



T.C.
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME
BAKANLIĞI

ÖZEL TEKNE/YAT BARINMA YERLERİNİN VE
BAĞLAMA SİSTEMLERİNİN KURULMASI VE
İŖLETİLMESİNE YÖNELİK BİR MODEL ÖNERİSİ

DENİZCİLİK UZMANLIĞI TEZİ

Abdurrahman GÖBEL, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

Tez Danışmanı

Salih TAN, Daire Başkanı

Nisan, 2018

Ankara

TEZ ONAY SAYFASI

Görev Yaptığı Birim: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

Tezin Teslim Edildiği Birim: Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI


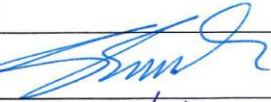



Abdurrahman GÖBEL tarafından hazırlanan ve sunulan “Özel Tekne/Yat Barınma Yerlerinin ve Bağlama Sistemlerinin Kurulması ve İşletilmesine Yönelik Bir Model Önerisi” başlıklı bu tezin uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.


Tez Danışmanı

Salih TAN, Daire Başkanı

09.04.2018

Bu çalışma, tez savunma komisyonumuz tarafından Denizcilik Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan	 Ahmet Selçuk SERT Müstefer Yardımcısı
Üye	 Gündüz SENGÜL Genel Müdür V.
Üye	 Hasan PEHLİVAN Genel Müdür
Üye	 Ergün ÖZGÜR Genel Müdür Yardımcısı
Üye	 Dr. Birtal DOĞAN Genel Müdür Yardımcısı V.
05/04/2018	


Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur.

TEŐEKKÖR

Özel Tekne/Yat Barınma Yerlerinin ve Bağlama Sistemlerinin Kurulması ve İşletilmesine Yönelik Bir Model Önerisi konulu tez çalışmamda değerli bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Genel Müdürü Sayın Salim ÖZPAK'a, Genel Müdür Yardımcısı Sayın Naci KAYA'ya, tez danışmanım Kıyı Yapıları Daire Başkanı Sayın Salih TAN'a ve bu süreçte katkılarını esirgemeyen Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü personeli ile ailem ve arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

BEYAN

Bu belge ile sunduğum uzmanlık tezimidaki bütün bilgileri akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmamda bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan eder, tezimle ilgili yaptığım beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ise ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.



09.04.2018

Abdurrahman GÖBEL
Denizcilik Uzman Yardımcısı

ÖZET

Türkiye'yi ziyaret eden yatçılarının sayısında ve Türkiye'deki tekne sahipliği oranında artış sürmektedir. Yat turizminin kıyı bölgeleri üzerindeki baskısı arttıkça kıyılarımızın koruma kullanma dengesinin sağlanabilmesi için sürdürülebilir gelişim stratejilerinin geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu çalışmada, Akdeniz ve Türkiye'deki yat turizminden bahsedilmiş, Türkiye'de yat turizminin gelişimi anlatılmıştır. Türkiye'deki mevcut yat bağlama ve barınma kapasiteleri, planlanan yatırımların tamamlanması ile oluşacak kapasiteler ve bu çalışma kapsamında kalan tekne envanteri incelenmiştir. Türk limanlarına gelen yatlar için çok değişkenli regresyon analizi yöntemi, tekne sahipliği için ise doğrusal trend analizi yöntemi kullanılarak 2023 yılı için tekne trafiği hacmi üzerine tahminleme yapılmıştır. Oluşacak tekne trafiği hacminin barınma ihtiyacının giderilebilmesine yönelik önerilen sistemlerden olan yüzer barınma ve bağlama sistemleri ile tonozlu şamandıra sistemleri irdelenmiş ve bu sistemlerin uygulanabilir olanlarının kurulmasına ve işletilmesine yönelik bir taslak mevzuat çalışması ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Yat Turizmi, Kıyı Yönetimi, Alternatif Barınma Sistemleri, Yat Turizmi Talep Tahmini, Mevzuat

ABSTRACT

The number of yachters visiting Turkey and the boat ownership rate in Turkey are increasing. Sustainable development strategies are needed to be developed to provide the protection-use balance of our coasts as the pressure of yacht tourism increases over the coastal areas. In this study, the yacht tourism in Turkey and the Mediterranean has been mentioned, the development of yacht tourism in Turkey has been described. The existing yacht mooring capacity in Turkey, additional capacities which will be built with the completion of the planned investments, and the boat inventory under the coverage of this study are examined. For the yachts arriving at Turkish ports, a multivariate regression analysis method was used and a linear trend analysis method for boat ownership was used to forecast the yacht traffic volume for 2023 years. The proposed systems, which are floating mooring systems and vaulted buoy systems, for eliminating the need for harbouring the boat traffic volume have been examined and a draft legislation study has been generated for the establishment and operation of the applicable ones of these systems.

Keywords: Yacht Tourism, Coastal Management, Alternative Mouring Systems, Yacht Tourism Demand Forecasting, Legislation

İÇİNDEKİLER	
TEŞEKKÜR.....	I
BEYAN.....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
ÖZET	II
ABSTRACT.....	IV
İÇİNDEKİLER	V
TABLO LİSTESİ.....	VIII
ŞEKİL LİSTESİ.....	IX
KISALTMA LİSTESİ	X
EK LİSTESİ.....	XI
1. GİRİŞ	1
2. YAT TURİZMİ VE YAT LİMANLARI.....	3
2.1. Yat Turizmi	3
2.1.1. Yat Turizminde Genel Kavramlar	5
2.2. Akdeniz’de Yat Turizmi	6
2.3. Türkiye’de Yat Turizmi	8
2.3.1. Turizm Teşvik Kanunu’ndan Önceki Durum.....	8
2.3.2. Turizm Teşvik Kanunu’ndan Sonraki Durum.....	10
2.3.3. Türkiye Turizm Stratejisi	11
2.3.4. Türkiye’de Yat Limanları.....	13
3. TALEP ANALİZİ VE TAHMİNİ	17
3.1. Talep Tahmini	17
3.1.1 Nitel Yöntemler	17
3.1.2. Zaman Serisi Projeksiyon Yöntemleri.....	18
3.1.3. Nedensel Yöntemler	19

3.1.4. Talep Tahmin Yönteminin Seçilmesi	19
3.2 Kaynak Verilerinin Değerlendirilmesi	22
3.3 Model Seçimi ve Uygulanması	25
3.3.1. Doğrusal Trend Fonksiyonu İle Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Tekne Sayılarının Hesaplanması.....	25
3.3.2. Çok Değişkenli Regresyon Analizi İle Ülkemiz Limanlarına Gelen Yat Sayılarının Hesaplanması.....	28
3.4 Değerlendirme.....	32
4. BARINMA YERLERİNİN VE BAĞLAMA SİSTEMLERİNİN KAPSAMI.....	33
4.1. Alternatif Barınma Yerleri ve Bağlama Sistemleri İhtiyacının Nedenleri.....	35
4.2. Öneri Sistemler.....	39
4.2.1. Şamandıra Parklar	39
4.2.2. Yüzer Barınma ve Bağlama Tesisleri	42
4.2.3. Gezen Tekneler İçin Şamandıra Bağlama Alanları	43
4.3. Öneri Sistem Bileşenleri	44
4.3.1. Yüzer Barınma ve Bağlama Sistemleri	44
4.3.2. Şamandıralar.....	47
4.3.3. Rampa ve Servis İskelesi.....	49
5. MEVZUAT DEĞERLENDİRMESİ	50
5.1 Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler	51
5.1.1 Başvuru Aşaması	51
5.1.2 Değerlendirme ve Onaylanma Aşaması	52
5.2 Yap-İşlet-Devret Modeli	55
5.2.1. Yap-İşlet-Devret Modelinin Uygulama Süreci	56
5.3. 373 Sıra Sayılı Milli Emlak Genel Tebliği	58

5.4. Mer'i Mevzuat' a İlişkin Diğer Hükümler	59
5.5. Değerlendirme.....	61
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	62
KAYNAKLAR	65
EK	67
EK 1 Taslak Tebliğ Çalışması.....	68
ÖZGEÇMİŞ	73

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1	Akdeniz’de yat bağlama kapasiteleri.....	7
Tablo 2.2	Yat turizmine kazandırılması hedeflenen balıkçı barınakları.....	12
Tablo 2.3	Hedeflenen Yat Limanı Yatırımları.....	12
Tablo 2.4	Türkiye’deki mevcut yat limanları ve kapasiteleri.....	13
Tablo 2.5	Yapımı planlanan/devam eden yat limanları.....	15
Tablo 3.1	Bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayıları.....	22
Tablo 3.2	Ülkemiz limanlarına gelen yat sayısı (tansitlog+sarı bayrak).....	23
Tablo 3.3	2003-2016 GSYH.....	24
Tablo 3.4	Ziyaretçi sayısı ve turizm gelirleri.....	24
Tablo 3.5	Doğrusal trend fonksiyonu.....	26
Tablo 3.6	2023 yılı itibari ile bağlama kütüğünde kayıtlı oluşması muhtemel tekne sayıları.....	27
Tablo 3.7	Çoklu regresyon analizinde kullanılan veriler.....	28
Tablo 3.8	Türkiye için 2023 yılına kadar yordanan yat sayıları.....	30
Tablo 4.1	Yüzer iskele genişlikleri.....	47

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1	Tirhandil gulet tipi tekne.....	10
Şekil 3.1	Tahmin yönteminin seçilmesi.....	20
Şekil 3.2	Bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayılarının yıllar itibari ile değişimi.....	26
Şekil 3.3	Bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayılarının 2023 itibari ile muhtemel değişimi.....	28
Şekil 3.4	Regresyon analizi çıktısı.....	29
Şekil 3.5	Ülkemiz limanlarına gelen yat sayılarının 2023 itibari ile muhtemel değişimi.....	31
Şekil 4.1	Yatların balıkçı barınaklarına bağlanması.....	36
Şekil 4.2	Teknelerin kıyı alanlarında tonozlu şamandıralara bağlanması.....	37
Şekil 4.3	Teknelerin koylarımızdaki mevcut barınma durumu.....	38
Şekil 4.4	Şamandıra park örneği Model-1.....	41
Şekil 4.5	Şamandıra park örneği Model-2.....	41
Şekil 4.6	Yüzer bağlama ve barınma tesisine ilişkin bir uygulama.....	42
Şekil 4.7	Şamandıra bağlama alanlarına ilişkin bir uygulama.....	44
Şekil 4.8	Yüzer iskeleler.....	46
Şekil 4.9	Tonoz şamandırası örneği.....	48
Şekil 5.1	Kıyı tesisi izin/onay süreci şeması.....	54
Şekil 5.2	Yap-İşlet-Devret Modeli İhale Süreci.....	57
Şekil 6.1	Öneri Model İşleyiş Süreci.....	63

KISALTMA LİSTESİ

DTGM	: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
DTO	: Deniz Ticaret Odası
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
m	: Metre
m ²	: Metrekare
ICOMIA	: International Council of Marine Industry Associations
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
OCDI	: The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
ÖÇK	: Özel Çevre Koruma
TKYGM	: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜRSAB	: Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği
TÜSSİDE	: Türkiye Sanayi Sevk ve İdare Enstitüsü
UDHB	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
vs.	: Vesaire
WTTC	: World Tourism and Travel Council
YİD	: Yap-İşlet-Devret Modeli
YPK:	: Yüksek Planlama Kurulu

EK LİSTESİ

EK 1. : Taslak Tebliğ Çalışması

1. GİRİŞ

Dünyada son elli yılı aşan bir süre içinde en hızlı büyüyen sektörlerden biri olarak turizm, ülkelerin kalkınması için önemli bir araç olarak görülmektedir. Ülkelerin turizm gelirlerinin artışı ise, turizm ile ilgili kara ve deniz yapılarının doğru planlanmasına bağlıdır. Bu bakımdan, ülkemizin turizmden yeterli katma değeri yaratabilmesinin yollarından biri, deniz turizmine gereken önemin verilmesi ve yapılacak olan yatırımların bu doğrultuda gerçekleştirilmesi gerekliliğidir. Ancak ülkemizin stratejik olarak deniz turizmine uygun ülke konumunda olması ve deniz turizmi gelirlerinin toplam turizm gelirleri içindeki payının büyük olmasına rağmen bugüne kadar hak ettiği yere ulaşamamıştır. Diğer yandan Türkiye uzun sahillere, eski antik çağların kültür birikimine sahip, doğa harikası koyları olan bir ülkedir. Bu özelliği ile deniz turizmi potansiyelinin önemi gün geçtikçe artmaktadır.

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri deniz turizmi olarak tanımlanmaktadır. 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. Çalışma kapsamında ele alınacak deniz araçları özel tekne ve yat kapsamındaki teknelerdir. Dünya deniz turizminin odaklaştığı önemli bölgelerden biri olan Akdeniz çanağı, gerek ticari gerekse amatör yatçılar için de cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler Akdeniz'in en temiz ve en güzel kıyılarına sahip tarihten izler taşıyan bozulmamış koyalara sahip ülkemizi de olumlu yönde etkilemiştir. Deniz turizm faaliyetlerinde yerli teknelerin sayılarının her yıl sürekli artmakta olması, kıyılarımızın yabancı tekneler için önemli bir rota haline dönüşmesine karşılık, barınma ve bağlama yeri ihtiyacını karşılayacak alt yapı yatırımlarında ise yeterli seviyelere ulaşamaması barınma sorununun çözümünü ivedi hale dönüştürmektedir. Diğer yandan, yeni yapılacak yat limanları ile yatlılara ve özel teknelere bağlama ve barınma hizmeti verecek yeni iskele, yanaşma yeri ve rıhtım niteliğindeki kıyı yapılarının hayata geçirilmesi noktasında yatırımcıların karşı karşıya kaldıkları, uzun bir süreç olan bürokratik işlemler, izinler, onaylar ve bunlarla ilgili kurumların çokluğu, daha yatırım dahi

tamamlanamadan üstlenilmek zorunda kalınan mali yükümlülükler gibi hususlar yatırımların gerçekleşme süresinin çok uzamasına neden olmaktadır.

Gezi tekneleri envanterine bakıldığında, bu tekneleri mega, süper yatlardan orta seviye yatlara kadar çeşitli büyüklük ve donanıma sahip lüks tekneler oluştururken, bu teknelerin büyük çoğunluğunu ise hobi amaçlı daha basit donanıma sahip tekneler oluşturmaktadır. Lüks yatlar için barınma ve bağlama ihtiyaçları, sosyal donatı alanlarıyla her türlü hizmeti verebilecek marinalar tarafından karşılanmaya çalışılırken, hobi amaçlı teknelerde ise ucuz ve sürdürülebilir çözüm yaklaşımlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyaç göz önünde bulundurularak Bakanlığımız Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından TÜBİTAK Türkiye Sanayi Sevk ve İdare Enstitüsü'ne "Kıyılarımızda Güvenli Barınma Yerlerinin Ve Bağlama Sistemlerinin Etüdü Projesi" yaptırılmıştır.

Söz konusu proje ile tekne hareketlerinin yoğun olduğu kıyılarımızın daha etkin kullanılarak disiplin altına alınması, denizcilik kültürünün yaygınlaşması, kıyılarımızı ve koylarımızı kullanan teknelerin atıklarını yönetme, demir atarak deniz dibine zarar vermelerini önleme gibi çevre koruma maksadının yanında güvenli, uygun maliyetli barınma yerlerinin ve bağlama sistemlerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Bu tez çalışması ile "Kıyılarımızda Güvenli Barınma Yerlerinin Ve Bağlama Sistemlerinin Etüdü Projesi" kapsamında yer tespitleri yapılan şamandıra park alanlarının, yüzer barınma ve bağlama tesislerinin ve gezen tekneler için şamandıra alanlarının kurulmasına ve işletilmesine yönelik bir düzenlemenin önerilmesi amaçlanmaktadır.

2. YAT TURİZMİ VE YAT LİMANLARI

2.1. Yat Turizmi

Turizm denen olgu en genel anlamda insanların yaşamlarını sürdürdükleri, çalıştıkları ve her zaman olağan ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerin dışına seyahatleri ve buralardaki işletmelerin ürettiği mal ve hizmetleri talep ederek, geçici konaklamalarından doğan olaylar ve ilişkiler olarak tanımlanabilir. Son yıllarda özellikle ulaştırma, sanayileşme, sosyo-ekonomik ve kültür gibi kavramların gelişmesine dayalı olarak refah düzeyinin artması ile birlikte; yukarıdaki tanımla ile turizm, hızlı bir büyüme sürecine girmiştir. Uygun tarih, kültür, doğa ve/veya iklime sahip ülkelerin ekonomilerine sağladığı katkı nedeni ile turizm her zaman önemli olmuştur. Çağımızda her yıl yüz milyonlarca insan, oturdukları yerlerden geçici sürelerle ayrılarak başka ülkelere veya bölgelere gitmekte ve buralarda gezip-görme, dinlenme, eğlenme ve öğrenme gibi psikolojik, sosyal ve kültürel gereksinimlerini karşılamaktadırlar. Ekonomik ve sosyal anlamda geniş etkiler doğuran turizm; günümüz uygarlığının temel özelliklerinden birini oluşturmaktadır. Ülkelerin uluslararası turizm pazarından daha büyük paylar elde etmek için harcadıkları çabanın temel amacı; turizmin bir yandan ulusal ekonominin gelişmesine, öte yandan toplumsal refah düzeyinin yükselmesine yaptığı katkıdır. Doğrudan para getirisi yanında, mal, hizmet, altyapı ve istihdam alanlarında gelişmelere neden olan turizm, tarih, kültür, doğa ve iklim bakımından diğer ülkelere göre daha zengin olan yerlerde ekonomik yapının güçlenmesi için önemli bir etkidir. (ARAT, 2006)

Ekonomideki gelişmelere bağlı olarak dünyanın belirli bölgelerinde hızla artan refah düzeyi ile zenginleşen insanlar, bütün bu görece iyi koşullara rağmen modern dünyanın sunduğu yaşam tarzından hoşnut olmamakta, bu yaşam tarzına karşı doğaya dönme ve modernitenin getirdiği toplumsal hayattan kaçarak bireysel uğraşılarda bulunma isteğini hissetmektedir. Modern insanın bu tür ihtiyaçlarına karşılık veren yat turizmi veya yatçılık, deniz turizminin bir alt kolu olarak bütün dünyada hızla yaygınlaşmaktadır. Gezi, eğlence, dinlenme ve spor için özel tasarlanmış küçük tonajlı tekneler ile yapılan seyahatlerin oluşturduğu yat turizmi içinde birçok sosyo-ekonomik unsuru barındıran önemli bir sektör olmuştur. II. Dünya Savaşı'na kadar daha çok bir spor dalı olarak görülen yatçılık, savaş sonrası yıllarda gemi yapım teknolojilerindeki

gelişmeler, buna bağlı yatçılara sunulan hizmetlerdeki farklılaşma ile günümüzde tanımlanan şeklini almıştır. (İNCAZ & BİLİCAN, 2002)

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.

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 tekneçiliği kanun kapsamına alınmıştır,
- Yabancı bayraklı yatlar ve kruvaziyer gemilerin karasularımızda kalış süreleri beş yıla çıkartılmıştır.

04.08.1983 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 Yönetmeliğı yürürlüğe girmiştir. (DTO, 2016)

2.1.1. Yat Turizminde Genel Kavramlar

Bu bölümde yat turizmi ile ilgili olan ve bu çalışma kapsamında kullanılan genel ifadeler üzerinde durulacaktır. Bunlar kısaca aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir.

Özel Tekne: Ulaştırma, Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan “Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları” kılavuzunda özel tekneler 38. bölümde tanımlanmıştır. Bu bölümde özel tekneler; özel yat, özel sürat teknesi, sandal ve amatör balıkçı teknesi olarak ayrılmıştır.

Özel Yat: Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, taşıdığı yolcu sayısı 12’yi geçmeyen, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, özel yat amacıyla kullanılan ve ulusal standarda göre ölçüldüğünde boyu 24 metreden büyük olmayan gemilerdir.

Ticari Yat: Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticari olarak gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu veya balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı 12’i (dahil) ya da kabotaj seferinde 100 mille sınırlı, en yakın karadan 20 milden fazla uzaklaşmamak şartıyla, taşıdığı yolcu sayısı 36’yı (dahil) geçmeyen gemilerdir.

Gezi Teknesi: Gezi Tekneleri Ve Kişisel Deniz Taşıtları Yönetmeliğı’nde gezi teknesi; “Sevk sistemine bakılmaksızın, spor ve gezi amaçlı, tekne boyu 2,5 metreden 24 metreye kadar olan, kişisel deniz taşıtı haricindeki herhangi bir deniz taşıtı” olarak ifade edilmektedir.

Yat Limanı: Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik’te yat limanı; “Yatlara güvenli bir bağlama ve her yata doğrudan yürüyerek çıkılmasına imkân sağlayan, yeterli derinlikte su bulunan ve yatlara teknik ve sosyal altyapı, yönetim, destek, konaklama, bakım ve onarım

hizmetlerini sunan, rüzgâr ve deniz tesirlerinden korunmuş, işletme izin belgesi almış, turizm işletmesi belgeli kıyı yapılarıdır.” şeklinde tanımlanmaktadır.

Transitlog (Yat Kayıt Belgesi): Ülkemiz yat limanlarına giriş-çıkış yapan yatçılara Liman Başkanlıkları, Gümrük Muhafaza Müdürlükleri ve/veya Kısım Amirlikleri tarafından doldurtulmaktadır. Yat Kayıt Belgesinde; yata ve yatçılara ilişkin; yatin ayrılış limanı, geliş limanı, bayrağı, boyu, eni, Cinsi (Ticari, Özel), geliş tarihi, ayrılış tarihi, yolcu ve mürettebat sayılarını (Milliyetlere göre) içeren bilgiler yer almaktadır.¹

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” denmektedir.

2.2. Akdeniz’de Yat Turizmi

Akdeniz Çanağı; Dünyada deniz turizminin odaklandığı bölgelerdendir. Akdeniz Çanağında deniz turizmi Batı Akdeniz’den başlayarak doğuya doğru devam eden bir gelişme içerisinde. 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 keşfedilmeye açık olan Doğu Akdeniz kıyılarına yönelmiştir. Coğrafi konumu, iklimi, yat güzergâhları, tarihsel ve kültürel değerleri bakımından bütünüyle zengin bir potansiyel oluşturan kıyılarının çokluğu nedeniyle Türkiye Doğu Akdeniz ülkeleri içerisinde en şanslı ülkelerden biridir.

Yat deniz olarak yatçılığa elverişli tabiatından yararlanmaktadır. Bu ülkelerin Akdeniz çanağını turizmde geliştirmiş ülkelerden Fransa, İspanya, İtalya ve Yunanistan Akdeniz’in bir iç yatçılara tanıtmış bulunması, coğrafi yakınlığımız nedeniyle Türkiye açısından avantaj sağlamaktadır. (ERCANİK, 2003)

¹ <http://www.kultur.gov.tr/>

Akdeniz çanağında dolaşan yat adedi 700 bin civarındadır. Bu yatların yanaşıp barınabileceği tekne bağlama kapasitesi, 2016 yılı International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA) referanslarına göre Tablo 2.1’de gösterildiği gibidir.

Tablo 2.1 Akdeniz’de yat bağlama kapasiteleri

ÜLKE	MARİNA/YAT LİMANI SAYISI	KAPASİTE (Karada ve Denizde)
Hırvatistan	56	24.500
Fransa	403	253.000
Yunanistan	60	8.100
İspanya	360	130.000
İtalya	538	186.000

Fransa’nın 3,427 kilometre uzunluğundaki kıyılarında 403, İtalya’nın 6,500 kilometre uzunluğundaki kıyılarında 538, İspanya’nın 4,964 kilometre uzunluğundaki kıyılarında 360, Hırvatistan’ın 5,835 kilometre uzunluğundaki kıyılarında 56 adet yat limanı/marina varken, 8,333 kilometrelik kıyı şeridi olan Türkiye’de sadece 61 yat limanı/marina bulunmaktadır.

Bu rakamlara göre, Akdeniz çanağındaki yat bağlama yeri kapasitesi yaklaşık 625 bin civarındadır. Akdeniz bölgesine karşı büyüyen iştah da göz önüne alınırsa, önümüzdeki 10 yıl sonunda Akdeniz çanağında dolaşan tekne sayısının 1 milyon civarında olacağı öngörülmektedir.

Akdeniz çanağındaki yat bağlama yeri ve marina eksikliği veya marinalara karşı talep fazlalığı nedeniyle, bölgedeki pek çok ülke mevcut yat limanlarını genişletme/rehabilite etme yanı sıra yeni yat limanı yatırımlarına da girişmektedir.

2.3. Türkiye’de Yat Turizmi

Türkiye’de yat turizminin gelişimi diğer ülkelere göre geç başlamıştır. Bu durum, Türkiye’de yat turizmine yönelik alt ve üst yapı yatırımlarının eksikliğinden, yat turizmi ile ilgili mevzuat ve yönetmeliklerin geç çıkmasından kaynaklanmaktadır. Ülkemizde 1970’li yıllarda mavi yolculuk adı altında başlatılan ticari yat işletmeciliği yıllar itibariyle büyük gelişme göstermiş ve bir anlamda sınırlı da olsa kitle turizmine yönelmiştir. (DİNÇER, 1989)

Türkiye’nin içinde bulunduğu Akdeniz havzasında çeşitli kaynaklara göre yaklaşık 700 bin yatın dolaştığı ifade edilmektedir. Bu durum marina pazarı içinde talebin arzdan daha büyük olduğu gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Böylesi bir talep fazlasının bulunduğu bir uluslararası pazar yapısı içinde Türkiye, sahip olduğu avantajları ve gelişme potansiyeli ile bu pazardan pay alabilecek güçlü ülkelerden biri konumundadır.

Türkiye’de yat turizmi hareketleri, 1980’li yılların ikinci yarısından sonra iç ve özellikle de dış talebin uyanışı ile gündeme gelmiştir. Ege ve Akdeniz kıyılarının yat turizmine çok uygun zeminler oluşturması, ayrıca dünya yatçılarının temizlik, yoğunluk ve alışkanlık bakımlarından diğer yatçılık bölgelerinden kaçmaları, Türkiye’de yatçılık hareketlerine ilk ivmeyi kazandırmıştır. 1980’li yılların ortasından itibaren Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan işletme belgeli yat limanları sayısında ve bağlama kapasitesinde ciddi bir artış gözlemlenmektedir.

2.3.1. Turizm Teşvik Kanunu’ndan Önceki Durum

Türkiye’ye gelen ilk tekneler, 1965 yılında Yunanistan’dan gelen turistleri taşıyan teknelerdir. Bu tekneler gününbirlik gezilerinde Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege Bölgesi’ndeki diğer yerleşim merkezlerine uğramışlar, daha sonra da Yunanlı tur operatörleri paket tur programlarına Türkiye’yi dahil etmişlerdir. Böylece Türkiye yat turizmi, yeni bir turizm çeşidi olarak, 1960’lı yıllarda Yunanistan’ın Ege ve Anadolu kıyılarını kapsayan yat turları düzenlenmeye başlamıştır. (ARAT, 2006)

1970’li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistler Yunanistan’dan kiraladıkları yatlarla Türkiye’ye gelmeye başlamışlardır. Gelen turistler genellikle yelkenli tekneleri yada 20-25 metre uzunluktaki deniz kruvaziyerlerini kullanmışlardır. Aynı yıllarda Türkiye’de Bodrum yapısı olarak adlandırılan 8-10 metreden büyük olmayan balıkçı tekneleri bulunmaktadır. Yunanistan’dan gelen teknelerin uzun süre kalmaya başlamasıyla, birtakım ihtiyaçların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bunlar barınma ve kışlama, alışveriş ve tamir imkanı sağlayacak yerlerde olması gereken ihtiyaçlar olarak ifade edilmiştir. (ARAT, 2006)

1967 yılında Bakanlıklar arası Yat Limanları Planlama Tetkik Komisyonu kurulmuştur. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (1968–1972 dönemi), yat limanları zinciri inşası planlanmıştır. Ayrıca, 1971 yılı itibarıyla yat limanları ve yat yanaşma yerlerinin hizmete girmesi amaçlanmış ve bu tesislerin Ulaştırma Bakanlığı tarafından işletilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür. İlk inşa edilen limanlardan olan Ayvalık, Armutlu, Çanakkale ve Gelibolu gerçek talebi yansıtmamış ve etkin olarak kullanılamamıştır. Daha sonra asıl talep Kuşadası, Bodrum ve Marmaris bölgelerine yönelmiştir. (ARAT, 2006)

Talebin artışıyla ortaya çıkan tamir ihtiyacını yat inşa yeri olan Bodrum karşılamıştır. Ayrıca Bodrum’da kurulan firmalar tekne boylarını 14-16 metreye kadar çıkarmaya başlamışlardır. Balıkçı teknelerin tirhandil gulet tipi (Şekil 2.1) yapımına geçilmiş ve konforları arttırılmıştır. Sakin ve ucuz charter bölgesi arayan piyasa, 1980 sonrasında Türkiye kıyılarına meraklı misafirleri çektiği gözlenmiştir. 1970’li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistler, Yunanistan’dan gelen yatların uzun süre kalmaya başlamasıyla barınma, kışlama, alışveriş ve tamir gibi ihtiyaçlarını sağlayacak yerlere ihtiyaç duymuşlardır. Bu sebeple 1970’li yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde, yat turizmi gündeme alınarak çeşitli yat limanı yerleri tespit edilmiş, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanmıştır.

Şekil 2.1 Tirhandil gulet tipi tekne



Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973–1977 dönemi), 1973 yılı icra planında, yat limanlarının ve yanaşma yerlerinin işletilmesini Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı'nın işbirliği ile düzenlenmesi kararı alınmıştır.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978–1983), 1980 yılında, turizmi Teşvik Çerçeve Kararı'nda Kruvaziyer turizm, yat turizmi ve yat limanı işletmeciliğinin geliştirilmesi esas alınmıştır. 1981 yılı icra planında, yat turizmin geliştirilmesini sağlayacak bir kanun tasarısının hazırlanması ve karar merciine sunulması kabul edilmiştir. (BARLAS, 1996)

2.3.2. Turizm Teşvik Kanunu'ndan Sonraki Durum

1983 yılında ise 2634 sayılı turizmi Teşvik Kanunu'nda yat turizmine olan talep artışı dikkat alınmış, yat turizmin geliştirilmesi hedeflenmiştir. 4 Ağustos 1983 tarihinde 18125 sayılı Resmi Gazete ile Yat Turizmi Yönetmeliği yayınlanmıştır. Bu yönetmeliğin amacı yat turizmi, yat limanı işletmeciliği ile yat işletmeciliğinin yönlendirilmesi ve geliştirilmesi için gerekli

düzenlemelerin yapılması ile işletmecilerin, kamu görevlilerinin ve yatçıların uyacakları kuralların belirlenmesi gerçekleştirilmiştir. Bu yönetmeliğin kapsamı, yat limanları yatırım ve işletmeciliği yat işletmeciliği, yabancı yatların karasularımızdaki seyir esasları ile Türkiye'de kalış süreleri, kabotaj hakları ve yat turizminin geliştirilmesi amacıyla alınacak diğer tedbirlere dair hükümleri içermektedir. Bu yönetmelik sayesinde 1980'li yılların sonuna doğru yat turizmin canlı olduğu bölgelerde daha çok doğal koylar içerisinde çeşitli nitelik ve statülerde Çeşme'den Antalya'ya kadar yat limanları kurulmuştur. (BARLAS, 1996)

Yat Turizmi Yönetmeliğine göre yat limanı deyimi; ana yat limanı, tali yat limanı ve yat yanaşma yerleri ile çekek yerleri olarak belirlenen mahaller olarak kabul görmüştür. Bu yönetmelikten sonra 24 Temmuz 2009 tarihinde yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliği ile yat limanları çeşitleri 5 çıpalı, 4 çıpalı ve 3 çıpalı olarak nitelendirilmiştir.

2.3.3. 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 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 ve gerekli yasal düzenlemelerin yapılması hedeflenmektedir. Diğer taraftan ülkemizin sahip olduğu turizm olanaklarının çeşitlendirilmesi ve turizmden elde edilen gelirin artırılması için yeni yat limanı yatırımlarının gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

Bu kapsamda Turizm Stratejisi Eylem Planında 27 adet balıkçı barınağının (Tablo 2.2) yat turizmine kazandırılması hedeflenmiş ancak bugüne kadar bu yönde herhangi bir çalışma yapılmamıştır.

Tablo 2.2 Yat turizmine kazandırılması hedeflenen balıkçı barınakları

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. Kıyıköy 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	

Türkiye Turizm Stratejisi 2023

Tablo 2.3’de ise Turizm Stratejisi Eylem Planında yer alan 9 adet yeni yat limanı yatırımı gösterilmektedir. Ancak bu yatırımlardan sadece Ören Yat Limanı hayata geçirilmiştir.

Tablo 2.3 Hedeflenen yat limanı yatırımları

1. Samandağ Yat Limanı	2. Anamur Yat Limanı
3. Dalaman Yat Limanı	4. Ören Yat Limanı
5. Datça Yat Limanı	6. Geyikli Yat Limanı
7. Bozcaada Yat Limanı	8. Gökçeada Yat Limanı
9. Saros Körfezi Yat Limanı	

Türkiye Turizm Stratejisi 2023

2.3.4. Türkiye’de Yat Limanları

Çalışmanın bu kısmında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünce derlenen ülkemizdeki yat limanları, bağlama kapasiteleri ve yeni yat limanı yatırımlarına ilişkin bilgiler tablo halinde sunulmaktadır.

Tablo 2.4 Türkiye’deki mevcut yat limanları ve kapasiteleri

SIRA	LİMAN ADI	KAPASİTE (Adet)	
		Deniz	Kara
1	Trabzon Yat Limanı	175	50
2	Kalamış & Fenerbahçe Marina	1290	220
3	Ataköy Marina	700	100
4	Çanakkale Bel. Yat Limanı	120	
5	Setur Ayvalık Marina	200	70
6	Burhaniye Yat Limanı	250	50
7	Levent Marina	75	30
8	İstinye İspark	180	
9	Tarabya İspark	210	
10	Çeşme Marina	400	100
11	Alaçatı Yat Limanı	260	100
12	Setur Altinyunus Marina	180	60
13	Teos Sığacık Marina	510	80
14	Setur Kuşadası Marina	450	150
15	D-Marin Didim Marina	580	600
16	Port Iasos Marina	150	
17	Mandalya Marina	50	
18	Gökova Ören Yat Limanı	420	130
19	Güllük Yat Limanı	300	

20	Bodrum Belediye Yat Limanı	300	
21	Bodrum Milta Marina	425	50
22	D-Marin Turgutreis Yat Limanı	550	150
23	Palmarina Bodrum	710	140
24	Netsel Marina	720	130
25	Albatros Marina	40	150
26	Marmaris Yat Marina	750	1200
27	Martı Marina	380	100
28	Ant Marin	120	100
29	Ece Marina	460	
30	Mak-Marin Kaş Yat Limanı	472	160
31	Setur Finike Yat Limanı	320	150
32	Setur Antalya Marina	235	150
33	Antalya Kaleiçi Marina	65	
34	Alanya Marina	287	160
35	Mersin Yat Limanı	500	500
36	Kumkuyu Yat Limanı	250	200
37	Kemer Türkiz Marina (G-Marin)	230	140
38	Yalova Setur Marina	240	80
39	Marina İstanbul	490	230
40	West İstanbul Marin	600	300
41	Güzelce Marina	250	120
42	Club Marina	200	
43	Scopea Marina	85	
44	D-Marin Göcek	380	150
45	My Marina Yat Yanaşma Yeri	48	15
46	Marintürk Exclusive Göcek	100	
47	Marintürk Village Port	220	200
48	Fethiye Bel. Göcek Liman Tesisi	150	
49	Tuzla Marina (Viaport Marina)	750	70

50	Pendik Marina (Marinturk Cityport)	752	70
51	Foça Marina	150	
52	Port Atami (Bodrum)	40	
53	Alacatur Bodrum	40	12
54	Global Sailing Butik Marinette (Marmaris)	30	
55	Kumlubükü Yat Limanı (Marmaris)	10	
56	Yatch Otel Club & Marina (Marmaris)	32	
57	Pupa Yat Marina (Marmaris)	50	
58	Bozcaada Marina (Çanakkale)	30	
59	Fethiye Belediye İskele ve Rıhtımı	150	
60	Kaş Belediye Limanı	100	
61	Kalkan Belediye Limanı	50	

Ülkemizde halihazırda faaliyette olan 61 adet yat limanı, yat yanaşma yeri veya iskelesinde denizde 18.261, karada 6.467 olmak üzere toplam 24.728 yat bağlama ve barınma kapasitesi mevcuttur.

Diğer yandan Tablo 2.5’te gösterilen, halen yapımı devam eden veya etüt proje aşamasında olan 13 adet yat limanının faaliyete geçmesi ile birlikte denizde 5076, karada 1516 ilave bağlama ve barınma kapasitesi oluşacaktır.

Tablo 2.5 Yapımı planlanan/devam eden yat limanları

SIRA	LİMAN ADI	KAPASİTE (Adet)	
		Deniz	Kara
1	Tekirdağ Yat Limanı	200	30
2	Haliç Yat Limanı	450	150
3	Ataport Marina	1000	100
4	Demre Yat Limanı	400	300
5	Yeni Foça Yat Limanı	230	50
6	Çeşmealtı Yat Limanı	250	80

7	Güllük Yat Limanı	250	
8	Gazipaşa Marina	200	50
9	Şifne Yat Limanı	500	200
10	Şakran Yat Limanı	350	200
11	Bayraklı Yat Limanı	300	
12	Körmen Yat Limanı	246	56
13	Bağla Yat Limanı	700	300

Bunlara ilave olarak, Maliye Bakanlığının 373 sıra sayılı Milli Emlak Genel Tebliği kapsamında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında ön değerlendirme uygunluk görüşü almış olan 19 adet yat limanı/yat yanaşma yeri projelerinin hayat geçirilmesi durumunda 5.800 adet tekne barınma/bağlama kapasitesi kazanılacaktır. Yoğun olarak Muğla İli ve çevresinde toplanan ve özel sektör yatırımcısı tarafından planlaması yapılan bu yat limanlarından bazıları için 6.7.2011 tarihli Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ kapsamındaki süreçleri başlatılmıştır.

3. TALEP ANALİZİ VE TAHMİNİ

Potansiyel talebin değerlendirilmesi proje değerlendirme sürecinin önemli bir boyutunu oluşturur. Talep analizinin önemi nedeniyle bu analiz, düzenli ve sistematik bir biçimde yürütülmelidir. Projenin sağlamlığı ürün veya hizmetin talebine bağlıdır.

3.1. Talep Tahmini

Bir yatırım kararı alırken yatırıma başlamadan önce kurulması düşünülen işletmenin vereceği hizmete karşı piyasada oluşması olası talep düzeyinin tahmin edilmesidir. Talep ve pazarın çeşitli nitelikleri konusunda birincil ve ikincil kaynaklardan toplanan verilerden gelecekteki talep tahmin edilmeye çalışılır.

Çok çeşitli talep tahmin yöntemleri vardır. Bu yöntemler üç bölüme ayrılabilir. Bunlar; nitel yöntemler, zaman serileri projeksiyon yöntemleri ve nedensel yöntemlerdir. (TEVFİK, 2012)

3.1.1 Nitel Yöntemler

Uzmanların yargılarını nitel bilgiden nicel bilgiye dönüştüren yöntemlerdir. Yöneticilerin kanısı yöntemi ve Delphi Yöntemi, önemli nitel yöntemlerdir.

Yöneticilerin Kanısı Yöntemi: Bu yöntem, bir grup yöneticinin gelecekte beklenen satışlar konusunda kanılarını almak ve bu kanıları birleştirerek satış tahmini elde etmekten oluşur.

Delfi Yöntemi: Bu yöntem, bir grup uzman kanısının posta (elektronik posta, mektup gibi) yoluyla edinilmesini sağlamak için kullanılır. Bu yöntemin aşamaları şöyledir:

- Bir grup uzmana posta ile anket gönderilir ve görüşleri istenir.
- Uzmanlardan alınan yanıtlar, uzmanların kimlikleri açıklanmaksızın, özetlenir ve yeniden uzmanlara gönderilir. Ayrıca bu özete bazı uzmanlarca belirtilen aşırı görüşlerin nedenlerini açıklamasını isteyen bir anket eklenir.

-Uzmanlar arasında makul bir uzlaşma olana kadar yukarıdaki ikinci aşama birkaç kez yinelenir.

3.1.2. Zaman Serisi Projeksiyon Yöntemleri

Tarihsel zaman serilerine dayanarak tahminler üretir. Hareketli ortalamalar yöntemi, üssel düzgünleştirme ve eğilim (trend) projeksiyon yöntemi önemli zaman serisi projeksiyon yöntemleridir.

Hareketli Ortalamalar: Bu yöntemde her yeni gelen bilgi sonucu tahminin güncelleştirilmesi için ortalama bir kez daha hesaplanır. Bu yöntemin en önemli sakıncası, kullanılan verilere eşit ağırlık verilmesidir. Bu sakıncayı gidermek için ağırlıklı hareketli ortalamalar yöntemi de kullanılır.

Hareketli ortalamalar aşağıda gösterilen formülle hesaplanır:

$$Y't = (Y_{t-n+1} + Y_{t-1} + Y_t) / n$$

Burada;

Y't: t dönemi için tahmini,

Y_t: Güncel dönemin verisini,

n: Ortalamanın alındığı dönem sayısını temsil etmektedir.

Üssel Düzgünleştirme: Üssel düzgünleştirme yöntemi kısa dönemli tahminlerde yaygın olarak kullanılır. Hareketli ortalamasının sakıncasının tartılı ortalama kullanarak ortadan kaldırır. Bu yöntemin başarısı verilerde dönemsel dalgalanmaların olmamasına bağlıdır. Ayrıca model, bağımlı değişkeni etkileyen değişkenleri açıklama gücüne sahip değildir.

Model şöyle tanımlanır:

$$Y't+1 = (\alpha Y't + (1-\alpha)) Y_t$$

Burada;

Y_t: t döneminde gerçekleşen değeri,

Y't: t dönemine ilişkin tahmini (tahminden önceki dönem),

Y't+1: Tahmin edilen değeri

α : Düzgünleştirme katsayısını temsil eder.

Doğrusal Eğilim (Trend): Yakın geçmişe ve bugüne ilişkin verilerin önemli değişime uğramadan süreceği varsayılırsa bu model kullanılır. Kestirilecek zaman serisinin geçmişe ilişkin değerleri grafik üzerinde çizgi ile gösterilir. Gelecek yıla ilişkin tahmin bulunur ve çizgi geleceği de temsil edecek biçimde ileriye doğru uzatılır.

3.1.3. Nedensel Yöntemler

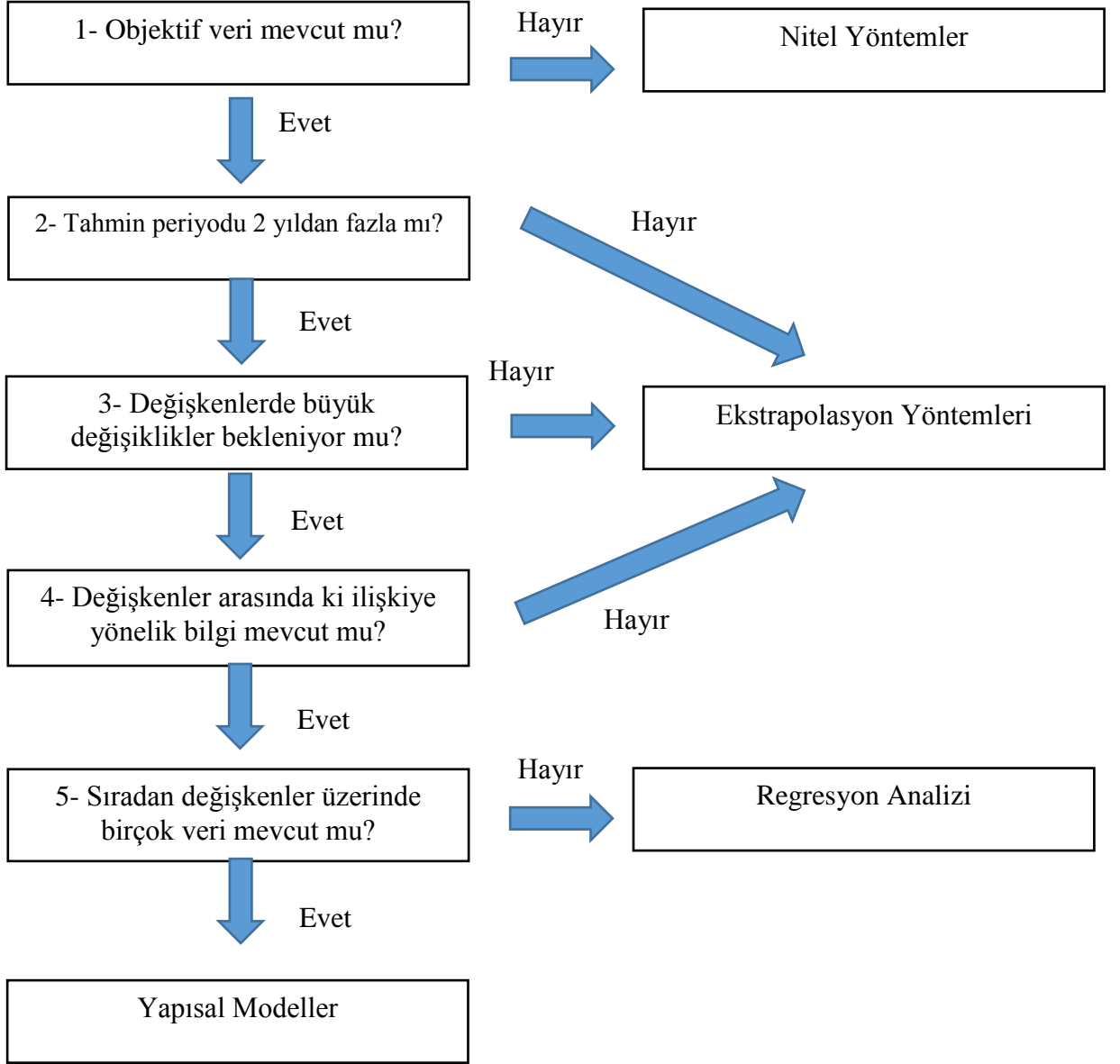
Neden-sonuç ilişkilerine dayanarak tahminler geliştirmeyi amaçlar. Zincir oranı yöntemi, tüketim düzeyi yöntemi, son kullanım yöntemi ve ekonometrik yöntem önemli nedensel yöntemlerdir.

3.1.4. Talep Tahmin Yönteminin Seçilmesi

Yukarıda değinilenlerin dışında daha birçok tahmin yöntemi vardır. Bu yöntemlerin bazılarının anlaşılması kolay, bazıları ise karmaşıktır. Doğru ve geçerli bir tahmin yapabilmek için olaya en uygun birkaç yöntemden birlikte yararlanmak daha akılcı bir yaklaşım olur. Aslında her yöntemin bazı olumlu ve olumsuz yönleri vardır. Tahmin yapmakta görevli olan kişi veya kişilerin, tahmin yöntemleri konusunda bilgileri ne oranda fazla ise, yapılan tahminler de o oranda tutarlı olur.

Şekil 3.1 talep tahmin yöntemleri arasında seçim yapılabilmesine ilişkin bir öneriyi göstermektedir. (FRECHTLING, 2001)

Şekil 3.1 Tahmin yönteminin seçilmesi



Bu diyagramda geçen,

Objektif veri; tahmin edilecek olan değişkenin geçmiş aktivitesinin sayısal ölçümleridir. Tahmin periyodu; tahmin edilecek en uzun zaman periyodudur.

Değişkenlerdeki büyük değişiklikler; tahmin değişkenleri ile bunları etkileyen faktörler arasındaki ilişkileri değiştirecek olası kuvvetleri ifade eder.

Değişkenler arasındaki ilişki; değişkenlerin tahmin etmeye çalıştığınız değişkeni nasıl etkilediği hakkında mevcut bilgileri ifade eder.

Sıradan değişkenler üzerindeki birçok veri; zaman serilerinin, tahmin değişkenini etkileyen faktörler için ne kadar sürdüğünü belirtir. Regresyon analizi ve yapısal modeller gibi nedensel yöntemler için sıklıkla önerilen bir kural, tahmin edilmesi planlanan her dönem için en az beş tarihsel veri noktasına ihtiyaç duyulur.

Talep tahmin araştırmasında göz önünde bulundurulması gereken aşamalar;

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 araştırıcının 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 duyarlığını da olumsuz yönde etkiler. (TEVFİK, 2012)

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. (TEVFİK, 2012)

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. (TEVFİK, 2012)

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. (TEVFİK, 2012)

3.2 Kaynak Verilerinin Değerlendirilmesi

Bu çalışmada iki farklı veri için 2023 yılına yönelik tahminleme yapılacaktır. Bunlardan ilki bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayıları ikincisi ise ülkemizi ziyaret eden yat sayılarıdır.

Bu kapsamda; bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayıları için Tablo 3.1’de gösterilen veriler kaynak veri olarak kullanılacaktır.

Tablo 3.1 Bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayıları

Yıllar	Özel Tekne	Özel Yat	Ticari Yat	Toplam
2010	30.247	108	867	31.222
2011	38.838	147	880	39.865
2012	38.838	147	880	39.865
2013	43.316	151	834	44.301
2014	47.481	154	795	48.430
2015	55.965	153	775	56.893
2016	59.750	157	791	60.698
2017	70.200	265	831	71.296

UDHB, DTGM

Ülkemizi ziyaret eden yat sayılarının tahminlenmesine yönelik olarak, GSYH, Turizm Gelirleri, Ziyaretçi Sayısı ve Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan yat istatistikleri verileri kullanılacaktır. Bu kapsamda kullanılacak veriler aşağıdaki şekildedir.

Yat Sayısı: Tablo 3.2 Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yayınlanan yat istatistikleri içerisinde yer alan verilerden derlenerek oluşturulmuştur.

Tablo 3.2 Ülkemiz limanlarına gelen yat sayısı (transitlog+sarı bayrak)²

Yıllar	Yat Sayısı (Adet)
2003	14.599
2004	19.319
2005	22.666
2006	29728
2007	35578
2008	38.420
2009	37.645
2010	27.419
2011	34.706
2012	31785
2013	42.766
2014	41962
2015	40715
2016	43.202

Gayri Safi Yurtiçi Hasıla: Dünya Bankası verilerinden yararlanılarak oluşturulan dolar cinsinden GSYH'yi gösterir tablo aşağıdaki gibidir.

² 24.07.2009 tarihli ve 27298 sayılı Resmi Gazete ile yayımlanan Deniz Turizmi Yönetmeliğinde transitlog yerine Seyir İzin Belgesi İfadesi kullanılmaktadır. Ancak Seyir İzin Belgelerine ilişkin kayıtlar 2012 yılından itibaren düzenli olarak tutulmaya başlandığından analizlerin sağlıklı yapılması amaçlı Kültür ve Turizm Bakanlığınca yayınlanan transitlog istatistikleri kullanılmıştır.

Tablo 3.3 2003-2016 GSYH

Yıllar	GSYH (\$)
2003	311.823.003.531
2004	404.786.740.091
2005	501.416.301.727
2006	552.486.912.846
2007	675.770.112.825
2008	764.335.657.318
2009	644.639.902.581
2010	771.876.791.232
2011	832.546.270.784
2012	873.981.786.532
2013	950.595.270.314
2014	934.167.809.302
2015	859.794.177.118
2016	863.711.710.427

Ziyaretçi Sayısı ve Turizm Gelirleri: Tablo 3.4'te TURSAB verilerinden derlenen ülkemizi ziyaret eden turist sayıları ve turizmde elde edilen gelirler gösterilmektedir.

Tablo 3.4 Ziyaretçi sayısı ve turizm gelirleri

Yıllar	Ziyaretçi Sayısı	Turizm Geliri (\$)
2003	16.302.053	13.854.866.000
2004	20.262.640	17.076.606.000
2005	24.124.501	20.322.112.000
2006	23.148.669	18.593.951.000
2007	27.214.988	20.942.500.000
2008	30.979.979	25.415.067.000
2009	32.006.149	25.064.482.000

2010	33.027.943	24.930.997.000
2011	36.151.328	28.115.692.000
2012	36.463.921	29.007.003.000
2013	39.226.226	32.310.424.000
2014	41.415.070	34.305.904.000
2015	41.617.530	31.464.777.000
2016	31.365.330	22.107.440.000
2017	38.620.346	26.283.656.000

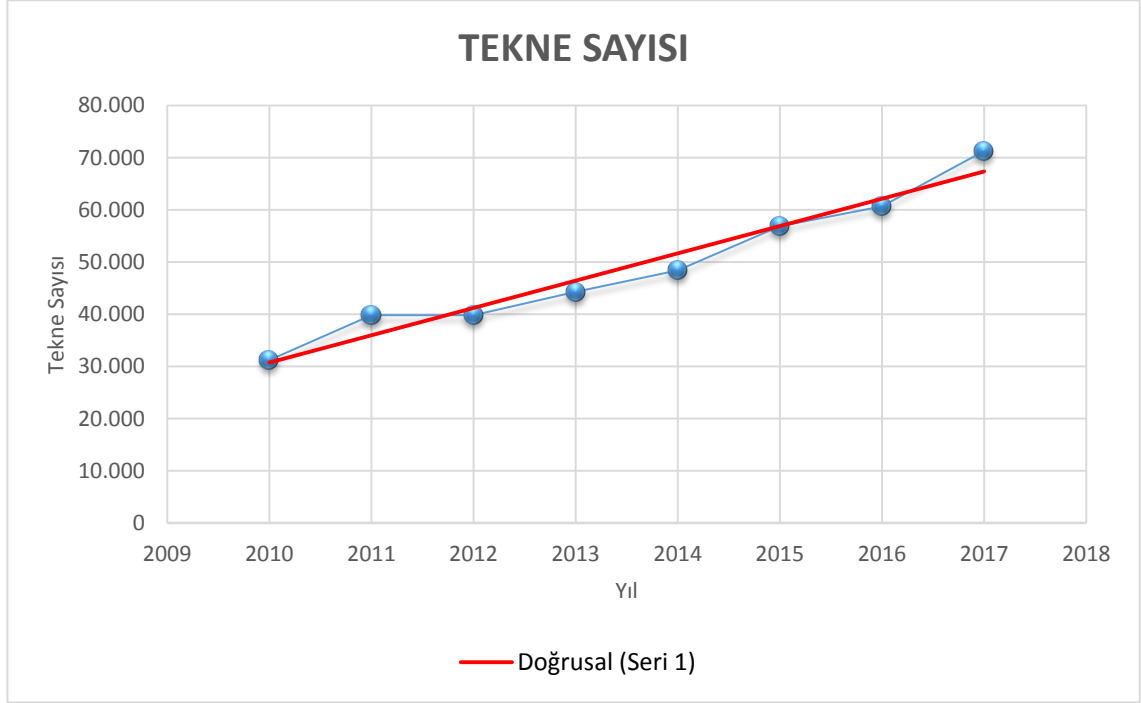
3.3 Model Seçimi ve Uygulanması

Bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayılarının geleceğe yönelik değişiminin belirlenebilmesi amacıyla doğrusal trend analizi yöntemi, ülkemiz limanlarına gelen yat sayıları için ise regresyon analizi uygulanacaktır.

3.3.1. Doğrusal Trend Fonksiyonu İle Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Tekne Sayılarının Hesaplanması

Eğer zaman serisi rastgele dağılmış değil ise, genel bir eğilim gösteriyorsa bu seriye uygun doğru ya da eğri bulunmaya çalışılır. Şekil 3.2’de bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayılarının yıllar itibari ile trend eğrisi gösterilmektedir.

Şekil 3.2 Bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayılarının yıllar itibari ile değişimi



Bir sonraki aşamada Şekil 3.2’de gösterilen trend eğrisini denklemini bulunacak ve 2023 yılı için oluşması muhtemel kayıtlı tekne sayısı hesaplanacaktır.

Tablo 3.5 Doğrusal trend fonksiyonu

Yıl	Yıl(t) X	Tekne Sayısı (Y _t)	XY	X ²
2010	1	31.222	31.222	1
2011	2	39.865	79.730	4
2012	3	39.865	119.595	9
2013	4	44.301	177.204	16
2014	5	48.430	242.150	25
2015	6	56.893	341.358	36
2016	7	60.698	424.886	49

2017	8	71.296	570.368	64
Toplam	36	392.570	1.986.513	204
Ortalama	4,5	49.071		

$$Y_i = a + bx_i$$

$$b = \frac{\sum_{i=1}^n x_i y_i - nxy}{\sum_{i=1}^n x_i^2 - nx^2}$$

$$a = y - bx \text{ ise } b = \frac{(8) \times (1.986.513) - (36) \times (392.570)}{(8 \times 204) - 36^2} \quad b = 5.236,857$$

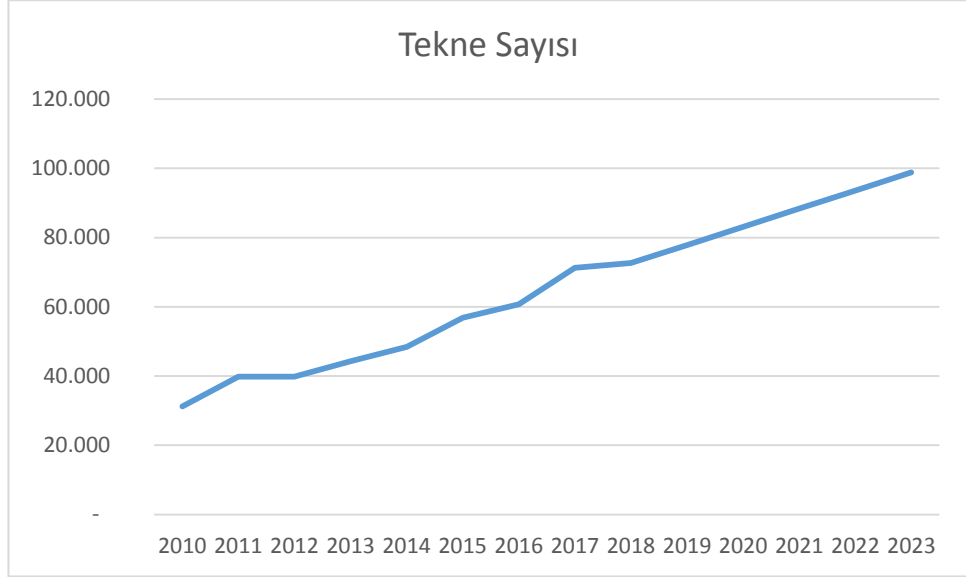
$$a = 49.071 - (5236,857 \times 4.5) ; a = 25.505,1435$$

Elde edilen doğrusal trend fonksiyonunun 2023 yılına yordanması ile ortaya çıkan sonuçlar Tablo 3.6'da gösterilmiştir.

Tablo 3.6 2023 yılı itibari ile bağlama kütüğünde kayıtlı oluşması muhtemel tekne sayıları

YIL	TOPLAM TEKNE SAYISI
2010	31.222
2011	39.865
2012	39.865
2013	44.301
2014	48.430
2015	56.893
2016	60.698
2017	71.296
2018	72.637
2019	77.874
2020	83.111
2021	88.348
2022	93.585
2023	98.821

Şekil 3.3 Bağlama kütüğüne kayıtlı tekne sayılarının 2023 itibari ile muhtemel değişimi



3.3.2. Çok Değişkenli Regresyon Analizi İle Ülkemiz Limanlarına Gelen Yat Sayılarının Hesaplanması

Ülkemiz limanlarına gelen yat sayılarının geleceğe yönelik değişimlerinin belirlenebilmesi amacıyla 2003-2016 yılları arasındaki toplam yat sayısı değişiminin aynı dönemlerdeki gayri safi yurtiçi hâsıla, turizm gelirleri ve ziyaretçi sayısı değerleri ile çoklu korelasyonu incelenmiştir. Bu incelemede kullanılan veriler Tablo 3.7’de gösterilmiştir.

Tablo 3.7 Çoklu regresyon analizinde kullanılan veriler

Yıl	Yat Sayısı	Ziyaretçi Sayısı	GSYH (\$)	Turizm Gelirleri (\$)
2003	14.599	16.302.053	311.823.003.531	13.854.866.000
2004	19.319	20.262.640	404.786.740.091	17.076.606.000
2005	22.666	24.124.501	501.416.301.727	20.322.112.000
2006	29728	23.148.669	552.486.912.846	18.593.951.000
2007	35578	27.214.988	675.770.112.825	20.942.500.000

2008	38.420	30.979.979	764.335.657.318	25.415.067.000
2009	37.645	32.006.149	644.639.902.581	25.064.482.000
2010	27.419	33.027.943	771.876.791.232	24.930.997.000
2011	34.706	36.151.328	832.546.270.784	28.115.692.000
2012	31785	36.463.921	873.981.786.532	29.007.003.000
2013	42.766	39.226.226	950.595.270.314	32.310.424.000
2014	41962	41.415.070	934.167.809.302	34.305.904.000
2015	40715	41.617.530	859.794.177.118	31.464.777.000
2016	43.202	31.365.330	863.711.710.427	22.107.440.000

Tablo 3.7’de gösterilen değerlerin Excel programı yardımı ile regresyon analizi yapıldığında elde edilen çıktı aşağıdaki gibidir.

Şekil 3.4 Regresyon analizi çıktısı

ÖZET ÇIKIŞI								
Regresyon İstatistikleri								
Çoklu R	0,876911458							
R Kare	0,768973705							
Ayarlı R Kare	0,699665817							
Standart Hata	4984,73956							
Gözlem	14							
ANOVA								
	df	SS	MS	F	Anlamlılık F			
Regresyon	3	827056198,6	275685399,5	11,0950387	0,001600588			
Fark	10	248476284,8	24847628,48					
Toplam	13	1075532483						
	Katsayılar	Standart Hata	t Stat	P-değeri	Düşük %95	Yüksek %95	Düşük 95,0%	Yüksek 95,0%
Kesişim	5893,070064	5760,327723	1,023044234	0,33039825	-6941,739935	18727,88006	-6941,739935	18727,88006
GSYH (\$)	3,97944E-08	2,19668E-08	1,811569299	0,100145606	-9,15072E-09	8,87396E-08	-9,15072E-09	8,87396E-08
Turizm Gelirleri	-5,68367E-07	1,20486E-06	-0,471730808	0,647243178	-3,25295E-06	2,11622E-06	-3,25295E-06	2,11622E-06
Ziyaretçi Sayısı	0,000409904	0,001203652	0,34055074	0,740487775	-0,002271999	0,003091808	-0,002271999	0,003091808

Şekil 3.4’te gösterilen çıktıdan anlaşılacağı üzere yat sayısındaki değişiminin %88 oranında ziyaretçi sayısı, GSYH ve turizm gelirlerindeki değişiklik ile açıklanabileceği görülmektedir.

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

$$\text{Yat Sayısı} = 5.893,07006357 + (0,00000004 \times \text{GSYH}) - (0,00000057 \times \text{Turizm Gelirleri}) + (0,00040990 \times \text{Ziyaretçi Sayısı})$$

Eşitlikteki yat sayısı değerlerinin hesaplanabilmesi için gerekli olan;

- GSYH değerleri; OECD yıllık büyüme tahminlerinin 2023 yılına kadar uygulanması ile,
- Turizm gelirleri; WTTC tarafından önümüzdeki 10 yıla ilişkin ortalama büyüme tahmini olan %4,9 değerinin uygulanması ile,
- Ziyaretçi sayısı ise bileşik yıllık büyüme oranının 2023 yılına kadar uygulanması ile hesaplanmıştır.

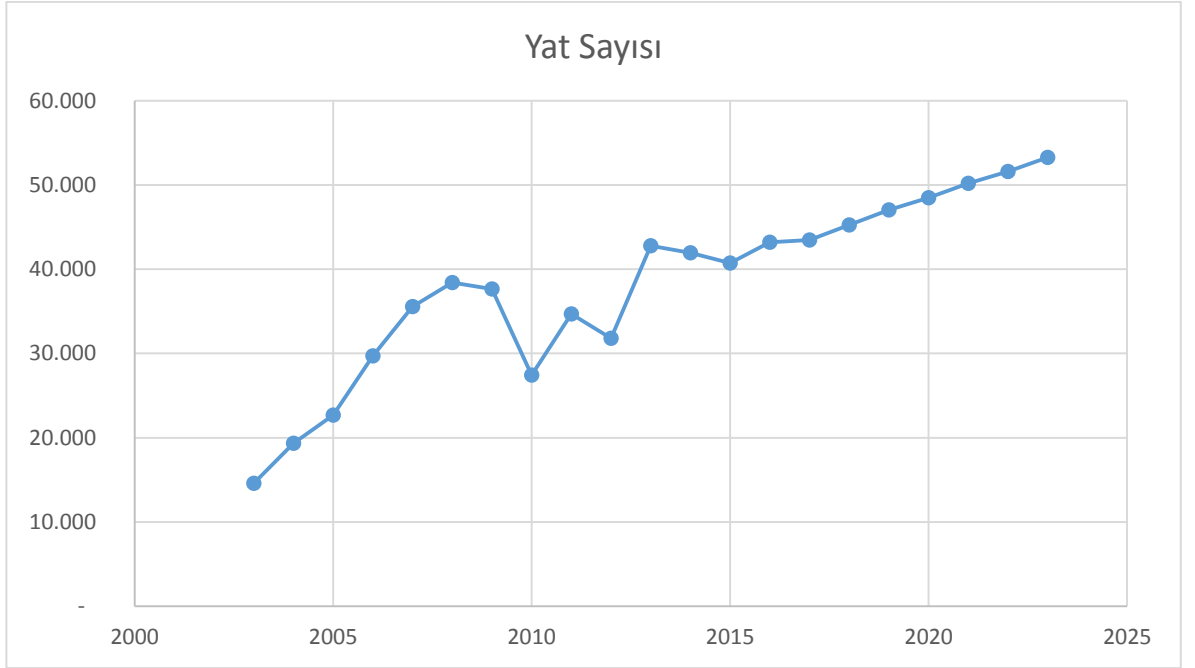
Sonuç olarak elde edilen GSYH, turizm gelirleri ve ziyaretçi sayıları değerleri ve Excel regresyon analizi sonucu oluşan değerlerin yordanması ile oluşan sayılar Tablo 3.8’de gösterilmiştir.

Tablo 3.8 Türkiye için 2023 yılına kadar yordanan yat sayıları

Yıl	GSYH (\$)	Turizm Gelirleri (\$)	Ziyaretçi Sayısı	Yat Sayısı
2003	311.823.003.531	13.854.866.000	16.302.053	14.599
2004	404.786.740.091	17.076.606.000	20.262.640	19.319
2005	501.416.301.727	20.322.112.000	24.124.501	22.666
2006	552.486.912.846	18.593.951.000	23.148.669	29.728
2007	675.770.112.825	20.942.500.000	27.214.988	35.578
2008	764.335.657.318	25.415.067.000	30.979.979	38.420
2009	644.639.902.581	25.064.482.000	32.006.149	37.645
2010	771.876.791.232	24.930.997.000	33.027.943	27.419
2011	832.546.270.784	28.115.692.000	36.151.328	34.706
2012	873.981.786.532	29.007.003.000	36.463.921	31.785

2013	950.595.270.314	32.310.424.000	39.226.226	42.766
2014	934.167.809.302	34.305.904.000	41.415.070	41.962
2015	859.794.177.118	31.464.777.000	41.617.530	40.715
2016	863.711.710.427	22.107.440.000	31.365.330	43.202
2017	921.580.395.025	26.283.656.000	38.620.346	43.459
2018	972.267.316.751	27.571.555.144	39.868.975	45.256
2019	1.022.825.217.223	28.922.561.346	41.157.973	47.028
2020	1.065.783.876.346	30.339.766.852	42.488.646	48.478
2021	1.115.875.718.534	31.826.415.428	43.862.340	50.189
2022	1.159.394.871.557	33.385.909.784	45.280.448	51.616
2023	1.209.248.851.034	35.021.819.363	46.744.403	53.270

Şekil 3.5 Ülkemiz limanlarına gelen yat sayılarının 2023 itibari ile muhtemel değişimi



3.4 Değerlendirme

2010-2017 yılları itibari ile süren trendin devam etmesi halinde 2023 yılında oluşacak kayıtlı tekne sayısı 98.821'e ulaşacaktır. Diğer taraftan ülkemiz limanlarına gelen yat sayısı 53.270'e çıkacaktır. Bu değerlerden de anlaşılacağı üzere önümüzdeki yıllarda tekne/yat bağlama ve barınma yeri ihtiyacı artarak devam edecektir.

Tekne/yat barınma ve bağlama yeri ihtiyacının giderilmesinde geleneksel olarak "yat limanı" türü tesisler önerilmektedir. Ancak bu tür yatırımlar pahalı yatırımlardır. Ayrıca kullanıcı profilleri de tüm tekne sahiplerine hitap edememektedir. Yat limanı yatırımlarında yatırım izni, yapım sürecinin uzun zaman alması, yatırım ve işletme maliyetlerinin yüksekliği, özel tekne ve yatların barınma maliyetlerinin yükselmesinde önemli bir etmen olmaktadır. Diğer taraftan mevcut barınma ve bağlama kapasitesine ilave olarak halen yapım devam eden veya etüt proje aşamasında olan 13 adet yat limanının tamamlanması ve 373 sıra sayılı Milli Emlak Genel Tebliği kapsamında yapılan başvuruların da hayata geçirilmesi ile yat limanı ihtiyacının büyük oranda karşılanacağı düşünülmektedir.

Bu itibarla; yat limanları/marinalar dışındaki kullanıcı profillerine uygun barınma ve bağlama ihtiyacının giderilmesi, daha düşük maliyetlerde çevresel duyarlılıkları da gözeten hem deniz üzerinde hem de karada çok daha fazla tekneye çözümler sunmak için farklı yaklaşımların ortaya çıkarılması zaruri hale gelmektedir. Bu nedenle çalışmanın bir sonraki bölümünde alternatif bağlama sistemleri ve barınma yerleri üzerinde durulacaktır.

4. BARINMA YERLERİNİN VE BAĞLAMA SİSTEMLERİNİN KAPSAMI

Çalışmanın bu bölümünde yat limanı, yat yanaşma yeri ve iskelesi gibi mevzuat ile yapılabilecek kıyı yapılarına alternatif olabilecek sistemler ve bu sistemlerin hangi açılardan gerekli olduğu üzerinde durulacaktır.

Barınma kavramı genel olarak limanlar içerisinde gerçekleşen bir olgu olarak değerlendirilebilir. Limanlar, gemilerin deniz tesirlerinden korunmak için sığındıkları koylar, nehir ağızları gibi doğal yerler olabileceği gibi, korunaklı olmayan yerlerin önlerine dalgakıran yapılarak insan eliyle korunaklı hale getirilen yerler de olabilir.

Barınma ülkemiz mevzuatında ‘balıkçı barınağı’ olarak balıkçı barınakları yönetmeliğinde tarif edilmektedir. Yönetmeliğe göre balıkçı barınağı, her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermek maksadı ile mendireklerle korunmuş, yeterli havuz ve geri saha ile barınacak gemilerin manevra yapabilecekleri su alanı ve derinliğe sahip, yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurtarma sahası, satış yeri, idare binası, ön soğutma ve çekek yeri bulunan, büyüklüğüne ve sağladığı imkânlarla göre balıkçı limanı, barınma yeri veya çekek yeri olarak adlandırılan kıyı yapılarını olarak tanımlanmaktadır.³

Deniz turizm yönetmeliğinde deniz turizm 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, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan kruvaziyer gemi limanı, yat limanı, çekek yeri, rıhtım ve iskele gibi turizm tesisleri” olarak ifade edilmektedir.⁴

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik ile yat limanı; “Yatlara güvenli bir bağlama ve her yata doğrudan yürüyerek çıkılmasına imkân sağlayan, yeterli derinlikte su bulunan ve yatlara teknik ve sosyal altyapı, yönetim, destek, konaklama, bakım ve onarım

³ Balıkçı Barınağı Yönetmeliği; Resmi Gazete Tarihi: 13.12.1996, Sayı: 22846

⁴ Deniz Turizm Yönetmeliği; Resmi Gazete: 24.07.2009, Sayı: 27298

hizmetlerini sunan, rüzgâr ve deniz tesirlerinden korunmuş, işletme izin belgesi almış, turizm işletmesi belgeli kıyı yapılarıdır.” şeklinde tanımlanmıştır.⁵

Yat limanlarının limandan farkı gezi tekneleri ve yatlar dışında büyük yolcu gemileri ile ticari gemilere hizmet vermemesidir. Yat limanları tekneler için lojistik ihtiyaçlarının karşılandığı, atıklarını boşaltabileceği, teknelere bakım onarım hizmetlerinin verildiği yerlerdir. Yangın şebekesi, güvenlik hizmeti, otopark, telefon, internet gibi iletişim altyapılarının bulunduğu, restoran, temizlik vs. sosyal donatılarıyla donatılmış tesislerdir. Tesislerin bulunduğu yer çoğunlukla turizm ve kültürel varlıklara erişim sağlayabilecekleri ulaşım bağlantılı bölgelerde konuşlanmışlardır. Söz konusu tesislerden faydalanmak üzere ödenen ücretlerin yüksek meblağlarda olduğu bilinmektedir.

Bağlama ise deniz taşıtlarının serbest hareketlerini önlemek için yat limanı ve limanlarda iskele, rıhtım gibi tesislere ya da teknenin kendi demiri vasıtasıyla veya denizdeki şamandıralara geçici süreyle sabitlendiği yerler olarak ifade edilebilir. (TÜBİTAK TÜSSİDE, 2015)

Tekne ve yatlar gezi güzergâhı boyunca, barınma yerleri dışında, demir atarak bağlama da yapabilir. Demir atılan yerlerde deniz dibinin tekne su çekim seviyesinden sonra en az 3 metre ve deniz derinliğinin 15 metreden fazla olmaması beklenir. Demirleme yapılacak bölge rüzgâr, akıntı gibi meteorolojik faktörlere uygun olarak tercih edilmelidir. Teknenin salınım yapma ihtimaline karşı yakınında bulunan tekneleri de hesaba katarak tekneler arasında yeterli boşluk bırakılmalıdır. (TÜBİTAK TÜSSİDE, 2015)

Tekne ve yatların bağlandıkları şamandıralar tonozlu şamandıra olarak adlandırılmaktadır. Ağır kaya kütleleri, deniz dibindeki kayalar, beton veya demir ağırlıklar tonoz olabilir. Son yıllarda deniz dibine çakılan vidalı şamandıralar da görülmektedir. (TÜBİTAK TÜSSİDE, 2015)

⁵ Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik; Resmi Gazete Tarihi: 03.08.1990, Sayı: 20594

Barınma ve bağlama yerleri ihtiyacı büyük oranda deniz turizmi sezonun yoğun olduğu bölgelerde nisan ayından ekim ayına kadar geçen dönemi kapsamaktadır.

Barınma yerleri birçok marina örneğinde olduğu gibi sabit tesisler şeklinde olabileceği gibi, yüzer dalgakıran ve iskelelerden oluşmuş, çevreyi, kıyı ve denizin doğal yapısını koruma yönü ön planda olan “Yüzer Barınma ve Bağlama Yerleri” şeklinde tesisler de olabilir. Yüzer tesislerin temel özelliği 24 den metreden küçük teknelere yönelik olması, kısa süreli bağlama ihtiyacını karşılama ve sezon sonu ya da işlevinin sona ermesiyle taşınabilmesidir.

İskele ve dalgakıran bloklarının yüzer şekilde deniz tabanında sadece tonoz gibi çok küçük yapılarla sabitlenmesiyle deniz içinde su sirkülasyonuna müsaade etmesi, ekolojik olarak etkisinin sınırlı seviyede kalması, kıyıda rıhtım vs. olmaması yüzer tesislerin son yıllarda ön plana çıkmasına neden olmaktadır. (TÜBİTAK TÜSSİDE, 2015)

4.1. Alternatif Barınma Yerleri ve Bağlama Sistemleri İhtiyacının Nedenleri

Ülkemiz genelinde bulunan 61 adet yat limanında toplam barınma kapasitesi 24.728 teknedir. Yat limanları dışında balıkçı barınaklarından yararlanma (Şekil 4.1) veya diğer barınma imkanlarıyla bu sayı yaklaşık 30.000 tekneye ulaşmaktadır. Bu sayılar ülkemiz gezi teknelerinin % 46 kadarını karşılayabilecek bir kapasiteyi göstermektedir. (TÜBİTAK TÜSSİDE, 2015)

Şekil 4.1 Yatların balıkçı barınaklarına bağlanması



Yabancı gezi teknelerinin de deniz turizminin yoğun yaşandığı yaz sezonunda kıyılarımıza gelmesi barınma ve bağlama talebinin daha da artmasına yol açmaktadır. Bu durum barınma ve bağlama talebi ile ilgili ivedi ihtiyacı göstermektedir. Tekne envanterindeki artışın sürme eğiliminin devam etmesi halinde gelecekte tekne barınma ve bağlama yeri ihtiyacının çok daha yukarı seviyelere ulaşacağı ön görülmektedir.

Bir önceki bölümde de değinildiği üzere yat limanı yatırımlarında yatırım izni, yapım sürecinin uzun zaman alması, yatırım ve işletme maliyetlerinin yüksekliği, özel tekne ve yatların barınma maliyetlerinin yükselmesine neden olmaktadır.

Barınma ve bağlama yerlerinin sayı ve kapasite yönünden yetersizliği yüzünden kamuya açık koy ve kıyı alanlarının kanun dışı olarak iskele, tonozlu şamandıralar vs. şeklinde tekneler tarafından işgal edildikleri gözlenmektedir (Şekil 4.2). Özellikle yerleşim alanlarındaki kamuya ait kıyılar ile çevresindeki koyların bu tür kullanımı çevresel ve sosyal sorunları da beraberinde getirmektedir. Şekil 4.3'te Bodrum Türkbükü Koyu'nda özel tekne ve yatların yukarıda bahsedildiği şekilde bağlama durumları gösterilmektedir. Bölgede yerel kişilerle yapılan görüşmelerde; bu teknelerin sezon başlangıcından sonuna kadar bu alanlarda bağlı kaldığı,

bağlanmalarına ilişkin yüksek ücretler ödenerek dalgıçlardan faydalandığı ve atıklarının kontrol edilemediği de ifade edilmiştir.

Şekil 4.2 Teknelerin kıyı alanlarında tonozlu şamandıralara bağlanması



Bu tür olumsuzluklar diğer yandan tekne barınma ve bağlamayla ilgili kayıt dışı ekonomileri de kendi içinde geliştirmiştir. Bu durum kamunun kaynak geliştirici yönü ile ilgili politikalar üretmesine engel olarak, önemli miktarda gelir kaybına sebep olmaktadır.

Şekil 4.3 Teknelerin koylarımızdaki mevcut barınma durumu



Diğer önemli bir husus ise deniz çayırları meselesidir. Sualtı fauna ve flora çeşitliliği denizdeki hayatın sürdürülebilirliği açısından da bir çok fonksiyonun zincirleme devamını sağlamaktadır. Denizlerin akciğerleri olarak tanımlanan ve Akdeniz'e özgü deniz bitkileri olarak tanınan deniz çayırları, varlıklarıyla denizlerdeki canlı yaşamın en sağlıklı olduğu bölgeleri işaret eder. Bunun en önemli sebebi, deniz canlılarının vazgeçilmez besin deposu olmalarının yanında denizdeki oksijen dengesinin devamlılığının sağlanmasında oynadıkları roldür. Çayırların deniz zemini üzerinde oluşturduğu sık örtü, birçok canlı türünün larva dönemlerini geçirdikleri ve balık türlerinin stoklarını sağlıklı bir şekilde artırebilecekleri güvenli alanları oluşturur. Bu denli hayati işlevlerinin yanında çok yavaş büyümeleri ve ömürlerinin ancak 30 yıl kadar olması onların önemini daha da artırmakta, kıyılarda artan insan etkisinin yarattığı çevre kirliliği ve koylardaki tekne demirleme faaliyetleri yayılışlarında azalmaya neden olmaktadır. Son yıllarda sıklıkla görülen bu azalma deniz çayırı alanlarında bir doğa problemi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yukarıda ifade edilen tüm bu gerekçe ve nedenlerden dolayı kıyılarımızda alternatif barınma ve bağlama sistemlerinin kurulması gerekliliği göz ardı edilemez bir gerçektir.

4.2. Öneri Sistemler

Çalışmanın bu kısmında Bakanlığımız Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından Tübitak Türkiye Sanayi Sevk ve İdare Enstitüsü'ne yaptırılan “Kıyılarımızda Güvenli Barınma Yerlerinin ve Bağlama Sistemlerinin Etüdü Projesi” kapsamında önerilen yüzer sistemler ve şamandıra çözümleri incelenecektir.

Yüzer sistemler korunaklı koylarda, tercihen dalgakıran ihtiyacı dahi duyulmayacak seviyede deniz tesirlerine karşı korunaklı bölgelerde, sezonluk kullanılması amaçlanan tesislerdir.

Gezi tekneleri için şamandıralar ise iki sistem olarak önerilmektedir. Bunlardan ilki, yüzer sistemlere benzer nitelikte; ancak, daha düşük yatırım gerektiren ve talebin yoğun olduğu bölgelerde, sezonluk kurulan tesislerdir. İkinci sistem ise, gezi teknelerinin gezi rotaları boyunca bekleme yaptıkları alanlarda, belirli uygunluk kriterlerine göre planlanmış olan bağlama çözümleridir.

4.2.1. Şamandıra Parklar

Gezi tekneleri barınma ve bağlama yerleri olarak yurt dışı örneklerine bakıldığında tonozlu “Şamandıra Park” örneklerine sıkça rastlanılmaktadır. Ülkemiz açısından ise deniz turizminin yoğunlaştığı sahil kesimlerinde usulsüzce atılmış tonozlarla bir tür bu tarz uygulamaların fiiliyatta hayata geçirildiği görülmektedir.

Şamandıra parklar ucuz ve sezonluk çözümlerdir. Yatırım ve işletme maliyetleri oldukça düşüktür. Şamandıra Parklar deniz turizmi sezonu ile sınırlı gezi teknelerinin barınma ve bağlama ihtiyacını karşılama amacı taşıyan geçici tesisler olarak önerilmektedir.

Şamandıra Parklar yüzer barınma ve bağlama tesisleri gibi barınma ve bağlama ihtiyacını karşılarken atık yönetimi gibi çevre yönünden hassas olan konularda çevresindeki marina ve buna benzer tesisler ile kıyıda bu amaçla yapılmış tesislerle koordineli bir hizmet mantığının bulunması gerekir.

Deniz dibine atılacak tonozlar (ağırlıklar) sabit kalmak şartıyla, üzerindeki bağlama zincirleri ve şamandıraları sezon sonu kaldırılmalı ve sezon dışı bakım ve onarımları yapılacak şekilde işletilmelidir.

Şamandıra Parkların kuruluş amacı yılın sadece üç dört aylık yaz dönemindeki barınma ve bağlama talebinin karşılanmasıdır. Şamandıra parklarda güvenli barınma ve bağlama yapılması hedeflenmektedir. Şamandıra parklarda su, elektrik gibi kapsamlı alt yapı yatırımı gerektiren hizmetlerin verilmesi düşünülmemektedir.

Şamandıra park alanları için iki model önerilmiştir. Önerilen ilk modelde (Model - 1) iki sıra tonoz ve bu tonozların arasında tonozlara paralel bir yüzer iskele yapısı kurgulanmıştır. Şekil 4.4'te bu modele ilişkin temsili bir resim görülmektedir. Önerilen diğer modelde (Model - 2) ise 3 sıra tonoz yapısı kurgulanmıştır. Ortadaki şamandıra sırası iki tekne için ortak kullanımda olmak üzere planlanmıştır. Tonoz sıraları arasındaki mesafe 25 metre, her bir tonoz arasındaki mesafe ise 10 metre olarak alınmıştır. Şekil 4.5'te bu modele ilişkin temsili bir resim görülmektedir.

Şekil 4.4 Şamandıra park örneği Model-1



Şekil 4.5 Şamandıra park örneği Model-2



4.2.2. Yüzer Barınma ve Bağlama Tesisleri

Yüzer barınma ve bağlama tesisleri dünya genelinde özellikle son yıllarda yaygın olarak kullanılmaktadır. Yüzer tesislerin kazıklı ve keson sistemine göre gerek doğal yapı gerekse çevreye vereceği olumsuz etkilerinin çok daha az olmasına karşın denizin akıntı ve dalga boyu özelliklerinden dolayı yüzer dalgakıran ihtiyacı da söz konusu olabilir.

Yüzer barınma ve bağlama tesisinin yapılabilmesinde deniz tesirlerine karşı belirli bir sınır değerleri içerisinde olması gereklidir. Bu nedenle yüzer tesisler bu sınırı geçmeyecek korunaklı alanlarda olmalıdır.

Şekil 4.6’da İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde faaliyet gösteren İspark tarafından işletilen “İstinye Tekne Park” görülmektedir. Bu tür tekne parklar yüzer barınma ve bağlama tesislerine örnek gösterilebilir.

Şekil 4.6 Yüzer bağlama ve barınma tesisine ilişkin bir uygulama



4.2.3. Gezen Tekneler İçin Şamandıra Bağlama Alanları

Yat limanı, yüzer tesisler, Şamandıra park gibi tesisler çoğunlukla yatan veya konaklama yapan teknelere yönelik ihtiyaçları gidermek amaçlı yerlerdir. Bunların dışında bir başka ihtiyaç konusu ise gezen teknelere yönelik bağlama ihtiyacıdır. Gezen teknelerin rotaları boyunca deniz turizmi için çekici olan doğal koylar, ada çevreleri gibi alanlarda geçici süreyle kalabilmeleri için uygun demirleme veya Şamandıra alanlarına ihtiyaç bulunmaktadır. Özel evre Koruma (ÖK) bölgelerinde demirleme yapmak yasal yönden yasaklanmıştır. Bu bölgelerde bağlama ancak izin verilen alanlardaki Őamandıralarla olabilir.

ÖK bölgeleri dışındaki alanlar için de deniz dibine verilebilecek zararlar nedeniyle demirleme konusuna pek sıcak bakılmamaktadır. Her tekne kullanıcısının istediği yerde demir atmasının önüne geçilmesi maksadıyla demirleme, bağlama alanlarının planlanması hususu ön plana çıkan konulardan biri haline gelmiştir.

Mavi tur gibi son yıllarda çok popüler olan rotalarda bu durumun önüne geçilmesi ivedi bir duruma gelmiştir. Kontrolsüz bağlama imkanları, sadece deniz dibiyle ilgili sorunlarla sınırlı kalmamakta, atıkların yönetimi açısından da önemli hale gelmektedir. Yabancı ölkelerin tamamında bu tür bağlamalar sıkı bir Şekilde denetlenmekte, uymayanlar hakkında yaptırımlar uygulanmaktadır.

Tonozlu Şamandıralar gezi teknelerinin bağlanma için kullandıkları sistemler içindedir. İngilizce ‘mooring’ olarak ifade edilen bağlanma, genelde sezonluk olarak hazırlanan sistemlerdir. Genellikle her havaya kapalı koyalarda, barınaklarda veya marinalarda uygulanan sistemdir. Şekil 4.7’de Mayorka’nın güneyinde yer alan Cabrera Adası’nda oluşturulan Şamandıra bağlama alanı görölmektedir.

Şekil 4.7 Şamandıra bağlama alanlarına ilişkin bir uygulama



4.3. Öneri Sistem Bileşenleri

Bu kısımda önerilen sistemlere ait sistem bileşenleri incelenecek olup, bunlar genel olarak yüzer iskele ve dalgakıranlar için gerekli ekipman ve malzemeler, şamandıralar için şamandıra tonozu ve diğer parçaları olarak ifade edilebilir.

4.3.1. Yüzer Barınma ve Bağlama Sistemleri

Yüzer barınma ve bağlama tesisleri hakim rüzgârlara karşı korunmalı, dalga boyunun en fazla 1.1 metreden az olduğu koylarda inşa edilmesi beklenir. Dalga boyunun daha fazla olduğu alanlar için risk değerlendirmesi yapılarak özel dalgakıran çözümleriyle bu sınır biraz daha yukarı çıkarılabilir.

Yüzer barınma ve bağlama tesislerinin yatçılar tarafından talep görebilmesinde marinalarda olduğu gibi deniz turizminin yoğun olduğu bölgelerindeki meskun mahallere yakınlık birinci derecede önemlidir. Bu şekilde alacakları hizmete erişim açısından büyük kolaylık sağlanacaktır.

Yüzer tesisler, iki temel yapıdan oluşmaktadır. Bunlardan birincisi iskelelerdir. 3-5 metreden başlayarak 25 metreye kadar olabilir. Üzerinde eşya ve insan sirkülasyonuna izin verecek genişliktedir. Yüzer olmasından dolayı su içerisindeki sirkülasyona müsaade eder ve belirli sınıra kadar dalga etkilerine direnç gösterir. Deniz dibine tonoz veya kazıklarla sabitlenirler. Yüzer iskelelerdeki diğer bir yapı ise yüzer dalgakıranlardır. Yüzer iskelelerin sönmülemeyeceği dalga boylarına karşı maksimum 1 metrelik dalgalara karşı koruma sağlayan yüzer yapılardır. İhtiyaç olunan alanlarda yüzer iskelelerin dalga tesirlerine karşı koruma amaçlı kullanılan yapılardır.

Yüzer sistemleri oluşturan yüzer iskeleler (ponton) ve yüzer dalgakıranlarla çevre yönünden denize ve kıyıya zararı en aza indirecek şekilde beton, metal, plastik vb. malzemelerden olabilir. Yüzer elemanlar deniz dibine tonoz veya başka bir şekilde sabitlenirler.

Yüzer iskeleler parmak iskele şeklindedir. İskelelerin kıyı ile birleştiği noktalarda kıyının doğal yapısını bozucu rıhtım, yol, duvar, dolgu vb. gibi kumsalın doğal yapısını bozucu malzemelere müsaade edilmez. İskeleler, kıyıdan tekneye ya da teknedeki kıyıya insan ve eşya transferi işlevi yanında üzerinde bulunan su ve elektrik panoları sayesinde teknelere su ve elektrik bağlantısı görevi de yapabilir. İskelelerin üzeri insan ve eşya hareketlerinde kolaylık sağlamak amacıyla genellikle ahşap malzemelerden kaplanır. Üzeri kapatılmak suretiyle bu alanlarda başka türlü fonksiyonların oluşmasına izin verilmez.

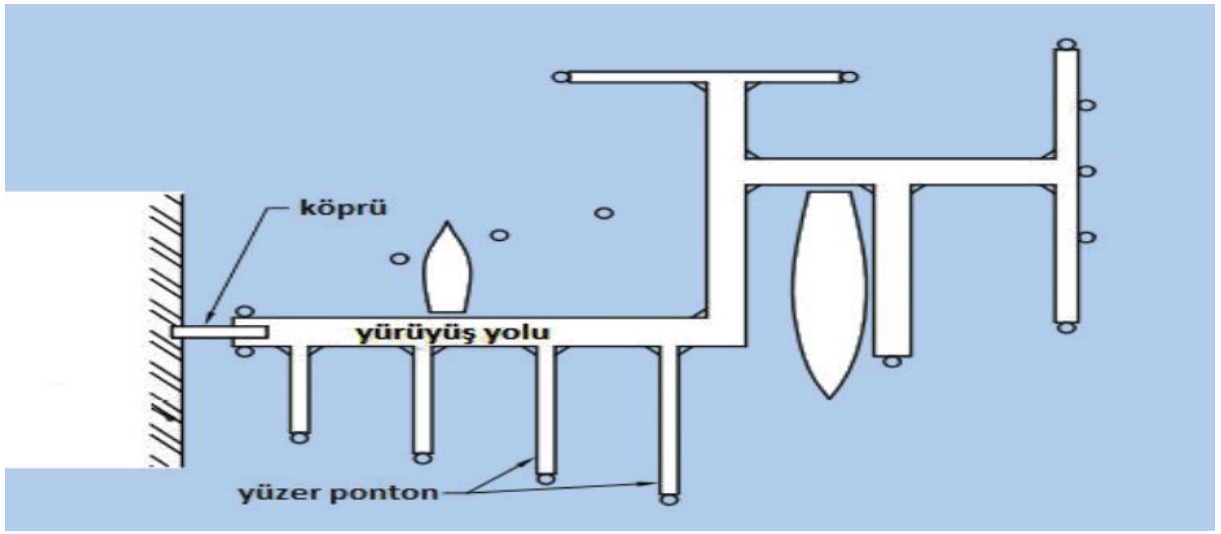
Bu tesislerde seyir emniyeti ve güvenliği bakımından, emniyetli ve güvenli bir şekilde teknelerin iskeleyle bağlanabilmesi için bağlantı elemanları, aydınlatma, usturma, yangın söndürme, yönlendirme işaretleri, sesli ve görsel emniyet uyarıları vb. önlemler alınır.

Yüzer sistemler daha çok yoğun sezonlarda barınma ve bağlama ihtiyacına yönelik tesislerdir. Monte edilebilir bir özellikte olduğundan kalıcı değildir. Proje ekonomik olmaktan

çıktığında taşınabilir, kaldırılabilir. Sezon sonu veya seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından ihtiyaç duyulması halinde kaldırılabilir veya başka yere taşınabilir.

Yüzer barınma ve bağlama yerinin temel bileşenlerinin başında yüzer iskeleler gelmektedir. Şekil 4.8’ de yüzer iskele örneği verilmiştir.

Şekil 4.8 Yüzer iskeleler



Yüzer iskeleler parmak iskele olarak da adlandırılmaktadır. İskeleler teknelerin yanaşma yerleridir. Aynı zamanda tekneye biniş ve inişlerin yapıldığı, karayla bağlantının sağlandığı, üzerinde yürüyüş yolu, tekneye su, elektrik bağlantılarının oluşturulduğu alanlardır. İhtiyaca göre farklı tasarımda olabilirler.

İskelelerin deniz üzerinde sabitlenmesi için kazıklara ya da deniz dibindeki tonozlara bağlanarak sabitlenirler. Deniz zemini kazık çakılması için uygun olmayabilir ayrıca deniz dibine zarar vermeyen çevreci yaklaşımların kullanımı tercih edilebilir. Bu gibi durumlarda tonoz ve bağlama zinciri ile yüzer iskelelerin sabitlenmesi düşünülebilir.

Tipik bir yüzer iskele (ponton) temelde 3 parçadan oluşabilir: güverte, destekleyici yapı ve yüzdürme ünitesi. Pontonların imalatında ise çok çeşitli malzemeler kullanılabilir. Güvertede

ahşap ya da beton kullanılabilir. Destekleyici yapı, galvanizlenmiş çelik, marin tip alüminyum ya da ahşap olabilir. Yüzdürme üniteleri ise beton veya polietilen tanklarla kaplı yüksek yoğunluklu polistiren olabilir. Yüzer iskele üzerindeki pontonların yürüyüş yolları düşük yoğunluklu bir şekilde aydınlatılabilir. Her bağlama noktasından teknelere elektrik verilebilmeli ve teknelerin su ihtiyacı karşılanabilmelidir.

Teknelerin iskelelere güvenli bir şekilde bağlanabilmesi için bir takım standartlar ortaya konmuştur. Buna göre bağlama düzeni, olması gereken bağlama yeri boyutları minimum iskele genişlikleri belirlenmiştir. Tablo 4.1’ de bir yüzer iskeleye bağlanacak tekne boyu ile iskele genişliği arasındaki ilişki gösterilmektedir.

Tablo 4.1 Yüzer iskele genişlikleri (OCDI, 2002)

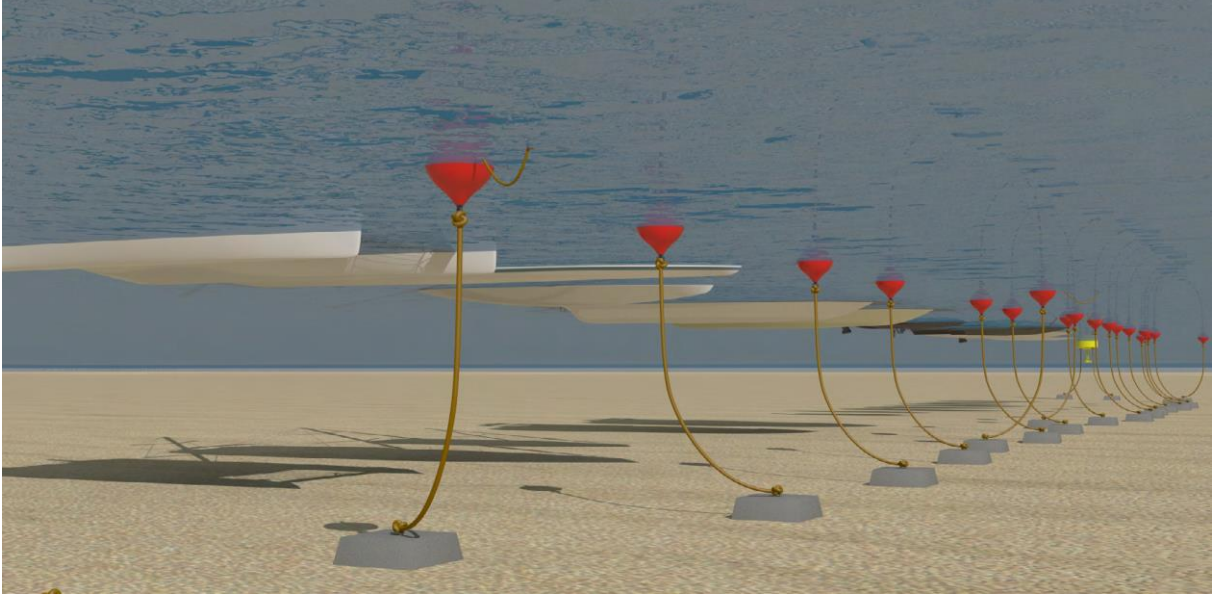
Tekne Boyu (m)	Parmak İskele Genişliği (m)
12 metreye kadar	1.0
13-15	1.4
16-20	2.0
20 metreden uzun	2.5

4.3.2. Şamandıralar

Bağlama ankrajı; tonoz (beton blok), kazık, zincir, şamandıra, tonozlu şamandıra sisteminin başlıca elemanlarıdır.

Şekil 4.9’da şamandıra örneğine yer verilmiştir. Deniz dibine sabitlenmeyi sağlayan tonozlar değişik ihtiyaçlara ve deniz dibi yapısına göre farklılaşmışlardır. Tonoz sistemleri, güvenli bağlamanın yapılabilmesi için deniz dibine sabitlenmeyi sağlayan yapılardır. Birçok farklı şekilde deniz dibine sabitlenme yapılabilir.

Şekil 4.9 Tonoz şamandırası örneği



Tonozlamada alternatif yaklaşımlar bulunmaktadır. En yaygın kullanımı geniş bloklar ile deniz dibine sabitleme şeklindedir. Deniz dibinin yapısına göre farklı yaklaşımlar kullanılabilir. Demir ya da çelikten yapılmış sürüklenerek deniz dibindeki kayalara takılıp sabitleme sağlayan yaklaşımlar olduğu gibi, deniz dibine çakılacak kazık ya da yüzeye giren ve oraya sabitlenen yaklaşımlar da kullanılabilir.

Gezi tekneleri için şamandıraların bağlanacağı tonozun ağırlığı teknenin boyuna göre hesaplanmaktadır. Öneri olarak verilen değerlere göre teknelerin şamandıralara bağlanmasında dört temel kategori oluşturulmuştur. Buna göre 6 metreye kadar tekneler için 1 ton, 6 ile 12 metre arasındaki tekneler için 2 ton, 12 ile 16 metre tekneler için 3 ton, 16 -18 metre için 4 ton ve 18 metreden büyük tekneler için ise teknenin özelliklerine göre mühendislik çalışmaları sonucu ortaya çıkan değerlere göre yeterli tonoz ağırlığı hesaplanabilir.

Tonozlu şamandıra başlıklarının hangi kategoride olduğunu konusunda tekne kaptanlarını bilgilendirmek amacıyla yukarıda belirtilen kategorilere uygun renk ve tasarımda olması gereklidir. Örneğin 6 metreye kadar şamandıralar kırmızı, 6-12 metre tekneler için turuncu, 12 -18 metre için sarı, 18 metreden büyük tekneler için beyaz gibi renkler kullanılabilir. Bağlama

amaçlı kullanılacak zincir, markalama şamandıraları ve ışıklandırma kullanılan malzemeler kesinlikle sertifikalı olmalıdır. Şamandıraların bulunduğu bölge ve kategorisi şamandıra üzerinde yazılması gerekir.

4.3.3. Rampa ve Servis İskelesi

Servis iskeleleri şamandıra parkla kıyı arasındaki insan ve lojistik malzemelerin transferi, evsel atıkların karadaki atık istasyonuna ulaştırılması amacıyla kullanılabilir. Rampa ise sezon dışında veya ihtiyaç duyulduğu anda teknelerin kışlama yapılması amacı ile ve teknelerin denize indirilmesi veya denizden alınması işlevini yerine getirmesi için kullanılabilir.

5. MEVZUAT DEĞERLENDİRMESİ

Türk hukuk sisteminde kıyının ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanunda yer almıştır. Kıyılarla ilgili kapsamlı düzenlemeler ise 1970'li yıllarda hazırlanmaya bağlanmıştır. 12.01.1970 tarih ve 7/52 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile deniz ve göl kıyılarında kamuya ait arazi ve arsaların satılması, kamp yeri olarak tahsis edilmesi, irtifak hakkı tesisi ile gerçek ve tüzel kişilere devredilmesi yasaklanmıştır. Sahil bandında yapılanma ve planlamaya ilişkin imar mevzuatı kapsamında ilk yasal düzenleme ise 11.07.1972 tarih ve 1605 sayılı Kanuna ek 7'inci madde ile yapılmış ve kıyı bölgelerimiz de imar düzenine tabii kılınmıştır. Bu düzenleme ile deniz, göl ve nehir kenarlarına 10 metreden az olmamak şartıyla İmar ve İskân Bakanlığı'nca tespit edilecek mesafe içerisinde halka açık olmayan bina inşa edilemeyeceği ve mevcut yapılara ilave yapılamayacağı, şerit içerisindeki arazi ve arsaların özel mülkiyete konu edilecek şekilde kullanılamayacağı hükümleri getirilmiştir. 18.01.1975 tarih ve 15122 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Uygulama Yönetmeliğinde⁶ kıyıların herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olduğu, kıyının korunması ve kamu yararına kullanılmasının sağlanmasına yönelik olarak liman, iskele, dalgakıran, rıhtım gibi yapı ve tesislerin dışında yapı yapılamayacağı hükümleri yer almıştır.

Ülkemizde, kıyı tesislerinin yapımı, işletilmesi ve kontrolüne ilişkin olarak Kanun Yönetmelik Genelge ve Talimatlar şeklinde çeşitli düzenlemeler yapılmıştır. Kıyının kullanım şartlarının belirlendiği temel mevzuattan biri olan 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esasları düzenlenmiştir. Ayrıca 03.08.1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazete' de yayınlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik ile kıyıda yapılabilecek yapılar belirlenmiştir.

⁶ İmar Kanununun Ek 7 ve 8 inci Maddelerine İlişkin Yönetmelik

5.1 Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler

Kıyı alanlarının kullanıma açılması ve yapı yapılabilmesi için çok sayıda işlem yapılmaktadır. Mülga Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca 06.07.2011 tarihli ve 27986 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ” ile kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesisler ile alâkalı olarak, yatırımcı gerçek kişiler ile kamu ve özel kurum ve kuruluşları tarafından yapılacak işlemlere ve istenilecek bilgi ve belgelere ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir. Bu Tebliğ kapsamında yatırımcılar tarafından izlenecek süreç aşağıda özetlenmiştir.

5.1.1 Başvuru Aşaması

Yatırımcı tarafından; kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yatırıma ilişkin olarak hazırlanan yatırım teklif dosyası ile birlikte ilgili Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü’ne müracaat edilir. İlgili tebliğde yatırım teklif dosyasında bulunması gerekenler şu şekilde sıralanmaktadır:

- Yatırımın yapılacağı alanın; 1/5.000 ölçekli veya 1/25.000 ölçekli veyahut da her iki ölçekte halihazır paftalar üzerinde, var ise onaylı çevre düzeni plâni, nâzım imar plâni veya uygulama imar plâni ile irtibatlandırılarak, yakın çevresine ilişkin mevcut durumu da gösterecek şekilde hazırlanan analiz paftası.
- Teklif plân onama sınırları kapsamında kalan alanın, halihazır harita üzerine işlenmiş kadastral durumunu gösteren harita kadastro mühendisi tarafından onaylı pafta ve son bir ay içerisinde alınmış mülkiyet durumunu gösterir belge.
- Onaylı kıyı kenar çizgisi bulunan mer’i uygulama imar plâni üzerine, aynı pafta üzerinde onaylı tüm imar planlarını da gösterecek şekilde, 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliklerinde belirtilen hususlar ve yapılacak kıyı yapısının boyutlarını ve özelliklerini de gösterecek şekilde hazırlanmış, 1/1.000 ölçekli uygulama imar plâni teklifi.
- Yatırımın niteliği, çevreye etkileri, istihdama katkısı ve kamu yararının tespitine yönelik verilerin de bulunduğu, bilgi, belge ve gerekçesi ile plân kararlarını ihtiva eden imar plâni açıklama raporu.

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı tarafından onaylanmış hidrografik ve oşinografik rapor.
- 15.3.2009 gün ve 27170 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Kıyı Tesisleri Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ kapsamında hazırlanan fizibilite raporu ve modelleme raporu.
- Planların ülke koordinat sisteminde (ITRF 96 datumuna göre) sayısal nüshası, çizimde kullanılan raster dosyalar var ise bu dosyalar ve plan raporunun kaydedildiği CD/DVD/harici bellek.

5.1.2 Değerlendirme ve Onaylanma Aşaması

Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü’nce; yatırımcı tarafından hazırlanan yatırım teklif dosyası 15 gün içerisinde incelenir. Yatırım teklif dosyası; ilgili bütün bilgi ve belgeler ve Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü’nce hazırlanan arazi tespit ve değerlendirme tutanağı ve ekleriyle birlikte, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve yönetmelikleri çerçevesinde incelenmek ve değerlendirilmek üzere ilgili Valilikçe (Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü) gerekçeli görüşü ile Bakanlığa gönderilir.

Bakanlık; Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından gönderilen yatırım teklif dosyasını 15 gün içerisinde inceler ve uygun görülmesi hâlinde yatırım teklif dosyasını kurum ve kuruluşların görüşlerine sunar. Bu kapsamda, plan onay yetkisine sahip kurum tarafından, teklif plana ilişkin olarak, Genel Kurmay Başkanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü., ÇED İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü, Milli Emlak Genel Müdürlüğü., İlgili Belediye, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, yatırım türüne göre de EPDK ve Botaş gibi kurum/kuruluşların görüşü alınır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yatırım teklifine ilişkin görüşüne başvurulmuş kurum ve kuruluşlar, görüşlerini 45 gün içerisinde bildirirler. Ancak, görüş oluşturabilmesi için, ilâve tetkik veya ön izin verilmesi gibi işlemler sebebiyle ek bir süreye ihtiyaç duyulması hâlinde, görüş verecek kurum veya kuruluşun talebi hâlinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile mutabakat sağlanarak ek süre verilebilir. Görüş talebine ilişkin yazının tarihi itibari ile ek süre hariç olmak

üzere, 45 gün içerisinde görüş bildirmeyen kurum ve kuruluşun uygun görüş verdiği kabul edilir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı; yatırım yapılacak alana ilişkin olarak hazırlanan yatırım teklif dosyasını ve teklif plânı, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri çerçevesinde 15 gün içerisinde inceler ve 3621 sayılı Kıyı Kanun'un 7 nci maddesine göre onaylanmak üzere, Bakan onayına sunar. Teklife konu yatırımın, içerik yönünden tamamlayıcısı niteliğinde olan ve kıyı kenar çizgisinin kara tarafında bulunan bölümleri var ise, bu alanlar, plânlamaya dahil edilir ve teklifin bütünlüğünün ve işleyişinin kolaylaştırılması amacıyla, 3621 sayılı Kıyı Kanun'un 7 nci maddesi ile 3194 sayılı İmar Kanun'un 9 uncu maddesi uyarınca onama yapılır. Onaylanan plânların ilân ve askı işlemleri, 3194 sayılı İmar Kanun'un 8 inci maddesi uyarınca Valilik ve Belediyesi tarafından yerine getirilir.

Diğer taraftan;

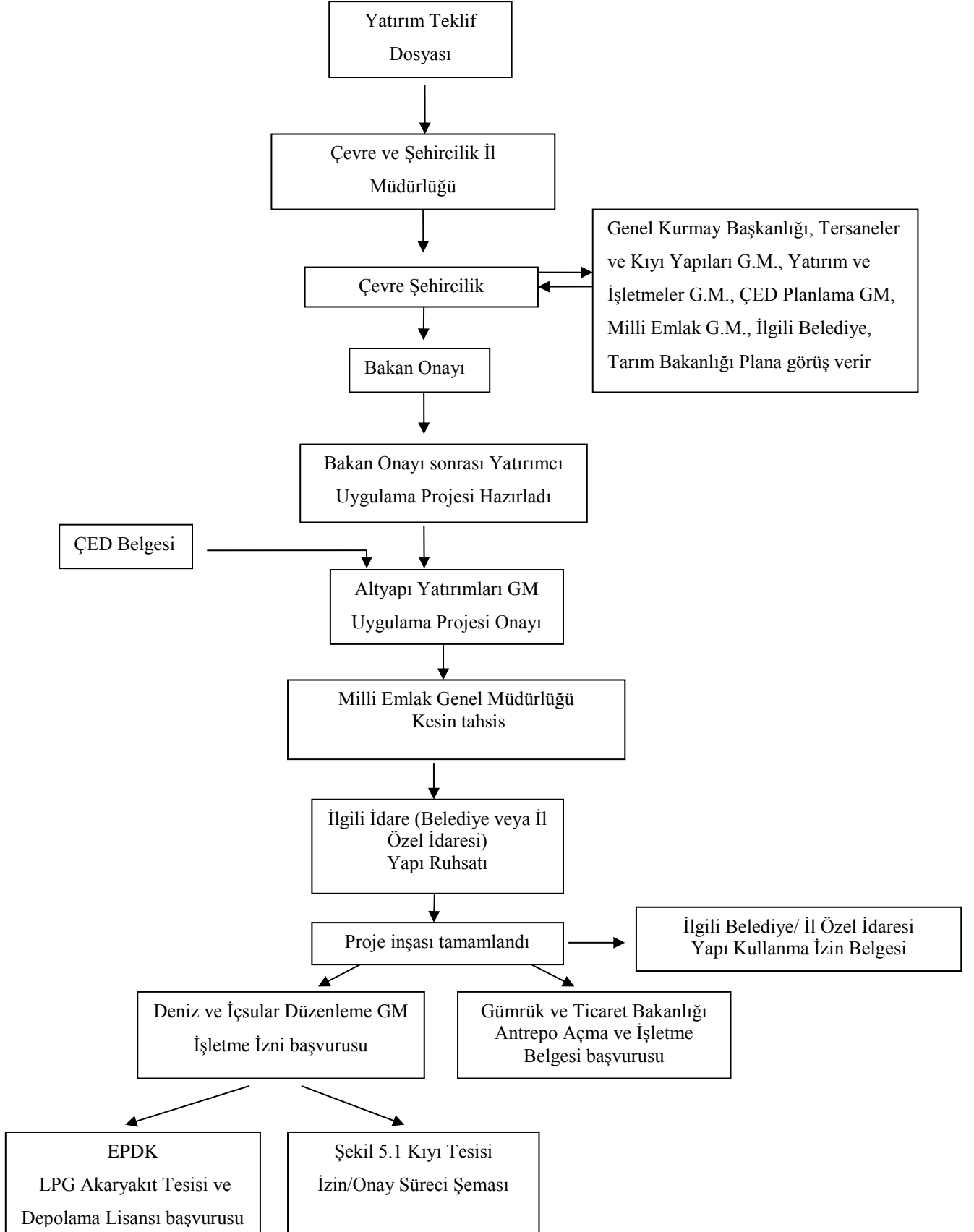
- 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki turizme dönük kullanımlar ile aynı alanlarda yer alan sahil şeritlerindeki günübirlik turizm alanlarının veya sahil şeridi dışındaki konaklama tesislerinin tamamlayıcısı ve devamı niteliğinde olan yapı ve tesislere ilişkin planlar Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca,
- Özel Çevre Koruma Bölgeleri'ndeki planlar ise Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğüne onaylanır.

Bu alanlara ilişkin olarak; 3621 sayılı Kıyı Kanunu, ilgili yönetmeliği ve bu tebliğ hükümlerine uygun olmak kaydıyla plan teklifine ilişkin başvuru bu kurumlara yapılır ve plan onama süreci bu kurumlarca yürütülür.

- 3194 sayılı İmar Kanununun Ek-3 üncü maddesi gereğince özelleştirme programında bulunan kuruluşlara ait taşınmazlara yönelik her tür ve ölçekteki imar planları Özelleştirme Yüksek Kurulunca yapılır ve onaylanır.

Yukarıda bahsedilen tüm süreci özetleyen akış şeması şekil 5.1'de gösterilmektedir.

Şekil 5.1 Kıyı tesisi izin/onay süreci şeması



Yat limanı yatırımı yapmak isteyen bir özel sektör yatırımcısı yukarıda özetlenen tüm bu süreçleri aşarak gerekli izin ve onayları almak durumundadır. 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun kapsamında ihale edilmek suretiyle yapılacak yatırımlarda; imar planı onayı-ÇED Kararı alınması-uygulama projesi onayı işlemleri ihaleyi yapan kurum tarafından tamamlanmakta ve yatırımcı bu uzun ve meşekkatli süreçten muaf olmaktadır. Ancak, 3996 sayılı Kanun kapsamında YİD ihalesini gerçekleştiren kurum da herhangi bir imtiyaza sahip olmaksızın yukarıdaki süreçleri aşmak suretiyle gerekli izin ve onayları almakla mükelleftir.

28.09.2011 tarihinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü ve diğer ilgili kurumlar ile yapılan toplantı neticesinde 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun Kapsamında Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda yat limanları yatırımlarının da yap-işlet-devret modeli ile gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Ancak bu kararın alınmasının ardından 4 yıl boyunca herhangi bir yat limanı yatırımı gerçekleştirilememiştir. Bu durum, Akdeniz çanağındaki ülkeler arasında en uzun kıyıya sahip Ülkemizin, yaklaşık 700.000 yatın oluşturduğu Akdeniz çanağındaki pastada, yat bağlama kapasitesi bakımından, yeterli paya ulaşamamasında önemli bir etken olmuştur.

5.2 Yap-İşlet-Devret Modeli

Yap-işlet-devret modeli bir kamu hizmetinin kamu kurum ya da kuruluşları ile ulusal ya da uluslararası özel sektör aktörleri arasında yapılan bir sözleşme çerçevesinde tüm maliyetlerin özel teşebbüsçe karşılandığı ve elde edilen tesisin masrafları karşılayan özel teşebbüsçe belli bir süre işletildiği, sözleşmede belirtilen sürenin bitimi ile de tesisin işler vaziyette, her türlü taahhüt ve borçtan arındırılmış olarak, ilgili kurum ya da kuruluşlara devredilmesini temin eden kamu yatırım ve finansman şeklidir.

3996 sayılı Kanununun 3'üncü maddesinin (a) bendi ile bu kanunun uygulama usul ve esaslarının belirlendiği 5907 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 3'üncü maddesinin (b) bendinde de, yap-işlet-devret modeli, "İleri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan

projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup, elde edilecek kâr dâhil yatırım bedelinin şirkete, şirketin işletme süresi içerisinde ürettiği mal veya hizmetin idare veya hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi” şeklinde tanımlanmıştır.⁷ Tanımından da anlaşılacağı üzere, YİD modelinin birinci ve temel işlevi ileri teknolojiye sahip yatırımları gerçekleştirmesidir. Bu modelde bir yatırımın yapılabilmesi için "ileri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan" alanlardaki projelerin olması gerekmektedir. YİD modelinin ikinci işlevi yatırımın uygulanabileceği alanın, ileri teknoloji veya yüksek maddi kaynak ihtiyacını gidermesidir. YİD modelinin üçüncü işlevi, yatırımı gerçekleştirecek ve ileri teknoloji ile gerekli finansmanı sağlayacak bir sermaye şirketi veya yabancı şirketin gerekliliğidir. Tanımdan anlaşılan dördüncü işlevi ise, yapılan yatırımın kâr dâhil toplam maliyetinin karşı tarafça (idare ve hizmetten yararlananlarca) satın alınarak ödenmesi konusu oluşturmaktadır.

YİD modeli ile köprü, tünel, baraj, sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme, elektrik üretimi, iletimi, dağıtım ve ticareti, maden ve işletmeleri, fabrika ve benzeri tesisler, çevre kirliliğini önleyici yatırımlar ile bu kapsamda atık toplama ayırma, geri kazanım, geri dönüşüm, yakma ve bertaraf tesisleri, otoyol, su yolu, trafiği yoğun karayolu, demiryolu, gar kompleksi, lojistik merkezi, yeraltı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanıma yönelik deniz ve hava alanları ve limanları ile bu kapsamda havalimanları ve havaalanları bünyesindeki yolcu ve yük taşımaya yönelik terminaller ve müteemmimleri, yük ve/veya yolcu ve yat limanları ile kompleksleri, sınır kapıları, özel kanunu olanlar hariç milli park, tabiat parkı, tabiatı koruma alanı ve yaban hayatı koruma ve geliştirme sahalarında planlarda öngörülen yapı ve tesisleri, toptancı halleri ve benzeri yatırım ve hizmetler hayata geçirilebilmektedir.

5.2.1. Yap-İşlet-Devret Modelinin Uygulama Süreci

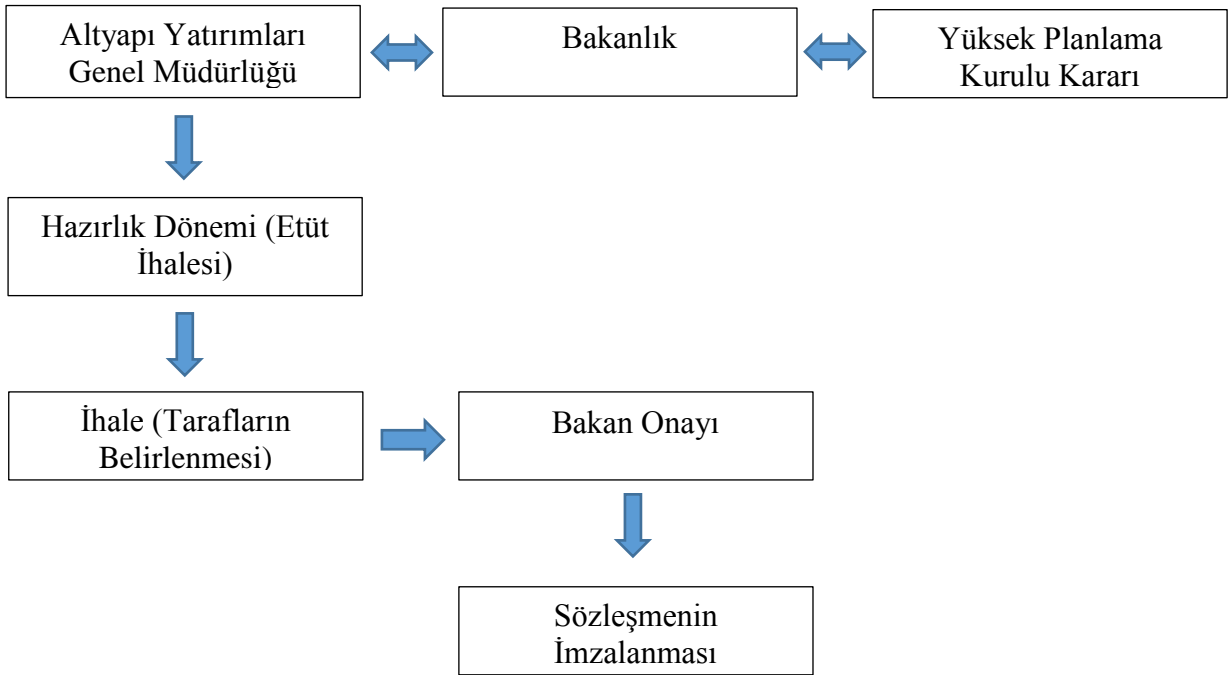
İdari kararın alınması ve YPK onayı: Süreç, planlanan yatırım ve hizmetin YİD modeli ile gerçekleştirilebilmesine izin veren idari kararın alınması ile başlar. İdari kararın alınması sonrası yatırım ve hizmetleri yap-işlet-devret modeline göre yaptırmak isteyen idare Bakan

⁷ 13.06.1996 tarihli ve 21956 sayılı Resmi Gazete.

imzalı olarak projeye ilişkin ön yapılabirlik etüdüyle birlikte Yüksek Planlama Kuruluna müracaat eder. Bu Kurul'un izninden sonra sermaye şirketi veya yabancı şirketle sözleşme imzalanabilmektedir. Sözleşme süresi mücbir sebepler ve idarenin sebep olduğu haller dâhil hiçbir şekilde toplam 49 yılı geçemez. Yapılacak sözleşmelerde sermaye şirketinin yapım ve işletmesini üstleneceği yatırım ve hizmetin süresinin belirlenmesinde, elde edilecek kar dâhil yatırım bedelinin ve yatırım için sağlanan kredilerin geri ödeme süresi ile projenin mahiyeti, sermayenin miktarı ve işletme esasları dikkate alınır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne YİD kapsamında gerçekleştirilecek bir yat limanına ilişkin ihale süresi şekil 5.2'de özetlenmiştir.

Şekil 5.2 Yap-İşlet-Devret Modeli İhale Süreci



08.10.2016 tarihli ve 29851 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 373 sıra sayılı Milli Emlak Genel Genel Tebliği ile 2012 yılından sonraki süreçte tıkanmış olan, özel sektör yatırımcısının yat limanı yapabilmesinin önünün bir anlamda tekrar açıldığı söylenebilir.

5.3. 373 Sıra Sayılı Milli Emlak Genel Tebliği

Bu Tebliğin amacı, Hazinesinin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ve/veya Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler üzerinde yeni yapılacak yat limanları ile yatlara ve özel teknelere bağlama ve barınma hizmeti verecek yeni iskele, yanaşma yeri ve rıhtım niteliğindeki kıyı yapılarının yapılması amacıyla yatırımcılar lehine tesis edilecek irtifak hakkı ve/veya verilecek kullanma izinleri hakkındaki işlemlere ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.⁸

5.3.1 373 Sıra Sayılı Milli Emlak Genel Tebliği Uygulama Süreci

Bu Tebliğe göre; Hazine taşınmazları üzerinde yat limanları ile yatlara ve özel teknelere bağlama ve barınma hizmeti verecek yeni iskele, yanaşma yeri ve rıhtım niteliğindeki kıyı yapılarını yapmak isteyen yatırımcı, yatırıma ilişkin hazırlayacağı avan proje ve ön fizibilite raporu ile birlikte yatırımının incelenerek uygun görüş verilmesi için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğüne başvurur. Yatırımına yönelik olarak uygun görüş alan yatırımcı, bu uygun görüş ve hazırladığı imar planı teklifi ile birlikte İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğüne başvurur. Tesis yatırımına ilişkin diğer iş ve işlemler 06/07/2011 tarihli ve 27986 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ hükümleri kapsamında yürütülür.

Bu Tebliğ kapsamında yatırımcıdan hazırlanması istenen ön fizibilite raporunda; yatırım projesi ile ilgili genel bilgiler, projenin gerekçesi, projenin finansmanı ile ilgili bilgiler yer almaktadır.

373 sıra sayılı Milli Emlak Genel Tebliği yayımlandığı tarihten itibaren, yatırımcılar tarafından, yaklaşık 5800 yeni kapasite oluşturacak yat limanlarına/yat yanaşma yerlerine ilişkin TKYGM’ ye başvuruda bulunulmuştur.

Yukarıda özetlenmeye çalışılan tüm bu süreçler sonucunda bir yat limanı projesinin hayata geçirilmesinin çok uzun zaman aldığı söylenebilir. Dolayısıyla özel tekne/yat bağlama yerlerine

⁸ 08.10.2016 tarihli ve 29851 sayılı Resmi Gazete

ilişkin olarak geleneksel yat limanından farklı olarak alternatif sistemlerin kurulmasına olan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır.

5.4. Mer’i Mevzuat’ a İlişkin Diğer Hükümler

Bu kısımda özel tekne/yat bağlama sistemlerinin kurulmasına ve işletilmesine yönelik oluşturulması planlanan modele gerekçe ve dayanak oluşturabilecek mer’i mevzuatta yer alan hükümlerin değerlendirilmesi yapılacaktır.

Limanlar Yönetmeliği şamandıra ve demirleme yerleriyle ilgili düzenlemelere yer vermektedir. Söz konusu mevzuata göre liman sahaları içinde gemi ve deniz araçlarının demirleyecekleri demirleme sahaları belirlenmiştir. Zorunlu hallerde, geminin tip, cins ve tonajlarına göre koordinatları gösterilen demirleme sahalarının dışında deniz taşıtlarının demirlemesi liman başkanlığının iznine tabidir.

Şamandıra kullanım izninin verilmesi mevzuata göre Liman Başkanlıklarının görevleri arasındadır. Tonoz şamandıra müracaatlarında, Liman Başkanlıklarınca tekne boyu ve cinsine göre bölgedeki uygun koordinatlar başvuru sahibine bildirilir. Tonoz şamandırası uygulayacaklar, kullanacakları şamandıra tipi, üzerinde yazılması gereken işaret ve yazılar ile malzemelerin standartları detaylandırılarak Liman Başkanlığına sunar. Liman Başkanlığı ile şamandıra kullanım izni verilecek gerçek veya tüzel kişiler arasında mutabakat zaptı imzalanır. Mutabakat dışına çıkanlar, usulsüz uygulama yapanlar ve belirlenen tonozu izin almadan bağlayanlar hakkında 618 sayılı Limanlar Kanununa göre idari para cezası uygulanır.

Tonoz şamandıraları izni münferit tekne kullanıcıları olabileceği gibi işletmeciler kuruluşlar da olabilir. Teknelerin izin verilen tonoz alanlarına bağlamaları hem teknenin donatısı hem de işleticinin sorumluluğundadır.

Limanlar Yönetmeliğinin 22. Maddesi 17. Fıkrasında “Korunaklı deniz alanlarında toplu tonoz sistemli bağlama düzenekleri veya demirleme ihtiyaçları gibi geçici düzenlemeler, liman başkanlığınca İdareye bildirilir; İdare, bu sistemlerin uygunluğu ve işletme usul ve esaslarını belirler.” denmektedir. Bu bağlamda çalışmanın 4. Bölümünde alternatif bağlama sistemleri

olarak belirtilen “şamandıra parklar”, “yüzer barınma ve bağlama tesisleri” ve “şamandıralar” toplu tonoz sistemi olarak değerlendirilebilir.

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 13. Maddesi (c) Fıkrasında “Kıyılarda ayrıca uygulama imar planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, aralarında en az 150 metre mesafe olmak kaydı ile 6 m²'yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler yapılabilir.” ifadesi yer almaktadır. Bu madde kapsamında yapılacak bir ahşap iskele şekil 5.1’de gösterilen süreçlere tabii olmadan yapılabilmektedir.

Ahşap iskele konusunda mülga Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğünün 15 Haziran 2006 tarih ve 1502 sayılı yazısı ile yayımlanmış olduğu 2006/3 sayılı Genelge ile ahşap iskelelerin kriterleri ve yapım sürecine ilişkin hususlar açıklanmıştır. Bu Genelge yine aynı Bakanlık tarafından 2007 ve 2011 yıllarında yayımlanan Genelgelerle geliştirilmek suretiyle son hali verilerek hali hazırdaki uygulamalar ortaya konulmuştur.

Söz konusu Genelgede ahşap iskele; kıyı çizgisinden itibaren en fazla – 2.20 m su derinliğini geçmeyecek şekilde, en fazla 20 m boyunda ve 2,5 m eninde olmak üzere ve ucunda (veya açıkta, karaya bağlantısız) 5×5 m ebadında en fazla bir adet platformu olan, seyir emniyeti ve deniz güvenliği ve denizden yararlanma bakımından ihtiyaç duyulduğunda ilgililerince kaldırılacağına taahhüt edilmesi kaydıyla, sökülebilir nitelikte ve tamamı ahşap malzeme veya çelik boru kazık üzerine ahşap kaplama kullanılmak veya yüzer elemanlardan teşkil etmek suretiyle (ponton) yalnızca denize girme, güneşlenme ve amatör su sporları gibi faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla yapılan iskele olarak tanımlanmıştır.

Ahşap iskele yapımı için ilgilisi tarafından; vaziyet planı ve gerekçelerini belirten bir rapor ile birlikte ilgili Valiliğe (Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü) müracaat edilir. Valiliğin koordinasyonunda iskelenin bulunduğu alanın durumuna göre Ulaştırma Bölge Müdürlüğü, Liman Başkanlığı, Defterdarlık, Belediye, İl ve Çevre ve Orman Müdürlüğü, İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve bulunduğu alanın özelliğine göre ilgili kurum ve kuruluş temsilcilerinin katılımı ile konu yerinde incelenir ve vaziyet planına göre ilgilisi tarafından ahşap iskele yapılır.

Buna benzer bir uygulama bu çalışmada önerilen alternatif bağlama yerleri ve barınma sistemleri için de uygulanabilir. Ancak bunun için öncelikle Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik'te yer alan ilgili fıkranın "Kıyılarda ayrıca uygulama imar planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, aralarında en az 150 metre mesafe olmak kaydı ile 6 m²'yi geçmeyen büfe ve kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet, korunaklı deniz alanlarında toplu tonoz sistemli bağlama düzenekleri ve ahşap iskeleler," şeklinde değiştirilmesi gerekmektedir.

5.5. Değerlendirme

Barınma ve bağlama amaçlı olarak kıyıda yapılacak bir yapının inşa edilebilmesi için mer'î mevzuat kapsamında alınması gereken izin ve onayların bunlara ilişkin süreçlerin ele alındığı bu bölüm sonunda genel olarak kıyıda bir yatırım yapmanın ne denli zorlu bir süreç olduğu ortaya çıkmaktadır.

Süreçlerin bu denli zorlu ve uzun olması aynı zamanda maliyetlerin de yükselmesine sebep olmaktadır. Maliyetin yükselmesi de bu tür yapıların kullanıcılarına yüksek faturalar olarak yansımaktadır. Bu nedenle de tekne sahibi olmak yüksek maliyetli bir lüks veya tekne sahiplerinin "zengin" kişiler olarak anılmasına, tekne ve tekne bağlama yerlerine ilişkin uygulamalarda ön yargılar oluşmasına neden olmaktadır.

Bunun yanında giderilemeyen barınma ve bağlama ihtiyacı, üç taraflı denizlerle çevrili Ülkemizde insanımızı denizle buluşturma noktasındaki en büyük eksikimiz olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu nedenle; barınma ve bağlama yeri sayısını arttırmak ve kapasiteyi yeterli seviyelere çekmek için kısa vadede çözüm oluşturacak basit kıyı yapıları için kolaylaştırılmış mevzuat hazırlanması uygun olacaktır. Bu kapsamda, çalışmanın 4'üncü bölümünde önerilen barınma/bağlama sistemlerinin (yüzer barınma ve bağlama tesisleri hariç) kurulumu ve işletilmesine yönelik örnek bir taslak hazırlanmış olup Tebliğ şeklinde bir alt uygulama mevzuatı olarak yayımlanabileceği değerlendirilmektedir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Genel turizm aktiviteleri arasında yat turizmi önemli bir yere sahip olmakla birlikte, dünyada ve ülkemizde önemi giderek kavranan ve geliştirilebilecek bir turizm alternatifi olarak ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple ülkemizi çevreleyen turizm koridorları ve bulunduğumuz coğrafi konum itibari ile dünya yat turizminden alınan payın artırılması amacına yönelik olarak, özel tekne/yat bağlama kapasitesinin de artırılması gerektiği açıktır.

Çalışmada ülkemizin de yer aldığı Akdeniz çanağındaki yat bağlama kapasiteleri ortaya konulmuş, yapılan analizlerde 2023 yılı itibari ile ülkemizde oluşacak tekne yoğunluğu ve buna bağlı olarak ilave bağlama kapasitelerinin oluşturulması gerektiği belirlenmiştir.

Ancak geleneksel anlamda yeni yat limanı yatırımlarının mer'î mevzuat gereği yapım sürecinin uzun süreler tutması, kıyı alanlarına ilişkin planların oluşturulması ve mevcut planlara uygunluğunun denetlenmesi faaliyetleri birçok farklı kurum ve kuruluşu ilgilendirdiğinden, yeni yatırım noktasında yatırımcıların karşı karşıya kaldıkları, uzun süre alan bürokratik işlemler, izinler, onaylar ve bunlarla ilgili kurumların çokluğu, daha yatırım dahi tamamlanmadan üstlenilmek zorunda kalınan mali yükümlülükler gibi hususlar yatırımların gerçekleşme süresinin çok uzamasına neden olmaktadır.

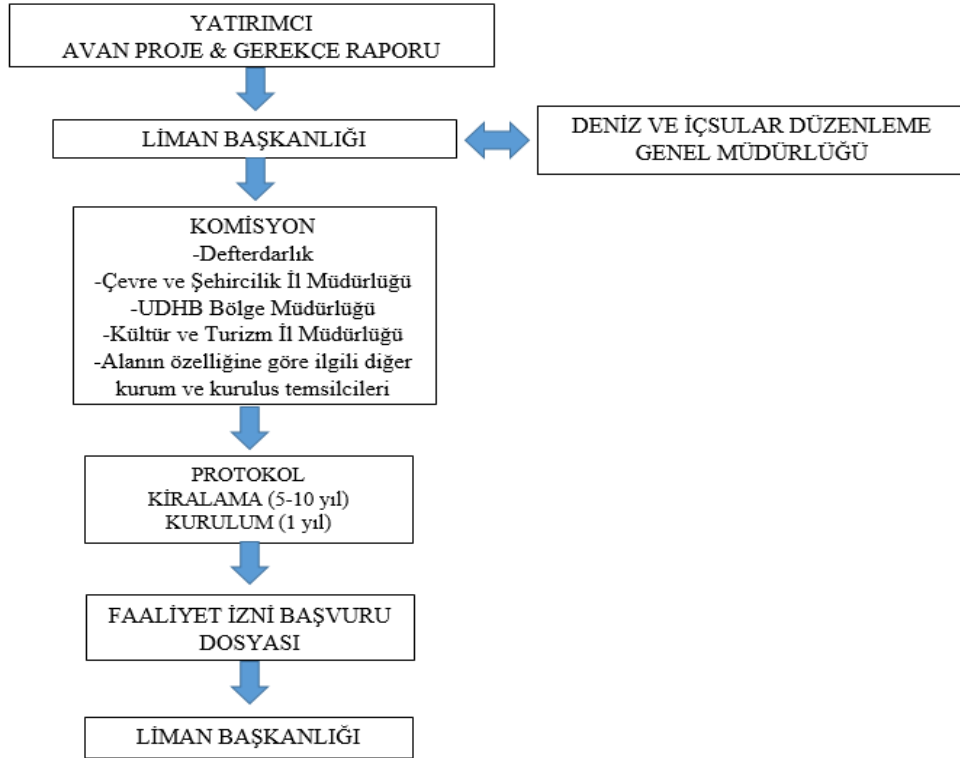
Bu bağlamda, bu çalışma ile de ortaya konulan bağlama ve barınma sistemlerinin, özellikle tekne trafiğinin yoğun olduğu sahil kesimlerinde ve koylarda, kıyının kamu yararına kullanımına engel olunmadan, seyir, can, mal ve çevre güvenliğine uygun, özel mülkiyete konu edilmeksizin, kamunun kullanımına açık, seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından ihtiyaç duyulması halinde sökülerek kaldırılabilmesi şartı ile bu çalışmada taslak metni oluşturulan tebliğde belirtilen kriterlere uygun olarak yapılmasının, bu alanda karmaşık olan mevzuat ile kamu kurum ve kuruluşlarının karar alma sürecini hızlandıracak önemli bir fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından TUBİTAK Türkiye Sanayi Sevk ve İdare Enstitüsü'ne "Kıyılarımızda Güvenli Barınma Yerlerinin Ve Bağlama Sistemlerinin

Etüdü Projesi” yaptırılmış olup yayımlanan sonuç raporunda bu çalışmada bahsedilen “şamandıra park” sistemlerinin kurulması ile kıyılarımızda 13.000 ilave tekne bağlama kapasitesi oluşacaktır.

Şekil 6.1 ile de gösterilen belirlenen model için hazırlanan tebliğ taslağındaki işleyişe göre; yatırımcı (özel veya tüzel kişi veya mahalli idareler) projesine yönelik hazırlayacağı avan proje ve gerekçe raporu ile ilgili Liman Başkanlığına başvurur. Liman Başkanlığı, yatırımcı tarafından sunulan avan proje, gerekçe raporu ve görüşü ile birlikte başvuru dosyasını Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü’ne uygun görüş alınmak üzere gönderir. Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü’nün uygun görüşünü müteakip ilgili idaresi koordinesinde belirlenen kurum/kuruluş temsilcilerinin katılımıyla kurulacak komisyon marifetiyle değerlendirme yapılır. Komisyon tarafından da uygun görülen yatırım için protokol imzalanır. Alana ilişkin 5-10 yıl arası kiralama yapılarak 1 yıl içerisinde yatırım tamamlanır. Buna müteakip işletici tarafından faaliyet izni alınmak üzere ilgili Liman Başkanlığına başvuruda bulunulur.

Şekil 6.1 Öneri Model İşleyiş Süreci



Belirlenen bu modelin uygulanmasının sağlayacağı faydalar kısaca aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Yatırım izin/onay ve kurulum süreci mevcut duruma göre çok daha kısa sürece içerisinde tamamlanır.
- Yasal olmayan tonoz kullanımları engellenmiş olur.
- Tekne demirlerinin deniz tabanına, deniz yaşamı ve bitki örtüsüne zarar vermesi engellenir.
- Tekne kaynaklı atık deşarjları ve diğer kirliliklerin kontrolü sağlanır.
- Koyların eşit ve adil kullanımı sağlanır.
- İyi planlanmış ve doğru işletilen bağlanma alanları ile kıyı kaynakları kullanımının verimliliği arttırılır.
- Turizmi teşvik ederek, bölge sakinleri, yatçılar ve yerel idareler için sosyal ve ekonomik fayda sağlanır.
- Bağlama hizmeti ücretlerinden elde edilen gelir üzerinden vergi kazanımı sağlar.

KAYNAKLAR

ARAT, E. P. (2006). Türkiye'deki Yat Turizmi Ve Marinaların Pazarlama Yönünden Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi: İstanbul Teknik Üniversitesi.

BARLAS, İ. (1996). Türkiye Yat Limanları Master Planı. Ankara.

DİNÇER, M. Z. (1989). Türkiye'de Yat Turizmi. İstanbul.

DTO. (2016). Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu. İstanbul.

ERCANİK, C. T. (2003). Türkiye'de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi: Ankara Üniversitesi.

FRECHTLING, D. (2001). Forecasting Tourism Demand.

ICOMIA. (2016). Recreational Boating Industry Statistics.

İNCAZ, S., & BİLİCAN, G. (2002). Economical Perspectives of Turkish Yacht Tourism.

OECD. (2017). Statistics.

OCDI. (2002). Technical Standards for Port and Harbour Facilities.

TÜBİTAK TÜSSİDE. (2015). Kıyılarımızda Güvenli Barınma Yerlerinin Ve Bağlama Sistemlerinin Etüdü Projesi.

WTTC. (2017). Economic Impact 2017, Turkey

İnternet Adresleri

www.mevzuat.gov.tr : Mevzuat Bilgi Sistemi

www.udhb.gov.tr : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

www.denizticaretodasi.org.tr : İMEAK Deniz Ticaret Odası

www.tkygm.gov.tr : Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

www.worldbank.org : Dünya Bankası

<http://www.oecd.org> : Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü

EK

EK 1 Taslak Tebliğ Çalışması

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Tebliğin amacı; kıyılarımızı ve koylarımızı kullanan özel tekne ve yatların atıklarını yönetme, demir atarak deniz dibine zarar vermelerini önleme gibi çevre koruma maksadının yanında güvenli barınma ve bağlama ihtiyacının karşılanması amacıyla, yeni yapılacak kıyıyla bağlantısı olmayan şamandıra park ve münferit bağlama şamandıraları niteliğindeki yapıların kurulmasına ve işletilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Tebliğ; birinci maddede belirtilen kıyı yapılarını kapsar.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Tebliğ; 618 Sayılı Limanlar Kanunu, 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 31/10/2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Limanlar Yönetmeliği’ne dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – Bu Tebliğ’de geçen;

Avan Proje; Asıl projeden önce, yapılacak projeye esas olmak üzere hazırlanan taslak projeyi,

Faaliyet İzni; Barınma ve bağlama amaçlı olarak bu Tebliğ kapsamında kurulan yapıların kullanıma açılmasına yönelik olarak ilgili Liman Başkanlığınca verilen yazıyı,

Gerekçe Raporu; Bu Tebliğ kapsamında kurulması planlanan yapının konumunu, niteliğini ve kapasitesini, yatırımın finansal analizini ve yatırım bölgesi hakkında bilgileri içeren raporu,

İdare; Bu Tebliğ kapsamında kurulması planlanan yapıların koordinatlarını idari sınırları içerisinde bulunduran Liman Başkanlığını,

İşletici; Bu Tebliğ kapsamında kurulan yapıları işleten veya temsile yetkilendirilmiş gerçek veya tüzel kişileri,

Münferit Şamandıra; Gezen özel tekne ve yatların, seyir güzergâhları üzerinde bulunan doğal koylar, ada çevreleri gibi alanlarda, deniz dibine tonoz veya kazık ile sabitlenen, emniyetli bağlanmaya imkân veren şamandıraları,

Özel Tekne; Ticari amaç olmaksızın münhasıran gezi, eğlence, spor ve amatör balıkçılık gibi faaliyetlerde kullanılan, ulusal standarda göre ölçüldüğünde boyu (LH) 2,5 metreden küçük ve 24 metreden büyük olmayan, mülkiyeti gerçek kişilere veya faaliyet konusu su sporları olan dernek veya vakıflara ait tekneler ile bu şartlardan bir veya birkaçını haiz olmamakla birlikte, bağlama kütüğüne kayıtlı olup özel tekne ruhsatnamesi almış olan tekneleri,

Rampa; Teknelerin denize indirilmesi veya denizden alınması amacıyla kullanılan yapıları;

Servis İskelesi; Şamandıra park sistemlerinin bulunduğu alanda kıyıya ulaşımda kullanılacak servis botu gibi deniz ulaşım araçları için kıyıda yapılacak olan tek bir teknenin emniyetli yanaşmasına imkan sağlayacak nitelikteki yüzer ve sökülebilir yapıyı,

Şamandıra Park; Kıyıya fiziki bağlantısı olmayan, yüzer iskelelerin ve/veya şamandıraların deniz dibine atılan tonoz veya kazık ile sabitlenmesiyle oluşan özel tekne ve yatların bağlanmasına olanak sağlayan yapıları,

Yat; Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, taşıdığı yolcu sayısı 12'yi geçmeyen, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, özel ve ticari yat amacıyla kullanılan ve ulusal standarda göre ölçüldüğünde boyu (LH) 24 metreden büyük olmayan gemileri,

Yatırımcı; Bu tebliğ kapsamında kurulacak yapılara ilişkin yatırım yapmaya istekli gerçek veya tüzel kişileri veya mahalli idareleri,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Başvuru, Gereke Raporu, Değerlendirme

Başvuru

MADDE 5 – (1) Birinci maddede belirtilen nitelikteki yapıları kurmak isteyen yatırımcı, yatırıma ilişkin hazırlayacağı avan proje ve gereke raporu ile birlikte incelenmesi ve gerekli izinlerin alınması amacıyla İdareye başvurur.

Gereke Raporu

MADDE 6 – (1) Yatırımcı tarafından 4 üncü madde kapsamında hazırlanacak gereke raporunda;

a) Proje ile ilgili genel bilgiler:

- 1) Projenin konumu,
- 2) Kara alanı mülkiyet durumuna ilişkin bilgi,
- 3) Projenin tanımı, amacı ve hizmet sağlayacağı alanlar,
- 4) Projenin genel özellikleri ve kapasite seçimi,
- 5) Tesisin ulaşım ağı ile (karayolu, demiryolu, havayolu ve diğer deniz yolları) irtibatı.

b) Projenin gerekçesi:

- 1) Bölgedeki mevcut tekne trafiği,
- 2) Bölgedeki mevcut barınma bağlama amaçlı kıyı yapılarına ilişkin bilgi,

c) Projenin finansmanı:

- 1) Yatırımın toplam tutarı,
- 2) Yatırım termin planı,
- 3) Finansal analizi (gelir-gider tabloları, nşd, ivo vb.),

yer alır.

Değerlendirme

MADDE 7 – (1) İlgili İdaresi, yatırımcı tarafından sunulan avan proje, gerekçe raporu ve görüşü ile birlikte başvuru dosyasını Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne uygun görüş alınmak üzere gönderir. Gerekmesi halinde Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından ilgili birimlerden alınacak değerlendirmelerle birlikte Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün uygun görüşünü müteakip ilgili idaresi koordinesinde aşağıdaki kurum/kuruluş temsilcilerinin katılımıyla kurulacak komisyon marifetiyle değerlendirme yapılır.

- Defterdarlık
- Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bölge Müdürlüğü
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Liman Başkanlığı
- Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü
- İlgili Belediyesi
- Alanın özelliğine göre ilgili kurum ve kuruluş temsilcisi

(2) Oluşturulan komisyonca, yatırımcı tarafından sunulan avan proje ve gerekçe raporunda belirtilen hususlar çerçevesinde konu yerinde incelenir ve avan projenin uygunluğu, teklife konu deniz alanının özelliği, çevresel/coğrafi nitelikleri, seyir emniyeti ile yerel diğer koşullar dikkate alınarak yapıların kurulmasına komisyonca karar verilerek bir protokol imzalanır. Bu protokol ve avan projesine göre ilgilisi tarafından Tebliğe konu yapının kurulumu gerçekleştirilir.

(3) Değerlendirme sırasında aşağıdaki hususlar göz önünde bulundurulur:

- Yalnızca özel tekne ve yat bağlama amacıyla kullanılacağı,
- Kıyının kamu yararına kullanımına engel olunmadan, şamandıra parklar veya münferit şamandıralar hangi özel, tüzel kişi veya kurum/kuruluş tarafından yapılırsa yapılsın özel mülkiyete konu edilmeksizin, kamu kullanımına açık tutulacağı,
- Deniz çevresine zarar vermeyen; yüzer ya da ahşap vb. malzemeden üretilen, bulunduğu yöreye uygun renkte yüzer elemanlardan oluşması,
- Kullanılacak yapı malzemesinin hizmet verilecek teknelerin tip ve boyutlarına uygunluğuna ilişkin bilgi,
- Deniz çevresinin korunması, atıkların alınması ve bertaraf edilmesi ile ilgili olarak mevcut mevzuat çerçevesinde gerekli önlemlerin ne şekilde alınacağı,
- Yapının yüzer iskele şeklinde olması durumunda üzerinde herhangi bir kapalı alan oluşturulmayacağı,
- Seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından, emniyetli ve güvenli bir şekilde teknelerin bağlanabilmesi için; bağlantı elemanları, yönlendirme işaretleri, sesli ve görsel emniyet uyarıları vb. önlemlerin ne şekilde alınacağı,
- Yapıyı kullanacak deniz araçları için atık alım ihtiyacının ne şekilde karşılanacağı, olası yangın durumlarında alınabilecek tedbirlerin varlığı,
- Seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından ihtiyaç duyulması halinde, ilgili Liman Başkanlığınca istenilmesi halinde ilgililerince kaldırılacağına taahhüt edilmesi,
- Yapılacak yapının, kıyının doğal yapısını bozucu herhangi bir etkisinin bulunmaması,
- Şamandıra park sistemlerinin kurulacağı yerlerde kıyıya ulaşım veya lojistik ihtiyaçların karşılanması için yapılacak tek teknelik rampa/servis iskelesinin konumu,
- Planlama alanında varsa daha önceden atılmış olan tonozların kullanılabilirlik durumu ve gerekli görülmesi halinde kaldırılması taahhüdü.

(4) Komisyon üyesi kurum temsilceleri gerekmesi halinde bağlı buldukları bakanlıkların merkez teşkilatlarından yatırıma ilişkin uygunluk görüşü alabilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM **Kurulum ve İşletme**

Kurulum

MADDE 8 – (1) Tutanak ile imza altına alınan ve kurulumuna izin verilen şamandıra park veya münferit şamandıra yatırımlarının kurulacağı alana yönelik olarak 5 yıldan az 10 yıldan fazla olmamak koşulu ile ilgili idaresince kiralama yapılır.

(2) Gerekli izinleri alınmış olan şamandıra park veya münferit şamandıra yatırımı kira sözleşmesinin imzalanmasına müteakip bir yıl içerisinde tamamlanır.

İşletme

MADDE 9 – (1) Kurulumu tamamlanan yapılarla ilgili olarak yatırımcı tarafından, ilgili Liman Başkanlığına aşağıda belirtilen hususları içeren dosya ile faaliyet izni başvurusu yapılır.

- a) Hizmet verilecek teknelerin atıklarının ne şekilde alınacağına beyanı,
- b) Hizmet verilmesi planlanan hedef tekne boyutları,
- c) Münferit şamandıra sistemleri için teknelerin tahmini kalış süreleri,
- d) Personel istihdam durumu (güvenlik, palamarcı vs),
- e) Seyir yardımcılarının ilişkin bilgi,
- f) Tekne kullanıcılarının kıyıya ulaşımının ne şekilde sağlanacağı (servis botu gibi),
- g) Tekne kullanıcılarının elektronik ortamda yer tahsisi talebi yapmalarına yönelik bir altyapının kurulup kurulmadığı,
- h) Bağlama ekipmanlarının bakım ve tutumunun hangi sıklıkta ve ne şekilde yapılacağına ilişkin taahhüt,

(2) İlgili Liman Başkanlığınca, birinci fıkra kapsamında sunulan bilgi ve belgeler dikkate alınarak faaliyet izni verilir.

(3) Madde 7 kapsamında yapılan değerlendirmenin tarafı olan kurum/kuruluşun varsa işletmeye ilişkin isteklerine uyulur.

Genel Hükümler:

MADDE 10 – (1) Bu Tebliğ kapsamındaki kıyı yapılarının kurulmasını/işletmesini üstlenen gerçek ve/veya tüzel kişiler aşağıdaki hususlara uymakla yükümlüdür.

- a) İşletim sürecince Liman Başkanlığı ve/veya ilgili kurum/kuruluşların ilave talimatlarına uyulacaktır.
- b) Kurulum ve işletim sürecinde herhangi bir şekilde deniz çevresinin kirletilmesine sebep olunmayacaktır.
- c) Bağlama sistemleri için kullanılacak markalama sistemlerinin sürekli olarak çalışır durumda tutulması sağlanacaktır.
- d) Kaptanlar; teknelerinin uygun biçimde bağlandığından emin olurlar ve sürekli kontroller ile teknelerin konumunu muhafaza etmesini sağlarlar.
- e) Acil durumlara ilişkin gerekli bildirimler Limanlar Yönetmeliği hükümleri de dikkate alınarak Liman Başkanlığına yapılır.

Ücretlendirme:

MADDE 11 –(1) Bu Tebliğ kapsamındaki kıyı yapılarında verilen bağlama hizmetine karşılık alınacak bağlama ücreti en yakın yat limanı/marina bağlama ücretlerinin 1/3 ünden daha fazla olamaz.

(2) Atık, elektrik, su gibi ihtiyaçların karşılanmasına ilişkin ücretlendirme de en yakın yat limanı/marinadaki ücretlendirmeyi geçmemek üzere belirlenir.

(3) Ücret tarifesi, işletici tarafından her yılın başında yenilenerek, Kültür ve Turizm İl Müdürlüğünden onay alınmak suretiyle yayımlanır.

Cezalar:

MADDE 12 –(1) Bu Tebliğ kapsamındaki tesislerde Limanlar Yönetmeliği ve ilgili diğer mevzuat hükümleri kapsamındaki cezai hükümler uygulanır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Son Hükümler

GEÇİCİ MADDE 1: Bu Tebliğ kapsamına giren mevcut kıyı yapıları ilgilileri tarafından 2 yıl içerisinde Tebliğe uygun olarak yeniden gerekli izinlerin alınması suretiyle faaliyetlerine devam ederler.

Yürürlük

MADDE 13 – (1) Bu Tebliğ yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme: (1) Bu Tebliğ hükümlerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı yürütür.

ÖZGEÇMİŞ

Adı : Abdurrahman
Soyadı : GÖBEL
Doğum Tarihi : 16/05/1986
Doğum Yeri : Bakırköy
Lise : 2001 - 2004, Bahçelievler Necip Fazıl Kısakürek Lisesi
Lisans : 2004 – 2010, İstanbul Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Müh.
Çalıştığı Kurum : 2015 – devam ediyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

