına uyulmak kaydıyla ve turizm hizmetini kolaylaştırmak ve kalitesini artırmak amacıyla, 10.5.2005 tarihli ve 2005/8948 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmeliğe uygun konaklama, yeme, içme tesisleri ile yat limanlarında, bağlama kapasitesinin %30'u kadar yatçı konaklama tesisleri yapılabilir.

(4) Belgeli kruvaziyer limanlar ile beş çıpalı yat limanları bünyesinde konaklama, yeme, içme veya eğlence hizmeti verebilecek nitelikte ve kendiliğinden hareket etme kabiliyetine sahip olmayan, ancak bir römorkör vasıtasıyla çekilen en fazla on odalı yüzer otel, en fazla yüz kişilik yüzer lokanta yapılabilir.

Alt Yapı Nitelikleri

MADDE 6

(1) Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen alt yapı nitelikleri aranır:

- a) Deniz araçlarının düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği, işletme niteliğine uygun rıhtım ve iskeleler.
- b) Denizcilik mevzuatına uygun denizden emniyetli yaklaşma ve girişi sağlayacak fenerler ve her türlü işaretler.
- c) Deniz turizmi tesislerinin tüm üniteleri ile çevre, iskele, rıhtım dâhil sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.
- ç) Tesis kapasitesi ile orantılı temiz su deposu, araç bağlama yerlerine de hizmet veren sağlığa uygun, kullanma suyu ve devamlı sıcak su hizmeti sağlayan tesisat.
- d) Tesisin tüm sahası içinde yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın istasyonu ve yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.
- e) Atık kabul lisans belgesi olmayan tesislerde, sintine suyu, slaç, atık yağ, çöp ve pis su gibi katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.
- f) Kara park sahası, iskele, rıhtım ve yüzer iskeleler üzerinde, uygun mesafelere konan, deniz

turizmi araçlarının içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon ve elektrik ihtiyacını karşılayan deniz araçlarına doğrudan hizmet sağlayan kutular.

g) Bedensel engellilere de hizmet verecek şekilde bağlama kapasitesinin %10'u kadar otopark.

ğ) Dâhili ve harici telefon, faks, post cihazı, data, internet, haberleşme sistemleri, denizde seyreden araçlar ile haberleşme ve arama kurtarma için uygun frekanslarda çalışabilecek çok kanallı VHF bantlarına haiz telsiz alıcı verici cihazları.

h) Bağlama yerlerine de hizmet verecek şekilde düzenlenen ambulans, itfaiye araçları, çöp kamyonu ve genel araçların geçmesine uygun tesis içi araç yolları.

ı) Gürültü azaltılmasına ilişkin yapı ve sistem.

Üst Yapı Nitelikleri

MADDE 7

(1) Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen üst yapı nitelikleri aranır:

a) Deniz turizmi tesislerine emniyetli ve kontrollü giriş sistemi.

b) Ön büro ve yönetim ünitesi.

c) Dinlenme ihtiyaçlarının karşılandığı bir salon.

ç) Yeme, içme ünitesi.

d) Kadın ve erkekler için yeterli sayıda duş ve tuvalet.

e) Gümrüklü veya gümrüksüz satış ünitesi.

f) İlk yardım malzeme ve gereçleri bulunan dolap.

g) Deniz turizmi tesisi ve deniz turizmi araçlarında çalışan personel için yeme, içme, duş, tuvalet ve dinlenme yeri.

ğ) Akaryakıt ikmal imkânı veren sistem veya ünite.

h) Deniz araçları için emanet ve malzeme depoları.

ı) Spor tesisleri.

i) Limana emniyetli giriş ve çıkışları sağlayan ve kılavuzluk hizmeti verebilen palamar botu.

j) Denizden yangına ilk müdahaleyi yapabilen yangın söndürme botu veya yangın söndürme sistemi.

k) Bakanlar Kurulu kararı ile deniz hudut kapısı olarak belirlenen deniz turizmi tesislerinde, hudut giriş ve çıkış işlemlerini yapmaya yetkili kamu birimleri için kamu hizmet binası.

Kruvaziyer Gemi Limanları

MADDE 8

(1) Kruvaziyer gemi limanları, 5 inci maddedeki niteliklere sahip, yerli ve yabancı ziyaretçilerin giriş ve çıkışlarında dinlenme, yeme, içme, konaklama ve alış veriş gibi sosyal ve ticari üniteleri bulunan deniz turizmi tesisleridir.

(2) Kruvaziyer gemi limanları; A ve B tipi kruvaziyer gemi limanları olmak üzere ikiye ayrılır.

a) B tipi kruvaziyer gemi limanları 6 ncı ve 7 nci maddelerde yer alan niteliklerin yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

- 1) En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli fonksiyonel yolcu indirme yeri.
- 2) En az bir gemiden inen yolcunun hizmet alabileceği kruvaziyer terminali.
- 3) Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı.
- 4) Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi.
- 5) Danışma ünitesi.
- 6) Kamu hizmet binası.
- 7) Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları.
- 8) Kapalı devre güvenlik sistemleri.
- 9) Anons yayın sistemleri.
- 10) İlk yardım ünitesi.
- 11) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.
- 12) Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi.
- 13) Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri.
- 14) Sergi ve gösteriler için uygun mahaller.
- 15) Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi.
- 16) Personel toplantı salonu.

b) A tipi kruvaziyer gemi limanları, B tipi kruvaziyer gemi limanlarında aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

- 1) Aynı zamanda dört adet kruvaziyer geminin yanaşabileceği, aynı anda birden fazla kruvaziyer geminin yolcularını indirebileceği güvenli fonksiyonel yolcu indirme yerleri.
- 2) Birden fazla gemi yolcusunun hizmet alacağı, giriş ve çıkışın ayrı ayrı yapılacağı iki adet terminal binası.
- 3) İşletme ve yönetim birimleri.
- 4) Yolcu nakliyesi için körük sistemleri.
- 5) Valiz nakliye alanı, yükleme ve boşaltma sistemi.
- 6) Turizm seyahat acenteleri ve tur operatörleri işletme ofisleri.
- 7) Konferans ve toplantı salonu.
- 8) Eğlence mekânları.
- 9) VIP hizmeti salonu.
- 10) Yeme, içme tesisleri.
- 11) Helikopter pisti, revir.

Yat Limanları

MADDE 9

(1) Yat limanları; 5 inci maddedeki niteliklere sahip, yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet sunan birimlere sahip deniz turizmi tesisleridir.

(2) Yat limanları; üç çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları, beş çıpalı yat limanları olarak üçe ayrılırlar.

a) Üç çıpalı yat limanları; 6'ncı ve 7'nci maddelerde yer alan niteliklerin yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

- 1) Satış üniteleri.
- 2) Kadın ve erkek yatçılar için bağlama kapasitesinin en az % 5'i kadar duş ve tuvalet.
- 3) Çamaşır ve bulaşık yıkama yerleri.

4) Yatçıların dinlenmelerini ve bir arada bulunmalarını sağlayan sosyal tesis.

5) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.

b) Dört çıpalı yat limanları, üç çıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Lokanta veya kafeterya.

2) Kadın ve erkek yatçılar için bağlama kapasitesinin en az %10'u kadar duş ve tuvalet.

3) Kuru temizleme hizmeti.

4) Yat çekek alanı ve vinç sistemleri.

5) Bakım onarım hizmeti.

6) Yatçı eşya depoları.

7) Bağlama kapasitesinin en az %20'si kadar otopark alanı veya otopark hizmeti.

8) Tenis kortu.

9) Yüzme havuzu veya plaj yeri.

10) Aletli jimnastik, masaj, sauna, hamam imkânlarının sağlandığı üniteler.

c) Beş çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Helikopter pisti.

2) Banka hizmetleri ünitesi.

3) Revir.

4) Sergi, konser, eğlence mekânları.

5) Toplantı salonu.

6) En az iki tenis kortu.

7) Bağlama kapasitesinin en az %30'u kadar otopark.

(3) Üç çıpalı yat limanlarında 6'ncı maddenin (h) bendi ile 7'nci maddenin (e) ve (ı) bentlerinde yer alan nitelikler ihtiyaridir.

Diğer Tesisler

MADDE 10

(1) Diğer tesisler; işletmenin niteliğine göre 5 inci maddedeki niteliklere sahip, kruvaziyer limanlar ve yat limanları dışında, gezi, spor ve eğlence amaçlı deniz turizmi araçlarına güvenli bir şekilde karaya çekme, bakım ve onarım hizmetleri ile denize indirme hizmetleri sunan yerlerdir.

(2) Diğer tesisler, rıhtım ve iskeleler ile çekek yerleri olmak üzere ikiye ayrılır.

a) Rıhtım ve iskeleler aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

- 1) Korunmuş su alanında deniz araçlarının güvenli yanaşabilmesi ve bağlanması imkânı.
- 2) İdare ofisi.
- 3) Rıhtım, sabit veya sökülebilir iskele.
- 4) Deniz araçlarından tahliye edilen atıkların çevreye zarar vermeyecek şekilde toplandığı ünite.
- 5) Yakın çevrede bulunmaması halinde temel ihtiyaçların karşılanabileceği satış ünitesi.
- 6) Kadın ve erkek yatçılar için duş ve tuvalet.
- 7) Deniz araçlarının giriş ve çıkışı, kontrolü, yangın ve hırsızlık yönünden emniyetini sağlayıcı tedbirler.
- 8) Tesis bünyesinde bulunmaması halinde tuvalet, duş ve yeme, içme hizmetleri için dışarıdan hizmet alımı.

b) Çekme yerleri aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

- 1) Yönetim binası.
- 2) İlk yardım hizmeti.
- 3) Deniz turizmi aracı niteliğine uygun çekek teçhizatı.
- 4) Çekme teçhizatına uygun parmak iskele, rıhtım, eğimli rıhtım, çekme havuzu gibi deniz yapısı.
- 5) Uygun büyüklükte çekme alanı.
- 6) Çalışanlar için duş, tuvalet, ortak yeme, içme mahalli ve dinlenme yeri.
- 7) Katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde

bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.

8) Malzeme deposu.

9) Palamar hizmeti ve yangın söndürme botu.

10) Sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.

11) Tesiste yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.

(3) Birden fazla çekek yeri bulunan yerlerde ikinci fıkranın (b) bendinin (2), (6), (7) ve (11) numaralı alt bentlerinde yer alan hizmetler için merkezi ortak ünitelerden yararlanılabilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin Belgelendirme Şartları

Turizm Yatırım Belgesi Başvurusu

MADDE 11

(1) Gerçek ve tüzel kişiler, bu Yönetmelikte belirlenen nitelikleri taşımak kaydıyla turizm yatırımı belgesi alarak deniz turizmi tesisi yatırımı yapabilir. Bakanlıkça verilen turizm yatırımı belgesi, belgede isimleri yazılı gerçek ve tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni olmadan üçüncü kişilere devredilemez. Tahsisli arazilerin belge devirlerinde ayrıca mal sahibinin de uygun görüşü aranır. Turizm yatırım belgesi taleplerinde, aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile yazılı olarak Bakanlığa başvurulur. Bu belgelerin ve Bakanlıkça gerekli görülmesi halinde istenecek diğer bilgi, belge ve projelerin içeriği Bakanlıkça belirlenir.

a) Başvuru dilekçesi.

b) Yatırımın yeri, türü ve sınıfı, kapasitesi, finansmanı ve pazarlaması gibi bilgileri içeren rapor.

c) Yatırıma ilişkin ilgili kurum görüşleri.

ç) Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.

d) Talebin şirket veya adi ortaklık adına yapılması halinde tescile ilişkin Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi ile imza sirküleri, isim tescili yapılmış ise tescile ilişkin belge.

e) Tesisin türü, yeri, büyüklüğü veya konumu gibi nedenlerle özellik arz eden yatırımların bu özelliklerini genel olarak yansıtan uygun ölçekte fikir projesi ve vaziyet planı.

(2) Tadilat yapılması durumunda, birinci fıkranın (b), (c) ve (e) bentlerinde belirtilen belgeler ile Bakanlığa yazılı olarak başvurulur.

Turizm İşletmesi Belgesi Başvurusu

MADDE 12

(1) Gerçek ve tüzel kişiler bu Yönetmelikte belirlenen nitelikleri taşımak kaydıyla turizm işletmesi belgesi alarak deniz turizmi tesisi işletmeciliği yapabilir. Bakanlıkça verilen turizm işletmesi belgesi, belgede isimleri yazılı gerçek ve tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni olmadan üçüncü kişilere devredilemez.

(2) Belgeli turizm yatırımının tamamlanıp işletmeye hazır olması durumunda, belge sahibi tarafından aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile birlikte Bakanlığa başvurulur. Bu belgelerin ve Bakanlıkça gerekli görülmesi halinde istenecek diğer bilgi, belge ve projelerin içeriği Bakanlıkça belirlenir.

a) Başvuru dilekçesi.

b) Denizcilik Müsteşarlığından alınacak işletme izni veya geçici işletme izni.

c) İşyeri açma ve çalışma ruhsatı.

ç) İşletme iç talimatı.

d) Teminat.

e) Sigorta.

Doğrudan Turizm İşletmesi Belgesi Başvurusu

MADDE 13

(1) Gerçek ve tüzel kişiler, turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde 11 inci ve 12 nci maddelerde belirtilen belgelerle birlikte Bakanlığa yazılı olarak başvurur.

Deniz Turizmi Tesislerinin Belge Devri

MADDE 14

(1) Tahsisli yatırım ve işletmelerin tahsis koşulları saklı kalmak kaydıyla, turizm belgesinin

devrine ilişkin taleplerde, deniz turizmi tesisinin yatırım ve işletme durumuna göre deniz turizmi tesisleri yatırım veya işletmecisi, 11'inci veya 12'nci maddelerde belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile yazılı olarak Bakanlığa başvurur.

Deniz Turizmi Yatırımı Belgesinin Süresi ve Yatırımın İzlenmesi

MADDE 15

1) İnşaata başlama süresi belge tarihinden itibaren iki yıla, işletmeye açılma süresi ise yatırım belgesi verilmesinden itibaren dört yıla kadar olmak üzere yatırımın özellikleri ve yatırıma başlama koşulları dikkate alınarak Bakanlıkça belirlenir. Ancak işletmeye açılma süresi, belge sahibinin talebi üzerine Bakanlıkça uygun görülmesi durumunda uzatılabilir. Tahsisli arazilerde bu süre tahsis koşullarına göre belirlenir. Kısmi turizm işletmesi belgesinde yatırım kapsamında kalan üniteler, yatırımın niteliğine göre Bakanlıkça belirlenen süreler içerisinde tamamlanmak zorundadır. Bu süre belge sahibinin talebi halinde ve Bakanlıkça uygun görülmesi durumunda uzatılabilir.

(2) Mücbir sebepler ile kamudan kaynaklanan ve Bakanlıkça kabul edilebilir hukuki ve idari uyumsuzlıklardan doğmuş sebeplerin devam ettiği sürece yatırım süreleri işletilmez.

Özel Düzenlemeler

MADDE 16

(1) Deniz turizmi tesisi yatırımı veya işletme belgesi; bu Yönetmelikte yer alan ve kendi tür ve sınıfı için gerekli asgari nitelikleri sağlayan birden fazla türün bir araya gelerek oluşturacakları tesislere de verilebilir. Bu tesislerin bünyesinde Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelikte yer alan türler bulunabilir, ancak bu tesis türleri deniz turizmi tesisinden önce işletmeye geçemez.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin İşletme Esasları

Deniz Turizmi Tesislerinin İdaresi

MADDE 17

(1) Deniz turizmi tesisleri, işletmeciler tarafından ikinci fıkrafta belirtilen esaslar dâhilinde hazırlanan ve Bakanlıkça onaylanan işletme iç talimatı uyarınca idare edilir.

(2) İşletme iç talimatında;

- a) İşletmenin niteliğine göre kapsamı farklılık gösterebilen nitelikte, turizm amaçlı deniz araçlarının limana girişi, bağlanması, kışlaması, karaya çekilmesi, bakım ve onarımı, denize indirilmesi ve limandan çıkışlarına,
- b) Donatan, malik, kaptan, amatör kullanım amacıyla deniz turizmi aracını kiralayan kişiler ile mürettebat ve turizm amaçlı deniz araçlarında bulunan kişilerin liman tesislerinde veya limandaki diğer deniz araçlarında meydana getirebilecekleri hasar ve zararların tazmininden bizzat sorumlu olduklarına,
- c) Deniz turizmi tesisi işletmesinin, işletme faaliyetlerinin yürütülmesi sırasında turizm amaçlı deniz araçlarında ve bunların sahip, mürettebat ve yerli veya yabancı yolcularında meydana gelebilecek hasar ve zararlardan sorumlu olduklarına,
- ç) Deniz turizmi tesisinde bağlı deniz turizmi aracı sahibinin veya ekibinin değişmesi halinde, yeni sahibinin adı, soyadı ve açık adresi ile bu talimatta yer alan kurallara uyacağını bildiren bir belgeyi liman idaresine vermesinin zorunlu olduğuna, aksi halde bu kurallara uyulmamasından doğacak sonuçlardan eski sahibinin sorumlu tutulacağına,
- d) Deniz turizmi tesisinde bağlı deniz araçlarının olağanüstü hallerde bağlama yerlerinin değiştirilebileceğine, gerekli acil tamiratın donatan veya kaptan adına yaptırılabilmesine ve buna ilişkin bedellerin kaptan veya donatandan tahsil edileceğine,
- e) Deniz turizmi tesisinin huzur ve güvenliğini bozan ilgililerin uyarılacağına, gerekiyorsa anlaşmaların tek taraflı olarak feshedilebileceğine ve deniz araçları ile birlikte tesis sınırları dışına çıkartılabileceğine,
- f) Kötü hava şartlarında ve irtifak hakkı ve kira sözleşmesi hükümleri saklı kalmak şartıyla deniz turizmi tesisine bağlanamayacak deniz araçlarına ilişkin hükümler yer alır.

(3) Deniz turizmi tesisi işletme talimatı, Türkçe, İngilizce ve tesis yönetiminin uygun göreceği diğer dillerde yazılarak deniz turizmi liman tesislerinin idare binasının görünür bir yerinde ve okunacak şekilde devamlı bir biçimde bulundurulur.

(4) Deniz turizmi tesisleri, tesislerinden faydalanan deniz turizmi araçları ile ilgili çeşitli bilgileri, ilgili kamu idaresince istenildiğinde elektronik ortamda verebileceği sistemi tesis eder.

Bağlama Sözleşmesi

MADDE 18

(1) Deniz turizmi tesisleri ile deniz turizmi araçlarının donatan veya kaptanları arasında;

tesislerine bağlanan veya karaya çekilen deniz araçları ile ilgili olarak bağlama sözleşmesi yapılması zorunludur. Yapılan bağlama sözleşmesinin bir sureti, donatan veya kaptana verilir.

(2) Deniz turizmi aracının bağlama sözleşmesi süresinin bitiminden itibaren beş yıl sonunda tesis işletmesine başvurmaması ve sözleşmesini yenilememesi halinde deniz turizmi aracı terk edilmiş sayılır. Bu durumda, deniz turizmi tesisi işletmesi durumu liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirir.

İşletme Müdürünün Nitelikleri

MADDE 19

(1) Deniz turizmi tesisi işletmelerine işletme müdürü olarak atanacak kişilerde aşağıdaki nitelikler aranır:

- a) Türk vatandaşı olmak.
- b) En az lise mezunu olup denizcilik veya turizm sektöründe en az üç yıl çalışmış olmak veya yüksekokul mezunu olmak.
- c) 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa muhalefetten, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 36 ncı maddesi veya 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanununun 30 uncu maddesinde yer alan suçlardan ve organize suçlardan cezalandırılmamış olmak.

İşletme Müdürünün Yetki ve Sorumlulukları

MADDE 20

(1) Deniz turizmi tesisi işletmelerinde güvenlik, düzen, temizlik ve çalışan personel arasındaki koordinasyon ile aşağıda belirtilen hizmetler işletme müdürü tarafından sağlanır:

- a) Bu Yönetmelik ve işletme iç talimatının öngördüğü görevleri yapmak ve gerekli tedbirleri almak.
- b) Turizm amaçlı deniz araçlarının limana giriş, bağlama, kalış, bakım, onarım ve çıkışlarını düzenlemek.
- c) Olağanüstü hallerde ve mücbir sebeplerle deniz turizmi tesisinde bulunan turizm amaçlı deniz araçlarının bağlama yerlerini değiştirmek, zorunlu tamiratları donatan veya kaptan adına yaptırıp bedellerini tahsil etmek.
- ç) Deniz turizmi tesislerinde huzur, güven ve düzeni bozanları uyarmak, bu konuda ilgili mercileri bilgilendirmek.

- d) Tesisin uygun olması halinde ve liman başkanının talebi üzerine, olağanüstü hallerde deniz araçlarının deniz turizmi tesislerinden yararlanmalarına izin vermek.
- e) Yabancı bayraklı turizm amaçlı deniz araçlarının 46'ncı maddeye göre Türkiye'de bırakılmaları halinde, bu araçların işletmenin sorumluluğu altına alındığını gösteren gümrük ve liman idaresine muhatap belge düzenlemek.
- f) Giriş ve çıkış işlemi yaptırmayan deniz araçlarının durumlarını derhal limanlardaki yetkili kurum temsilcilerine bildirmek.

Deniz Turizmi Tesisi İşletmelerinin Yetki ve Sorumlulukları

MADDE 21

- (1) Deniz turizmi tesisi içinde terk edilen deniz araçları ile çalınan, batan veya kaza neticesi parçalanarak tekrar yurtdışına çıkarılması mümkün olmayan yabancı bayraklı deniz araçlarının gümrük vergilerinden deniz turizmi tesisi işletmeleri sorumlu tutulamaz ve yediemin olarak gösterilemez. Ancak bu durumdan gümrük idaresine bilgi verilir.
- (2) Deniz turizmi tesisi işletmeleri; Bakanlıkça belirlenen miktar ve kurallara uygun teminat vermek ve sigorta güvenliğini sağlamak zorundadır.
- (3) Sahil güvenlik botları, zorunlu ve başka imkân bulunmadığı hallerde, işletme müdürü ile koordineli ve geçici olarak işletmeye girebilir ve zorlayıcı neden halinin devamınca işletmede bağlanabilir.
- (4) Deniz turizmi tesisi işletmeleri, tesislerinde bulunan ve tesislerine gelen deniz turizmi araçlarının katı ve sıvı atıklarını almakla sorumludur.
- (5) Çeşitli suçlar nedeniyle elkonulan deniz araçları ve mallar deniz turizmi tesislerine bırakılamaz.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçlarının Türleri

Kruvaziyer Gemiler

MADDE 22

- (1) Kruvaziyer gemiler, gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlenme, spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan, denize elverişli olan deniz

turizmi aracıdır.

(2) Kruvaziyer gemiler aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

- a) Danışma ve kabul holü.
- b) Yönetim birimleri.
- c) Bagaj taşıma hizmeti.
- ç) Telefon, faks ve internet hizmetleri.
- d) Revir.
- e) Kamaralar.
- f) Yüzme havuzu.
- g) Spor, eğlence, yeme, içme, dinlenme üniteleri.
- ğ) Oyun, televizyon, kütüphane ve okuma salonu.
- h) Çocuk oyun yerleri ve bu yerlerde çocuklar için özel tuvaletler.
- ı) Satış üniteleri.
- i) Çamaşır yıkama, ütüleme ve kuru temizleme üniteleri.
- j) Yolcu kapasitesi ile orantılı çok amaçlı salon.
- k) Müşteri ve servis asansörleri.
- l) Sinema.
- m) Kuaför ve güzellik salonu.

Yatlar

MADDE 23

(1) Yatlar, gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, kamarası, tuvaleti ve mutfağı olan deniz aracıdır. Kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak koşulu ile taşıdığı yolcu sayısı otuz altıyı geçmeyen, tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen deniz turizmi araçları da bu kapsamdadır.

(2) On iki yatak kapasitesinden fazla, tonilato belgelerinde yolcu gemisi olarak nitelendirilmiş yat tipinde inşa edilmiş deniz araçları da bu kapsamda belgelendirilir.

(3) Deniz turizmi hizmetinde kullanılacak yatlar aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

- a) Yatçı sayısı ile uyumlu yemek masası, mini bar, oturma ve güneşlenme grupları.
- b) Kapasiteye uygun bulaşık makinesi, fırın, buzdolabı veya buz kutusu, kumanya için yeterli depo, yeterli hazırlık yerleri ve bulaşık yıkama yerini kapsayan mutfak.
- c) Teknik normlara uygun yatak, genel aydınlatma ve gece lambası, saç kurutma makinesi, tuvalet masası ve aynası, kişisel temizlik kiti, elbise dolabı, perde, kliması olan rahat kullanıma imkân verebilecek şekilde düzenlenmiş, suyun yayılımını engelleyici önlemler alınmış duşlu ve tuvaletli kamaralar.
- ç) Mürettebatsız kiralanan yatlar hariç personel için ayrı kabin, duş ve tuvalet.

Günübirlik Gezi Tekneleri

MADDE 24

- (1) Günübirlik gezi teknesi, gezi, spor, eğlence ve turizm amacıyla limandan aldığı yolcuları aynı gün aynı limanda indiren, denize elverişlilik belgesine sahip deniz turizmi aracıdır.
- (2) Günübirlik teknelerin bu Yönetmeliğe göre tür ve kapasiteleri, çalışma usul ve esasları ile belgelendirilmesine ilişkin esaslar Bakanlıkça belirlenir.

Dalabilir Deniz Turizmi Aracı

MADDE 25

- (1) Dalabilir deniz turizmi aracı, insan taşıyan, fiziksel olarak su altında ve su üstünde seyir esnasında bir desteğe bağlı olmaksızın hareket edebilen veya her durumda su üstü desteği ile su altında çalışan, denize elverişlilik belgesinde dalabilir deniz turizmi aracı olarak belirtilen araçtır.
- (2) Dalabilir deniz turizmi araçları, Denizcilik Müsteşarlığından alınacak faaliyet iznine göre Bakanlıkça deniz turizmi araçları işletmeciliği kapsamında belgelendirilir.

Diğer Deniz Turizmi Araçları

MADDE 2

- (1) Diğer deniz turizmi araçları; bu Yönetmelikte tanımlanan deniz turizmi araçları dışında, turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyetlerini yapan deniz araçları ile teknolojik ve sektörel gelişmeye paralel olarak gelişen gezi, spor ve eğlence amacı ile faaliyette bulunan araçlardır. Diğer deniz turizmi araçları, yüzer deniz turizmi araçları, özel deniz turizmi araçları ve turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyet araçları olmak üzere üçe ayrılır.
- (2) Yüzer deniz turizmi araçları; Türk karasularında veya limanlarında turizm amaçlı olarak

konaklama, yeme, içme veya eğlence hizmeti verebilecek nitelikte ve kendiliğinden hareket etme kabiliyetine sahip veya bir römorkör vasıtasıyla çekilen, toplam kapasiteleri belirlenmiş ve kullanım amacı belirtilmiş, denize elverişlilik belgesi olan deniz aracıdır.

a) Kendiliğinden yüzer deniz turizmi araçları aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Deniz aracının demirleme ve bağlama yerleri ile mola duraklarını ve dolaşacağı güzergâhı belirten ilgili liman başkanlığınca onaylanmış harita.

2) En az yüz kişilik kapasite.

b) Kendiliğinden hareket etme kabiliyeti olmayan yüzer deniz turizmi araçları aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Deniz aracı hakkında emniyet, denizde can ve mal güvenliği mevzuatı ile deniz mevzuatı yönünden yetkili kuruluşların uygun görüşünü gösterir belge.

2) Yüzer otel olarak işletilmeleri halinde en az yüz yirmi yatak, yüzer lokanta olarak işletilmeleri halinde en az yüz kişilik kapasite.

3) Valilikçe verilen işletme izni.

(3) Özel deniz turizmi araçları; bu Yönetmelikte belirlenmiş olan türleri veya nitelikleri sağlamayan ancak, özgünlük, üstün hizmet, ulusal veya uluslararası şöhret gibi nitelikleri nedeniyle işletme özelliği arz ettiği için veya kültürel, sanatsal veya tarihsel açıdan önem taşıdıkları için Bakanlıkça belgelendirilmeleri uygun görülen deniz turizmi araçlarıdır.

(4) Turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyet araçları; yolcularına dalma hizmeti ve eğitimi veren, yeterli ve gerekli ekipmana sahip deniz aracı ile gezi, spor ve eğlence amaçlı ticari deniz araçlarıdır.

ALTINCI BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçlarının Belgelendirme Şartları

Deniz Turizmi Araçları Yatırım ve İşletmeciliği

MADDE 27

(1) Deniz turizmi araçları işletmecileri, mülkiyetlerinde bulundurdıkları veya kiraladıkları deniz turizmi aracını, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak gezi, spor, eğlence amacıyla kiralayan, pazarlamasını yapan, Bakanlıktan belgeli gerçek ve tüzel kişilerdir.

(2) Yabancı bayraklı deniz araçlarının kiralanması ve yabancı deniz araçları işletmelerinin Türkiye'deki temsilciliği, Türk bayraklı deniz araçlarına sahip Bakanlıktan belgeli işletmeler

tarafından yapılır. Yabancı bayraklı yatları kiralayan veya yabancı yat işletmelerinin temsilciliğini yapan Bakanlıktan belgeli işletmelerin, yabancı işletme ve yabancı bayraklı yatın çalışma usul esasları, kapasitesi ve istenilen bilgi ve belgeler Bakanlıkça belirlenir.

(3) Bakanlıkça verilen yatırım ve işletme belgeleri, belgede isimleri yazılı gerçek veya tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni alınmadan üçüncü kişilere devredilemez.

(4) Bakanlıktan belgeli deniz turizmi araçları işletmeleri münhasıran seyahat acenteleri tarafından yapılan faaliyetleri yapamaz, tur, paket tur ve transfer hizmetleri düzenleyemez. Düzenlemeleri halinde 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu kapsamında cezalandırılırlar. Deniz turizmi araçları işletmelerinin kendi ürünlerini pazarlamaları, rezervasyon yapmaları ve satmaları, deniz turizmi araçlarının seyrü seferinde yolcu taşımaları seyahat acenteliği sayılmaz. Seyahat acenteliği faaliyeti yürütenlerin deniz turizm araçları işletme belgesi iptal edilir.

Turizm Yatırımı Belgesi Başvurusu

MADDE 28

(1) Gerçek ve tüzel kişiler, bu Yönetmelikle belirlenen nitelikleri taşımak kaydıyla turizm yatırım belgesi alarak deniz turizmi araçları işletmeciliği yatırımı yapabilirler. Turizm yatırım belgesi taleplerinde, Bakanlıkça gerekli görülecek belgeler ile aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış sureti ile yazılı olarak Bakanlığa başvurulur:

- a) Başvuru dilekçesi.
- b) Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.
- c) Talebin şirket veya adi ortaklık adına yapılması halinde tescile ilişkin Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi ile imza sirküleri, isim tescili yapılmış ise tescile ilişkin belge.
- ç) Deniz turizmi aracı yapım sözleşmesi.
- d) Proje ve araç inşa izin belgesi.

Turizm İşletmesi Belgesi Başvurusu

MADDE 29

(1) Gerçek ve tüzel kişiler, bu Yönetmelikle belirlenen nitelikleri taşımak kaydıyla turizm

işletmesi belgesi alarak deniz turizmi aracı işletmeciliği yapabilir.

(2) Belgeli turizm yatırımının tamamlanıp işletmeye hazır olması durumunda, belge sahibi tarafından Bakanlıkça gerekli görülecek belgeler ile aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış sureti ile birlikte Bakanlığa başvurulur:

a) Başvuru dilekçesi.

b) Gemi tasdiknamesi veya tonilato belgesi.

c) Denize elverişlilik belgesi.

ç) Teminat.

d) Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.

e) Sigorta poliçesi.

Doğrudan Turizm İşletmesi Belgesi Başvurusu

MADDE 30

(1) Gerçek ve tüzel kişiler, turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde 28 inci maddenin birinci fıkrasının (ç) ve (d) bentleri hariç, 28 inci ve 29 uncu maddelerde belirtilen belgelerle Bakanlığa yazılı olarak başvurur.

Deniz Turizmi Araçları İşletmeleri Belge Devri Başvurusu

MADDE 31

(1) Deniz turizmi araçları yatırım ve işletmelerinin belge devrine ilişkin taleplerde, deniz turizmi araçları yatırımcısı veya işletmecisi, işletmenin durumuna göre, yatırım ve işletme belgesi başvurularında belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış sureti ile birlikte Bakanlığa yazılı olarak başvurur.

YEDİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçları İşletmelerinin Çalışma Esasları

İşletme Adresi

MADDE 32

- (1) Kruvaziyer gemi ve kapasitesi otuz yatak ve üzerinde olan yat işletmelerinin müşterileri ile ilişkilerini düzenleyeceği bir büro kurmaları zorunludur.
- (2) Kapasitesi otuz yatağın altında olan yat işletmesinin bir büro ile hizmet anlaşması düzenlemesi gerekir.
- (3) Günübirlik gezi teknesi, dalabilir deniz aracı ve diğer deniz turizmi araçları işletmesi Bakanlığa irtibat adresi bildirir.

İşletme Müdürünün Nitelikleri

MADDE 33

- (1) Deniz turizmi araçları işletmelerine işletme müdürü olarak atanacak kişilerde aşağıdaki nitelikler aranır:
 - a) Türk vatandaşı olmak.
 - b) En az lise mezunu olup denizcilik veya turizm sektöründe en az üç yıl çalışmış olmak veya yüksekokul mezunu olmak.
 - c) 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa muhalefetten, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 36 ncı maddesi veya 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanununun 30 uncu maddesinde yer alan suçlardan ve organize suçlardan cezalandırılmamış olmak.

Yatların Kiralanmasında Mürettebat

MADDE 34

- (1) Deniz turizmi araçları işletmeciliği bünyesindeki Türk ve yabancı bayraklı, yatçı sayısı on ikiyi geçmeyen yatların mürettebatsız olarak kiraya verilebilmesi için, kiralayan yatçılardan en az birisinin yeterli nitelikte ehliyet sahibi olması gerekir.

Yabancı Bayraklı Deniz Turizmi Araçlarının Kiralama Esasları

MADDE 35

- (1) Bakanlıktan belgeli deniz turizmi araçları işletmeleri, yabancı bayraklı deniz turizmi

araçlarını, turizm amaçlı ticari faaliyetlerde kullanılmak üzere Bakanlığın izniyle beş yıla kadar kiralayabilir. Bu izinler gerektiğinde Bakanlıkça uzatılabilir. Bu işletmelerden deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

(2) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, yabancılara ve yurtdışında ikamet eden Türk vatandaşlarına kiralanır.

Bayrak

MADDE 36

(1) Kanunun 27 nci maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823 üncü maddesine bağlı kalmaksızın, Bakanlıktan belgeli deniz turizmi araçları işletmelerinin 35 inci madde uyarınca kiralanın yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarına kira süresince Türk bayrağı çekilmesine izin vermeye Bakanlık yetkilidir. Bu şekilde Türk bayrağı çekilen deniz turizmi araçlarından deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

Yabancı İşletmeler

MADDE 37

(1) Kanunun 3 üncü maddesinin birinci fıkrasının (e) bendi ve 27 nci maddesi uyarınca, Türkiye dışında kurulu yabancı bayraklı deniz turizmi araçları işletmelerinin, bu araçlarını turizm amacıyla Türkiye’de işletmelerine Bakanlıkça beş yıla kadar izin verilebilir. Bu iznin verilebilmesi için yabancı işletmenin en az bir kruvaziyer gemiyi veya altmış yatak kapasitesine sahip yabancı bayraklı yatlarını Türkiye’de bulundurarak yurtdışında pazarlamaları gerekir. Bu izinler gerektiğinde Bakanlıkça uzatılabilir. Bu işletmelerden deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

Muayene ve Ölçüm

MADDE 38

(1) Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının muayene ve ölçümleri, ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat hükümlerine göre yapılır.

(2) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının sahip oldukları aynı nitelikteki belgeler ve muayeneler geçerlidir.

(3) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının tonajlarını belirlemede kullanılacak usul ve esasları tespit etmeye Denizcilik Müsteşarlığı yetkilidir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Türk Karasularında Seyir Esasları

Liman Başkanlığı

MADDE 39

(1) Liman başkanlığı, turizm amaçlı deniz araçlarının liman giriş ve çıkış işlemlerinde, mülki idare amirinin talimatlarına göre hudut kapılarında işlemleri yürüten yetkili kamu idaresidir.

Hudut Giriş ve Çıkış İşlemleri

MADDE 40

(1) Türkiye'ye deniz yoluyla giren veya Türkiye'den çıkan her türlü deniz aracı, deniz hudut kapılarından giriş ve çıkış yapmak zorundadır.

(2) Deniz araçlarının hudut giriş ve çıkış işlemleri; beyan esasına dayalı olarak seyir izin belgesi üzerinde, liman başkanı tarafından yapılır ve ilgili kamu kurumları liman başkanı tarafından bilgilendirilir. Söz konusu işlemler sırasında işbirliği yapılan ilgili kamu kurum ve kuruluşları tarafından gerekli görüldüğü hallerde, bu kurumların inceleme ve araştırması sonuçlanıncaya kadar deniz aracının limana girmesine veya limandan ayrılmasına izin verilmez.

(3) Deniz aracının hudut giriş ve çıkış işlemleri sırasında deniz aracı sahibinin veya kaptanının pasaportları üzerine deniz aracına ait herhangi bir kayıt düşülmez.

(4) Deniz seyri dışında herhangi bir nakliye vasıtasıyla Türkiye gümrük bölgesine getirilen deniz araçlarının hudut girişlerine ilişkin seyir izin belgesi işlemleri denize ilk indirildikleri yerde başlar.

Deniz Turizmi Araçlarının Seyir İzin Belgesi

MADDE 41

(1) Deniz turizmi araçlarının araç, gümrük, personel, yolcu, pasaport, sıhhi muamele, liman, eşya ve sefer ile ilgili diğer beyan ve işlemlerinin tamamı seyir izin belgesi üzerinde yapılır. Türk karasularında seyirde kullanılacak belgelerin ve bu belgelerin, biçim, basım, dağıtım ve kullanım şekline ilişkin esaslar ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri alınarak Bakanlıkça belirlenir.

(2) Bakanlıkça belirlenen esaslara uygun olarak hazırlanan seyir izin belgesinin basım ve dağıtımı, Bakanlıkça her yıl döviz ve Türk Lirası olarak belirlenecek miktarlar karşılığında Bakanlık Döner Sermaye Merkez İşletmesince yapılır. Döner Sermaye Merkez İşletmesi bu belgelerin dağıtımını meslek kuruluşları aracılığıyla da yapabilir. Bu durumda net hâsılattan görevlendirilen kuruluşa idari ve genel giderler karşılığı % 10 pay ödenir ve kalanı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne gelir kaydedilir.

Türk Limanları Arasında Seyir Esasları

MADDE 42

(1) Hudut giriş işlemini tamamlamış Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, Türk karasuları ve limanları arasında liman başkanlığının onayı ile serbestçe dolaşabilir.

(2) Hudut giriş işlemini tamamlamış yabancı bayraklı özel deniz araçları Türkiye'ye girişte Türk liman ve karasularında yapacakları seyirleri, güzergâhlarını seyir izin belgesi üzerinde belirterek serbestçe seyredebilir. Türk bayraklı özel deniz araçları Türk limanları arasında yapacakları seferlerde seyir izin belgesi kullanmaz.

(3) Kruvaziyer gemiler dışında Bakanlıktan belgeli Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, Türk karasularında her ticari seferin sonuna kadar geçerli olmak üzere seyir izin belgesi ile seyreder. Kruvaziyer gemiler, seyir izin işlemleri açısından diğer gemilerin tabi oldukları işlemlere tabidir.

(4) Seyir izin belgesinin deniz turizmi araçları sahipleri veya kaptanları tarafından doğru ve noksansız bir biçimde doldurularak imzalanması ve süresi içerisinde deniz turizmi aracında bulundurulması zorunludur.

(5) Kaptanın, seyir izin belgesinin sefer süresince deniz turizmi aracında kalan nüshasını liman başkanlığına teslim etmesi ile sefer tamamlanmış olur.

(6) Türk Boğazlarından geçişler bakımından 1936 tarihli Montrö Boğazlar Rejimi Sözleşmesi ile 8.10.1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla kabul edilen Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü hükümleri saklıdır.

(7) Seferini tamamlayan deniz turizmi araçları, sefer bittikten en geç on iki saat içinde liman başkanlığına bildirimde bulunurlar.

(8) Deniz turizmi tesislerinde kışlayan yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının seyir izin belgeleri kışlama süresince geçerlidir.

Sıhhi Muamele

MADDE 43

(1) Deniz turizmi araçlarının seyir izin belgesi kapsamında yaptıkları vize, patente dâhil sıhhi muamele, yabancı bir limana uğramadıkları ve Türkiye’de kaldıkları sürece ayrıca bir işleme gerek olmaksızın geçerlidir.

(2) Ancak, ölüm ve bulaşıcı hastalık halinin en yakın liman başkanlığına veya en yakın mülki idare amirliğine bildirilmesi zorunludur.

Deniz Turizmi Araçları Seyir Bölgeleri, Kontrolü ve Geliştirilmesi

MADDE 44

(1) Türk ve yabancı bayraklı veya yabancıların kullandıkları deniz turizmi araçları; Türk karasularında Kanunun 28 inci maddesi uyarınca 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu uyarınca belirlenen askeri yasak bölgeler, askeri güvenlik ve özel güvenlik bölgeleri dışında kalan Türk karasularında kıyı ve koylara başkaca bir tahdit bulunmaması kaydıyla yanaşabilir, geceleyebilir ve demirleyebilir.

(2) Seyir bölgelerinde deniz araçlarının seyretme, demirleme, durma ve dalmalarında sakınca görülen yerler, ilgili kamu idarelerince Bakanlık koordinatörlüğünde belirlenerek duyurulur. Denetim bu konuda görevli kurumlarca yapılır.

Mücbir Sebepler ve Olağanüstü Haller

MADDE 45

(1) Mücbir sebepler ve olağanüstü haller veya 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunda öngörülen yükümlülükler nedeniyle gerekebilecek zorunlu liman giriş veya çıkış işlemlerinde, beyanı sonradan yapmak kaydıyla deniz turizmi araçlarına istisna tanınır.

DOKUZUNCU BÖLÜM

Yabancı Deniz Turizmi Araçlarının Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları

Deniz Turizmi Araçlarının Türkiye’de Bırakılması ve Kalış Süreleri

MADDE 46

(1) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçları; Bakanlıktan belgeli deniz turizmi tesislerinde ayrıca bir izne gerek kalmaksızın beş yıla kadar denizde ve karada kışlama, bakım ve onarım amacıyla bırakılabilir. Belgeli deniz turizmi tesislerinde beş yıl kalan ve bu süre içerisinde

sahipleri tarafından en az bir kez kullanılan yabancı bayraklı özel yatların kalış süresi Bakanlıkça beş yıl daha uzatılabilir.

(2) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının deniz turizmi tesislerine bırakılarak donatan, sahip ve kaptanının Türkiye dışına çıkmak istemesi halinde, deniz turizmi tesis işletmesi, deniz turizmi aracını sorumluluğu altına alarak durumu seyir izin belgesi üzerine işler ve bağlı bulunduğu gümrük idaresine ve liman başkanlığına bildirir.

(3) Bağlama sözleşmesi süresinin bitiminden itibaren beş yıl sonunda liman işletmesine başvurmayan veya sözleşmesini yenilemeyen deniz turizmi araçları ile ilgili olarak 4458 sayılı Gümrük Kanununun tasfiye hükümleri uyarınca işlem yapılır.

(4) Bu Yönetmeliğin 35 inci ve 37 nci maddeleri uyarınca ticari faaliyette bulunan yabancı bayraklı yatların Türkiye’de belgeli deniz turizmi tesisinde kışlamaları şarttır. Ticari faaliyette bulunan yabancı bayraklı yatlardan, kışlama yapılmaması halinde, deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

Kabotaj Hakları

MADDE 47

(1) Türkiye’ye hudut girişi yapan Türk karasuları ve limanları arasında seyreden veya Türkiye’de kışlayan yabancı bayraklı yatlar, sahipleri ve yat sahibince yazılı yetki verilmiş kişiler tarafından, ticari amaç taşımamak kaydıyla gezi, spor ve eğlence amacıyla seyir izin belgesi ile serbestçe kullanılabilir. Bu çeşit yatlara karşılığında hiçbir ücret alınmadan yalnızca gezi, spor ve eğlence amacıyla Türk veya yabancı ziyaretçi alınması mümkündür.

(2) Çok sahipli yabancı bayraklı özel yatlar ile yabancı kulüp, dernek ve birliklere ait yatlar bir yıl içerisinde gezi, eğlence ve spor amacıyla en fazla dört sahibi tarafından kullanılabilir. Bu yatların dört sahipten fazla kullanılması halinde, deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı, seyir izin belgesi ücretine eklenerek alınır.

(3) Türkiye’ye giriş yapan yabancı bayraklı özel yatların sahip veya sahibince yetkili kılınmış kişilerin talimatı üzerine, kaptan ve mürettebatı ile bulunduğu Türk limanından bir başka Türk limanına yatçı olmadan seyri sefer sayılmaz.

(4) Deniz turizmi araçları işletmesi belgesi bulunmayan yabancı bayraklı ticari yatların, belirli bir program dâhilinde veya programsız olarak ücret karşılığı yatçı olarak Türk limanları

arasında gezi tertip etmeleri halinde 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun hükümlerine göre işlem yapılır. Yurtdışından yatçısı ile gelen Bakanlıktan belgesiz yabancı bayraklı ticari yatların seyir esasları Bakanlıkça belirlenir. Bu yatlardan, deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı, seyir izin belgesi ücretine eklenerek alınır.

(5) Turizm ve tanıtma açısından önem taşıyan deniz turizmi faaliyetlerinin bu madde kapsamı dışında değerlendirilmesi Bakanlığın uygun görüşü ile mümkündür.

ONUNCU BÖLÜM

Ortak Hükümler

Başvuruların Değerlendirilmesi

MADDE 48

(1) Deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçlarına turizm yatırımı belgesi verilmesi, bu belgenin kısmi turizm işletmesi belgesi veya turizm işletmesi belgesine çevrilmesi, kapsamının değiştirilmesi, adres ve kapasite değişikliği, belge devri ve süre uzatımı konularına ilişkin talepler Bakanlıkça değerlendirilir.

(2) Deniz turizmi tesis ve araçlarının, turizm işletmesi belgesi veya kısmi turizm işletmesi belgesi taleplerinde, tesisin veya aracın türü, asgari nitelikleri, kapasitesi, fiziki özellikleri, kullanılan malzemelerin standardı, işletme ve hizmet kalitesi ile personelin nitelikleri bu Yönetmelik kapsamında denetlenerek değerlendirilir ve uygun görülenler Bakanlıkça belgelendirilir.

Değişikliklerin Bildirilmesi

MADDE 49

(1) Bu Yönetmelik kapsamında bulunan yatırım ve işletmeler, belge kapsamında değişiklik yapmak istedikleri takdirde, bu değişiklikleri yapmadan önce Bakanlığa bildirimde bulunur. Adres değişikliği Bakanlığa bildirilmediği takdirde, Bakanlıkta mevcut adrese yapılan tebligat, 7201 sayılı Tebligat Kanunu uyarınca kendilerine yapılmış sayılır.

Teminat

MADDE 50

(1) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi işletmeleri, müşterilerine

sunacakları hizmetler ve faaliyetleri nedeniyle yapacakları işlemlerinden doğacak yükümlülüklerine karşılık olmak üzere, işletme teminatını vermek zorundadır.

(2) Teminat, Bakanlık emrine kayıtsız, şartsız, kesin ve süresiz banka teminat mektubu olarak verilir.

(3) Alınacak teminatın miktarı, işletmenin türüne göre her yıl Bakanlıkça belirlenir. İşletme teminatı birinci fıkradaki yükümlülükler dışında başka bir alacak için temlik, rehin ve haciz edilemez. İşletme teminatında meydana gelen eksilme, Bakanlığın yazılı uyarısı üzerine ilgili işletme tarafından en geç otuz gün içinde tamamlanır.

(4) Faaliyetlerine son vermek isteyen işletmelerin işletme belgeleri Bakanlıkça geri alınır. İşletme teminatı belgenin geri alınmasından itibaren bir yıl süre ile birinci fıkradaki yükümlülükler için Bakanlık emrinde tutulur, bir yılın sonunda iade edilir.

(5) İşletme belgelerinin Bakanlıkça iptal edilmesi halinde işletme teminatı bir yıl süreyle birinci fıkradaki yükümlülükler için alıkonulur, bu sürenin sonunda işletmenin borcu çıkmadığı takdirde Hazineye gelir kaydedilir.

(6) Deniz turizmi tesisi işletmeleri ve deniz turizmi araçları işletmeleri taahhüt ettikleri hizmetleri aynen gerçekleştirmedikleri durumda, bundan doğan zararları tazmin etmekle yükümlüdür. Bu işletmelerin kusurları neticesinde meydana gelecek sigorta kapsamı dışındaki zararlar, Bakanlık emrindeki teminattan ödenir ve durum ilgili işletmeye bildirilir.

Sigorta

MADDE 51

(1) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi tesisi işletmelerinin, üçüncü şahıs mali mesuliyet veya marina sorumluluk veya liman sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur.

(2) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi araçları işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının mürettebatına, ziyaretçilerine ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta yaptırmaları zorunludur.

Faaliyet Raporları

MADDE 52

(1) Bu Yönetmelik kapsamında faaliyette bulunan deniz turizmi işletmeleri, her yıl Ocak ayı içinde, bir önceki yıl Türkiye'ye getirdiği turist sayısı ve işletmelerinde konaklayan ve

kışlayan deniz araçlarına ilişkin bilgiler ile turizm değerlendirmelerine ilişkin görüşlerini Bakanlığa bir rapor halinde bildirir.

Tanıtım, Bilgilendirme ve Fiyat Tarifeleri

MADDE 53

(1) Deniz turizmi işletmelerinin tanıtımı Bakanlıktan alınan belgeye uygun olarak yapılır. Tanıtımında tüketici hakları açısından doğru bilgilere yer verilir, ülke turizmini zedeleyecek ya da yanıltıcı olabilecek tanıtımlarda bulunulamaz.

(2) Bakanlıktan belgeli deniz turizmi işletmeleri, Bakanlıkça istenen her tür bilgiyi ve belgeyi zamanında ibraz etmekle yükümlü olup belge kapsamındaki değişiklikleri Bakanlığa bildirmek zorundadır. Bu Yönetmelik uyarınca faaliyette bulunacak deniz turizmi işletmeleri fiyat tarifelerini Kanunun 10 uncu maddesi uyarınca hazırlayıp onaylatarak uygulayabilir. Onaylı fiyat tarifeleri, müşteri profiline göre belirlenecek dillerde, gerektiğinde müşteriye verilmek üzere hazır bulundurulur.

Personel Nitelikleri

MADDE 54

(1) Bu Yönetmelik kapsamında faaliyette bulunan deniz turizmi işletmelerinde denizcilikle ilgili tüm hizmetler gemi adamı belgesine, diğer hizmetler ise uygun sertifikaya sahip kişilerce yürütülür. Görevli personelin hizmet standardını yükseltmek amacıyla eğitim için gerekli önlemler işverenler tarafından alınır ve uygulanır. Çalışanlar işlerine ve görev mahallerine uygun, özel ve temiz kıyafet giyer. Her işletmede ilk yardım konusunda sertifikalı personel çalıştırılır.

Deniz Turizmi İşletmelerinin Yetkileri

MADDE 55

(1) Deniz turizmi tesisi ve araçları işletmeleri, tesislerine gelen ve tesislerinde bulunan turizm amaçlı deniz araçlarının hudut giriş ve çıkış işlemleri ile Türk karasuları ve limanları arasındaki seyirlerine ilişkin ilgili kamu kurumları nezdinde yapılması zorunlu işlemleri için aracılık yapabilir. Bu işletmelerden aracılık faaliyetleri için başka bir belge aranmaz. İşletme, bu işlemleri yürütecek personeli ilgili kamu kurumlarına bildirir.

Deniz Turizmi İşletmelerinin Belgesinin İptali

MADDE 56

(1) Kanunun 34 üncü maddesinde belirtilen nedenlerden en az birinin gerçekleştiğinin tespit edilmesi durumunda deniz turizmi işletme belgesi iptal edilir.

Sınıflandırma

MADDE 57

(1) Deniz turizmi tesislerinin ve araçlarının fiziksel nitelikleri ile işletme ve hizmet kalitesinin sürekliliğinin değerlendirilmesi amacıyla turizm işletmesi belgeli tesislerde ve araçlarda talep üzerine veya Bakanlığın gerekli gördüğü hallerde sınıflandırma çalışması yapılır. Sınıflandırma çalışmaları için deniz turizmi tesisinin ve aracının tür ve sınıfının nitelikleri, kapasitesi, fiziki özellikleri, kullanılan malzemenin standardı, işletme ve hizmet kalitesi ile personel nitelikleri ve eğitim düzeyi gibi kıstasların yer aldığı, puanlama sistemine dayalı, Bakanlıkça düzenlenen değerlendirme formları sınıflandırma komisyonunca değerlendirilir.

(2) Sınıflandırma komisyonu; bir Bakanlık kontrolörü başkanlığında bir Bakanlık temsilcisi ile turizm işletmesi belgeli tesis veya aracın bağlı olduğu odanın, derneğin ya da kooperatifin bir temsilcisinden oluşur. Sınıflandırma çalışmaları sonucunda; deniz turizmi tesisi veya aracının üst sınıf için belirlenen puan barajını aşan üstün hizmet düzeyindeki işletmelere yeni sınıfın gerektirdiği asgari fiziksel niteliklere bakılmaksızın bir üst sınıfı, nitelikleri düşük olanlara ise asgari fiziksel niteliklerini taşıdıkları sınıfın bir alt sınıfı verilebilir.

Mütekabiliyet ve Yetki

MADDE 58

(1) Türkiye’de kışlayan ve yabancı limanlardan gelen yabancı bayraklı deniz turizmi araçları için, yabancı ülkelerde Türk bayraklı deniz turizmi araçlarına yapılan uygulamalar dikkate alınarak Bakanlıkça mütekabiliyet esasına uygun gerekli tedbirler alınır.

(2) Kanun ve bu Yönetmeliğe göre yükümlülüklerini yerine getirmeyen yerli ve yabancı deniz araçlarının seyirleri, Bakanlığın teklifi üzerine ilgili mevzuata göre Denizcilik Müsteşarlığınca durdurulabilir.

Bakanlıkça Düzenlenecek Hususlar

MADDE 59

(1) Bakanlıkça;

- a) Başvuruların değerlendirilmesine,
- b) Belgelendirmeye,
- c) Sınıflandırmaya,
- ç) Yabancı bayraklı yatları kiralayan veya yabancı yat işletmelerinin temsilciliğini yapan işletmelere,
- d) Türk karasularında faaliyette bulunan yabancı bayraklı deniz araçlarının ve yabancı işletmelerin çalışmasına ve bu yatların sahipleri tarafından kullanılmasına,
- e) Günöbirlik teknelerin, su altı ve su üstü deniz araçlarının tür, kapasite ve çalışmalarına,
- f) Turizm belgesi ve plakete ilişkin usul ve esaslar ile bu Yönetmeliğin uygulanmasında ihtiyaç duyulan diğer hususlar belirlenir.

Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat

MADDE 60

(1) 8.6.1983 tarihli ve 83/6708 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Yat Turizmi Yönetmeliğı ile 10.5.2005 tarihli ve 2005/8948 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmeliğın 50 nci maddesi yürürlükten kaldırılmıştır.

ONBİRİNCİ BÖLÜM

Geçici ve Son Hükümler

Yat Limanları ve Yat İşletmeleri

GEÇİCİ MADDE 1

(1) Bu Yönetmeliğın yürürlüğe girdiğı tarihinden önce belgelendirilen yat limanları ve yat işletmelerinin, fiziki nitelikleri ve işletme nitelikleri değıştirilmediğı sürece, belgeleri geçerliliğini korur. Belgeli işletmeler, bu Yönetmelikte yer alan can ve mal güvenliği ile ilgili hükümler dışında fiziki niteliklerini değıştirmek zorunda değildir.

Deniz Turizmi Araçlarının Belgelendirilmesinde Süre

GEÇİCİ MADDE 2

(1) Deniz turizmi araçları, bu Yönetmeliğın yayımından itibaren bir yıl içinde deniz turizmi araçları işletmeciliğı belgesi almak zorundadır. Süresinde deniz turizmi araçları işletmeciliğı belgesi almayan deniz turizmi araçlarının faaliyetlerine liman başkanlıklarınca izin verilmez.

Bu süreyi bir defaya mahsus olmak üzere altı ay uzatmaya Bakanlık yetkilidir.

Mevcut Başvurular

GEÇİCİ MADDE 3

(1) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce yapılan başvurular, başvuru tarihinde yürürlükte olan Yönetmelik hükümlerine göre sonuçlandırılır.

Yürürlük

MADDE 61

(1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 62

(1) Bu Yönetmelik hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 16.05.1980

Doğum yeri Ankara

Lise 1995-1998 Bahçelievler Deneme Lisesi, Ankara.

Lisans 2000-2006 Yıldız Üniversitesi, İnşaat Fakültesi,
İnşaat Mühendisliği Bölümü, İstanbul.

Yüksek Lisans 2008-2010 Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü,
Hidrolik Anabilim Dalı,
Kıyı ve Liman Mühendisliği Programı, İstanbul.

Çalıştığı kurumlar

2001-2006	Sigma Mimarlık İnş. LTD. ŞTİ.,	Şantiye Şef Yrd.
2007-2008	IC İçtaş İnşaat San. ve Tic. A.Ş.,	Kaba İşler Şefi
2008-2009	Uğurgül İnşaat San. ve Tic. A.Ş.,	Şantiye Şefi
2009-	İş Merkezleri Yön. ve İşl. A.Ş.,	Şantiye Şefi