T.C.

İstanbul Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

YAT EVİ (DOCKOMINIUM) MODELİNİN TÜRKİYE'DEKİ MARİNALARA UYGULANABİLİRLİĞİ

Osman Cenk DEMİROĞLU

2501040274

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Füsun İSTANBULLU DİNÇER

İstanbul 2007

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

TURİZM İŞLETMECİLİĞİ Anabilim Dalında **2501040274** numaralı **OSMAN CENK DEMİROĞLU'NUN** hazırladığı **"YAT EVİ (DOCKOMİNİUM) MODELİNİN TÜRKİYE'DEKİ MARİNALARLA UYGULANABİLİRLİĞİ "** konulu **YÜKSEK LİSANS / ~~DOKTORA~~ TEZİ** ile ilgili **TEZ SAVUNMA SINAVI,** Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 15.Maddesi uyarınca **31.07.2007 SALI** günü saat **11.00** 'de yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin .....Kabuli.....'ne* **OYBİRLİĞİ** /~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ (2)	İMZA
PROF.DR. FÜSUN İSTANBULLU DİNÇER	Kabul	
PROF.DR. TARGAN ÜNAL	Kabul	
DOÇ.DR. HAKAN ONGAN	Kabul	
YRD.DOÇ.DR. ŞEHNAZ DEMİRKOL	Kabul	
YRD.DOÇ.DR. SUNA MUĞAN ERTUĞRAL	Kabul	

Yat Evi (Dockominium) Modelinin Türkiye'deki Marinalara Uygulanabilirliği
Applicability of the Dockominium Model: Case of Marinas in Turkey

Osman Cenk Demiroğlu

ÖZ

Deniz turizmi, Türkiye'nin turizm gelirlerinde yaratacağı potansiyel katkı dolayısıyla önemi giderek daha çok kavranan bir alternatif haline gelmiştir. Bu alternatifin bir alt türü olan yat turizmi ise, Türkiye'nin 8333km'lik kıyı şeridinin sahip olduğu doğal ve beşeri çekicilikler sayesinde hızlı bir gelişim yaşamaktadır. Buna paralel olarak, yat turizmindeki iki önemli iş kolundan biri olan marina sektörü de, son yıllarda girdiği hareketlilik süreci içerisinde bir altyapı ve üstyapı unsuru olarak söz konusu çekicilikleri tamamlamakta ve Akdeniz'de dolaşan yüz binlerce yatın Türkiye'ye çekilmesine katkıda bulunmaktadır. Bu çalışmanın birinci bölümünde deniz turizmi ve türleriyle ilgili genel kavram ve bilgiler verilmiş, ikinci bölümünde ise dünyada ve Türkiye'de marinacılığın durumu incelenmiş ve genel açıdan ekonomik, sosyal ve çevresel olarak ülkelerine katkı sağlayan Türkiye'deki marinaların mikro ölçekteki sorunlarına çözüm getirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Çalışmanın son bölümünde, Türkiye'de özellikle yatırım mevzuatı ve karlılığı açısından bazı sorunlar yaşadığı belirtilen marina sektörü için alternatif bir iş modeli olan yat evi önerilmiştir. Modelin uygulanması için gerekli ortam kriterleri açıklandıktan sonra karşılaştırmalı bir örnek değerleme senaryosu ile modelin marina yatırım karlılığı üstündeki etkisi vurgulanmış, ancak modelin uygulanışında dikkat edilmesi gereken belli başlı konuların da altı çizilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Deniz Turizmi, Yat Turizmi, Marina, Yat Evi, Türkiye

ABSTRACT

Nautical tourism has become an increasingly more recognized alternative as a potential contributor to Turkish tourism revenues. Yacht tourism on the other hand, a sub category of the aforementioned alternative, has witnessed a rapid growth by courtesy of the natural and human attractions the 8333km coastlines of Turkey have to offer. Consequently, the marina sector, one of the two vital businesses in yacht tourism, has gained the dynamism to complement these attractions as an infra- and superstructure component and thereby become a synergic element in inviting the hundreds of thousands of yachts cruising along the Mediterranean shores. The first part of this study introduces the general concepts and knowledge about nautical tourism and its types whereas the second part reviews the literature in terms of the position of marina business around world and in Turkey, and after an emphasis on the macro contribution of the sector on the economy, society and the marine environment, it urges us to bring solutions to the micro scale issues of the marinas in Turkey. The final part of the study has been designated to suggest the dockominium model as an alternative for the sector who is somewhat troubled with the legislation and profitability issues associated with the investments. The application of the model has been described in terms of the legislative and economic criteria it requires and, its impact on the marina profitability has been demonstrated through a sample comparative valuation scenario, yet the crucial issues to be looked out for were also highlighted.

Keywords: Nautical Tourism, Yacht Tourism, Marina, Dockominium, Turkey

ÖNSÖZ

Deniz turizmi, Türkiye'de önemi giderek kavranan geliştirilebilir bir turizm alternatifidir. Farklı dinamiklere sahip bu türün yine kendine has özellikleri olan kruvaziyer, deniz sporları ve yat turizmi gibi alt türleri mevcuttur. Dünya denizciliğinin ve deniz ulaşımının ana merkezlerinden biri olan Türkiye'nin 8333km'lik kıyıları, her üç türün de gelişebilmesini sağlayacak zenginlikte ve çeşitlilikte doğal ve beşeri kaynaklar arz etmektedir. Bu kaynaklar, deniz turizminde rekabet edebilmek için gerekli çağdaş yatırım ve işletmecilik anlayışıyla beraber değerlendirildiğinde ise, Türk turizminin çeşitlenerek ve nitelenerek gelişmesi ve ekonomiye katkısının büyümesi kaçınılmazdır.

Deniz turizminin üç ana türünden biri olan yat turizminde, yat işletmeciliği ve marina işletmeciliği olmak üzere iki ana iş sahasının varlığı göze çarpmaktadır. Bunlardan marina işletmeciliğinde ise, Türkiye'de son yıllarda ciddi bir gelişme kaydedilmekte ve dört denizinin de kıyılarında yeni yatırımlar planlanırken, mevcut tesislerinin ise iyileştirilmesine çalışılmaktadır.

Marinalar, gerek bölgesel gerekse ülkesel açından makro ölçekte önemli bir katkı kaynağıdır. Ancak, ülkelerine ve bölgelerine bu derece yararlı olan marinalar, mevzuata ilişkin ve mali nedenlerden dolayı mikro boyutta bazı sorunlar yaşayabilmektedir. Bu duruma alternatif bir çözüm sağlama adına takdirlerinize sunduğum çalışmamda, dünyada "**dockominium**" olarak bilinen "**yat evi**" modelinin Türkiye'deki marinalara uygulanabilirliği ve uygulanmasının olası etkileri tartışılmıştır.

Önsözümü bitirmeden önce; okuyanlarına faydalı bilgi ve fikirler vereceğini düşündüğüm bu çalışmayı hazırladığım süre boyunca, değerli bilgi ve yönlendirmelerini benden esirgemeyen İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Başkanı Sayın Prof. Dr. Füsun İstanbullu Dinçer'e, kaynaklara ulaşmamda değerli yardımlarını sunan Balıkesir Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu Öğretim Üyesi Sayın Yrd. Doç. Dr. Sebahattin Karaman'a, sektörle ilgili güncel verileri ve değerli fikirlerini şahsımla paylaşan Deniz Turizmi Birliği Genel Sekreteri Sayın Av. Artun Çağlayan'a ve her zaman bana destek veren sevgili dostlarıma ve aileme teşekkürlerimi bir borç bildiğimi belirtmek isterim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZ/ABSTRACT iii
ÖNSÖZ iv
TABLOLAR LİSTESİ vii
ŞEKİLLER LİSTESİ viii
GİRİŞ 1
BİRİNCİ BÖLÜM: YAT TURİZMİ VE İLGİLİ KAVRAMLAR 3
1.1. Geminin Tanımı ve Türleri 3
1.2. Yat ve Yatçılıkla İlgili Bilgiler 7
1.2.1. Yat Türleri 8
1.3. Diğer Deniz Turizmi Türleri 13
1.3.1. Kruvaziyer Turizmi 15
1.3.2. Deniz Sporları Turizmi 23
1.4. Yat Turizmiyle İlgili Başlıca Sektörler 27
1.4.1. Yat Yapımcılığı 28
1.4.2. Yat İşletmeciliği 30
1.4.3. Marina İşletmeciliği 33
İKİNCİ BÖLÜM: DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE MARİNA İŞLETMECİLİĞİ 36
2.1. Marina İşletmelerinin Özellikleri 36
2.1.1. Marina Türleri 37
2.1.2. Marinaların Fiziksel Tanımı ve Sunduğu Hizmetler 39
2.1.3. Marina İşletmelerine Yönelik Başlıca Sertifikalar 44
2.2. Türkiye'de ve Dünyada Marina Sektörleri 49
2.2.1. Türkiye'nin Marina Arzı 59
2.2.2. Türkiye'de Marina Yatırımlarına İlişkin Mevzuat 64
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: YAT EVİ MODELİ VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ 68
3.1. Yat Evinin Tanımı 68
3.2. Yat Evi Modelinde Kullanılan Yöntemler 70
3.3. Yat Evi Modelinin Tarihi Gelişimi 73

3.4. Yat Evi Modelinin Olumlu ve Olumsuz Yönleri 76
3.5. Yat Evi Modelinin Türkiye Örneğinde Uygulanabilirliğinin Analizi 82
3.5.1. Uygulama için Gerekli Mevzuat ve Piyasa Koşulları 82
3.5.2. Uygulamanın Olası Etkilerinin Ölçülmesi 89
SONUÇ VE ÖNERİLER 99
KAYNAKÇA 102
EKLER 115
EK 1: Maltese Falcon 115
EK 2: Dünyadaki Kruvaziyer Gemilerinin Listesi 116
EK 3: Genesis Kruvaziyeri 126
EK 4: Türkiye Turizm Stratejisi Kavramsal Eylem Planı 127
EK 5: Turizm Kentleri, Hava ve Denizyolları Önerileri 128
EK 6: Türkiye'deki Belgeli Yat İşletmelerinin Kapasitesi (2005) 129
EK 7: Türkiye'de Mavi Yolculuk Rotaları 130
EK 8: Yat Turizmi Yönetmeliği 131
EK 9: Deniz Turizmi Yönetmeliği (Taslak) 145
EK 10: Marinaların İşletilmesi 158
EK 11: Marina İçi Yerleşim Türleri 164
EK 12: Oxbow Meadows Marina Yerleşim Planı 165
EK 13: Fiziksel Anlamda Yat Evi (Boathouse) 166
EK 14: "Mavi Bayrak" ve "Altın Çıpa" 167
EK 15: Marinalara ÇIPA Simgesi Verilmesine Esas Kriterler 168
EK 16: Türkiye'ye Gelen Sarı Bayraklı Yat, Yolcu ve Mürettebat 170
EK 17: Ataköy Marina Yerleşim Planı ve Uydu Görüntüsü 171
EK 18: Türkiye'deki Marinaların Kira Tarifeleri (2007) 172
EK 19: İstanbul'da Yatırım/Plan Aşamasındaki Marinalar 180
EK 20: K&G Med Marinalarında Yat Evi Fiyatları 181
EK 21: K&G Med Marinalarının Bağlama Tarifeleri 182
EK 22: EURO Döviz Tevdiat Hesapları Ağırlıklı Ortalama Faiz Oranları 188

TABLOLAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.1: Direk ve Gövde Yapılarına Göre Yelkenli Yat Türleri 10
Tablo 1.2: 2006 Yılsonu İtibariyle Dünyanın En Uzun Motor Yatları 11
Tablo 1.3: Başlıca Geleneksel Türk Ahşap Yatlarının Özellikleri 13
Tablo 1.4: Deniz Turizmi Türleri 15
Tablo 1.5: Dünyadaki Başlıca Kruvaziyer İşletmecileri 19
Tablo 1.6: Ortalama Yat ve Yatak Sayılarına Göre Türkiye'deki Yerli ve Yabancı Yat İşletmelerinin Karşılaştırılması (2005) 33

Tablo 2.1: Dünya Mavi Bayrak Liginde İlk 10 (2007) 47
Tablo 2.2: Turizm Gelirlerinin GSMH İçindeki Payı (2000-2006) 49
Tablo 2.3: Turizm Gelirlerinin İhracat Gelirlerine ve Turizm Giderlerinin İthalat Giderlerine Oranı (2000-2006) 50
Tablo 2.4: Yunanistan'ın Marina Kapasitesi (İşletme + Yatırım) 54
Tablo 2.5: Türkiye'ye Sarı Bayraklı Yatlar ile Gelen Yabancı Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine Göre Dağılımı (2005) 56
Tablo 2.6: Bölgelerine Göre Türkiye'de İşletilen Marinalar ve Kapasiteleri 60
Tablo 2.7: Bölgelerine Göre Yatırım/Planlama/Öneri Halindeki Marinalar 61

Tablo 3.1: Yat Evi Modelinin Olumlu ve Olumsuz Yönleri 77
Tablo 3.2: Türkiye'deki Marinaların Genel Doluluk Oranları 1991-2005 85
Tablo 3.3: Türkiye'deki Başlıca Marinaların Konaklama İstatistikleri 2005 86
Tablo 3.4: Türkiye'deki Bazı Marinalarda 50m^2'lik bir Tekne için Uygulanan Günlük Bağlama Ücreti (2007) 88
Tablo 3.5: Pendik Marina Projesinin Yatırım Maliyeti (2004) 92
Tablo 3.6: Pendik Marina Deniz Kapasitesinin Bağlama Alanlarına Göre Dağılımı 93
Tablo 3.7: Pendik Marina Projesinin Yıllık Bağlama Geliri Tahmini 93
Tablo 3.8: K&G Marinalarında (Yunanistan) Yat Evi Fiyatlandırması 95
Tablo 3.9: Pendik Marina Projesinin Tahmini Yat Evi Geliri 97
Tablo 3.10: Yat Evi ve Senelik Kiralama Senaryolarının Yatırım Karlılığına Etkisi 98

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1: Dünyadaki Başlıca Kruvaziyer Bölgeleri 18
Şekil 1.2: 2002–2005 Yıllarında Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemileri ile Türk Limanlarını Ziyaret Eden Yolcu Sayıları 22
Şekil 1.3: Aletli Dalış Hizmeti için Genişletilmiş Ürün Kavramı 24
Şekil 1.4: Yat Turizminde Sektörler ve Arzın Yönü 27

Şekil 2.1: Türkiye'de Mavi Bayrak Sayısı (1995-2007) 47
Şekil 2.2: Türkiye'ye Gelen Sarı Bayraklı ve Yabancı Bandıralı Yatlar (Ticari + Özel) / Türkiye'ye Sarı Bayraklı Yatlarla (Ticari + Özel) Gelen Yabancı Yolcu ve Mürettebat (1998-2005) 55

Şekil 3.1: Yat Evi Tapusunun Sahibine Tanıdığı Haklar 71
Şekil 3.2: Dünyadan ve Türkiye'den "Aquaminium" Örnekleri 72
Şekil 3.3: Örnek bir Mega Yat Evi Projesinin Görünümü 75
Şekil 3.4: Yat Evi Modeli'nin A.B.D.'deki Tarihi Gelişimi 76
Şekil 3.5: Pendik Marina Projesinin Konumu 90
Şekil 3.6: Pendik Marina Bağlama Kapasitesinin Yat Boylarına Göre Dağılımı 90
Şekil 3.7: Pendik Marina Projesinin Genel Görünümü 91

GİRİŞ

21. yüzyılda dünyanın en büyük endüstrisi olmaya aday olan turizmin, 2010 yılı itibariyle bir milyar uluslararası seyahat ve bir trilyon Dolar yıllık gelire ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bu büyümenin bir parçası olmak isteyen ülkelerin, küresel rekabet alanındaki konumlarını güçlendirmeleri için ana ürünlerinin yelpazesini, kalitesini ve verimliliğini artırmaları kaçınılmaz gözükmektedir. Özellikle son 25 yılda yaptığı atılımlarla, dünya turizm liginde ilk 10'da kendine ciddi bir yer edinmiş olan Türkiye'nin de, deniz-kum-güneş odaklı kitle turizminden farklı kültür, spor vb gibi alternatif turizm türlerini öne çıkarmaya yöneldiği gözlemlenmektedir.

Türkiye'nin turizme yönelik öz kaynakları arasında ciddi potansiyel arz eden geliştirilebilir bir alternatif ise, yaklaşık 8300km uzunluktaki kıyılarının çekiciliği ve gezilmeye elverişliği sayesinde deniz turizmidir. Geniş kapsamda kruvaziyer turları, yatçılık faaliyetleri ve su sporlarını içeren deniz turizminin önemi, son birkaç yılda daha da ciddiye alınmaya başlanmış ve buna paralel olarak, özellikle Akdeniz'de gezen yüz binlerce yatın ülkeye çekilmesi için gerekli alt ve üstyapı yatırımlarına hız verilmiştir. Hem yabancı hem de yerli yatçıların gösterdiği ve göstereceği talebe gerekli konforu sağlayabilmek için Türkiye'nin farklı coğrafik kesimlerinde marinaların faaliyete geçirildiği, yatırım altına alındığı ve projelendirildiği göze çarpmaktadır. Henüz genç sayılan bu sektörde, artacak arzla birlikte ciddi bir iç rekabetin de oluşacağı aşikârdır. Bu bağlamda, gerek mevcut gerekse yapılmakta olan veya yapılması planlanan marinaların, karlılıklarını iyileştirerek sürdürebilmeleri için değişik iş modellerini de dikkate almaları faydalı olacaktır. Alternatifler arasında incelenmeye değer bir model de; **yat evi** (**dockominium**) modelidir.

İlk kez 1970'li yıllarda ABD'de ortaya çıkan yat evi modeli, 1980'li yılların sonunda kısmen iflas etse de, 21. yüzyılla birlikte tekrar dikkatleri üzerine çekmeye başlamıştır. Basit bir ifadeyle, marinalardaki bağlama alanlarının gayrimenkulleştirme veya uzun vadeli kiralama gibi yöntemlerle tüketiciye sunulmasını içeren bu model;

marina yatırımcılarına alternatif bir finansman kaynağı sağlama ve marina yatırımlarının karlılıklarını olumlu şekilde etkileme gibi faydalar yaratabilmektedir.

Yat evi modelinin Türk marina sektöründe henüz uygulanmadığı bilinmektedir. Dolayısıyla; uygulanabilmesi için gerekli yasal ve ekonomik kriterlerin durumu incelenmeli ve uygulandığı takdirde yaratması muhtemel etkiler ölçülmelidir. Bu çalışmanın da amacı; yat evi modeline ilişkin bilgileri açığa çıkarmak ve bu modelin Türkiye'deki marinalara uygulanabilirliğinin gereklerini ve uygulanmasının etkilerini incelemektir. Bu amaç doğrultusunda; konuya ilişkin kavramsal ve terimsel bilgilerin aktarılmasına ve çalışma sınırlarını oluşturan Türkiye'deki marinaların envanterinin çıkarılmasına çalışılmıştır. Envanter çıkarıldıktan sonra ise; modelin söz konusu işletmelere uygulanabilirliği tartışmaya sunulmuştur. Sonuca giden düşünce silsilesinin okuyucuya daha rahat verilebilmesi için, kendine özgün birtakım kavram ve özellikler içeren yatçılık ve yat turizminin, birinci bölümde tezin özelinden daha geniş bir açıyla anlatılması uygun görülmüştür.

BİRİNCİ BÖLÜM:
YAT TURİZMİ VE İLGİLİ KAVRAMLAR

Yat turizmini detaylı olarak incelemeden önce, onun ana öğesi olan yat ve yatçılık kavramlarına göz atmakta fayda vardır. Dolayısıyla bu bölümde, ilk önce yat ve yatçılığı kapsayan, daha sonra ise yat ve yatçılığın kapsadığı kavram ve terimlerin açıklanmasına çalışılacaktır.

1.1. Geminin Tanımı ve Türleri

Yat, bir gemi türü olarak kabul edildiğinden, öncelikle geminin ne oluğuna bakmak gerekir. En eski çağlarda basit kütük parçalarından ilkel sallara kadar çeşitli yollarla yapılan su taşımacılığı, Eski Mısır Dönemi'nde en önemli evrimlerini geçirmiştir. Sallardan sonra kayıklar geliştirilmiş, böylece yük ve yolcuların hem su üstünde hem de kuru tutulması başarılmıştır. Mısırlıların önemli bir buluşu ise, teknelere önce sabit daha sonra ise hareketli yelken mekanizmalarını kurmaları olmuştur. MÖ. 3500 civarında gerçekleşen bu devrim, teknelerin rüzgâr gücüyle kullanılmasına olanak tanımış ve 18. yüzyılda buharlı motorlar devreye girene dek modern geminin doğuşunda ciddi bir rol oynamıştır.[1]

1982 yılında, Antalya'nın Kaş açıklarında keşfedilen **Uluburun Batığı**, 3300 yıllık tarihi ile dünyanın bilinen en eski ticari gemisi olma özelliğini korumakta ve gemicilik tarihinin somut bir örneğini teşkil etmektedir.[2] Binlerce yıl önceden beri var olan gemi, günümüzde de birçok deniz taşıtını kapsayan geniş bir kavramdır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 816. maddesine göre, gemi;[3] "tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek

[1] Lionel Cassan, **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, Çev. Gürkan Ergin, İstanbul, Homer Kitabevi, 2002.
[2] 360 Derece Araştırma Grubu, "Uluburun II Projesi", (Çevrimiçi) http://www.360derece.info/home.htm, 15 Haziran 2007.
[3] "Türk Ticaret Kanunu (6762 s.k.)", **Resmi Gazete**, 9353, 9 Temmuz 1956.

küçük olmayan her türlü tekne"ye denir. Denizcilik literatüründeki daha detaylı bir tanıma göre ise, gemi;[4] "tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan ve denizde yelken, makine gücüyle hareket eden ticaret, savaş, spor, gezinti ve eğlence maksatları için özel şekillerde teçhiz edilmiş muhtelif büyüklükteki ağaç, saç veya sentetik maddelerden yapılmış tekne"dir. Bu tanımlarda yer alan **tekne** terimi ise, denizcilik dilinde teknik olarak "geminin su yüzeyine oturan kaburga, omurga ve kaplamadan oluşan temel kısmı"nı belirtse de, genel manasıyla "suyun kaldırma kuvveti sayesinde yüzen her türlü hacim" demektir.[5]

Yukarıdaki tüm bu tanımlara göre;

- dıştan gemi özellikleri gösteren ancak yüzdürülemeyecek şekilde batmış veya tamir edilemez duruma gelmiş, diğer bir deyişle; tanımındaki öğelerden birini geçici değil, sürekli olarak kaybetmiş tekneler,
- hacimsel olarak tekne yapısı arz etmedikleri için sallar,
- sadece kürekle hareket ettirilebilen ve boyutları nispeten küçük olan sandallar
- ve sadece römorkla hareket ettirilebilen sabit yüzer tesisler gemi sayılmazlar.[6]
- Bunlarla birlikte, kayaklar üzerinde hareket eden hidrofoyller ile hava yastığı üzerinde hareket eden hoverkraftların da tekne yapısı arz etmedikleri için gemi olmadıkları söylenebilir. Ancak bazı kaynaklar, bu türden deniz araçlarının da gemi statüsünde kabul edilebileceklerini öne sürmektedirler.[7] Aşağıdaki gemi tanımının da bu görüşü desteklediği düşünülebilir.

Türk denizcilik mevzuatında gemi ve türleri hakkındaki en güncel ve kapsamlı tanımlamalar, Gemi Adamlar Yönetmeliği'nin 4. maddesinde yapılmıştır.[8] Bu maddeye göre ilgili tanımlar aşağıdaki gibidir:

---

[4] Deniz Ticaret Odası, **Amatör Denizcilere Sınav Kılavuzu**, Deniz Ticaret Odası Yayınları, Ocak 2002, (Çevrimiçi) http://www.denizce.com/adsinavsor3.asp, 15 Haziran 2007.
[5] Deniz Giray, "Tekne nedir?", **Yelken Okulu** (Çevrimiçi) http://www.yelkenokulu.com/teknenedir.html, 15 Haziran 2007.
[6] Kayıhan Özdemir Turan, "Türkiye'de Marina İşletmeciliği", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü**, Eylül 2002, s. 159-160.
[7] "Gemi", **Vikipedi: Özgür Ansiklopedi**, 14 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://tr.wikipedia.org/wiki/Gemi, 15 Haziran 2007.
[8] "Gemi Adamları Yönetmeliği", **Resmi Gazete**, 24832, 31 Temmuz 2002.

- **Gemi:** Adı, tonilatosu ve kullanım amacı ne olursa olsun denizde ve iç sularda kürekten başka bir aygıtla yola çıkabilen araç

- **Ticaret Gemisi:** Deniz ve iç sularda kazanç sağlamak amacıyla kullanılan gemi

- **Yolcu Gemisi:** On ikiden çok yolcu taşıyan ticaret gemisi

- **Yük Gemisi:** Yük taşıyan ve yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen ticaret gemisi

- **Tanker:** Dökme olarak, yanıcı özellikle sıvı yükleri taşımak için inşa edilmiş ya da dönüştürülmüş ve bu amaçla kullanılan ticaret gemisi

- **Petrol Tankeri:** Dökme olarak ham petrol ve petrol ürünlerini taşımak için inşa edilmiş ya da dönüştürülmüş ye bu amaçla kullanılan ticaret gemisi

- **Kimyasal Madde Tankeri:** Uluslararası Dökme Kimyasal Maddeler Kod'u Bölüm 17'de çizelgesi verilen sıvı maddeleri dökme olarak taşımak için inşa edilmiş ya da dönüştürülmüş ve bu amaçla kullanılan ticaret gemisi

- **Sıvılaştırılmış Gaz Tankeri:** Uluslararası Gaz Taşıyıcı Kod'u Bölüm 19'da çizelgesi verilen sıvılaştırılmış gazlan dökme olarak taşımak için inşa edilmiş ya da dönüştürülmüş ve bu amaçla kullanılan ticaret gemisi

- **Hafif Gemi/Feribot:** Ahşap olmayan ve tam yüklüyken su kesimindeki deplasmanı belli bir bağıntı ile elde edilen değere eşit ya da daha az ticaret gemisi

- **Yüksek Hızlı Hafif Gemi/Feribot:** Ahşap olmayan ve en yüksek hızı belli bir bağıntı ile elde edilen hıza eşit ya da daha fazla olan ticaret gemisi

- **Ro-Ro (Roll-on/roll-off) Yük / Yolcu Gemisi:** Yükü bir rampa üzerinden tekerlekli araçlarla yüklenip boşaltılacak biçimde inşa edilmiş ticaret gemisi, on ikiden fazla yolcu taşıdığı takdirde **Ro-Ro Yolcu Gemisi**

- **Balıkçı Gemisi:** Yalnızca su Ürünleri avcılığı veya depolanması veya işlenmesinde kullanılan, nitelikleri bu amaca uygun olan ve tonilato (ölçme) belgesinde balıkçı gemisi olduğu belirtilen ticaret gemisi

- **Hizmet Gemisi:** Bilim, sondaj, fabrika, kurtarma, yangın-söndürme, kablo döşeme, tarak, macuna, klepe, römorkör, algarna, kontrol motoru, dalgıç aracı, personel taşıma ve benzeri özel hizmetlerde kullanılan gemiler

- **Eğitim Gemisi:** Asıl amacı gemiadamlarına eğitim vermek olan ve bu amaca uygun olarak inşa edilmiş veya uygun hale getirilmiş gemi

- **Yolcu Motoru:** Tam boyları kırk iki metreden az olan ve liman sefer bölgesi içinde veya merkez iskelesinden yirmi beş milden uzaklaşmadan günübirlik yolcu taşıyan ticaret gemisi

- **Amatör Balıkçı Teknesi**: Tam boyları sekiz metreden az ve motor gücü ile yürütülen amatör balıkçılık yapmak amacı ile kullanılan deniz aracı

- **Ticari Sürat Motoru:** Su sporları amacıyla ticari faaliyetle kullanılan, şişme lastik, fiberglas veya saç bot biçimindeki hızlı ve tonilato (ölçme) belgesinde ticari sürat motoru olduğu belirtilen deniz aracı

- **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 on ikiyi (dahil) ya da kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden daha fazla uzaklaşmamak şartıyla, taşıdığı yolcu sayısı otuz altıyı (dahil) geçmeyen ve tonilato (ölçme) belgesinde ticari yat olduğu belirtilen gemi

- **Özel Yat:** Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, tonilato (ölçme) belgesinde özel yat olduğu belirtilen gemi

Son iki tanımdan da belli olduğu gibi, yatlar bir gemi türü olarak sayılmaktadır. Ancak yasal tanımı yapılırken dahi, yatın kendine özgü birtakım özellikler içerdiği, belirli bir tipinin olduğu fark edilmektedir. Sıradaki bölümde; yatın gelişimi, türleri, kültürü, teknik özellikleri, çeşitli yasal tanımları gibi konularda daha detaylı bilgilere yer verilecektir.

1.2. Yat ve Yatçılıkla İlgili Bilgiler

Denizcilik açısından yat terimi, ilk kez 17. yüzyılda Hollanda donanmasının korsanları çevreleyip sığ sulara doğru kovalayan hafif ve hızlı tekneleri için Felemenkçede **av** manasına gelen **jacht** sözcüğünden türetilmiş ve okunuşu itibariyle İngilizceye **yacht**,[9] Türkçeye ise **yat** olarak geçmiştir. İlk yat yarışı serilerinin de – yatçılık deyimiyle **regatta**ların[10] - ortaya çıkışı yine bu döneme rastlamış, görevlerini tamamlayan yatların limanlara geri dönüşlerde birbirleriyle yarışma isteği bu işi bir spor ve eğlence haline getirmiştir.

Yatçılığı kısa sürede Hollandalılardan benimseyen İngiliz asilzadeleri de, ilk kraliyet yatını Kral II. Charles döneminde, 1661 senesinde denize indirmişlerdir. 19. yüzyıla gelindiğinde ise, daha çok yat seyre başlamış, ABD, İngiltere ve Fransa gibi ülkelerde çeşitli yat kulüpleri ortaya çıkmış ve yatlar, yarış amaçları dışında gezinti için de sıkça kullanılmaya başlanmıştır. İlk olarak okyanus ötesi adalara yönelik başlayan bu ilgi, 20. yüzyılla birlikte Güney Fransa sahilleri, İtalya ve İspanya'ya doğru yayılmış ve yat turizmi hareketi olgunlaşmaya başlamıştır.[11]

---

[9] "Yacht", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 8 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/Yacht, 15 Haziran 2007.

[10] "Regatta", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 24 Mayıs 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/Regatta, 15 Haziran 2007.

[11] Mithat Zeki Dinçer, "Türkiye'de Yat Turizmi", **Turizm Yıllığı 1987**, Ankara, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., Haziran 1989, s. 19-20.

1.2.1. Yat Türleri

Günümüzde yat; sandal veya bot gibi deniz araçlarından büyük olmakla beraber boyları 30-50m'yi geçmeyen spor, eğlence, gezinti amaçlı teknelere denmekte ve kullanım amacı, sevk kaynağı, yapım malzemesi, boyu gibi açılardan çeşitli türlere ayrılmaktadır.

Yatların, kullanım amacına göre iki ana türü vardır: Diğerlerine nazaran daha hızlı olan ancak daha az konfor sunan **yarış yatları** ve hız yapma amaçlı olmayan ancak su hattı geniş ve konforu yüksek **gezinti yatları**.[12]

Yatların sınıflandırılmasında başvurulan en temel ölçütlerden biri de, sevk edilme (itici kuvvet) kaynaklarıdır. Türkiye'de gemi sınıflandırma, sertifikalandırma ve belgelendirme faaliyetlerini yürüten, tarafsız, bağımsız ve ulusal bir vakıf kuruluşu olan Türk Loydu'na göre; yatlar üç tiptir:[13]

- **Yelkenli Yat (Sailing Yacht):** Yalnız yelken ile sevk edilen yat

- **Motorlu Yelkenli (Motor Sailer):** Hem yelken ile ve hem de yardımcı olarak sevk motoru ile sevk edilen yat

- **Motor Yat (Motor Yacht):** Yalnız sevk motoru ile sevk edilen yat

Günümüzde yat denince ilk akla gelen tipler olan motorlu veya motorsuz her türlü yelkenliyi de, yelken veya gövde yapısına göre ayırarak tanımlamak mümkündür.[14] Öndeki küçük yelkenin anadireği geçmediği tek direkli yatlara (**sloop arma**), **küçük tek direkli**; öndeki küçük yelkenin anadireği geçtiği tek direkli yatlara (**sloop arma**) ise, **ana**

[12] Deniz Giray, "Yat nedir?", **Yelken Okulu**, (Çevrimiçi) http://www.yelkenokulu.com/yatnedir.html (20 Haziran 2007).
[13] Türk Loydu, "Yatların Yapımına ve Klaslanmasına İlişkin Kurallar", **Kural Kitapları**, Cilt C, Kısım 9 (Bölüm 1: Klaslama ve Sörveyler), 2004, s.4, (Çevrimiçi) http://www.turkloydu.org/TR/TL/Yat/YAT01.PDF, 16 Haziran 2007.
[14] Deniz Giray, "Yelkenli Yat Türleri", **Yelken Okulu** (Çevrimiçi) http://www.yelkenokulu.com/yatsiniflari.html, 20 Haziran 2007.

tek direkli denir. Çift anadirekli ve arkasında oldukça küçük bir yelken daha bulunduran yatlara **yawl**, yine çift anadirekli olan ancak en arkadaki direği **yawl**ınkinden daha büyük olan yatlara ise **ketch** denir.

Yelkenliler, gövdelerine göre sınıflandırıldığında ise, **tek gövdeli** yatlar ve **çoklu gövdeli** yatlar diye ikiye ayrılır. Tek gövdeli yatlar daha yavaş olmakla beraber sert hava koşullarına daha dayanıklıdır. Su hattında iki veya daha fazla gövdesi bulunan çok gövdeli yelkenli yatlar; iki gövdesi varsa **katamaran**, üç gövdesi olanlara **trimaran** olarak anılır. Bu türden yelkenlilerde her bir gövdenin alanı küçük oluğu için sürtünme daha azdır, dolayısıyla da tek gövdeli yatlardan çok daha hızlıdırlar. Tablo 1.1'de; yukarıda bahsi geçen sınıflandırmalar, ana ve alt gruplarına göre resimlerle örneklendirilmiştir.

Ortalama bir yelkenliden genellikle daha büyük ve pahalı olan motor yatlar, kullanıcısına daha geniş bir konfor ve yaşam alanı sağlamaktadır. Uzunlukları 11-12m'den başlayan motor yatlar, konfor ve uzunluk açısından üstünlük arz eden **mega yat**ların da büyük çoğunluğunu oluşturur.

Mega yatın tanımındaki iki önemli unsur konfor ve boydur. Diğer yatlara nazaran çok daha lüks özellikler içeren mega yatlar için 30m olan boy alt sınırı, 1990 yılından itibaren 50m olarak kabul edilmiştir. Mega yatların, sahipleri tarafından bir prestij unsuru olarak görülmesi, her seferinde daha büyüğünün imal edilmesine neden olmaktadır. Dünyada yelkenli sınıfındaki en büyük mega yat, 88m'lik boyu ile Türkiye'de imal edilip 2006'da Tuzla'da denize indirilen **Maltese Falcon**'dur (Bkz.: EK 1).[15] Ancak, yukarıda da bahsedildiği gibi mega yatların çoğu yelkenliden ziyade motor yat özellikleri taşır ve günümüzde, **Maltese Falcon**'dan uzun 22 adet motorlu mega yat bulunduğu bilinmektedir (Bkz: Tablo 1.2).

[15] Cavit Ünlüsü, "Türkiye'de Mega Yat Yapımı", **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**, 24 - 25 Aralık 2004, s. 16-18 (Çevrimiçi) http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/Kongre2004/04.pdf, 16 Haziran 2007.

Tablo 1.1: Direk ve Gövde Yapılarına Göre Yelkenli Yat Türleri

Tek Direkliler (Sloop Arma)	Küçük Tek Direkli	
	Ana Tek Direkli	
Çift Direkliler	Yawl	
	Ketch	
Gövdelerine Göre	Tek Gövdeli	
	Katamaran	
	Trimaran	

Kaynak: Deniz Giray, "Yelkenli Yat Türleri", **Yelken Okulu** (Çevrimiçi) http://www.yelkenokulu.com/yatsiniflari.html, 20 Haziran 2007.

Tablo 1.2: 2006 Yılsonu İtibariyle Dünyanın En Uzun Motor Yatları

Sıra	*İsim*	*Boy (m)*	*Yapım*
1	Platinum/Golden Star/Dubai	160	2006
2	Prince Abdul Aziz	147	1984
3	Al Salamah	139	1999
4	Rising Sun	138	2004
5	Octopus	126	2003
6	Savarona*	124	1931
7	Alexander	122	1976
8	Turama	116	1990
9	Atlantis II	115	1981
10	Issham Al Baher	115	1973
11	Pelorus	115	2003
12	Le Grand Bleu	113	2000
13	Lady Moura	108	1990
14	Al Said	104	1982
15	Christina O	99	1943
16	Carinthia VII	98	2002
17	Limitless	96	1997
18	Indian Empress	95	2000
19	Evergreen	92	1997
20	Tatoosh	92	2000
21	Nahlin	91	1930
22	Ice	90	2005

*** Atatürk'ün yatı** olarak bilinen Savarona, 1984'e kadar listenin başında yer almıştır ve halen dünyanın **charter** hizmeti veren en uzun mega yatıdır.

Kaynak: Wikipedia, "List of motor yachts by length", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 28 Mayıs 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_motor_yachts_by_length, 14 Haziran 2007.

Yatların türlerini belirleyen bir diğer etken de, yapımlarında kullanılan ana malzemenin cinsidir. Bu sınıflandırmaya göre yatlar; polyester, metal ve ahşap olarak üç türde incelenebilir.[16]

Polyester; kalıp tekniği ile seri üretime uygunluğu, iç hacimleri işleme pratikliği ve bakım maliyetlerini en aza indirmesi gibi özelliklerinden dolayı, günümüzde tekne yapımında devrim yaratan bir malzeme olarak kabul edilmektedir. Yat imalatında yaygın bir şekilde kullanılan bu malzemenin en olumsuz yanı ise gövde direncinin azaltmasıdır.

Metal, yat yapımında eskiye göre daha az kullanılmaktadır. Türkiye'de özellikle Sürmene Çamburnu Tersanesi'nde bu tarz teknelerin yapıldığı bilinmektedir. Yapımda genellikle alt kısımlar için sac, üstyapı için ise alüminyum kullanılır.

Ahşap, yat yapımında kullanılan en eski malzemedir. Yapımda kullanılması masraf, emek ve ustalık isteyen, bakımı ise ciddi zaman gerektiren bu malzeme artık ender kullanılmaktadır. Tüm bu zorluklarına rağmen geleneksel Türk yatlarının yapımında halen bu malzemeden yararlanılmakta ve Bartın, İstanbul, İzmir, Fethiye, Bodrum, Marmaris, Bozburun, Datça, Manavgat ve Alanya gibi yörelerde; Gulet, Aynakıç ve Tirhandil gibi kendilerine has birtakım özellikler içeren yatlar üretilegelmektedir. Tablo 1.3'te bu yat türlerinin özellikleri özetlenmiş ve resimlerle örneklendirilmiştir.

Buraya kadar yat turizmini ana öğesini oluşturan yat ve yatçılık kavramlarıyla ilgili genel bilgilere yer verilmiştir. Ancak, yat turizminin sağlıklı bir tanımının yapılabilmesi için, bir türü olduğu deniz turizminin ne olduğuna değinilmeli ve deniz turizmi içerisinde yat turizminin nereleri kapsadığına da açıklık getirilmelidir. Bu çaba, çalışmanın sınırlarının oluşturulmasında da genelden özele doğru bir temel teşkil edecektir.

[16] Olcay Şemieoğlu, "Kuşadası, Bodrum ve Pire (Yunanistan) Yat Limanlarının Turizm Coğrafyası Açısından Karşılaştırılması", Yayınlanmamış Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul, 2006, s. 15-20.

Tablo 1.3: Başlıca Geleneksel Türk Ahşap Yatlarının Özellikleri

Tür	*Özellikler*	*Temsili Resim*
Gulet	Mavi yolculuklar için en sık tercih edilen bu tür, genelde ketch yapısı arz eder ve kıç tarafının yuvarlak oluşu en karakteristik özelliğidir. Uzunlukları 15-40m arasında değişen guletler, yolcularına konforlu bir konaklama ve gezi sunabilecek şekilde üretilirler.	
Aynakıç	Guletlere çok benzeyen bu tür, yükseltilip kareleştirilmiş kıç kısmı ile farklılaşır. Bu özelliği ile daha fazla kamaraya sahip olabilen aynakıçlar da, guletler gibi bir ketch yapısı arz eder, uzunlukları ise18-33m arasında değişir	
Tirhandil	Ege sularının en eski yerel ahşap yatı olarak bilinen tirhandilin en karakteristik özelliği sivri uçlu bir kıç bölümüne sahip olmasıdır ve 11-18m arasında değişen uzunluğu ile 8 kişi için konforlu bir konaklama sunabilir.	

Kaynak: Albatros Yatçılık, "Geleneksel Ahşap Yatlar", **Konaklayacağınız Tekneler**, (Çevrimiçi) http://www.albatrosyachting.com/Turkish/guletnedir.html, 29 Haziran 2007.

1.3. Deniz Turizminin Diğer Türleri

Yabancı literatürde **nautical**, **marine** ve **maritime tourism** gibi terimlerle anılan deniz turizmi kavramı, kitle turizmindeki deniz-kum-güneş üçlüsünde de yer alan **deniz** öğesinden çok daha farklı bir özelliğe işaret etmektedir. Zira kitle turizmindeki deniz öğesi, eğlence-dinlence amaçlı seyahat eden ve denizlerin sahil kesimlerindeki plajlardan bu amaçla faydalanan klasik turistlere hitap ederken; deniz turizmine katılan turistler, çeşitli deniz araçlarını kullanarak tatillerini büyük çoğunlukla denizin bizzat kendisinde yaşamaktadırlar.

Kısaca Deniz Ticaret Odası olarak bilinen İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın bünyesinde yapılanmış olan Deniz Turizmi Çalışma Grubu'na göre;[17] "Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri deniz turizmi olarak tanımlanmaktadır." Deniz Turizmi Çalışma Grubu, bu tanımda sözü edilen meslek faaliyetlerini aşağıdaki gibi belirtmiştir:

- Yat Yatırımları ve İşletmeciliği (Mavi Turlar/Guletler)
- Marina Yatırımları ve İşletmeciliği
- Kruvaziyer ve Feribot İşletmeciliği
- Yat Malzeme Satış Hizmetleri İşletmeciliği
- Günlük Gezi Tekneleri İşletmeciliği
- **Bareboat** (Mürettebatsız kiralık tekneler) İşletmeciliği
- Dalış Turizmi ve Su Sporları İşletmeciliği
- Yat İmalat ve Çekek Yerleri İşletmeciliği

Yukarıda belirtilen bu sekiz meslek faaliyetine **Liman Yatırımları ve İşletmeciliği** ile **Filotilla İşletmeciliği** de katıldığı takdirde deniz turizmini doğrudan veya dolaylı olarak besleyen başlıca sektörlerin bir listesi oluşturulabilir. Bu on madde ışığında Tablo 1.4'teki gibi bir gruplamaya gidilirse; kruvaziyer, deniz sporları ve yat turizmi olmak üzere deniz turizmini oluşturan üç alt türden de söz edilebilir.

Her üç türün de ortak özelliği denizle olan yakın ilişkileri olmakla beraber, her bir türün birbirlerinden genellikle bağımsız ancak bazen de tamamlayıcı ve örtüşen işletmecilik türlerini içerdiği de bir gerçektir. Yat turizminin ve çalışmanın asıl odak noktası olan marina yatırımları ve işletmeciliğinin sınırlarını daha net tanımlamak için diğer deniz turizmi türlerinden ana hatlarıyla bahsetmek ve ayırt edici özelliklerini vurgulamak faydalı olacaktır. Dolayısıyla, çalışmanın bu bölümünde iki ayrı alt başlıkla kruvaziyer turizmi ve deniz sporları turizmine değinilecek, bir sonraki bölümde de marina yatırımları ve işletmeciliğini de kapsayan yat turizmi ele alınacaktır.

[17] Deniz Ticaret Odası, "Deniz Turizmi Çalışma Grubu", © 2006, (Çevrimiçi) http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=91, 12 Haziran 2007.

Tablo 1.4: Deniz Turizmi Türleri

Deniz Turizmi Türü	*İlgili Yatırım/İşletmeler*
Kruvaziyer Turizmi	Kruvaziyer Yatırımları ve İşletmeciliği Liman Yatırımları ve İşletmeciliği
Deniz Sporları Turizmi	Dalış ve Su Sporları İşletmeciliği
Yat Turizmi	Yat Yatırımları ve İşletmeciliği (Mavi Turlar, Bareboat, Filotilla) Marina Yatırımları ve İşletmeciliği Yat İmalat ve Çekek Yerleri İşletmeciliği Yat Malzeme Satış Hizmetleri İşletmeciliği

1.3.1. Kruvaziyer Turizmi

Farklı destinasyonların tek bir pakette gezilmesine olanak veren lüks gemilerle yapılan kruvaziyer turizmi, deniz turizminin yat turizmi kadar önemli bir türüdür. 1930 yılında Almanya'da devlet desteğiyle ortaya çıkan bu sektör, II. Dünya Savaşı'nda bir duraksama yaşasa da, savaşın ertesinde Yunanlı armatörlerce tekrar canlanmaya başlamış ve 1955 yılında 20 bin olan yolcu sayısı 1970'lerde 1 milyona ulaşmıştır.[18] 1980'lerden beri yolcu sayısı açısından yıllık %8,2 gibi bir ortalamayla büyüyen bu sektör,[19] turizm endüstrisinin en hızla büyüyen kollarından biri olmuştur. Bu hızlı büyümenin temelinde; kruvaziyer ürünün arz ettiği çeşitliliğin hemen her türlü pazar kesimine hitap edebilmesi ve kalite yönetiminin titizlikle uygulanması sonucu tutturulan yüksek müşteri memnuniyeti yatmaktadır. Tüm bunların yanında, temel amaçları taşımacılıktan ziyade misafirlerini en iyi şekilde ağırlamak ve boş zamanların iyi

[18] Muhsin Kadıoğlu, Nil Güler, "Türkiye'nin Uluslararası Deniz Yolcu Taşımacılığına Genel Bir Bakış", **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, İzmir, 15 Mayıs 1998, s. 44-45.

[19] Cruise Lines International Association, **The 2006 Overview**, 2006, s. 3, (Çevrimiçi) http://www.cruising.org/press/overview%202006/2006OV.pdf, 30 Haziran 2007

geçirilmesini sağlamak olan[20] kruvaziyerler, bir taşıma aracından ziyade restoranlar, spor alanları, kumarhaneler ve animasyonlar gibi her türlü konfor ve elverişliliğin sunulduğu "yüzen oteller / tatil köyleri"[21] ve hatta büyüklüklerinden dolayı "yüzen destinasyonlar" olarak anılabilmektedir. 75–100 grostonluk bu dev gemiler, 2000–3000 yolcuya aynı anda tatil sunabilmekte[22] ve sundukları hizmetin fiyat-değer ilişkisindeki seviyeye göre üç farklı işletme sınıfına ayrılmaktadır:[23]

Lüks Sınıf Kruvaziyer İşletmeleri: Bu sınıftaki işletmelerde, yüksek fiyat karşılığı yüksek kalitede ürün ve hizmet verilir. Yolcular, geniş ve lüks kamaralarda konaklarlar ve her anlamda rafine bir hizmet alırlar. Müşteri deneyiminin en iyi şekil olması adına, diğer gemilerin uğrayamadığı destinasyonlar güzergahlara dahil edilir ve yolcu sayısının genelde az tutulmasına dikkat edilir. İki hafta veya daha uzun süren geziler, genellikle 55 yaş üstü, yüksek gelirli, seyahat kültürü sahibi müşterilere hitap eder. Başlıca lüks kruvaziyer işletmeleri arasında; **Crystal**, **Radisson Seven Seas**, **Seabourn**, **SeaDream**, **Silverseas** ve **Windstar** markaları sayılabilir.

Üst (Premium) Sınıf Kruvaziyer İşletmeleri: Genelde 2000'den daha az müşteriye hizmet veren bu gemiler, yüksek kalitedeki ürünlerini daha makul fiyatlara sunmaya çalışırlar. Yarı resmi ancak rahat bir atmosferde, iyi bir mutfak ve kişiye özel hizmet alan müşteriler, genelde 45 yaş üstü gruplardan oluşur. En az bir hafta süren gezilerde aktif bir tatil geçiren müşterilerin konaklaması için yine geniş ancak aşırı lüks olmayan kamaralar mevcuttur. Bu sınıfta en çok tercih edilen markalar; **Celebrity**, **Cunard**, **Hapag-Lloyd**, **Holland America**, **Oceania** ve **Peter Deilmann**'dır.

Orta (Mainstream) Sınıf Kruvaziyer İşletmeleri: Orta sınıf gemiler, her tercihe göre bir ürün sunabilmekle birlikte mevcut mekanlarında maksimum sayıda müşteriyi

---

[20] İstanbul Ticaret Odası, **Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi**, İstanbul, İTO Yayın No: 2002-42, Ekim 2002, s. 9.

[21] Göknil Nur Koçak, İge Pırnar, "Cruise Tourism Applications in Turkey and Suggestions for Improvement", **International Congress on Coastal & Marine Tourism**, Çeşme, 15-18 Kasım 2005, s. 328.

[22] Branislav Dragovic ve Zoran Radmilovic, "Cruise Vessels Development: New Trends in Cruise Industry", **a.e.**, s. 336.

[23] Asuman Soner, "The Cruise Industry: A Service Approach", **a.e.**, s. 303-304.

ağırlamaya çalışırlar. Standart konaklama birimlerinde geceleyen müşterilerin, gündelik ve hareketli bir ortamda iyi fiyata iyi hizmet ve ürün almalarına çalışılır. Bu sınıfta sunulan üç ila yedi günlük geziler, her türlü yaş grubu ve özellikle aileler tarafından tercih edilmektedir. 3000'den fazla kişiyi taşıyabilen bu tür gemileri işleten başlıca markalar; **Carnival**, **Costa**, **Delta Queen**, **Disney**, **Norwegian**, **P&O**, **Princess**, **Royal Caribbean International**, **Royal Olympic** ve **Star Cruises**'dır.

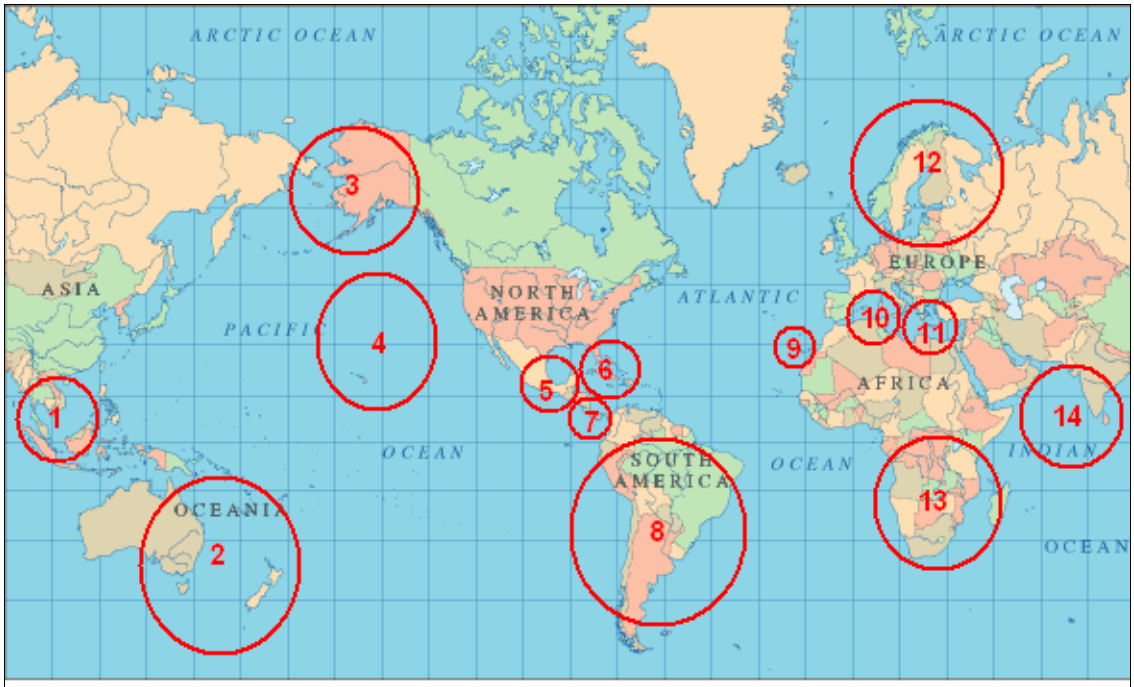
Turizm endüstrisinin en hızlı gelişen sektörü olarak kabul edilen kruvaziyer turizmine, 2005 verilerine göre;[24] 10 milyonu Kuzey Amerika'dan, 3 milyonu da Avrupa'dan olmak üzere yaklaşık 13 milyon kişi katılmıştır. Şekil 1.1'de gösterildiği üzere belirli bölgelere yoğunlaşan kruvaziyer turları, en çok faaliyeti Karayipler ve Akdeniz'de gerçekleştirmektedir. 2003 verilerine göre;[25] 25 milyar dolarlık bir hacme ulaşan bu pazarda, her ne kadar faaliyet gösteren 450 civarı gemi (Bkz.: EK 2) ve 60'a yakın işletme (Bkz: Tablo 1.5) bulunuyor olsa da, bu gemi ve işletmelerin çoğunun bir düopol altında toplandığından söz edilebilir. Zira pazarın yaklaşık dörtte üçü, **Carnival** (%48) ve **Royal Caribbean** (%24) adlı şirketlerin elindedir.[26]

Türkiye'nin kruvaziyer sektöründeki hızla büyüyen bu pastadan daha fazla pay alabilmesi için, kaynak ve çabaları kruvaziyer yatırımları ve işletmeciliğinden ziyade liman yatırımları ve işletmeciliğine odaklandırması daha uygun olacaktır. Yüz milyonlarca Dolara mal olan kruvaziyer gemileri oldukça pahalı yatırımlardır. Şirketlerin genel eğiliminin, daha fazla yolcuyu gezdirip sürümden kazanabilmek için daha büyük gemilere yatırım yapmak olduğu da dikkate alınırsa, gemi başına düşen sabit yatırım maliyetinin astronomik boyutlara ulaşacağı bir gerçektir. Nitekim **Royal Caribbean**, 2006 senesinde sipariş ettiği ve yaklaşık 5400–6400 yolcu kapasitesi ile dünyanın en büyük kruvaziyer gemisi olacak **Genesis** (Bkz.: Ek 3) için 1,24 milyar dolarlık bir maliyeti göze alabilmiştir. Buna karşılık, rakip şirket **Carnival**'ın da gerekli fizibiliteyi oluşturduğu takdirde bu tarz bir yatırıma gitmesi beklenmektedir.[27]

---

[24] Deniz Ticaret Odası, "Deniz Turizmi", **2005 Deniz Sektörü Raporu**, Yayın no:68, İstanbul, 2006, s. 7.
[25] **A.e.**, s. 14.
[26] **A.e.**, s. 7.
[27] Associated Press, "Royal Caribbean orders largest-ever cruise ship", **MSNBC International Business**, 6 Şubat 2006, (Çevrimiçi) http://www.msnbc.msn.com/id/11199685/, 30 Haziran 2007.

Şekil 1.1: Dünyadaki Başlıca Kruvaziyer Bölgeleri



1- Uzak Doğu (Hong Kong, Vietnam, Singapur)
2- Avustralya ve Yeni Zelanda
3- Alaska
4- Pasifik (Hawaii ve Tahiti
5- Meksika ve Çevresi
6- Karayipler
7- Panama Kanalı
8- Güney Amerika
9- Kanarya Adaları
10- Batı Akdeniz
11- Doğu Akdeniz
12- Baltık, İskandinavya, Fiyortlar, Rusya
13- Cape Town - Mombasa
14- Hindistan, Maldivler, Seyşeller

Kaynak: Hami Fidanoğlu, "Dünya Coğrafyasında Yapılan Kruvaziyer Bölgeleri", TRM315 Cruiseline & Marina Operations Ders Notları, **Boğaziçi Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu**, 2003.

Bir yandan kruvaziyer turizminin gemi yatırımları ve işletmeciliği kanadında rekabet koşulları bu derece sert iken, diğer yandan liman yatırımları ve işletmeciliği açısından Türkiye'nin değerlendirilebilir üstünlükleri bir o kadar fazladır. Limanlarının gerek kıyı boylarında gerekse arka bölgelerindeki mevcut doğal ve beşeri çekicilikleri ile Türkiye, Doğu Akdeniz rotalarında işleyen kruvaziyerlerin ürünlerine bir zenginlik katmaktadır. Ancak Türkiye'nin bu potansiyelinden daha fazla yararlanabilmesi için limanlara yönelik alt ve üstyapısını da iyileştirmesi şarttır. Aksi takdirde, kruvaziyer işletmeleri rotalarını kendilerine daha fazla kolaylık ve rahatlık sağlayan diğer destinasyonlara çevirebilir ve Türkiye ciddi bir gelir kaynağından yoksun kalabilir.

Tablo 1.5: Dünyadaki Başlıca Kruvaziyer İşletmecileri

A'rosa	EasyCruise	P & O Cruises
NCL America	First European Cruises	P & O Irish Ferries
AIDA Cruises	Fred. Olsen Cruise Lines	Polar Star Expeditions
American Cruise Lines	Hapag-Lloyd Cruises	Premier Cruise Line
American Canadian Caribbean Line	Holland America Line	Princess Cruises
Ånedin Line	Hurtigruten Group	Regent Seven Seas Cruises
Anek Lines	Imperial Majesty	Royal Caribbean International**
Bora Bora Cruises	Kristina Cruises	Royal Olympia Cruises
Birka Line	Minoan Lines	Silversea Cruises
Carnival Cruise Lines*	Holland America Line	Seabourn Cruise Line
Celebrity Cruises	Louis Hellenic Cruise Lines	SeaFrance
Clipper Cruise Line	MSC Italian Cruises	Silja Line
Costa Cruises	Norwegian America Line	Stena Line
Cruise West	Norwegian Capricorn Line	Star Cruises
Crystal Cruises	Norwegian Cruise Line	Swan Hellenic
Cunard Line	Ocean Village	Tallink
Custom Alaska Cruises	Oceania Cruises	Travel Dynamics International
DFDS Seaways	Olivia Cruises	Viking Line
Disney Cruise Line	Orient Lines	Windjammer Barefoot Cruises
	Orion Expedition Cruises	Windstar Cruises

*** Carnival**, piyasanın yaklaşık yarısını kontrol etmektedir.
**** Royal Caribbean** da **Carnival**'ın en ciddi rakibi olarak piyasanın ¼'ünde pay sahibidir.

Kaynak: "List of Cruise Lines", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 1 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_cruise_lines, 15 Haziran 2007.

Akdeniz çanağının en önemli merkezlerinden biri olan Türkiye'deki mevcut limanlar, kruvaziyer gemilerine sadece yanaşma hizmeti verebilmekte ve onlara korunmuş su alanları sağlayamamaktadır.[28] Ayrıca limanların, **Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO – International Maritime Organization)** tarafından bildirilen **Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS Code – International Ship and Port Facility Security Code)** standartlarına göre hızla iyileştirilmesi gerekmektedir. Tüm bunların yanında, limanlardaki bürokratik aksaklıklar da bir çözüme kavuşturulursa, Türkiye kaliteli ve yüksek gelirli kruvaziyer turistlerinden çok daha yüksek bir kazanç elde edebilecektir. Özellikle uluslararası ulaştırma ağının bir merkezi olan İstanbul gibi şehirlerde değişim limanları oluşturulur, kruvaziyer turistlerinin tur başlangıcı veya bitişlerinde şehirde konaklamaları sağlanırsa, söz konusu kazanç katlanabilir.[29]

Son yıllarda, Türkiye'de kruvaziyer turizminin yarattığı fırsat geç de olsa algılanmış ve limanların iyileştirilmesi adına bir dizi özelleştirme gerçekleşmiştir. Kamu yatırım payının en aza indirilerek, liman işletmeciliğine bir hareketlilik getirilmesi hedeflenmiş ve özel sektörün liman hizmetlerinin performansına, liman kolaylıkları operasyonlarına ve finansmanına doğrudan katılımı sağlanmıştır. Liman sektöründe hizmetlerin etkin ve verimli olarak verilmesi ve ticari esneklik sağlamak için özelleştirme bir araçtır. Limanların özelleştirilmesiyle verimlilik, etkinlik ve esnekliğin artırılması hedeflenmiş ve özetle aşağıdaki amaçlara ulaşılmaya çalışılmıştır:[30]

- Kamu sektörünün payını ve bürokrasiyi azaltma
- Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırma
- Liman kolaylıkları ve kaynaklarının azami kapasite kullanımını
- Ulusal ve bölgesel rekabeti artırma
- Finansal bağımsızlık

[28] Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013): Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 24 Ocak 2006, s. 12-13.
[29] Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**, s. 8.
[30] Jale Nur Ece, "Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi", **Özelleştirme Stratejileri Paneli**, İstanbul, Deniz Ticaret Odası, 8 Mart 2002, (Çevrimiçi) http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/J_ Nur_Ece_Ozellestirme.htm, 29 Haziran 2007.

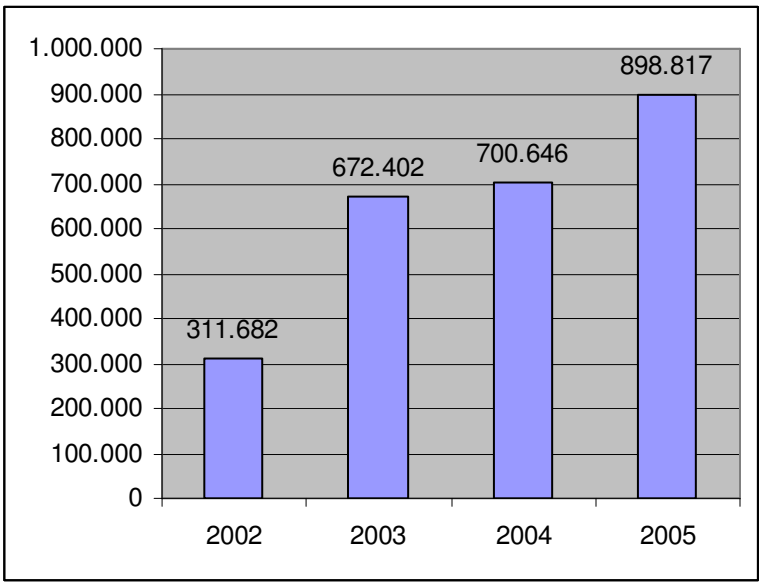
- Limanları modern işletme teknikleri ve uygulamaları ile yönetme
- Piyasa ekonomisi şartlarına uygun esnek bir tarife yapısı oluşturma
- Bölgesel ve ulusal ekonomiye katkı
- Liman üst ve altyapı yatırım gereksinimlerini karşılama
- Limanların teknolojik gelişmelere ayak uydurmasını sağlama
- Liman sektöründe yeni ve cazip yatırım olanakları sağlama
- İstihdam yapısını güçlendirme
- Limanları rekabet ortamında ticari esaslara göre işletme
- Uygun çalışma koşulları, yüksek ücret, terfi fırsatları, teşvik sistemi
- Sanayinin gelişmesi

Limanların özelleştirilmesine yönelik çalışmalar, kısa sürede Türk deniz turizminde ölçülür bir fark yaratmıştır. 2002–2005 yılları arasında kruvaziyer gemileriyle Türk limanlarını ziyaret eden yolcuların sayısı, 311.682'den 898.817'ye çıkarak neredeyse kendini üçe katlamış (Bkz: Şekil 1.2), 2006 senesinde ise bir milyonu geçmiştir[31]. 2007'de özelleştirilen İzmir Limanı ile yine aynı sene içerisinde hizmete giren Bodrum Kruvaziyer Terminali'nin katkılarıyla, bu sayının artması beklenmektedir.[32]

Tüm bu gelişmelerin yanında işin daha da ciddiye alındığını kanıtlayan bir diğer gösterge ise, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2007 yılında hazırladığı Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve buna bağlı Eylem Planı 2007-2013'te yer alan yatırım başlıklarında, 11 kruvaziyer limanı ve 3 mega yat limanına da yer verilmesidir. Bir yandan kruvaziyerler gibi kaliteli ve yüksek gelir sahibi turistleri taşıyan mega yatlar için İstanbul, Antalya ve İzmir'deki yat limanlarının (Bkz.: EK 4) onları da ağırlayabilecek şekilde geliştirilmesi planlanırken,[33] diğer yandan da 11 farklı alanda (Bkz.: EK 4 ve EK 5) kruvaziyer limanı yapılması için fizibilite ve uygulama projeleri gerçekleştirilmektedir.

[31] "Gurur Zamanı", **Vira Haber**, 5 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://www.virahaber.com/?p=2185, 1 Temmuz 2007.
[32] Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**, s.8.
[33] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Türkiye Turizm Stratejisi 2023**, Ankara, 2007, s. 88-89.

Şekil 1.2: 2002–2005 Yıllarında Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemileri ile Türk Limanlarını Ziyaret Eden Yolcu Sayıları



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**, s.9.

Ulaştırma Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticaret Odası ve Deniz Turizmi Birliği'nin işbirliği ile hayata geçirilecek bu projeler aşağıdaki yerlerde uygulanacaktır:[34]

- Samandağı Kruvaziyer Limanı
- Antalya Kruvaziyer Limanı
- Kuşadası Kruvaziyer Limanı
- Çeşme Kruvaziyer Limanı
- Çanakkale Kruvaziyer Limanı
- İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı
- İstanbul Haydarpaşa Kruvaziyer Limanı
- İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı
- İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı
- Samsun Kruvaziyer Limanı
- Trabzon Kruvaziyer Limanı

[34] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Türkiye Turizm Stratejisi 2023: Eylem Planı 2007–2013**, Ankara, 2007, s. 55.

Tüm bu gelişmeler, hızla büyüyen dünya kruvaziyer turizmine yeterli arzı sağlamak adına olumludur. Ancak rakip ülkeler de liman işletmelerine yönelik ciddi yatırımlar yapmaktadır. Bu durum Türkiye'nin yakaladığı vizyon ve tempoyu geliştirerek bir istikrar yakalamasını zorunlu kılmaktadır. Deniz sektörü raporunda belirtildiği gibi;[35] "olanla yetinmek, olanı tamamen kaybetmekle eş anlamdadır". Bu nedenle de kamu-özel sektör uyumu devam etmeli ve çabalar artırılmalıdır.

1.3.2. Deniz Sporları Turizmi

Kruvaziyer turizmiyle birlikte, deniz turizminin bir diğer türü de **deniz sporları turizmi**dir. Bu turizm türü genel olarak, sportif veya hobi amaçlı dalışlar, yelken, sörf, kürek, salcılık (rafting), su kayağı gibi suüstü sporları ve amatör balıkçılık faaliyetlerini kapsar.

Dalış turizmi, aletli veya aletsiz olarak sualtındaki doğal ve kültürel değerleri keşfetme ve sualtı ortamının sessiz ortamında spor yapma amaçlı faaliyetleri içerir. Aletli dalışlar (**scuba**), sualtında can güvenliğinin sağlanması adına kendine has bir takım kurallar içeren bir disiplindir. Dolayısıyla da, bu sporu yapmak isteyenlerin öncelikle özel bir eğitimden geçmesi ve ulusal veya uluslararası merciler tarafından sertifikalandırılması gerekir. Dünya genelinde, Dünya Sualtı Federasyonu (**Confédération Mondiale des Activités Subaquatiques**) ve Profesyonel Dalış Eğitmenleri Birliği (**Professional Association of Diving Instructors**) gibi kurumların uzmanlığına giren bu konu, Türkiye'de ise Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü'ne bağlı Sualtı Sporları, Can Kurtarma ve Su Kayağı Federasyonu'nun yetkisindedir.[36] Bunun yanında, ülkede yapılacak sualtı dalış faaliyetlerinde uyulması gereken teknik şartlar ve sualtındaki kültürel mirasın ve doğal çevre dengesinin korunmasını gözeten yasaklar da ilgili mevzuat[37] ile yasal bir altyapıya bağlanmıştır.

---

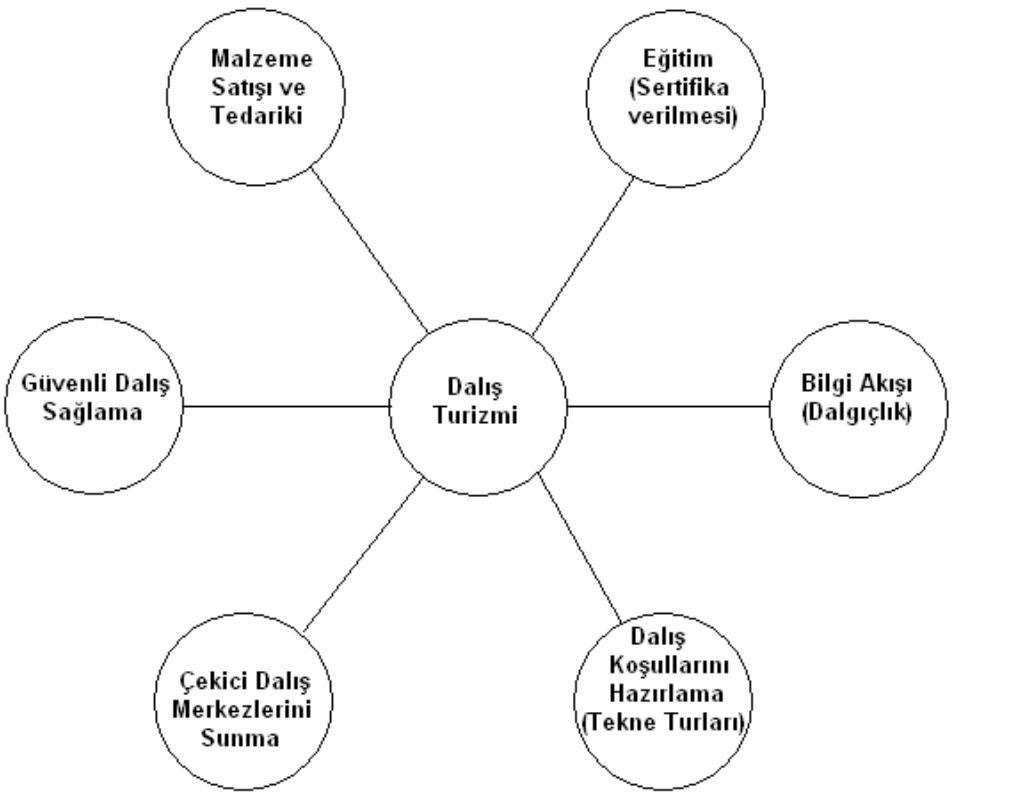
[35] Deniz Ticaret Odası, **a.y.**

[36] Okan Tuna, Doğan Gürsoy, "Bir Turizm Aktivitesi Olarak Sportif Amaçlı Aletli Dalışlar: İzmir'de Dalış Yapan Kişilerin Demografik ve Kişilik Özellikleri Üzerine Ampirik Bir Araştırma", **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, 15 Mayıs 1998, s. 142.

[37] "Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmelik", **Resmi Gazete**, 20450, 3 Mart 1990.

Şekil 1.3'te de gösterildiği üzere; Dalış sporu, bir turizm ürünü olarak ele alındığında, aletli dalış hizmeti ile onu destekleyen çeşitli hizmet ve/veya ürünlerin sunumunu kapsayan bir sektördür denilebilir. Buradaki öğelerden özellikle ikisi ayrı bir önem arz etmektedir: **Güvenli Dalış Sağlama** ve **Çekici Dalış Merkezlerini Sunma**.

Şekil 1.3: Aletli Dalış Hizmeti için Genişletilmiş Ürün Kavramı



Kaynak: Okan Tuna ve Doğan Gürsoy, **a.g.e.**, s. 143.

Dalışların güvenliğinin sağlanması için, dalış öncesi ve sırasındaki kuralların ciddiyetle takip edilmesinin yanında, dalışlarda meydana gelebilecek kazalara yönelik ilk yardım ve tedavi hizmetleri altyapısının da oluşturulmuş olması gerekir. Özellikle de; dalgıçların su yüzeyine hızla çıkmasıyla oluşan ve halk arasında "vurgun" olarak bilinen dekompresyon hastalığının iyileştirilmesine yönelik hiperbarik oksijen tedavisi için gerekli basınç odalarının, dalış turizmi bölgelerinde hizmet veriyor olması önemlidir.[38]

[38] Ahmet Rasim Küçükusta, "Basınç Odası Rezaleti", **Güneş**, 7 Eylül 2006, (Çevrimiçi) http://www.gunes.com/2006/09/07/yazarlar/yr.html, 1 Temmuz 2007.

Türkiye'de çok az sayıda bulunan bu sağlık birimlerinin sahil şeritleri boyuca çoğaltılması, dalış turizminin gelişebilmesi adına ciddi fayda sağlayacaktır.[39]

Dalış yapan turistler, bu etkinliklerinde spor yapmaktan öte nadir sualtı habitatını ve kültür değerlerini keşfetmeyi arzu ederler. Dolayısıyla; dalış turizminde rekabet edebilmek için gerekli konfor ve elverişlilik etkenlerinin sağlanmasından daha önemli olan ana unsur, ülkede bu alanda geliştirilmesi düşünülen destinasyonların üstün sualtı çekicilikleri sunmasıdır. Doğal çekicilikler açısından bakıldığında; Türkiye'nin Kızıldeniz, Kanarya Adaları, Avustralya, Maldivler gibi markalaşmış[40] ve Malta (Gozo), Hırvatistan (Dalmaçya kıyıları), Karayipler ve Umman gibi gelişmekte olan[41] destinasyonlarla rekabet edebilmesi pek mümkün gözükmemektedir. Buna karşılık, Türkiye sualtı kültür değerleri açısından ciddi bir potansiyele sahiptir.

1960 yılında Kemer civarındaki Gelidonya batığına yapılan dünyanın ilk bilimsel gemi kazısından[42] beri, Türkiye'de sualtı arkeolojisi faaliyetleri diğer çoğu ülkeye nazaran büyük bir ciddiyetle devam ettirilmiştir. Özellikle 1980'lerin ortalarında sualtı kültür mirasının bilimsel olmayan her türlü dalışa kapatılmış olması ise, Akdeniz'deki çoğu ülkede sualtı kültür değerleri ağır tahrip görürken, Türkiye'dekilerin büyük oranda korunmasına neden olmuştur. 2000'li yıllarla, korunan bu bölgelere yönelik yasaklar daraltılarak kontrollü bir biçimde dalış turistlerine açılmış ve sualtı milli parklarının kurulması için ilk atılımlar gerçekleşmiştir.[43]

Türkiye'nin ilk ve tek sualtı milli parkı, Gökçeada'nın Yıldızkoy ve Yelkenkaya arasında kalan kısmında, 1999 yılında ilan edilmiştir.[44] Bu tür uygulamaların devam

---

[39] Akif Tığ, "Deniz Turizmi ve İçel", **II. Turizm Şurası Bildirileri**, C.I, Ankara, T.C. Turizm Bakanlığı, 12-14 Nisan 2002, s. 238.
[40] Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**, s. 11.
[41] Mustafa Alpaslan, Deniz Anıl Odabaşı, Melih Ali Büyükkutlu, "Çanakkale Boğazı Civarında Dalış Turizmi", **I. Çanakkale Turizm Biyenali**, Çanakkale, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 5-7 Mayıs 2005, s. 143.
[42] Emre Omur, Yaşar Yıldız, "Sualtı Arkeolojisinin Deniz Turizmi İçindeki Yeri", **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, 15 Mayıs 1998, s. 135.
[43] Deniz Ticaret Odası, **a.y.**
[44] Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, "Gökçeada Deniz Parkı", 4 Haziran 2004, (Çevrimiçi) http://www.tudav.org/gokceada_deniz_parki.htm, 1 Temmuz 2007.

etmesi, hem sualtı kültür mirasının korunmasını, hem de turizmden ciddi anlamda gelir elde edilmesini sağlayacaktır. Civarında birçok antik batık bulunan Yassıada (Bodrum) ve Kaş yakınlarındaki batık Kekova kenti gibi arkeolojik alanların yanında, I. Dünya Savaşı'ndan kalma 267 adet gemi ve denizaltıyı barındıran Çanakkale Boğazı gibi yakın tarihten izler taşıyan çeşitli alanlar da sualtı milli parkı olmaya en uygun bölgelerdir. Bu bağlamda Çanakkale Boğazı'nın sürdürülebilir turizme kazandırılması için 2005 yılında Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'ne sunulan **Gelibolu Sualtı Milli Parkı** projesinin[45] gerçekleştirilmesine yönelik çalışmalar devam etmektedir.

Türk deniz turizminde, sualtında yapılan etkinliklerin yanında su üstünde yapılanların da büyük payı vardır. Tatil köylerinin bünyesinde veya Turizm Müdürlüklerinin belirlediği alanlarda faaliyet gösteren 300'den fazla su sporları işletmesinin senede toplam 150 Milyon Dolar gelir elde ettiği tahmin edilmektedir.[46] Bu sektörün en yoğun yaşandığı yerler arasında, kürekçi ve yelkencilerin odağı olmuş Fethiye – Marmaris hattındaki su sporları merkezi[47] ve dünyanın sayılı rüzgar sörfü alanlarından biri olarak anılan Alaçatı (Çeşme) sayılabilir. Çok çeşitli deniz sporlarının yapılmasına olanak sağlayan Türkiye'de; "sadece spor veya dinlence amacıyla yapılan, maddi ve ticari kazanç gayesi gütmeyen balıkçılık etkinliği"[48] olarak tanımlanan amatör balıkçılık turizmi de, uluslararası çapta geliştirilebilir bir alternatiftir.

Yukarıdaki bilgilerden de anlaşılabileceği gibi; gerek kruvaziyer turizmi, gerekse deniz sporları turizmi; Türk deniz turizminin çeşitlendirilebilmesi ve nitelendirilebilmesi adına önemli türlerdir. Bu alanda dikkatle incelenmesi ve geliştirilmesi gereken deniz ve denizciliğe dayalı bir diğer turizm türü ise, çalışma konusunu da yakından ilgilendiren yat turizmidir. Kruvaziyer ve deniz sporları turizmleriyle bazen örtüşen ancak genelde çok daha farklı dinamikleri olan yat turizmi, birbirini besleyen ve birbirileriyle etkileşen ana ve yardımcı sektörleri içerir.

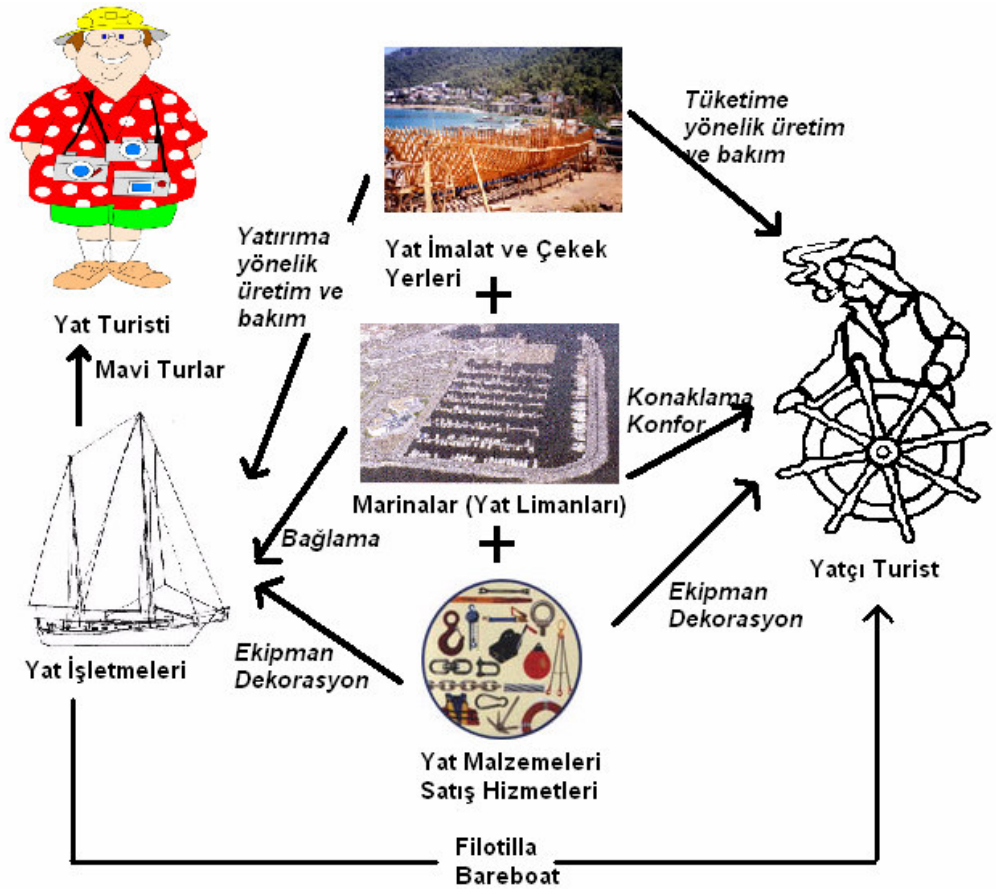
---

[45] Oktay Çemberci, "Gelibolu Sualtı Parkı Projesi", 20 Aralık 2005, (Çevrimiçi) http://www.istanbul-cemberci.com/istanbul/udgp.pdf, 1 Temmuz 2007.
[46] Deniz Ticaret Odası, **a.y.**
[47] Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**, s. 12.
[48] "Denizlerde ve İç Sularda Amatör (Sportif) Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen 36/2 Numaralı Sirküler", **Resmi Gazete**, 25551, 12 Ağustos 2004.

1.4. Yat Turizmiyle İlgili Başlıca Sektörler

Şekil 1.4'te birbirleriyle ilişkileri gösterilen ve yat turizmini etkileyen başlıca sektörleri sağlıklı bir şekilde inceleyebilmek için, öncelikle bu alanda nihai tüketici olan turistleri; **yat turisti** ve **yatçı turist** olarak ikiye ayırmak gerekir. Burada esas olan, turistlerin denizci özelliği taşıyıp taşımadığı ve taşısalar dahi tatillerinde bu yetilerini kullanmak isteyip istemedikleridir. Bu açıdan, yat turisti; "denizci olsun veya olmasın, tatilini denizde geçirmek isteyen ve bunun için gerekli donanım ve bilgiye sahip mürettebatın bulunduğu yat turlarını tercih eden turist", yatçı turist ise; "denizci kimliği taşıyan ve beraberindekiler ile birlikte kendi yatıyla denizde tatil yapan ve marinalarda konaklayan veya kiraladığı mürettebatsız yatlarla bağımsız veya toplu deniz turlarına katılan turist" olarak tanımlanabilirler.

Şekil 1.4: Yat Turizminde Sektörler ve Arzın Yönü



Yat turizmindeki sektörler, sunulan turistik ürünün oluşumu açısından değerlendirildiğinde, iki ana işletmecilik tipinin ve iki destekleyici iş kolunun varlığı göze çarpar. Sözgelimi, yatçılık olayının sürdürülebilmesi için **yat yapımı ve bakımı**, yatların denizci olmayan turistler ile denizci olan ancak yat sahibi olmayan turistlere sunulabilmesi için **yat işletmeleri**, işletilen yatların bağlama ve diğer zaruri ihtiyaçlarını karşılamak veya yat sahibi kişilerin ve yatlarının konaklama, bağlama ve kışlama gibi isteklerinin gidermek için **marinalar (yat limanları)**, ve yatlarının yenilenmesini isteyen tüketiciler için ekipman ve dekorasyona yönelik **yat malzemeleri satıcılarının** piyasada işliyor olması gerekir. Bu unsurlardan yat işletmeciliği ve marinacılık turizm ve ağırlama konularıyla doğrudan ilgili iken; yat yapımcılığı ve yan sanayi, hem gelirlerinin bir bölümünü turizm hareketi sayesinde elde eder hem de turizm hareketinin oluşmasını ve desteklenmesini sağlar. Sıradaki bölümde, bu yat yapımcılığının içerdiği faaliyetlerin özellikleri ve yat turizmiyle ilişkisi ele alınacaktır.

1.4.1. Yat Yapımcılığı

Osmanlı Dönemi'nde, Gelibolu'da ilk tersanenin kurulmasından günümüze altı yüzyıl geçmiştir. Bu süre zarfında, gemi yapımcılığı sanatı babadan oğla geçmiş ve çağdaş Türkiye'nin özellikle son 20 senesinde ciddi bir konuma gelerek sanayileşmiştir.[49] Önceleri tanker gibi büyük gemilerin imalatında ilerleyen bu sektör, zamanla yat yapımı konusunda da uzmanlaşmış ve dört denizinin de kıyısındaki 300'den fazla imalathanesiyle, 2005 verilerine göre 100 milyon Doları aşan[50] bir ihracat yapar hale gelmiştir. En basit teknelerden en karmaşık mega yatlara kadar farklı bir yelpazeye kavuşmuş olan Türk yat yapımcılığı, alanında küresel açıdan üçünü sırada gösterilmektedir.[51]

---

[49] Deniz Turizmini ve Denizciliği Geliştirme Derneği, **Türkiye Yat ve Tekne Yapım Endüstrisinin Mevcut Durumu, Sektörün Üstünlükleri ve Zayıflıkları**, 2006, (Çevrimiçi) http://www.dentur.org/Show_Content.asp?PageID=1096&RegID=007&ContID=2370, 1 Temmuz 2007.

[50] Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, "İki Yıllık İhracat Değerleri", **İstatistiki Bilgiler**, 29 Haziran 2007 (son güncellenme tarihi), (Çevrimiçi) http://www.gisbir.com/DesktopDefault.aspx?tabid=238, 1 Temmuz 2007.

[51] Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**, s. 6.

Yat yapım sektörü, turizmle yakından ilişkilidir. Örneğin; gelişmiş ülkelerle birlikte Türkiye'de de yapılmakta olan (Bkz.: EK 4) mega yat limanlarının sayısının artması, mega yat yatırımı yapmak isteyen kişilerin arzularını talebe çevirmekte ve mega yat imalatını beslemektedir. Denize indirilen mega yatlar da yine Türkiye gibi çekici kıyıları ve gelişmekte olan altyapıları olan ülkeleri ziyaret edecek ve 40 bin Avroya varan 15 günlük bağlanma ücretleri ve taşıdıkları üst düzey gelirli yolcularının yaptıkları harcamalar ile hem ekonomiye hem de ülke imajına ciddi bir katkı sağlayacaktır.[52]

Akdeniz'de her sene ortalama 50-60 bin yeni yatlık bir talep oluşmaktadır. Bu talep, yat yapımcıları için olumlu bir piyasa oluştururken, yeni marinaların da yapılmasına sebep olabilmektedir. Ancak marina sektöründeki esnek olmayan arz yapısı yüzünden bağlama alanları sınırlı kalabilmekte ve dolayısıyla artan fiyatlar da yat almayı düşünenler için pahalı bulunabilmektedir. Ayrıca yat satın almanın ertelenmesindeki diğer iki başlıca etken ise; bankaların finansal kaynaklarını yat alım kredilerine yönlendirmemesi/yönlendirememesi ve lüks olarak algılanmasından dolayı yatların ekonomik durgunluklarda talebi düşecek ilk mallardan biri olmasıdır.[53] Türkiye'nin mevcut durumunda ise; marinalardaki kapasitenin halen düşük olduğu iddia edilmekle birlikte, yat alımının önüne geçen diğer iki etkene yönelik fazla bir sorun kalmadığı ve yat alımına yönelik talepte bir artış olduğu gözlemlenmektedir. Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yat ve Marina Komisyonu Başkanı Hasan Kaçmaz, bu durumu şöyle özetlemektedir:[54]

> "Ekonominin iyileşmesi ve alım gücünün artmasıyla, bankalar otomobil kredisi vermeye başladı. Bu kredilerle orta gelirli ailelerde iki otomobil oldu. Bu aileler artık, yat almaya başladı. Türk ailesi için yat veya tekne almak hayal olmaktan çıktı. Orta gelirli iki otomobili olan aile, artık tekne ve yat almaya başladı. Bu nedenle de marina ihtiyacı artıyor. Antalya'nın batısında ve doğusunda olmak üzere iki büyük marinaya ihtiyaç var. Bazı bankalar 60 ile 72 ay arasında değişen vadelerle yat kredisi veriyor. Bu kredi oranları Almanya ve İngiltere'de 96 ay ile 108 ay arasında değişmektedir. Önümüzdeki dönemlerde Türkiye'de de yat alımları için verilecek kredi vadelerinin artacağını düşünüyoruz"

[52] Deniz Turizmini ve Denizciliği Geliştirme Derneği, **a.g.e.**
[53] **A.e.**
[54] "Yat Müşterilerinde Yelpaze Genişledi", **Deniz Haber**, 24 Ekim 2005, (Çevrimiçi) http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=habgst&id=2577, 7 Mayıs 2007.

Yat yapımı, marina işletmelerine getirdiği canlılık yanında, yat işletmeleri ile de olumlu bir etkileşim içersindedir.[55] Zira Türkiye'de mavi yolculuk yapmak isteyen yabancı turistlerin sayısı arttıkça; yat işletmeleri, bu talebe cevap verebilmek adına başta guletler olmak üzere daha uzun ve daha çok kamaraya sahip yatlara ihtiyaç duymakta ve bu ihtiyaç Bodrum gibi yat yapım merkezlerinde karşılanmaktadır. Bunun yanında, yat yapımında giderek artan dış talebi oluşturan yabancılardan bazıları, Türkiye'de yaptırdıkları yatlarını yine Türkiye'de bağlamayı tercih ederek, hem marinalara gelir sağlamakta; hem de yatlarını kullanmadıkları zamanlarda turistlerin hizmetine sunarak, yat işletmeciliği sektörünün gelişmesine katkıda bulunmaktadırlar.

1.4.2. Yat İşletmeciliği

Farklı deneyimler yaşayabilmek için tatillerini denizde geçirmek isteyen turistlerin Türk koylarına yönelik artan talebi, yat işletmeciliği sektörünün doğmasına sebep olmuştur. Türkiye'de yat işletmeciliğinin gelişmesinde, yat yapımı ve yat limanı gibi yapay unsurlar yanında, doğal ve beşeri unsurların da çeşitlilik ve zenginlik arz etmesi önemli bir etkendir. Türkiye, yat turizmine yönelik özkaynakları açısından incelendiğinde, aşağıdaki açılardan[56] rekabetçi bir çekicilik sergilemektedir:

- **Coğrafi konum;** yatların dolaşabileceği kıyılar ve eşsiz kumsallar
- **İklim:** Yatların seyri için uygun rüzgarlar, ılıman, kuru ve yağışsız hava koşulları
- **Yat Güzergahları:** Koyların uzaklıkları, mevsimsel özellikler, sosyo-kültürel ve tarihi değerler, kıyılara olan talep yapısı ve merkezi noktalara (havaalanları, şehir merkezleri) göre yatların seyir ettiği yerler

Yakın tarihte İngiltere'nin saygın gazetelerinden **The Independent**'ta çıkan bir yazıda[57], Türkiye'nin yat turizmine sunduğu çekicilikler şu şekilde kaleme alınmıştır:

---

[55] Deniz Turizmini ve Denizciliği Geliştirme Derneği, **a.g.e.**

[56] Nurettin Ayaz, "Turizm Sektöründe Oluşacak Kriz Dönemlerinde Yat Turizminin Alternatif Bir Turizm Çeşidi Olarak Değerlendirilmesi ve Kullanılması", **I. Çanakkale Turizm Biyenali**, Çanakkale, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 5-7 Mayıs 2005, s. 137-138.

[57] Brian Patent, "Set Sail For the Turkish Coast", **The Independent**, 16 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://travel.independent.co.uk/europe/article2661163.ece, 23 Haziran 2007.

> "Kabahatsiz bir gevşeklik: Türk guletinde bir haftayı özetliyor. 35m olabilen bu geleneksel tekneler, tam bir rahatlama sağlıyor. (…) Haritadaki yolculuğumuz küçük bir alanı kaplar gibiydi ancak teknedeyken hiç de öyle hissetmedik. Çoğu isimsiz yüzden fazla adası ve gösterişli vadileri ve ırmaklarıyla, buradaki kıyılar kesinlikle farklı. Burası Akdeniz ile Ege'nin birleştiği yer ve ormanlık tepelere, derin koylara sahip. Bazen – özellikle de bambularla kaplı kıyılardan geçerken – kendinizi Güney Akdeniz'de değil de Güney Çin Denizi'nde zannediyorsunuz. (…) Ormanlık tepelerle çevrili köy (Selimiye, ç.n.), denizcilerin binlerce yıldır kullandığı doğal bir liman. (…) Çiçekler Koyu'nun etrafındaki tepelerde bulunan kaya oluşumları daha önce gördüğümüz hiçbir şeye benzemiyordu: Dik bir vadiden yükselen devasa diş kökleri hayal edin. (…) Akdeniz sahillerine serpilmiş yalnız kahvehaneler hakkında bir kitap yazabilirsiniz. (…) Bizimki de dahil çoğu işletmeci güzergahlarına ilginç tarihi alanları da ekliyor. Ama beni asıl büyüleyen tarihin aniliği. Örneğin, İnce'deyken ormanın ortasında antik bir kiliseye rastladık. Önce biraz şaşırdık ama biraz düşününce onun ormandan da eski olduğunu anladık. (…) Çabuk geçen haftamız bize sükunet verdi: gündüzleri serin meltemler, geceleri sonsuz yıldızlar, teknenin neredeyse sezilemez sallantısı, saklı koyların kenarlarındaki ağaçlardan gelen bülbül şarkıları, güneş ışığının içinde yüzmek. Saf bir şiir…"

1970'li yıllarda çok az miktarda yapılan Türkiye'ye özgü **mavi yolculuk**lardan günümüze gelindiğinde, sektörde faaliyet gösteren işletme sayısının (Bkz.: EK 6), inişli çıkışlı da olsa bir gelişme gösterdiği görülmektedir. 2005 yılı itibariyle ise[58], Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan belgeli, 8880 yatak ve 1068 yata sahip 86 adet yat işletmesi Bodrum-Antalya arasındaki çeşitli rotalarda (Bkz.: EK 7) faaliyet göstermektedir.

1986'dan beri belgelendirilerek belirli bir hizmet standardında faaliyet göstermeleri sağlanan yat işletmeleri, "Yat Turizmi Yönetmeliği"nin[59] (Ayrıca Bkz: EK 8) 18. maddesine göre; "sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bayraklı yatları mürettebatlı veya mürettebatsız olarak bu yönetmelikte belirlenen şartlarla gezi, eğlence ve spor amaçlı kullanımları için yatçıların geçici kullanımına vererek faaliyette bulunan, Bakanlıktan belgeli yatırım ve işletmeler" olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte, bu tanımın 2007'de[60] taslağı sunulan "Deniz Turizmi Yönetmeliği" çerçevesinde genişletileceği anlaşılmaktadır. Çünkü bu düzenlemenin kapsamı, adından da anlaşılacağı gibi, yat turizminden deniz turizmine çıkarılmış, bir yandan da "özel yat" belgesi ve "mega yat" belgesi (Bkz.: EK 9, Madde 25) gibi konular eklenerek aşağı

[58] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Yat İstatistikleri 2005**, Ankara, ISSN: 1300-6886, Şubat 2007, s. 7.
[59] "Yat Turizmi Yönetmeliği", **Resmi Gazete**, 18125, 4 Ağustos 1983.
[60] T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "Deniz Turizmi Yönetmeliği Taslağı", **Haberler**, 7 Şubat 2007, (Çevrimiçi) http://www.denizcilik.gov.tr/tr/haberoku/haberoku.asp?haberID=148, 3 Temmuz 2007.

yönde detaylandırılmıştır. Bu bağlamda, yürürlükte olan yönetmelikteki "yat işletmesi" tanımı, "deniz turizmi araçları işletmesi"nin bir türü olarak yeniden yapılandırılmıştır. Taslağın (Bkz.: EK 9) 18. maddesine göre;

> "Deniz turizmi araçları işletmeleri, mülkiyetlerinde bulundurdukları veya kiraladıkları Türk veya yabancı bayraklı deniz araçlarını, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak, gezi, spor eğlence amacıyla, geçici süreler ile kiralayan, işletmeleri ile ilgili tüm ürünleri oluşturan, pazarlamasını yapan, hizmet ve organizasyonları sağlayan, müşterilerini geliş noktalarından alıp, gidiş noktalarına bırakan, faaliyet alanları Bakanlıkça belirlenen Bakanlıktan belgeli gerçek ve tüzel kişilerdir."

2007 sonuna doğru yürürlüğe girmesi beklenen bu tanımla; yat ve diğer deniz turizmi araçları işletmelerinin, ürün, hizmet, pazarlama ve organizasyon açılarından da görevleri vurgulanmıştır. Ancak her iki tanımda da asıl dikkati çeken, işletmelerin Türk ve yabancı olarak ikiye ayrılması ve kiralama faaliyetlerini mürettebatlı veya mürettebatsız gerçekleştiriyor olmalarıdır.

Yat İşletmeleri, yerli veya yabancı olmaları açısından incelendiğinde (Bkz.: Ek 6), 2005 yılı itibariyle 86 işletmeden 76'sının Türk, 10'unun ise yabancı olduğu görülmektedir. Ancak bu verilerle bir oranlama yapmak yanıltıcı olabilir. Doğru bir karşılaştırma yapmak için Tandoğan'ın da belirttiği gibi[61] işletme başına düşen yat ve yatak sayılarına bakmak daha akılcı olur. Tablo 1.6'da, söz konusu ölçüte göre, Türk işletmelerindeki ortalama yat sayısı 9,5 ve yatak sayısı 34,5 iken, yabancılarda bu sayının yatlarda 84, yatak kapasitesinde ise 249 olduğu görülmektedir. Bu durumda Türk işletmelerinin küçük ölçekli olduğu ve dolayısıyla pazarlama ve finansman açısından yabancılarla rekabet etmekte zorlandığı çıkarımı yapılabilir.[62]

Yerli ya da yabancı, yat işletmelerinin ana faaliyeti mürettebatlı veya mürettebatsız olarak yat kiralamaktır. Mürettebatlı kiralamalarda, turistler aynı bir tatil köyündeki gibi, yeme-içme, dinlenme, eğlenme, denize girme ve çevre gezisi olanakları bulurlar ancak işin denizcilik boyutuna katıldıkları söylenemez.

---

[61] Uğur Tandoğan, "Yat İşletmelerinde Pazarlama ve Finansman Kolaylaştırıcı bir Model: Devre Tatil", **Hasan Zafer Doğan Anı Kitabı**, Der. Meral Korzay ve Bülent Himmetoğlu, İstanbul, Boğaziçi Üniversitesi, 1995, s. 261.

[62] **A.e.**, s. 260.

Tablo 1.6: Ortalama Yat ve Yatak Sayılarına Göre Türkiye'deki Yerli ve Yabancı Yat İşletmelerinin Karşılaştırılması (2005)

	Türk Yat İşletmeleri	Yabancı Yat İşletmeleri
İşletme başına Yat sayısı	**9,5**	**34,5**
İşletme başına Yatak sayısı	**84**	**249**

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Yat İstatistikleri 2005**, Ankara, ISSN: 1300-6886, Şubat 2007, s. 7.

Bareboat olarak anılan mürettebatsız kiralamalarda (**charter**) ise; yatlar, tam donanımlı bir şekilde yatçıların kullanımına belirli bir süre için verilir. Bu alanda son yıllarda popülerliği artan bir kiralama şekli ise **Filotilla** olmuştur. Filotilla, biri lider ve biri gözcü olmak üzere genelde yaklaşık 12 yatın katıldığı bir turdur. Filotilla işletmeciliği, yarattığı birliktelik hissi ve tek başlarına **bareboat** kiralayacak kadar deneyimi olmayan yatçılara da hitap edebilmesi açısından olumlu bir yat turizmi alternatifidir.[63] Kendi yatlarıyla seyahat eden yatçılara veya seyahat etmedikleri zamanlarda yatlarının konaklamasına hizmet veren, yat turizminin diğer önemli bir işletme türü ise **marina**lardır.

1.4.3. Marina İşletmeciliği

İnsanların denize olan ilgisinin artması, önceleri ticari ve savunma amaçlı kullanılan deniz araçlarının, zevk, spor ve gezi amaçlı kullanımına sebep olmuştur. Özellikle yat yapımında teknelerin kullanışlılık açısından gelişmesi, daha fazla yatçıyı bu harekete dahil etmiş ve yatların çağdaş bir şekilde barınabilmeleri için marina işletmeciliği sektörü doğmuştur. Amerika ve Avrupa'dan dünyaya yayılan bu sektör, ülke ekonomilerine katkıda bulunan özel bir işletme tipine odaklanmış ve 1990'lı yıllarla birlikte müşteri odaklı bir anlayışın benimsenmesi farklı türlerin gelişmesine sebep olmuştur. Ancak, bu konulara geçmeden önce, marinaya ilişkin kavram, tanım ve terimlere de değinilmelidir. Marinaya ilişkin genel kavramların başında "liman" gelir.

[63] Suavi Ahipaşaoğlu, "Advantages of Floatilla Tourism", **International Congress on Coastal & Marine Tourism**, Çeşme, 15-18 Kasım 2005, s. 72.

Kıyılarda deniz araçlarına korunaklı bir barınma sağlayabilecek doğal limanlar da bulunabilmekle birlikte, deniz araçlarının diğer gereksinimlerini de karşılayabilme adına yapay limanlara da ihtiyaç duyulmuştur. Bu anlamda, liman;[64]

> "rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlayabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği kapsayan, tekneden kıyıya tekneden tekneye, kıyıdan tekneye yük veya insan nakli, teknelerin bağlanıp kaldırılması veya demirlemeleri, eşyanın karada ve denizde teslimine kadar muhafazası için tesisleri ve imkanları bulunan sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır".

Liman denince akla genellikle büyük gemilerin ihtiyaçlarını karşılayan tesisler gelmektedir. Marinalar ise, esas fonksiyonu turizm olmayan yerleşmelerde de yer alabilen, küçük teknelerin ve yatların faaliyetlerini kolaylaştırıcı tesisler için yapılmış yapay limanlardır.[65] Marinanın daha kapsamlı bir tanımının yapılabilmesi için başvurulan kaynaklardan biri[66]; "yat limanı veya dünya dillerinde İtalyancadan yerleşmiş bir terim olarak marina, yatların barınması için bir mendirekle korunan veya limanın içinde ayrılan su alanı ve gerisinde yatlara çeşitli hizmetler (akaryakıt, su, elektrik, haberleşme vb.) verebilen tesisler topluluğudur" tanımını verir. Deniz Ticaret Odası[67] ise, "en basit anlamıyla 'marina', küçük teknelerin ve yatların barınmaları için özel bir mendirekle çevrilen veya bir liman içinde ayrılan su alanıdır" dedikten sonra şöyle devam eder:

> "Günümüzde ise modern bir marinanın en önemli görevi, genç nesillere denizi sevdirmek, ikinci kuşaklar için emeklilik süresini zevkli, sağlıklı bir meşgale haline getirmek, iş hayatının stresi altında ezilenlere nefes aldırmak, eğlence, spor ve sosyal aktiviteler gerçekleştirebileceği bir ortam yaratmaktır. Yani, 'modern bir marina, deniz araçlarını ve denizcileri doğal felaketlerden korumaktan öte, hizmetleri ile değişik kültürlerden, değişik renk, dil ve dinde insanların huzur ve güven içinde bir araya gelmelerini sağlayan, taraflara iyi ev sahipliği ve iyi misafirlik kurallarını kimseyi incitmeden öğreten ve verdiği hizmetler karşılığı hak ettiği döviz girdisini ülkeye sağlayan, yat turizminin kalbi, kıyıların medeniyet simgesi tesistir'".

---

[64] Fikret Altınçubuk, **Liman İdare ve İşletmesi**, İstanbul, Deniz Ticaret Odası, Yayın No: 12, 1989, s.1.
[65] Nazmiye Özgüç, **Turizm Coğrafyası: Özellikler, Bölgeler**, İstanbul, Çantay Kitabevi, 1998, s. 144-146.
[66] Suna Doğaner, "Türkiye'nin Yat Limanları = Marinas in Turkey", **İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü: Bülten**, No:9, 1992, s. 184.
[67] Deniz Ticaret Odası, "Deniz Turizmi", **2005 Deniz Sektörü Raporu**, Yayın no:68, İstanbul, 2006, s. 7.

Simpson, A.B.D. Değerleme Enstitüsü'nün "Gayrimenkul Değerlemesi Sözlüğü"nde yer alan[68] "zevk teknelerine bağlama ve diğer hizmetleri sağlayan tekne havuzu" şeklindeki ifadenin, marina tanımı için yeterli gözükse de çağdaş marina tesislerinin sunduğu geniş çaplı hizmet ve faaliyetleri dikkate almadığını belirtmiştir[69].

Türk Dil Kurumu'nun Güncel Türkçe Sözlük'üne göre ise[70]; yat limanı, "Küçük teknelerin ve yatların barınabilmeleri için özel bir mendirekle çevrilen veya bir liman içinde ayrılan deniz alanı, marina"dır.

Yukarıdaki marina tanımlarından iki konunun açıklığa kavuşturulması gerektiği anlaşılmaktadır: Marina/yat limanı terimleri arasında seçim yapılması ve marinaları farklı kılan tesis ve hizmetlerin belirginleşmesi.

Marina sözcüğü ile yat limanı (**yacht harbour**) sözcük öbeği, uluslararası literatürde olduğu gibi Türkçede de birbirleriyle değiştirilerek kullanılabilmektedir. Türk Dil Kurumu'na göre; birbirleriyle eşanlamlı olan her iki terim de yabancı kökenlidir. Marina sözcüğü İtalyancadan, yat sözcüğü İngilizceden ve tamlananı liman ise Rumcadan Türkçeye geçmiştir. Çalışmada, alıntılar gerektirmedikçe, Türkiye'deki sektörün de tercih ettiği marina terimi esas alınacaktır.

Bu bölümde; deniz turizmine ilişkin kavram ve tanımlara ve ayrıca deniz turizminin içerdiği kruvaziyer, deniz sporları ve yat turizmi türleri hakkındaki bilgilere yer verilmiştir. Sonuç olarak, deniz turizminin Türkiye açısından önemli bir türü olduğu vurgulanan yat turizminde, farklı işletmelerin boy gösterdiği ve birbirleriyle yakın ilişkide olduğu da gösterilmeye çalışılmıştır. Çalışmanın odak noktasına daha da yaklaşılması adına, yat turizminin önemli bir işletmecilik tipi olan marina işletmeciliğinin ayrıntılı bir şekilde incelenmesi yararlı olacaktır.

---

[68] Appraisal Institute, **The Dictionary of Real Estate Appraisal**, 3d ed., Chicago, Appraisal Institute, 1993, s. 219.

[69] John A. Simpson, **Valuation of Marinas**, Chicago, Appraisal Institute, 1998, s. 1.

[70] Türk Dil Kurumu, "Söz Arama", **Güncel Türkçe Sözlük**, (Çevrimiçi) http://tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAF6AA849816B2EF05A79F75456518CA, 20 Mayıs 2007.

İKİNCİ BÖLÜM:
DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE MARİNA İŞLETMECİLİĞİ

Çağdaş şekliyle 1930'larda A.B.D.'de doğan marinacılık, İkinci Dünya Savaşı sonrasında başta Fransa, İtalya, İspanya, İngiltere ve Hollanda olmak üzere Batı Avrupa'ya da yayılmış, 1970'lerde ise deniz kıyısı yaşam tarzının popülerlik kazanması ile farklı bölgelerde uygulanmaya başlamıştır. Yatçıların gelişmiş ülkelerinkine kıyasla daha farklı, daha sakin, daha temiz ve daha ucuz yerlere olan ilgisi sayesinde Karayipler ve başta Yunanistan, Hırvatistan (Eski Yugoslavya'nın Dalmaçya kıyıları), Tunus, İsrail ve Türkiye olmak üzere Akdeniz'in diğer bölgeleri de marina sektöründe gelişme göstermiştir.[1]

Türkiye'de ilk marinalar, T.C. Turizm Bankası'nın kurduğu Turban Turizm A.Ş.'nin girişimiyle 1970'li yıllarda yapılmıştır. 1976'da Bodrum, 1977'de ise Kuşadası marinaları açılmış,[2] fakat bunlardan önce 1974 yılında özel sektör tarafından Türkiye'nin ilk marinası Çeşme Altınyunus iç ve dış turizmin hizmetine sunulmuştur.[3]

Dünyada ve Türkiye'de marina işletmeciliğinin ulaştığı boyutları irdelemeden önce, marinalara ilişkin kavram ve tanımların daha iyi kavranabilmesi için, marinaların birtakım özellikleri hakkındaki detaylara bakmakta fayda vardır.

2.1. Marina İşletmelerinin Özellikleri

Marinalar, yatçılara su, sintine suyu alımı, yakıt ve elektrik gibi altyapı hizmetleri yanında restoran, yatçılık ve balıkçılık malzemeleri dükkanı, tuvalet, yat brokerliği, tekne onarımı ve tekne temizleme gibi hizmetler de sunabilir. Sağlanan hizmetler genellikle birbirini tamamlayıcıdır. Örneğin; marinada yapılan bir yat satışı sonrasında alıcılar

[1] Engin Deniz Eriş, "Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri", **Ege Akademik Bakış / Ege Academic Review**, C.7, No:1, 2007, s. 39-40.
[2] Mithat Zeki Dinçer, "Türkiye'de Yat Turizmi", **Turizm Yıllığı 1987**, Ankara, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., Haziran 1989, s. 19-20.
[3] Engin Deniz Eriş, **a.g.m.**, s. 40.

marinadan geçici olarak bağlama hizmeti alabilir. Sonuç olarak; her marina önerdiği hizmet ve tesislere göre kendine özel bir piyasa yaratabilir. Ancak verdiği hizmetler ne olur olsun, marinaları üç ayrı kategoride incelemek de mümkündür.[4]

2.1.1. Marina Türleri

Simpson[5], üç ayrı kategoride incelediği marinaların birbiriyle benzer hizmet ve tesisleri sunabileceğini ancak her birinin kendini bir diğerinden ayıran özelliklere sahip olduğundan bahseder. Bu sınıflandırmaya göre; **eğlence-dinlence (recreational) marinaları**, teknelerini hobi ve zevk amaçlarıyla kullanan yatçıların ihtiyaçlarını karşılarken, **yat kulüpleri (yacht club)** bunlardan nispeten daha büyüktür ve üyelerinin hizmetine sunulmuş kapalı yapılara sahiptir.

Eğlence-dinlence marinaları, ilk başlarda bağlama ve yakıt hizmeti veren, üstyapı adına sadece bir idare ofisi olan küçük işletmelerken, yatçıların artan isteklerine cevap verebilmek için bünyelerine restoran, yat malzemeleri satış yerleri ve karada park alanları gibi tesis ve hizmetleri de eklemişlerdir. Bu türe nazaran daha çeşitli hizmetler sunan yat kulüpleri ise, sosyal faaliyetlere ağırlık veren ve genelde sundukları ayrıcalıklardan yararlanabilinmesi için yüksek bir giriş ve yıllık aidat ücreti ödenmesi gereken işletmelerdir. Dünyada ilk marinalar da yat kulübü olarak ortaya çıkmıştır. En eski yat kulüpleri arasında **Flotilla of the Neva** (Rusya – 1718), **Royal Cork Yacht Club** (İrlanda – 1720), **Lough Ree Yacht Club** (İrlanda – 1770), **Starcross Yacht Club** (İngiltere – 1772) ve **Royal Thames Yacht Club** (İngiltere – 1775) sayılabilir.[6]

Üçüncü bir tür olan **çekek yerleri (boatyard)**, yatlara ve teknelere onarım ve bakım hizmetleri veren marinalardır denilebilir. Bunları diğer iki türden ayıran başlıca özellik, turistikten ziyade ticari faaliyetler yapan tesisler olmasıdır. Sundukları başlıca hizmetler; bakım-onarım ve yat brokerliğidir.

---

[4] John A. Simpson, **Valuation of Marinas**, Chicago, Appraisal Institute, 1998, s. 1.
[5] **A.e.**, s. 1-2.
[6] Ahmet Evrim Kalemdaroğlu, "World Yacht Tourism", **Tourism Review On-Line Magazine**, No: VI/2007, Temmuz-Ağustos 2007, s. 31, (Çevrimiçi) www.tourism-review.com/magazine_file.php?id=280&order=1, 5 Temmuz 2007.

Türkiye'de ilgili mevzuat açısından yat limanı olarak anılan marinalar, benzer bir sınıflamaya tabi tutulmuşlardır. Halen yürürlükte olan Yat Turizmi Yönetmeliği'ne göre (Bkz.: EK 8) marinalar (yat limanları) dört sınıfa ayrılır:

- **Çekek Yeri (Madde 9):** Deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) hizmetlerini verebilen yat limanıdır.
- **Yat Yanaşma Yeri (Madde 10):** Küçük çapta, kısa süreli yanaşmalara imkan tanıyan yat limanıdır.
- **Tali Yat Limanı (Madde 11):** Tabii veya yapılmış kapalı bir su alanına sahip olan, daha uzun süreli kalış ve onarım imkanlarına sahip yat limanıdır.
- **Ana Yat Limanı (Madde 12):** Dalga etkisinden uzak kapalı bir alanı kapsayan büyük çapta, kışlama ve bakım - onarım imkanları sunan yat limanıdır.

Henüz taslak halindeki Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde ise (Bkz.: EK 9), marinalar yine yat limanı olarak anılmaktadır fakat kruvaziyer limanları ile birlikte bir **deniz turizmi tesisi** türü olarak sınıflandırılmıştır. Madde 11'e göre, kendi içinde sınıflandırılan yat limanlarının türleri ise şunlardır:

- **Yat Limanı:** Korunaklı su alanına ve yeterli su derinliğine sahip yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama, yatlara bakım, onarım ve alışveriş gibi sosyal ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.
- **Yat Yanaşma Yeri:** Yeterli su derinliğine sahip yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, yatlara bakım, onarım, yeme, içme ve alış veriş gibi sosyal ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.
- **Yat Çekek Yeri:** Yatlara, güvenli bir şekilde karaya çekme, bakım ve onarım hizmetleri ile denize indirme hizmetleri sunan deniz turizmi tesisleridir.

Yukarıdaki alıntılardan da anlaşılacağı üzere, yılsonunda yürürlüğe girmesi beklenen yönetmelikteki tanımlamalar daha kapsamlı ve daha detaylı olmuş ve ayrıca marinalardaki ana/tali ayrımı kaldırılmıştır.

2.1.2. Marinaların Fiziksel Tanımı ve Sunduğu Hizmetler

Yat Turizmi Yönetmeliği'nin (Ek 8) 6. maddesine göre, marinalar için seçilecek kuruluş yerlerinin asgari fiziksel nitelikleri aşağıdaki gibidir:

- Hakim dalgalara açık olmama
- Limana yönelik yoğun kanalizasyon ve su akıntıları ile çamur birikintisi olmaması
- Yakın yerleşme merkezi ile karayolu bağlantısı
- Elektrik, tatlı su ve haberleşme imkanları
- Denizdeki alanı kadar, kara alanının temini
- Limanın su alanı içinde ve liman yaklaşmasında, batık, sığlık, topuk vb. engellerin bulunmaması

Kuruluş yeri seçilirken limana giriş şartları ayrıca incelenmeli, ulaşım kanalı korunaklı bir biçimde tasarlanmalıdır. Tekne trafiğinin sis, karanlık ve rüzgar gibi şartlar altında bile güvenli olması için girişin genişliği en az 20-25m veya marinadaki en büyük teknenin genişliğinin yaklaşık 5 katı olmalıdır. Eğer tekneler girişte birbirlerini sık sık geçiyorsa ek genişlik sağlanmalıdır.[7]

Aynı yönetmeliğin 7. ve 8. maddelerine göre, marinaların altyapı ve üstyapı nitelikleri şöyledir:

- Korunmuş su alanının tamamında en az 2,5m derinlik
- Soluganları (deniz çalkantısı) en az düzeyde tutacak rıhtım ve iskeleler
- Yat limanına denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler

[7] Yüksel Proje A.Ş., **Kıyı Yapıları ve Limanlar: Planlama ve Teknik Tasarım Esasları**, 2006, s. 97, (Çevrimiçi) www.ubak.gov.tr/tr/dlh/etkinlikresim/Deprem/Kiyi_Yapilar_Liman_%20Planl_Tsrm.pdf, 29 Haziran 2007.

- Yatların düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler
- Rıhtım ve iskelelerde bağlamaya elverişli mapa ve aneleler
- Rıhtım ve iskelelerin yeterli derecede aydınlatılması
- Yatlara tazyikli su ve elektrik bağlantısı yapılabilecek tesisat
- Rıhtım ve iskelelerde yatlara elektrik ve tatlı su bağlantısı sağlayan kutular,
- Yat limanı idare binası ve yabancı yatların Türkiye'ye giriş ve çıkış yaptığı yat limanlarında gereken hizmetler için gerekli kapalı alan
- Kadın ve erkek yatçılar için ayrı duş ve alafranga WC grupları (bağlama kapasitesinin % 5'i kadar)
- Çöplerin liman dışına atılması ile katı ve sıvı atıklardan çevrenin etkilenmemesini sağlayacak tasfiye tedbirleri
- Acil ihtiyacı sağlamaya yeterli jeneratör ile yedek su deposu
- Kullanılmış yağ toplama yeri
- Kadın ve erkek görevliler için ayrı soyunma yerleri, duş, WC ve ortak oturma ve dinlenme yerleri
- Yat limanında emniyeti sağlamak, kılavuzluk hizmetleri vermek, palamar (bağlama) botu olarak kullanılmak ve yat limanının deniz ile tüm diğer ilişkilerini sağlayacak motorlu bir tekne
- İlk yardım imkanı.
- Yangın söndürme sistemi.

Yönetmeliğin 11. ve 12. maddeleri ise ana ve tali marinalar için gereken ek nitelikleri belirtmiştir. Aşağıdaki listede bu nitelikler ana/tali ayrımı yapılmaksızın ve teleks gibi güncelliğini kaybetmiş gerekler kaldırılarak ve Yüksel Proje A.Ş.'nin 2006'da Ulaştırma Bakanlığı'na sunduğu teknik rapor[8] ışığında zenginleştirilerek aktarılmıştır.

- İdari Bina: Liman yönetimi ile ilgili tüm birimleri içerdiği gibi, resmi kurumların ofislerini de kapsamalıdır. Bu yapı içinde teknecilerin bilgi alacakları resepsiyon,

[8] Yüksel Proje, **a.g.e.**, 2006, s. 100-101.

meteoroloji, danışma gibi bölümler ayrılmalı, ilk yardım ve sağlık odası, faks-telefon-internet ofisleri de düşünülmelidir.

- Güvenlik amacıyla tekne ve yaya trafiğinden az etkilenen bir alanda kurulmuş akaryakıt ikmal iskelesi / akaryakıt satışı yeri
- Tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte meyilli çekek veya vinç
- İskele ve rıhtım boyunca yerleştirilmiş servis kutularından sağlanan içme suyu
- Meteoroloji ve deniz durumu ile ilgili sürekli bilgi sağlayabilecek cihazlar
- Çamaşır yıkama veya yıkatma imkanı,
- Yangın ikaz sistemi
- Gümrüklü ve gümrüksüz satış yerleri
- Denizde seyreden yatlarla bağlantıyı sağlayacak mevzuata uygun telsiz sistemi
- Gümrüklü veya gümrüksüz eşya emanet deposu: Yatçıların özel eşyalarının geçici saklamak üzere kullanacakları depolar küçük odalar şeklinde planlanmaktadır. Limanın tekne kapasitesine bağlı olarak sayısı belirlenmelidir.
- Teknik servis
- Yat limanı ihtiyacı için kapalı depo
- Yabancı dil bilen en az bir personel
- Otopark
- Emniyetli bağlama sistemi
- Limanın kapasitesi ve bağlanacak yatların nitelikleri ile uyumlu karaya çekme ve denize indirme tesisat ve teçhizatı
- Yatların karada park edebilecekleri drenajı yapılmış kapalı ve açık alanlar ile bakım hizmetleri için elektriği, suyu, aydınlatılması ve özel yangın söndürme gereçleri sağlanmış yerler
- En az iki teknenin onarımının yapılacağı kapalı atölye: Liman içinde bakım onarım, tamir işlerinin yürütülmesi için gerekli atölyeler oluşturulmalıdır. Çekek alanının büyüklüğüne ve verilecek hizmet çeşidine göre atölye sayısı ve boyutları belirlenmelidir.
- Yeme-içme tesisi
- Spor alanları

- Banka-döviz büroları
- Marketler ve tekne malzemeleri satış alanları
- Yat kulübü

Marinalarda verilen hizmetlerin daha detaylı anlaşılabilmesi için, **The Yacht Harbour Association** ve **British Marine Federation**'ın her sene yayınladığı ve dünyadaki birçok marinanın referans olarak kullandığı nizamnamenin ilgili bölümü EK 10'da sunulmuştur. Marinaların fiziksel özelliklerinin daha iyi tanınması için ise EK 17'de verilen Türkiye'nin tam teşekküllü marinalarından Ataköy Marina'nın yerleşim planı ve uydu görüntüsüne başvurulabilir. Planda belirtilen mekanlar aşağıdaki gibidir:

- **1-**İdari Bina - Resepsiyon
- **2-**Konferans Salonu
- **3-**Bakım Onarım Müdürlüğü
- **4-**Palamar (Bağlama) Servisi
- **5A-**Çekek Ofisi
- **5B-**Çekek Havuzu
- **6-**Yakıt İstasyonu
- **7A-**Yat Kulübü
- **7B-**Yüzme Havuzu (Yat Kulübü)
- **8-**Marketler
- **9-**Otoparklar
- **10-**Spor Salonu
- **11-**Restoran
- **12A-**Çamaşırhane
- **12B-**Duş/Tuvalet
- **12C-**Yat Malzemeleri Satış Alanı
- **13-**Deniz Otobüsü Terminali (marina harici)
- **14A-**Yeme-İçme-Eğlence Merkezi
- **14B-**Çay Evi
- **15-**Lokanta

- **16-**Otel
- **17A-**Tenis Kortları (Özel)
- **17B-**Basketbol Sahası (Özel)
- **17C-**Çocuk Parkı
- **18-** Spor Kulübü
- **19-**Sahil Güvenlik
- **Bordo Kareler:** Güvenlik Birimleri

Planda, yukarıda sayılanların yanında A'dan G'ye büyük harflerle gösterilen bir alan daha göze çarpmaktadır. Burası marinaların başlıca işlevlerinden tekne ve yat konaklamasının (bağlamasının) yapıldığı korunmuş su alanıdır. Bu alanda gerekli dalgakıran ve iskeleler, sabit şekilde ya da derinliğin fazla ancak dalga şiddetinin hafif olduğu alanlarda **ponton** denilen dubalar aracılığıyla yüzer şekilde inşa edilebilir.[9]

A-G aralığında gösterilen yedi adet iskelenin (**dock**) yanı sıra asıl amacı marina içi su alanını dalgalardan korumak olan dalgakıranın da iç tarafında yatlar ve tekneler için bağlama yerleri (**slip**/**berth**) sunduğu görülmektedir. Bağlama alanları, örnek iskelelerde de görüldüğü üzere fiziksel olarak birbirinden ayrılabildiği gibi, dalgakıran içi alanda görüldüğü üzere de ayrımsız bırakılabilir. Her iki durumda da tekneler ve iskeleler arası mesafenin iyi hesaplanması gerekir (Bkz.: EK 11).

EK 12'de yer alan bir başka marina planında ise, sol alt köşede yer alan bağlama alanlarının üzerlerinin örtüldüğü görülmektedir. Türkiye'de henüz uygulanmadığı bilinen bu tip bağlama alanları, bazı çevrelerce "tekne / yat evi" manasına gelen **boathouse** olarak anılmaktadır (Bkz.: EK 13). Bu tanımın, tez konusu olan "yat evi" kavramıyla karışmaması için, **boathouse**'ın marinalarla ilgili fiziksel bir tanım olduğu, "yat evi"nin ise henüz Türkçeleşmemiş olan **dockominium** modelinin karşılığı olan soyut bir terim olduğu bilinmelidir.

[9] Yüksel Proje, **a.g.e.**, 2006, s. 98.

2.1.3. Marina İşletmelerine Yönelik Başlıca Sertifikalar

Marinaların yukarıda açıklanan fiziksel ve hizmetsel özellikleri, taşıdıkları çevre uyumluluğu ve kalite seviyesi açısından çeşitli kurum ve kuruluşlarca ödüllendirilmektedir. Bu ödüllendirme programlarında özellikle üç süreç dikkat çekmektedir: **Altın Çıpa**, **Mavi Bayrak** ve **Çevre Dostu İşletme Plaketi**. Bunlardan Altın Çıpa'nın verilmesi tamamıyla uluslararası bir kuruluşun güdümündeyken, Mavi Bayrak ve Çevre Dostu İşletme Plaketlerine ilişkin süreç T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yürütülmekte ancak Mavi Bayrak kampanyası aynı zamanda Çevre Eğitim Vakfı (**Foundation for Environmental Education – FEE**) tarafından uluslararası düzeyde uygulanmaktadır.

Avrupa Birliği'nin (Topluğu) yüzme amacı ile kullanılacak su kaynaklarının kalitesini belirleme çabaları, 1987 yılında FEE'nin Mavi Bayrak Kampanyası adı altında birleştirilmiş ve 1990'lı yıllarla birlikte AB dışı ülkelerin katılımına açılmıştır. Türkiye'de 1993'te Kültür ve Turizm bakanlığı ile Sağlık Bakanlığının öncülüğünde kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı'nın (TÜRÇEV) FEE ile eşgüdüm içerisinde yürüttüğü bu program dahilinde,[10] 2007 yılı itibariyle 37 ülkede gerekli kriterleri yerine getiren 3200'den fazla plaj, marina ve tekne mavi bayrakla ödüllendirilmiştir. Ödülün verilmesinde plajlar için 29 kriter dikkate alınırken marinalar için ise 19'u zorunlu dördü kılavuz olmak üzere aşağıdaki 23 kriter denetlenmekte ve bu kriterler dört ana başlık altında toplanmaktadır[11]

- **Çevre Eğitimi ve Bilgilendirme İle İlgili Kriterler**
    - Yörede ve marina alanında bulunan hassas bölgeler konusunda marina kullanıcılarına çevre ile ilgili bilgi verilmelidir.
    - Uyulması gereken çevre kuralları uygun bir yere asılmalıdır.

[10] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, "Mavi Bayrak Hakkında", **Proje İnşaat Daire Başkanlığınca Yürütülen Projeler**, © 2005, (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF8C37C091247A04E6658371B912254297, 14 Mayıs 2007

[11] Blue Flag, "Marina Criteria", (Çevrimiçi) http://www.blueflag.org/Criteria/Marinas, 14 Mayıs 2007.

- Mavi Bayraklı Marina Programı ve/veya Mavi Bayraklı Marina Kriterleri hakkındaki bilgiler uygun bir yere asılmalıdır.
- Marina, müşteri ve çalışanlarına yönelik en az üç çevre eğitim faaliyetini sunduğunu göstermelidir.
- Yat sahiplerine verilen kişisel Mavi Bayrak ödülü marina tarafından önerilir.

- **Çevre Yönetimi**

  - Marinanın çevre politikası ve planı bulunmalıdır.
  - Marinada yeterli sayıda, düzgün olarak ayrılan yerlerine konulmuş tehlikeli atık depoları bulunmalıdır.
  - Marinada yeterli çöp kutuları/çöp depoları olmalıdır.
  - Marinada şişe, cam, kutu, kağıt, plastik ve organik malzemelerin geri dönüşümde kullanılmasını sağlayacak toplama bölümleri olmalıdır.
  - Marinada sintine pompası olmalıdır (kılavuz).
  - Marinada tuvalet pompalama tesisleri bulunmalıdır (kılavuz).
  - Tüm bina ve ekipmanlar bakımlı ve ulusal kurallara uygun olmalıdır.
  - Yeterli ve temiz tuvalet, yıkama üniteleri ve içme suyu olmalı, atık su arıtılmalıdır.
  - Marinada eğer tekne onarımı ve yıkanması yapılıyorsa, kanalizasyon sistemi, marina alanı ve doğal çevreye bir kirlilik sunmamalıdır.
  - Özel alanlar dışında marinaya park edilmesi ve araba kullanılması yasaktır.
  - Sürdürülebilir ulaşım desteklenmelidir (kılavuz).

- **Güvenlik ve Hizmetler**

  - Marinada yeterli, temiz ve görünebilir cankurtaran, ilkyardım ve yangın donanımı olmalıdır.
  - Marinanın yangın ve kaza gibi tehlikeler oluşturacak durumlara karşı acil eylem planı olmalı ve güvenlik uyarıları marinaya asılmalıdır.
  - Yat bağlama noktalarında elektrik ve su imkânı olmalıdır.
  - Engelliler için gerekli kolaylıklar olmalıdır (kılavuz).
  - Marinada farklı birimlerin yerini gösteren plan olmalıdır.

- **Su kalitesi**

  - Suda görünen bir kirlilik olmamalıdır. (yağ, çöp, kanalizasyon ya da başka bir kirlilik göstergesi)

Yukarıdaki bu kriterleri sağlayan marinalar bir yıl süreyle "Mavi Bayraklı Marina" ilan edilir ve EK 14'te görülen bayrağı asmaya hak kazanır. Sene içerisinde denetlenen Mavi Bayraklı Marinalar şu şekilde tanımlanmaktadır:[12]

> "Mavi Bayraklı bir marina, zevk amaçlı yatlara uygun ponton veya rıhtımlara sahip bir marina olmalıdır. Eğer faaliyetleri açıkça ayırt edilebiliyorsa daha geniş bir limanın parçası olabilir. Deniz veya iç sularda kurulu olabilir. Marina, Mavi Bayrak kriterlerine uyacak tesislere sahip olmalıdır. Marinada Mavi Bayrak Programıyla ilgili işleri yürütecek bir sorumlu bulunmalıdır. Marina, FEE'nin yapacağı habersiz teftişler için erişilir olmalıdır."

Mavi Bayrak, bir çevre ödülü kimliği taşımakla birlikte, aynı zamanda kıyılara ilişkin uluslararası bir standart olması ve dalgalandığı tesislerin internetten tüm dünyaya tanıtılıyor olmasından dolayı turizm sektörü açısından büyük bir öneme sahiptir.[13] Zira, zaten bu programın sponsorluğunu da yapmakta olan büyük tur operatörleri, pazarlayacakları tesisleri seçerken, bir sağlıklılık ve temizlik sembolü olan bu ödüle ayrı bir önem verirler.[14]

Uluslararası Mavi Bayrak jürisinin 2007 verilerine[15] göre; bu alanda yükselen bir performansa sahip olan Türkiye'nin 2007 yılında da ödül sayısı artmış (Bkz.: Şekil 2.1), 235 plajı ve 14 marinası Mavi Bayrağa layık bulunarak iki kategoride de ilk 10 ülke arasında yer almıştır (Derleme için Bkz.: Tablo 2.1). Ödüllü plaj sayısındaki artış açısında ciddi bir grafik yakalayan Türkiye, son yıllarda işletmeye açılan modern marinaları sayesinde bu alanda da bir gelişme göstermiştir. Bu ödüllü tesislerden Ece

---

[12] Blue Flag, "Definition of a Blue Flag Marina", **Blue Flag Marina Criteria and Explanatory Notes 2007-2008**, 2007, s. 1, (Çevrimiçi) http://www.blueflag.org/publicattachment/MarinaExplanatoryNotes-2007.pdf, 14 Mayıs 2007.

[13] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **a.g.e.**

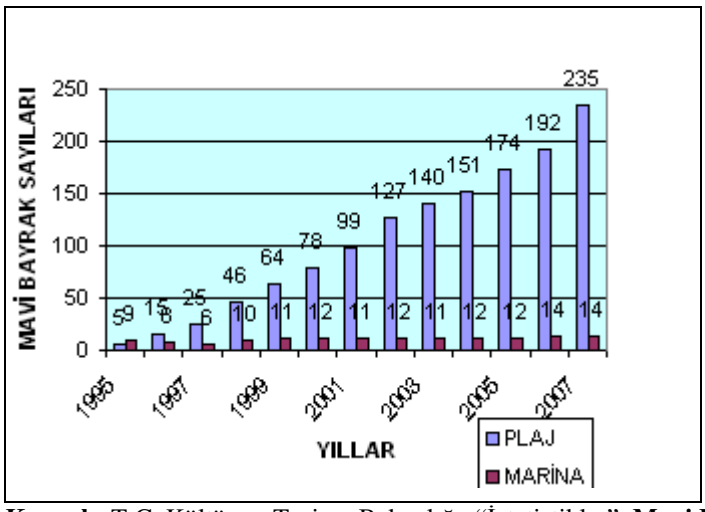
[14] Erol Güngör, "Mavi Bayrak Ödülünün Turizm Sektöründeki Önemi", **II. Turizm Şurası Bildirileri**, C.II, Ankara, T.C. Turizm Bakanlığı, 12-14 Nisan 2002, 15 Mayıs 1998, s. 226.

[15] Blue Flag, "Blue Flag Beaches/Marinas", 2007, (Çevrimiçi) http://www.blueflag.org/blueflag, 8 Haziran 2007.

Marina'nın Genel Müdürü Serdar Baş, marina-çevre ilişkilerini 2007 yılında çıkan bir röportajında[16] şöyle değerlendirmiştir:

> "1,5 kilometrelik sahil şeridinde, 90 dönüm deniz yüzeyinde, 400 yat kapasitemizle faaliyet gösteriyoruz. Körfezin bizim bulunduğumuz bölgesindeki canlı yaşamı ve muhteşem tabiat bizi biraz daha çevreci olmaya sevk ediyor. Denizin biyolojik kalitesinin de mavi bayrak ödülümüze etkisi var... Marina kurduk deniz kaplumbağalarının sayısı arttı"

Şekil 2.1: Türkiye'de Mavi Bayrak Sayısı (1995-2007)



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, "İstatistikler", **Mavi Bayrak**, (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF53EAB0712E921A5F3E25556277459A0C

Tablo 2.1: Dünya Mavi Bayrak Liginde İlk 10 (2007)

Sıra	*Ülke*	*Plaj*	*Sıra*	*Ülke*	*Marina*
1	İspanya	499	1	Almanya	127
2	Yunanistan	430	2	İspanya	77
3	Fransa	238	3	Danimarka	76
4	**Türkiye**	**235**	4	Fransa	69
5	İtalya	218	5	İsveç	58
6	Danimarka	205	6	İtalya	54
7	Portekiz	189	7	Hollanda	47
8	Hırvatistan	117	8	Finlandiya	26
9	İngiltere	93	9	Hırvatistan	20
10	İrlanda	81	**10**	**Türkiye**	**14**

[16] Neslihan Akbulut, "Marina Kurduk Kaplumbağa Sayısı Arttı", **Turizm Postası**, 11 Ocak 2007, (Çevrimiçi) http://www.turizmpostasi.com/?link=roportajlar&roportajim=oku&ropid=16, 21 Mayıs 2007.

Marinalar için Mavi Bayrak benzeri bir başka çevrecilik ödülü de "Çevre Dostu İşletme Plaketi"dir. Türkiye'ye özgü olan bu uygulama, 1993'ten beri Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yürütülen ve sırf marinalarla sınırlı olmayan bir süreçtir. Bu belgeyi talep eden her işletme, türüne göre farklı değerlendirmeye (Marina kriterleri için Bkz.: EK 15) tutulur ve plaketlerde, marinalar için "çıpa", yatlar için "yunus", konaklama ve yeme-içme tesisleri için ise "çam" simgesi yer alır. Tesisin değerlendirmede topladığı puana göre üç dereceli olan bu ödüller – örneğin; "Bir Çıpalı Marina, İki Çıpalı Marina vb" – çevre bilincinin oluşturulması ve çevrenin korunmasına katkı sağlanması amacıyla verilmektedir.[17]

Altın Çıpa (**Gold Anchor**) sınıflaması, yukarıdaki bahsedilen sertifikalardaki gibi marinaların çevrecilik standartlarını vurgulayan bir uygulama olmaktan ziyade, marinaların fiziksel ve hizmetsel niteliklerini uluslararası arenada kanıtlayan bir belgedir. Dünyada İngiltere merkezli **Yat Limanı Birliği** (**The Yacht Harbour Association - TYHA**) tarafından, tesis standartlarının nitelendirilebilmesi ve iyileştirilmesinin teşvik edilmesi için verilen bu ödül; birden beşe kadar giden bir ölçeği içermektedir. Sayısına bakılmaksızın her sembol (Bkz.: EK 14), marinanın üstün nitelikli tesislere sahip olduğunu gösterir. Çıpanın sayısı ise sadece tesislerin niceliğinin işaretidir.[18]

Bu yüksek prestijli ödül, dünyada sadece 73 marinada bulunmaktadır. TYHA'in sitesine göre; bunların ikisi "Üç Altın Çıpalı", 24'ü "Dört Altın Çıpalı" ve 47'si "Beş Altın Çıpalı"dır. Son kategorideki 47 marinadan sekizi ise Türkiye'dendir. Bu durum Türk yat turizmi adına oldukça olumlu bir gelişmedir. Deniz Ticaret Odası'nın raporunda da ifade edildiği gibi;[19] bu marinalar, "**The Yacht Harbour Association** tarafından verilen '5 Altın Çıpalı' tesisleri olarak kıyılarımızı süsleyecek ve ülkemize milyonlarca dolar döviz kazandıracaktır. Bu üç yeni (sekiz, a.n.) tesis sadece bir marina değil; su sporları ve

[17] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, "Çevre Dostu İşletme Plaketleri", © 2005, (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF4AAB18C753222CC5554D02F3C406BA30, 29 Mayıs 2007.
[18] The Yacht Harbour Association, "Gold Anchor Award Scheme", © 2007, (Çevrimiçi) http://www.yachtharbourassociation.com/GoldAnchors.asp, 28 Mayıs 2007.
[19] Deniz Ticaret Odası, **a.y.**.

alışveriş merkezi, onarım ve bakım üssü, sosyal ve kültürel aktiviteler merkezi bir **marina village**, yani **deniz tatil köyü**dür".

Yukarıdaki örnekten de anlaşılacağı üzere, Türkiye'de marina sektörü son yıllarda ciddi bir atılım içine girmiş ve dünyada kendinden söz ettirmeye başlamıştır. Dolayısıyla, bu sektörü daha derinlemesine incelemek hem faydalı olacak hem de çalışmanın odak noktasındaki işletmeleri tanımaya yardımcı olacaktır.

2.2. Türkiye'de ve Dünyada Marina Sektörleri

Türkiye'nin dış aktif turizmindeki hacmin nispeten yüksek oluşu ve bu hacmin dış pasif turizm karşısında bir fazlalık eğilimi göstermesi, Türkiye'de turizm endüstrisinin gayrisafi milli hasıla[20] ve ödemeler dengesi[21] içerisinde olumlu bir katkı yaratmasına sebep olmaktadır (Bkz.: Tablo 2.2 ve Tablo 2.3). Bu katkıya, endüstrinin doğası gereği yarattığı istihdam[22] ve çarpan etkisi[23] de eklenirse, turizmin Türk ekonomisinde son derece önemli bir yere sahip olduğu söylenebilir.

Tablo 2.2: Turizm Gelirlerinin GSMH İçindeki Payı (2000-2006)

YILLAR	GAYRİSAFİ MİLLİ HASILA		GELİR	TURİZM GELİRLERİNİN
	MİLYON TL.	MİLYON $	MİLYON $	GSHM İÇİNDEKİ PAYI
2000	125 596 128 755,0	200 002,0	7 636,0	3,8
2001	176 483 953 021,0	145 693,0	10 066,5	6,9
2002	273 463 167 796,0	180 892,0	11 900,9	6,6
2003	356 680 888 000,0	239 235,0	13 203,1	5,5
2004	430 511 476 967,0	300 578,0	15 887,7	5,3
2005	486 401 032 274,0	360 876,0	18 153,5	5,0
2006	575 783 962 136,0	399 673,0	16 850,8	4,2

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Turizm İstatistikleri 2006**, Ankara, ISSN:1300-6932, Mayıs 2007, s. 133.

[20] Özcan Yağcı, **Türkiye Ekonomisi**, Ankara, Detay Yayıncılık, 2003, s. 150-153.
[21] **A.e.**, s. 156-157
[22] **A.e.**, s. 169-170
[23] **A.e.**, s. 182-185

Tablo 2.3: Turizm Gelirlerinin İhracat Gelirlerine ve Turizm Giderlerinin İthalat Giderlerine Oranı (2000-2006)

YILLAR	İHRACAT	TURİZM GELİRLERİ	TURİZM/ İHRACAT ORANI	İTHALAT	TURİZM GİDERLERİ	TURİZM/ İTHALAT ORANI
	* milyon $	* milyon $	(%)	* milyon $	* milyon $	(%)
2000	27 774,9	7 636,0	27,5	54 502,8	1 711,0	3,1
2001	31 334,2	10 066,5	32,1	41 939,1	1 738,0	4,1
2002	35 081,1	11 900,9	33,9	50 831,7	1 880,0	3,7
2003	46 877,6	13 203,1	28,2	68 734,6	2 113,3	3,1
2004	63 167,0	15 887,7	25,2	97 540,0	2 524,0	2,6
2005	73 476,0	18 153,5	24,7	116 774,0	2 870,4	2,5
2006	85 478,6	16 850,8	19,7	138 290,3	2 742,3	2,0

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **a.g.e.**, s. 134.

Söz konusu katkıda deniz turizminin de önemli payı vardır. Zira çeşitli kaynaklar, deniz turizmi sektörlerinde oluşan iş hacminin toplam turizm gelirlerinin büyük bir bölümünü oluşturduğunu iddia etmektedir. Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) "2005 Sektör Raporu"nda yer alan bir ifadeye[24] göre, deniz turizmi meslek faaliyetlerini oluşturan; (1) Yat Yatırımları ve İşletmeciliği (Mürettebatlı ve Mürettebatsız), (2) Yat limanı (Marina) Yatırımları ve İşletmeciliği, (3) Kruvaziyer ve Feribot İşletmeciliği, (4) Günlük Gezi Tekneleri İşletmeciliği, (5) Dalış Turizmi ve Su Sporları İşletmeciliği, (6) Yat İmalat ve Çekek Yerleri İşletmeciliği ve (7) Yat Malzeme Satış Hizmetleri İşletmeciliği sektörlerinin tümünün turizm döviz gelirleri içindeki payı %20-25 kadardır.

2007 yılında yapılan bir değerlendirmede de benzer bir orandan söz edilmiştir.[25] Deniz Turizmi Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ercan Güneştutar, deniz turizminden elde edilen gelirin Türkiye turizminden elde edilen gelirin %25-30'u civarında olduğunu belirtmiş ve yıllık (2006) 4 milyar dolar gelir sağlanan deniz turizminde hedefin 10 milyar dolar olduğunu açıklamıştır. Burada verilen 4 milyar dolar rakamı, Türkiye'nin 16,85 milyar dolar olan 2006 turizm gelirine (Bkz.: Tablo 2.2 veya Tablo 2.3) bölündüğünde ortaya çıkan %24'lük oran, yukarıda verilen her iki yüzdeyi de sağlamaktadır. Ancak daha kesin bir sonuca varmak için deniz turizmi gelirinin ne olduğunu incelemek gerekir.

[24] Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**, s. 1.
[25] İhlas Haber Ajansı, "Deniz Turizminde Hedef 10 Milyar Dolar", **Maksimum**, 13 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://www.maksimum.com/tatil/haber/58/107703.php, 17 Mayıs 2007.

Yukarıdan da anlaşılacağı gibi, deniz turizmi gelirini tahminleyen bazı uzmanlar, birtakım sektörlerin yıllık iş hacmini esas almaktadırlar. Ancak deniz turizminin genel turizme olan gelir katkısının somut bir şekilde ortaya koyulabilmesi için daha sağlıklı bir karşılaştırmanın yapılması gerekir. Zira yat imalatı ile yat malzemeleri satışı sektörleri, gelirlerinin neredeyse hiçbirini yabancı turist harcamalarından elde etmezken, deniz turizminin asıl sektörleri olan diğer beş faaliyet alanının da gelirlerinin tümünü yabancı turistlerden elde ettiği söylenemez. Dolayısıyla deniz turizminin sağladığı katkının boyutunu daha detaylı görebilmek için; alt türlerinin, yabancı turistlerin harcamalarından elde ettiği gelirlere bakmak gerekir. Bu durumda iki sektör ön plana çıkar: Kruvaziyer ve Yat Turizmi.

Türkiye'ye gelen kruvaziyer turistlerinin harcamaları incelendiğinde, bunların deniz turizmi gelirlerinin büyük bölümünü oluşturduğu görülür. Monarch Cruises Classic (MCC) Türkiye Koordinatörü Mustafa Balcı, yakın tarihte kendisiyle yapılan bir röportajda,[26] Türkiye'nin iki önemli kruvaziyer limanından biri olan İstanbul'a gelen turistlerin sadece gezmek için 200 dolar harcadığını ve aynı zamanda yüksek oranda alışveriş yaptığını altını çizmiş, diğer bir liman olan Kuşadası'nda ise bu rakamların daha yüksek olduğunu belirterek 2007 yılında sırf Kuşadası'nın kruvaziyer turizminden 1–1,5 milyar dolar gelir elde edebileceğini ifade etmiştir.

Kruvaziyer turizminin deniz turizmine katkısı, yukarıdaki örnekten de anlaşılacağı üzere ciddi boyuttadır. Bir diğer deniz turizmi olan yat turizminde de durum pek farklı değildir. Yat işletmeleri açısından bakıldığında, güncel verilere göre (Bkz.: EK6) 8.880 belgeli yatağa sahip bir kapasite olduğu görülür. Bu yatakların tam kapasiteyle senede 5 ay yani 20 hafta işletildiği ve bir haftalık mavi yolculuklarda kişi başına 1000 dolar harcandığı varsayılırsa, ortaya yaklaşık 180 milyon dolarlık bir pazar çıktığı söylenebilir. Tabi bu pazarın dış aktif turizm açısından asıl büyüklüğünü belirlemek için, belgesiz işletmeler de hesaba katılmalı ve tura çıkan yolculardan ne kadarının yabancı olduğu bilinmelidir. Bunun yanında, kişi başı harcama ve kapasite doluluk oranları da somut verilerle desteklenmelidir.

[26] "Turizmde Deniz Göründü 'Kruvaziyer' Yıldız Oldu", **Turizm Haber**, 27 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://www.turizmhaber.eu/haber,id,1383.html, 3 Temmuz 2007.

Yat turizminde genel ekonomi ve turizme ciddi katkıları olan diğer bir sektör, çalışma konusunu da yakından ilgilendiren marinacılıktır. Bu sektör de, sadece turizm gelirlerine katkı yapmaz, aynı zamanda bulunduğu bölge ve ülkenin ekonomisine de makro ölçekte etki eder. Bu etkinin boyutu, aşağıda gelişmiş ülkelerden örneklerle açıklanmaya çalışılmıştır. Bu ülkelerden A.B.D., dünyadaki 20.000 marinanın 14.000'ine ve 6,5 milyon teknenin 4 milyonuna; Fransa, toplam 145.000 bağlama kapasitesiyle 261 marinaya ve Hollanda ise, 280.000 tekne ve 800 marinaya evsahipliği yapmaktadır.[27]

Deniz Endüstrisi Birlikleri Uluslararası Konseyi (International Council of Marine Industry Associations – ICOMIA) Marinalar Komitesi'nin 2005'te yayınladığı bir makaleye göre;[28] A.B.D.'de, marinaların yapım ve yenilemeleri için harcanan paranın %65'i işçiliğe gitmekte ve işletmeye açılan her marina, her 100 bağlaması başına 3 kişiye iş imkanı yaratmaktadır. Ayrıca marinalar, hem tesislerindeki hem de bölge ve ülke genelindeki satışlara doğrudan veya dolaylı olarak etki edebilmektedir. Aynı makaleye göre; A.B.D.'deki tüm deniz malzemeleri satışının %40-60'ı marinalarda gerçekleşmekte ve bununla birlikte marinalarda yapılan her türlü harcamanın ülke çapında 2-3 civarında bir çarpan değeri olmaktadır. Yatçıların marina civarı restoran, otel ve alışveriş merkezi gibi yerlerde yaptığı harcamalar ise marinaların bölgesel ekonomiye yaptığı katkının ayrı bir boyutudur.

2004 yılında A.B.D.'nin kuzeydoğusundaki Michigan, Erie, Ontario, Huron ve Superior göllerinden oluşan **Great Lakes** bölgesi için yapılan bir araştırmada[29], marinaların ekonomiye katkısı hakkında detaylı bir çalışma yapılmıştır. Bulgulara göre, bu bölgede yaklaşık (%89 dolulukta) 120.000 bağlama kapasiteli 1000'den fazla marinada, doğrudan 1,2 milyar dolarlık harcama yapıldığı ve 13.000 kişiye iş sağlandığı ortaya konmuştur. Ayrıca çarpan değerleri de dikkate alındığında, toplam etkinin

---

[27] Ahmet Evrim Kalemdaroğlu, Dursun Z. Şeker, S. Kabdaslı, "GIS Based Inventory of Marinas on the Coastal Region of Turkey", **International Archives of Photogrammetry Remote Sensing and Spatial Information Sciences**, V. 35, Part 7, 2004, s. 320.

[28] ICOMIA Marinas Committee, "Marinas' Contribution to the Economy in the United States", **ICOMIA Library**, 5 Temmuz 2005, (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 11 Şubat 2007.

[29] Ed Mahoney, Dan Stynes ve David Knight, "Determining the Value(s) of Marinas", **ICOMIA Marinas Conference 2005**, 25 Ocak 2005, s. 5 (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 21 Mart 2007.

satışlara ve kişisel gelire etki eden harcamalar açısından 2,3 milyar dolara, yarattığı iş imkanları açısından ise 20.000'e çıktığı görülmüştür.

Yukarıdakine benzer Fransa'ya yönelik 1993 tarihli bir çalışma[30] da, marinaların ekonomiye katkısını ölçmeye çalışmıştır. Bulgularda, marinaların çevredeki yeme-içme ve alışveriş noktaları ile yat bakım ve yat malzemeleri satışı sektörlerine sağladığı katkı vurgulanmış ve ayrıca marinaların bir kentsel-turistik çekim merkezi olarak bölge ekonomisine, etkinlik (**event**) pazarına ve gayrimenkul değerlerine yaptığı olumlu etkiden söz edilmiştir. Çalışmada marinaların istihdam ve gelir açısından doğrudan yarattığı etkiler ise şöyle özetlenmiştir:

- **İstihdam,** verilen hizmet düzeyine göre her 100 yat için 0,5–2 arasındadır.
- Yatlardan alınan **bağlama kirası** ve **ilgili gelirler**

Marina sektörünün ekonomik açıdan önemini gösteren bir başka araştırma[31] da, 1994 yılında Hollanda'nın Usselmeer bölgesinde gerçekleştirilmiştir. Bulgulara göre, bölgede bulunan toplam 32.000 bağlama kapasiteli 215 adet marina, 2900 kişiye iş ve senede 460 milyon dolar gelir üretmiştir. Raporda ayrıca, artacağı öngörülen yatçı sayısına paralel olarak toplam kapasiteye 2010 yılına kadar 14.000 bağlamanın ekleneceği ve dolayısıyla 180 milyon dolar ek gelir ve 1300 yeni iş imkanı yaratılacağı belirtilmiştir. Steensma'nın[32] da belirttiği gibi, "bu tarz rakamlar, makro düzeydeki politik kararların alınmasında faydalı olacaktır".

A.B.D. ve Batı Avrupa'nın gelişmiş ülkelerinde doğup büyüyen marinacılık, artan yatçılık faaliyetleri ve klasik bölgelerde oluşan tekdüzelik, kirlilik ve yüksek fiyatlara paralel olarak farklı ülkelere de yayılmıştır. Bu ülkeler arasında özellikle Doğu Akdeniz havzasında Türkiye'ye rakip iki ülke göze çarpmaktadır: Hırvatistan ve Yunanistan.

---

[30] Phillippe Duchene, "Economic Impacts of French Yacht Harbours and Marinas", **ICOMIA Library**, 24 Ağustos 1993, (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 21 Nisan 2007.
[31] Rintje Steensma, "How to Charge for Marina Facilities and Services", **ICOMIA Library**, 21 Aralık 1996, (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 23 Mayıs 2007.
[32] **A.e.**, s. 5.

Hırvatistan, marinacılıkta son yıllarda sağlam bir atılım göstermiş ve eldeki verilere göre Adriyatik Denizi'nin Dalmaçya kıyılarındaki 48 marinasıyla denizde 12.500, karada ise 7500 olmak üzere toplam 20.000'lik bir kapasiteye ulaşmıştır. Bu marinalardan 21'inin işletmeciliğini yapan **ACI** (**Adriatic Club International**) zinciri ise oluşturduğu kaliteli hizmet standardı ile ciddi bir marka haline gelmiştir.[33] Türkiye ile hemen hemen aynı yat turizmi coğrafyasını paylaşmasından dolayı Hırvatistan'a nazaran daha önemli bir rakip olan Yunanistan da, marinacılık alanında bir ilerleme kaydetmiş ve Tablo 2.4'te görülen güncel verilere[34] göre de bu ilerlemeyi devam ettireceğinin sinyallerini vermiştir.

Tablo 2.4: Yunanistan'ın Marina Kapasitesi (İşletme + Yatırım)

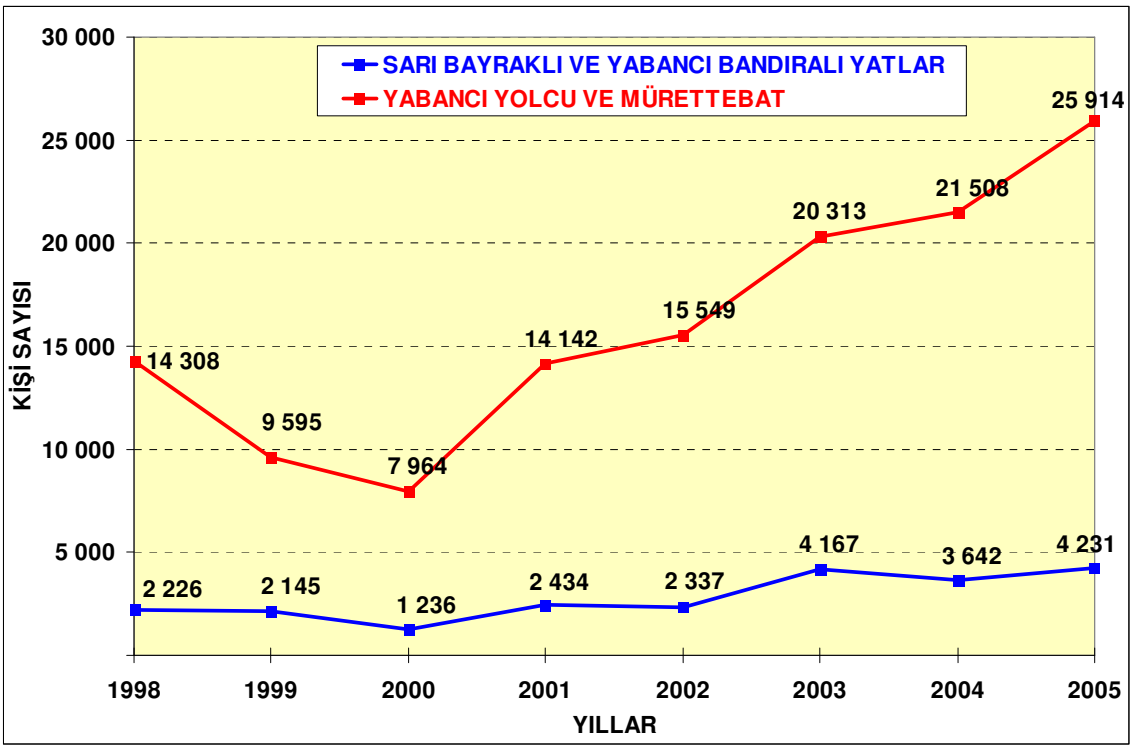
Marina İşletmeleri (isim)	*Denizde*	*Karada*	**Marina Yatırımları (mevki)**	*Genel*
01 – AGIOS NIKOLAOS marina	255	100	01 – Achilli, Skyros	150
02 – ALIMOS marina	964		02 – Agia Galini, Rethymno	112
03 – ARETSOU marina	242		03 – Argostoli, Kefalonya	242
04 – CLEOPATRA marina		400	04 – Castello, Sakız	274
05 – COS marina	250		05 – Lefkada, Ikaria	250
06 – FLISVOS marina	211		06 – Itea, Fokida	146
07 – GLYFADA marina	780		07 – Katakolo, Ilia	235
08 – GOUVIA marina	960	520	08 – Kyllini, Ilia	150
09 – KALAMATA marina	250	150	09 – Malia, Girit	300
10 – LEFKAS marina	620	178	10 – Mytilini, Midilli	200
11 – MANDRAKI marina	115		11 – Paleochora, Girit	140
12 – METHANA marina	70		12 – Pidali, Siros	254
13 – OLYMPIC MARINE marina	680	700	13 – Porto Gouves, Girit	72
14 – PATRAS marina	450		14 – Preveze	261
15 – PORTO CARRAS marina	320		15 – Pylos	250
16 – PORTO SANI marina	215		16 – Sfagia, Rodos	500
17 – SAMOS marina	280	170	17 – Limenaria, Thassos	280
18 – VOULIAGMENI marina	119		18 – Tourlos, Mikanos	250
19 – VOUNAKI marina	70		19 – Zakynthos, Zakynthos	150
20 – XYLOKASTRO marina	220		**Toplam**	**4216**
21 – ZEA marina	670			
22 – LEROS marina	150	800		
23 – AGMAR marina	45	280		
Toplam	**7936**	**3298**		

[33] Yacht Charters Croatia, "Marinas in Croatia", (Çevrimiçi) http://www.croatiacharter.com/marinas.asp, 7 Temmuz 2007.

[34] Zach G. Kiaffas, "The Hellenic Marina Industry and Investmet Opportunities", **European Marina Conference**, Palma de Mallorca, 30 Nisan – Mayıs 2007, s. 2-3, (Çevrimiçi) http://www.europeanmarinaconference.eu/conferences/kiaffas.pdf, 7 Temmuz 2007.

Dünyada ve yakın coğrafyasında tüm bu gelişmeler olurken; Türkiye, marina işletmeciliği adına ne konumdadır? Bu soruya cevap verebilmek için önce bu sektördeki talebin yapısına daha sonra ise arzın yani marinaların durumuna bakılacaktır.

Şekil 2.2: Türkiye'ye Gelen Sarı Bayraklı ve Yabancı Bandıralı Yatlar (Ticari + Özel) / Türkiye'ye Sarı Bayraklı Yatlarla (Ticari + Özel) Gelen Yabancı Yolcu ve Mürettebat (1998-2005)



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Yat İstatistikleri 2005**, Ankara, ISSN: 1300-6886, Şubat 2007, s. 2-3.

Yukarıdaki şekli yorumlamadan önce ilgili bazı tanımları[35] vermek gerekir. Türkiye marinalarına giriş-çıkış yapan yatçılara Liman Başkanlıkları, Gümrük Muhafaza Müdürlükleri ve/veya Kısım Amirlikleri tarafından doldurulan **Yat Kayıt Belgeleri (Transit Log)**, yatın ayrılış limanı, geliş limanı, bayrağı, boyu, eni, cinsi (ticari/özel), geliş tarihi, ayrılış tarihi, yolcu ve mürettebat sayılarını (milliyetlere göre) içerir. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı da 1986'dan beri bu belgeleri toplayarak her sene yat

[35] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Yat İstatistikleri 2005**, Ankara, ISSN: 1300-6886, Şubat 2007, s. XVII-XX.

istatistiklerini oluşturur ve yayınlar. 1986'dan beri yapılan bu uygulama, bire bir temelli olması nedeniyle nitelikli veriler içerir. Bu istatistiklerde yer alan tanımlardan, **sarı bayrak (quarantine flag – flag "Q")**; bir yatın yabancı bir ülkenin karasularından, bir başka ülke limanına giriş yaparken sağlıklı olduğunu belirtmek için çektiği bayrak, **bandıra** ise yatın kayıtlı olduğu ülkenin bayrağı demektir. **Yolcu,** "turist olarak yat turizmine katılan" ve **mürettebat** ise "seyahate fiilen katılan ve yat kullanan, yat turizmine katılan turistlere hizmet veren" kişilerdir.

Şekil 2.2 ve EK 16'da görüldüğü üzere, 2005 yılında Türkiye'ye gelen özel ve ticari yabancı yat sayısı 4231, yabancı yolcu ve mürettebat sayısı ise 25914 olmuştur. Ancak yatın tabiiyeti Türkiye'nin dış aktif turizm gelirleri açısından belirleyici bir etken değildir. Önemli olan yatların bandırası değil Türkiye'ye yatlarla giriş yapan kişilerin milliyetidir. Diğer bir deyişle; yabancı yolcular ve mürettebat, kayıtlı bir şekilde Türkiye'de çalışmıyor oldukları sürece yaptıkları her türlü harcama ile Türkiye'nin turizm gelirlerine katkıda bulunuyor demektir. Bu turistlerin profili milliyetlerine göre incelendiğinde ise aşağıdaki tablo ortaya çıkar:

Tablo 2.5: Türkiye'ye Sarı Bayraklı Yatlar ile Gelen Yabancı Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine Göre Dağılımı (2005)

MİLLİYET	YOLCU	%	MÜRETTEBAT	%	TOPLAM	%
İNGİLTERE	3 199	19	1 657	19	4 856	**19**
ALMANYA	2 972	17	1 585	18	4 557	**18**
DİĞER	2 668	15	1 402	16	4 070	**16**
FRANSA	2 664	15	756	9	3 420	**13**
İTALYA	1 367	8	454	5	1 821	**7**
AVUSTURYA	1 445	8	344	4	1 789	**7**
YUNANİSTAN	553	3	774	9	1 327	**5**
ABD	831	5	366	4	1 197	**5**
İSRAİL	395	2	540	6	935	**4**
HOLLANDA	462	3	309	4	771	**3**
İSVİÇRE	259	2	181	2	440	**2**
İSVEÇ	190	1	235	3	425	**2**
KANADA	229	1	77	1	306	**1**
TOPLAM	**17 234**	100	**8 680**	100	**25 914**	100

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Yat İstatistikleri 2005**, Ankara, ISSN: 1300-6886, Şubat 2007, s. 5.

İngiliz, Fransız ve Alman yatçıların başı çektiği bu turistlerin, genel kanıya göre üst düzey gelir sahibi oldukları ve yüksek harcama eğilimi gösterdikleri düşünülür. Çakı ve Bezirgan,[36] Türkiye'ye gelen yabancı bayraklı yatların 30 turistin getirdiği dövizi getirdiğini vurgulamışlardır. Buna karşın 2007'de yayınlanan ve verilerini Türkiye'deki başlıca marinaların yöneticileriyle yapılan görüşmelerden alan bir araştırma,[37] marinalarda hizmet verilen yerli müşterilerin üst kesimi temsil ettiğini ancak yabancı yatçıların ortalama aylık 2000 Avro kazancı olan kişilerden oluştuğunu ortaya koymuştur. Dolayısıyla Türkiye'nin yabancı yatçı turistlerden elde ettiği gelirin boyutu tartışmaya açıktır.

Tüm bunların yanında, aynı çalışmadan yabancı yatçıların Türkiye'deki marinalardan genellikle memnun olduğu da anlaşılmaktadır. Yöneticilerin görüşleri ve çalışma yazarının gözlemleri ışığında, Türkiye'deki marinaların başlıca çekicilik unsurları şöyledir:[38]

- Türkiye' de birçok marinanın doğal liman konumunda olması nedeniyle deniz emniyeti ve deniz güvenliği üst düzeyde olması
- Zengin coğrafik yapılanma ve beraberinde birçok doğal güzellik
- Yönetimin kâr amaçlı değil hizmet amaçlı bakış açısı
- Marina içinde ve özel olarak konumlandırılmış gümrük bölgesi ile marinaya giriş – çıkış işlemlerinin kolaylaştırılmış olması
- Marinalarda yatçıların, müşterinin ötesinde konuk olarak algılanması ve insani değerlerin ön planda tutulması
- Güler yüzlü ve yardımsever hizmet anlayışının hakim olması
- Marinacılıkta yeni mimari ve hizmet konseptlerinin gelişmiş olması
- Her türlü iletişim altyapısının ve olanağının marinacılara sunuluyor olması
- Marina içinde konumlandırılan sanat galerileri ve düzenlenen sanat aktiviteleri ile deniz severlere aynı zamanda sanatın da sunulması

[36] Ş. Sertaç Çakı ve Ali Bezirgan, "Turizm Gelirlerinin Arttırılması Açısından Bir Alternatif: Yat Turizmi ve Marina İşletmeleri", **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, 15 Mayıs 1998, s. 114'ten Deniz Ticaret Odası, **1996 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 1997, s. 204.
[37] Engin Deniz Eriş, **a.g.m.**, s. 48.
[38] **A.e.**, s. 46-47

- Hem şehir merkezinde hareketin içinde hem de gürültüden uzak bir tatil atmosferinin yaratılması
- Denizin temizliği ve marina sahası içinde yüzebiliyor olmak
- Çekek yerlerinde birden fazla bakım onarım hizmeti veren işletmenin olması (Bu durum, marina müşterilerine hizmet alma alternatifleri yaratmaktadır)
- Kütüphane hizmetlerinin sağlanması
- Marina içindeki sosyal ve sportif tesisler ile marinacıların deniz harici ihtiyaçlarını da tatmin edebilme olanağı sunma
- Butik hizmet anlayışı ile kişiye özel yanaşma yerleri ve VIP olanaklar
- Marina bina ve ekipmanlarının doğa ile uyumlu inşa edilmesi, hatta doğal materyallerden üretilen malzemelerle yapılmış bazı marina tesisleri
- Tekneye kahvaltı ve benzeri hizmetler
- Çamaşır yıkama ve ütüleme hizmetleri
- Gönüllülerden oluşan deniz kurtarma ekipleri (Bodrum bölgesi)
- Mobil kuaförlük hizmeti
- Marina içinde ve çevresine sağlanan ulaşım hizmetleri
- Tuvalet ve duşlarda kullanılan kartlı sistem ile yatçılara temiz ve özenli hizmet
- 330 ton kapasite ile Akdeniz havzasındaki en büyük lift ile mega yatlara sunulan bakım - onarım hizmetleri (Marmaris).
- 24 saat yayın yapan marina radyosu ile marinacılara özel hizmet

Yeni bir hayat tarzı ile nitelikli spor ve eğlence olanakları sunan ve çevreci bir toplum yaratmak için uğraşan marinalar, Dağcı'nın[39] da ifade ettiği gibi, gelişmekte olan ülkeler için bir kilometre taşıdır. Ayrıca marinalar, geniş çaptaki bu toplumsal katkılarının yanında, yat turizminin ayrılmaz bir parçası olarak deniz turizminin ve dolayısıyla Türk turizminin gelişmesinde önemli bir yere sahiptir. Gelecekte yatçıların Türkiye'ye olan ilgisinin daha da artacağı düşünülürse; Türk kıyılarının doğal ve beşeri zenginliklerinin, yat güzergahlarını uzatacak ve yat turizmini sıkıştığı dar alandan çıkaracak, kapasitesi doğru planlanmış bir marinalar zinciriyle desteklenmesi gerektiği daha da iyi

[39] Yılmaz Dağcı, "Nautical Tourism in Turkey", **ICOMIA Marinas Conference 2005**, 25 Ocak 2005, s. 2 (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 11 Mayıs 2007.

anlaşılacaktır.[40] Türkiye'de bu açıdan özellikle son yıllarda olumlu gelişmeler kaydedilmiştir. Ancak Türkiye'de ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan makro ölçekte birçok katkısı olan marinacılık sektörünün özeline inildiğine yatırımlara ilişkin mevzuat ve karlılık açısından zorluk çekildiği görülür. Çalışmanın devamında, Türkiye'nin marinaları ve bazı özellikleri tanıtılacak, mevzuata ilişkin bazı hususlar irdelenecek ve son bölümde de sektörün karlılık durumuna mikro bir çözüm önerisi olarak yat evi modeli tanıtılacaktır.

2.2.1. Türkiye'nin Marina Arzı

Türkiye'de marina sektörünün ulaştığı büyüklüğü ve gittiği yönü gösterebilmek için, Türkiye'de işletilen, yapılmakta olan veya proje/öneri halindeki tesislerin sayı ve kapasitelerinin bir özetini vermek gerekir. Bu amaçla yapılan yoğun taramalarda, farklı kaynaklarda farklı verilerin yer aldığı anlaşılmıştır. Bunun nedenleri arasında, bazı kaynakların sadece turizm belgeli marinaları ölçüt alması ve sektörün son 4-5 senede yaşadığı artan hareketlilikten dolayı söz konusu kaynaklardaki verilerin güncelliğini kısmen kaybetmiş olması sayılabilir.

Türkiye'nin marina envanterinin çıkarılabilmesi için, mümkün olan en güncel listelerden tespit edilip haklarındaki bilgiler ilgili internet sitelerinden teyit edilen marinalar, aşamalarına göre (işletme, yatırım/planlama/öneri) aşağıdaki tablolarda listelenmiştir. Listelerde her marinanın ismi, konumu ve kapasitesi gösterilmiş, Tablo 2.6'da görülen işletme aşamasındaki marinalar için ayrıca FEE'den Mavi Bayrak, TYHA'dan 5 Altın Çıpa ve Kültür ve Turizm Bakanlığından Turizm İşletme Belgesi olup olmadığı da belirtilmiştir. Listelerin tam ve doğru olabilmesi için azami gayret gösterilmiştir. Ancak başvurulan kaynakların (Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Ticaret Odası, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Marinamap.com, Marinaların siteleri, güncel haberler vs) hem birbirleriyle hem de kendi içlerinde çelişik olmalarından dolayı aşağıdaki tablolar da bazı zayıflıklar gösterebilir.

[40] Uğur Tandoğan, "Dünya Turizm Talebi Eğilimleri Işığında Türkiye'ye Yönelik Yat Turizm Talebinin Değerlendirilmesi", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C.1, No:1, Ocak 1998, s. 153-154.

Tablo 2.6: Bölgelerine Göre Türkiye'de İşletilen Marinalar ve Kapasiteleri

Bölge	*İsim*	*Bağlama*	*Park*
Antalya	Adoport	-	400
	Çelebi Antalya Marina	235	150
	Kaleiçi Yat Limanı	90	-
	Kaş Yat Limanı	110	
	Kemer Türkiz Marina	150	150
	Setur Finike Marina	270	150
Bodrum	Bodrum Milta Marina	348	50
	D-Marin Turgutreis	550	100
	Port Atami	30	-
	Port Bodrum Yalıkavak	336	100
	Yat Lift	-	200
Fethiye	Ece Marina	400	-
	Fethiye Yat Yanaşma Yeri	150	
	Letoonia Jetty	50	-
Göcek	Göcek Belediye Marina	50	-
	Port Göcek	380	180
	Skopea Marina	85	-
	Turkey Club Marina	205	-
İstanbul	Atabay Marina	-	100
	Ataköy Marina	700	100
	Setur Kalamış-Fenerbahçe Marina	1069	220
İzmir Kuşadası	Eski Foça Yat Yanaşma Yeri	80	-
	Çeşme Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri	100	-
	Levent Marina	70	-
	Port Alaçatı	250	-
	Setur Çeşme Marina	180	60
	Setur Kuşadası Marina	350	175
Kuzey Ege	Ayvalık Yat Çekek Yeri	-	140
	Çanakkale Marina	60	-
	Setur Ayvalık Marina	200	150
Marmaris	Albatros Marina	60	240
	Bay Marina	50	-
	Global Marinet	15	-
	Kumlubükü Yacht Club	10	-
	Marmaris Yacht-Marina	600	800
	Martı Marina	350	100
	Netsel Marina (Setur)	720	180
	Pupa Yacht Marina	30	-
	Sun Marina	-	100
Toplam	**38 Marinada 12.038 Bağlama ve Park**	**8333**	**3705**

: Mavi Bayrak : 5 Altın Çıpa : Turizm İşletme Belgesi

Tablo 2.7: Bölgelerine Göre Yatırım/Planlama/Öneri Halindeki Marinalar

Bölge	*İsim/Yöre*	*Bağlama*	*Park*
Antalya	Alanya	425	-
	Belek	300	-
	Gazipaşa	250	-
	Kaş Bucak	400	-
	Kemer Alacasu	300	-
	Kopak Çayı	750	400
	Manavgat	100	-
Aydın	D Marin Didim	625	600
Balıkesir	Avşa Türkeli		-
	Burhaniye	250	-
	Erdek	200	-
Bodrum	Alacatur	40	12
	Güllük	200	-
	Gündoğan	200	-
	Kalkedon	200	200
	Ören	600	2000
Çanakkale	Geyikli-Bozcaada-Gökçeada	-	-
	Çanakkale Marina Ek yatırım	70	-
	Sarıçay	-	-
Datça	Datça	350	-
	Datça Gerince	23	-
	Körmen Meersea	246	56
Fethiye	D Marin Dalaman	650	-
	Fethiye	150	-
	Fethiye Çavuşlu	1000	-
GAP	GAP Yat Limanı	-	-
Göcek	Timeless Management	400	-
	İl-tur	80	-
Hatay İçel	Anamur	-	-
	İskenderun ve Samandağ	-	-
	İçel Aydıncık	200	-
	İçel Kumkuyu	250	-
	Mersin	500	-
İstanbul	Ataköy Marina (Batı)	412 + 9 Mega Yat	
	Avcılar	650	-
	Beykoz	300	-
	Büyükada	600	-
	Büyükçekmece	600	-
	İstinye	214	-
	Kartal	1000	-
	Kumburgaz	100	-
	Marmara Adası	100	-
	Pendik	500	-
	Silivri	320	-
	Zeytinburnu	1500	-

Tablo 2.7: Bölgelerine Göre Yatırım/Planlama/Öneri Halindeki Marinalar (Devamı)

Bölge	*İsim/Yöre*	*Bağlama*	*Park*
İzmir	Çeşme	400	-
	Çeşme Karaada	150	-
	Dalyanköy	400	-
	Eski Foça	80	-
	Ilıca	180	-
	Karaburun	230	-
	Seferihisar Ürkmez	300	-
	Sığacık	450	-
	Şifne	500	-
	Yeni Foça	330	-
Karadeniz	Sinop	100	-
	Trabzon	175	-
	Karadeniz Ereğli	200	-
Marmaris	Bozburun	150	-
	Karacasöğüt	200	-
	Turunç	200	-
Muğla	Ekincik	50	-
	Köyceğiz Dalyan	50	-
Trakya	Marmara Ereğlisi	100	-
	Saroz	-	-
Yalova	Yalova Yat Limanı	200	-
Toplam	**65 Marinada 23.668 Bağlama+Park**	**19.500**	**3268**

Yukarıdaki tablolarda görüldüğü üzere, Türkiye'nin çeşitli yörelerinde yoğunlaştığı gözlemlenen irili ufaklı 38 adet marinanın arz ettiği 12.038 yatlık ağırlama kapasitesi, özellikle başta Antalya, İzmir ve İstanbul gibi bölgelerde yoğunlaşmış yeni yatırımlarla üçe katlanarak 35.706'ya ulaşacaktır. Ayrıca, kapasiteyi genişletecek bu 65 marinaya İstanbul Boğazı'nın Tarabya, İstinye ve Bebek koylarına yapılması düşünülen üç adet yüzer marinanın[41] yanı sıra, **Türkiye Turizm Stratejisi 2023** kapsamında yat turizmine kazandırılması planlanan 27 adet balıkçı barınağı da eklenecektir (Bkz.: EK 5). Tarım ve Köyişleri Bakanlığı sorumluluğunda ve Ulaştırma Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Deniz Ticaret Odası ve Deniz Turizmi Birliği'nin ilgisinde plan ve projeleri oluşturulacak bu barınaklar şunlardır:[42]

- Enez Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Şarköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı

[41] "İstanbul Boğazı'na Üç Yüzer Marina Geliyor", **Radikal**, 17 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=218671, 23 Haziran 2007.

[42] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Türkiye Turizm Stratejisi 2023: Eylem Planı 2007–2013**, Ankara, 2007, s. 54.

- Avşa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- İğneada Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Kıyıköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Kilyos Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Şile Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Akçakoca Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Amasra Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Cide Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- İnebolu Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Sinop Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Gerze Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Yakakent Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Samsun Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Yalıköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Fatsa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Efirli Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Giresun Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Görele Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Trabzon Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Of Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Rize Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Fındıklı Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Hopa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Ahlat Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
- Van Balıkçı Barınağı+Yat Limanı

Yukarıdaki tüm göstergeler, Türkiye'de marina sektörünün gerek kamu gerekse özel sektör nezdinde gelişmekte olduğuna işaret etse de, halen birçok yatırımın tamamlanamamış olduğu da açıktır. Türkiye'deki marina yatırımlarına ilişkin mevzuatın karmaşık yapısı, hem bu durumun ana sebebidir, hem de yeni yatırımlar karşısında bir tehdit unsuru olarak güncelliğini korumaktadır.

2.2.2. Türkiye'de Marina Yatırımlarına İlişkin Mevzuat

Bir ülkede deniz turizminin gelişebilmesi için kamu-özel sektör işbirliğinde uzun vadeli planlar yapılması gerekir. Deniz turizminin gelişmesi, başta altyapı ve üstyapı gibi yüksek maliyet isteyen yatırımların yapılmasına bağlıdır. Devletin bu yatırımların altından kalkabilmesi için özel sektörün finans desteğini alması veya doğrudan yapılacak girişimlerin önünü açacak mevzuat düzenlemeleri getirmesi akılcı olacaktır. Ancak bazı ülkelerde, bir marina yatırımcısının sadece izinlere yönelik süreci atlatması seneler alabilir. Oysaki marinaların ülkesine ve bölgesine getirdiği sosyal ve ekonomik katkılar son derece yüksekken, yatırımlarına yönelik girişimlerin ağır süreçler altında ezilmesi herkesin zararınadır.[43]

Türk turizm mevzuatının esaslarını belirleyen 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nda, dördüncü bölümünün içerdiği 26, 27, 28 ve 29'uncu maddelerin **yat turizmi**ne yönelik kapsamı, 28 Aralık 2006 tarihinde yapılan bir değişiklikle **deniz turizmi**ne yönelerek genişlemiştir.[44] Söz konusu kanun ve ona bağlı yönetmeliklere göre, marina yatırımları için Kültür ve Turizm Bakanlığının izni yeterliymiş gibi görünüyor olsa da, bakanlığın bu sürece her ilişkin yetki ve izin için çeşitli kuruluşların görüş ve onayını alması gerekmektedir.[45] Oysaki bakanlığın **2023 Türkiye Turizm Stratejisi Kavramsal Eylem Planı**'ndaki yaklaşımı (Bkz.: EK4), devletin marinaları sadece özel sektörün yatırım aracı olarak değil aynı zamanda Türk turizminin kıyısal gelişim odaklarında baş aktör olarak gördüğünün göstergesidir. Ancak söz konusu marina yatırımları olduğunda devletin tek bir kurumunun benimsediği geniş görüşlülük yeterli olamamaktadır. Deniz Ticaret Odası, marina yatırım mevzuatındaki karmaşık süreci ve bu sürecin sorunlarını şöyle özetlemektedir:[46]

---

[43] Ron Stone, "The Key Role of Marinas in Nautical Tourism", **Marinas 6 Conference**, Singapur, 4-6 Nisan 2000, s. 6-7 (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 17 Nisan 2006.

[44] "Turizmi Teşvik Kanunu (2634 s.k.)", **Resmi Gazete**, 17635, 16 Mart 1982 (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF4A7164CD9A18CEAEA34EA1DE31F745BA, 21 Mart 2007.

[45] Süleyman Köymen, **Yat Turizmi ve İlgili Mevzuat**, 2. bs., Ankara, Bıçaklar Kitabevi, 2005, s. 3.

[46] Deniz Ticaret Odası, "Deniz Turizmi", **2005 Deniz Sektörü Raporu**, No:68, İstanbul, 2006, s. 36-37.

“Yat Limanı yatırımlarında yetki ve sorumluluk sahibi kuruluşları ortaya koyarsak, karmaşanın boyutları daha açık şekilde görülecektir:

Yatırımcı tarafından yapılacak kıyı yapılarında uygulanacak prosedür şu şekilde gerçekleşmektedir.:

Yatırımın sınırlarını onama yetkisi; Bayındırlık ve İskan Bakanlığı

Deniz Yapıları; Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar-Limanlar-Havameydanları (DLH) Genel Müdürlüğü

Kara Yapıları (Mimari); Kültür ve Turizm Bakanlığı

Belediye Sınırları içinde (Mekanik, Elektrik, Statik, Alt Yapı); İlgili Belediye

Mücavir Alan Dışında; İl Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü

Yatırımcının, ilk olarak her şeyin esasını teşkil edecek teklif İmar Planı tadilatı için;

1- Yatırım, Belediye sınırları içinde ise;

İlgili Belediye: Belediye Meclisi’nin yapılacak yatırıma olumlu görüş vermesi gerekmektedir. (Devlet Yatırımı dahi olsa Belediye Meclisi olumlu karar almazsa, yatırım yapılamamaktadır. Yani Yüksek Planlama Kurulu Kararı bir şey ifade etmemektedir.) Belediye Meclisi bu onamaya büyük pazarlıklar sonucunda karar vermektedir. Eğer olumlu karar çıkarsa, karar onanmak üzere ilgili Valiliğe gönderilir. Burada da Valilikçe uygun görülmesi halinde, kararı Bayındırlık ve İskan Bakanlığına gönderir.

2- Yatırım, Belediye Mücavir alanı dışında ise; İl Bayındırlık Müdürlüğü talebi inceler. Talep uygun bulunursa; Valilik, Bayındırlık Bakanlığına gönderir.

3 - Bayındırlık ve İskan Bakanlığı; Genel ve Yöresel Planlama İlkelerini, Genel Yerleşme Düzeni Plan Kararları açısından inceler, uygun görmesi halinde;

4- Denizcilik Müsteşarlığı,

5- Ulaştırma Bakanlığı, DLHİ Genel Müdürlüğü

6- Çevre Bakanlığı

7- Kültür Bakanlığı’ndan görüş ister,

8- Çevre Bakanlığı, ÇED (Çevre Etki Değerleme) Yönetmeliği kapsamında ÇED Raporu hazırlanabilmesi için ilk önce yatırımın yapılacağı yer hakkında mevzuat açısından bir engel bulunup, bulunmadığını İlgili Valilik kanalıyla taşra teşkilatlarından araştırır. Bu kurumlar;

9- İl Çevre Müdürlüğü

10- Liman Başkanlığı (Bu safhada hiçbir zaman görüş bildirmemektedir.)

11- Belediye Başkanlığı

12- Milli Emlak Müdürlüğü

13- DSİ Bölge Müdürlüğü

14- Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü (Bu safhada hiçbir zaman görüş bildirmemektedir.)

15- Sağlık Müdürlüğü

16- Kültür Müdürlüğü

17- Turizm Müdürlüğü

18- Tarım Müdürlüğü

Bu il teşkilatlarının, uygun görüş bildirmesi halinde; Çevre Bakanlığı yatırımcıya, yatırımın yapılacağı bölgede; (a) Sit ve Koruma Alanı, (b) Özel Çevre Koruma Bölgesi, (c) Tabiat Anıtları, Tabiatı Koruma Alanları, (d) Turizm Alanları, (e) Yaban Hayatı Koruma Alanları, (f) Askeri Alanlar bulunmuyorsa, ÇED Raporu hazırlaması için ÇED Raporu Formatını verir. Yatırım yapılacak bölgede yukarıda sayılan alanlardan birinin bulunması halinde, büyük masraflarla belli aşamaya getirilmiş bir proje, bir anda iptal edilmek durumunda kalabilir.

Yatırımcı ÇED raporu için 15 Bakanlık ve 44 Kamu Kurum ve Kuruluşundan onay ve görüş almak zorundadır. Bütün bu görüş yazıları, belgeler, verilen Format’a uygun ÇED Raporu, 15 Nüsha hazırlanarak ÇED Genel Müdürlüğü’ne takdim edilir. Format, usul yönünden uygun bulunduğu takdirde ilgili kuruluşlara dağıtılıp 1. ÇED Toplantısının tarihi belirlenir. Bu toplantılar en az 3 defa yapılır; bundan sonra yatırımın yapılacağı yerde

halkın katılım toplantısı yapılır. Buralarda sorun çıkmadığı takdirde ÇED Raporu nihai halini almış olur.
Yukarıda belirtilen Bakanlıkların uygun görüş vermesi halinde, Bayındırlık Bakanlığı Yatırıma ilişkin İmar Planını onayarak ilgili Valiliğe bildirir.
İmar planı onanmasından sonraki prosedür şu şekildedir:
1- Deniz Yapıları, önce DLH Bölge Müdürlüğü'nce, daha sonra DLH Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmaktadır.
2- Üst Yapılar, ilgili Belediye tarafından veya İl Bayındırlık Müdürlüğü tarafından onaylanmaktadır.
3- Turizm Yatırım Belgesi almak için Kültür ve Turizm Bakanlığı'na mimari yapılar sunularak, diğer belgelerle birlikte uygun bulunursa Bakanlıkça Yatırım Belgesi verilmektedir.
4- Müteakiben, Yatırım Alanının Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nden tahsisinin alınması gereklidir.
5- Taş Ocağı Yeri Temini ve Ruhsatı, Taş Ocağı için tekrar ÇED Raporu hazırlanması gerekmektedir.
6- Daha sonra gelen safha, Taş Ocağı Patlayıcı Madde Ruhsatının Alınması safhasıdır.
7- Son olarak da, Yatırım Teşvik Belgesi'nin alınması safhası gelir.
Bu prosedür Ülkemizde ortalama 5–6 yıl sürmektedir. Bu yatırım çalışmaları sırasında değişen her görevliye bu projenin yeniden anlatılması ayrı bir olaydır."

Yukarıdaki anlatımdan da anlaşılacağı üzere, mevzuatın getirdiği karmaşık yapı, marinaların yatırım süresini 2500 güne çıkarmaktadır. Bu olumsuz durumun çözümü ise, İtalyan uzmanlar Roberto Perechio ve Massimo Provinciali'nin 2005'te Türk yetkililerine sunduğu öneriye göre; **Yuvarlak Masa Sistemi**dir.[47] Bu sistemin İtalya'da uygulandığı ilk sene içerisinde, 36 yeni marina hizmete girmiş, 53 marinanın resmi işlemleri tamamlanmış, 30.000 yeni bağlama yeri kazanılmış, 125 milyon Dolarlık yatırım hacmine ulaşılmış ve 1500 yeni iş sahası açılmıştır.[48]

Bürokrasiyi azaltmaya değil hızlandırarak daha verimli ve etkili kılmaya odaklanan bu sisteme göre, yatırımcı projesini Ulaştırma Bakanlığı'na sunduktan sonra; bakanlık, onayının alınması gereken diğer 21 kuruma projeyi aynı anda teslim eder. Her kurumdan projeyi incelemekle sorumlu en az iki yetkili, projenin dağıtımından sonraki 90 gün içerisinde Ulaştırma Bakanlığı'nın düzenlediği bir **Yuvarlak Masa** toplantısında bir araya gelir. Toplantının ilk bölümünde, yatırımcı 21 kurumun da temsilcilerinin sorularını cevaplar. İkinci bölümde ise sadece yetkililer toplanıp görüşlerini açıkladıktan

[47] Yılmaz Dağcı, "Nautical Tourism in Turkey", **ICOMIA Marinas Conference 2005**, 25 Ocak 2005, s. 3 (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 11 Mayıs 2007.
[48] Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**, s. 38.

sonra proje oya sunulur. 11 veya fazla olumlu oy alan proje onaylanır ve böylece 2500 günlük süreç, 90 güne düşürülmüş olur.[49]

Bu sistemin Türkiye'de halen öneri aşamasında olduğu bilinmektedir. Oysaki uygulamaya geçirilmesi, hem altyapısı Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Demiryollar Limanlar ve Havameydanları İnşaatı (DLHİ) Genel Müdürlüğü'nce tamamlanarak Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile özel sektöre ihale edilmek istenen yarım kalmış birçok marinanın,[50] hem de ulusal turizm stratejisi ışığında yapılması planlanan yeni marina projelerinin hayata geçirilmesini sağlayacaktır. Mevcut koşullar yüzünden yatırımların 5-6 senelik çabalar sonunda bile hiç başlamadan bitmesi, sadece bu alanda faaliyet göstermek isteyen girişimcilerin değil ülkenin de çıkarlarını tehlikeye atmaktadır.

Türkiye'de marina yatırımlarının teoride hızlanırken uygulamada geri kalması, sadece mevzuattaki karmaşanın getirdiği olumsuzluklardan kaynaklanmamaktadır. Marinalar, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de gerçekleştirilebilmeleri ve sürdürülebilmeleri için yüksek oranda sabit yatırım maliyetlerinin üstlenilmesini gerektirir. Dolayısıyla, çalışmanın son bölümünde bu soruna alternatif bir çözüm önerisi olarak yat evi modeli tanıtılacak ve Türkiye'deki marinalara uygulanabilirliği tartışmaya sunulacaktır.

[49] **A.e.**, s. 38.
[50] **A.e.**, s. 38-39.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM:
YAT EVİ MODELİ VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Yat evi, ilk bakışta kulağa yeni bir terim ya da fikirmiş gibi gelse de, 30 seneyi aşkın bir süredir başta A.B.D. olmak üzere dünyanın çeşitli ülkelerindeki marina yatırımcılarının uyguladığı alternatif bir iş modelidir. Bu terimin dar ve geniş anlamda neyi ifade ettiğini anlamak için hakkında yapılan çeşitli tanımlara bakmak gerekir.

3.1. Yat Evinin Tanımı

Yapılan kaynak taramasında, **yat evi (dockominium)** teriminin çeşitli tanımlarına erişilmiştir. Model henüz Türkiye'de kendine bir yer edinmemiş olduğu için Türkçe karşılığı olarak düşünülen "**yat evi**" terimine yönelik bir tanım yoktur, dolayısıyla öncellikle terimin orijinali olan "**dockominium**"[1] sözcüğü üzerinde durulacaktır. Söz konusu terim için çeşitli kaynakların verdiği tanımlar şöyledir:

- **Dockominium**, bir marinadaki bağlama yerlerinin müstakilleştirilip farklı bireylere satılmasıyla oluşturulur.[2]
- **Dock** ve **condominium** sözcüklerinin birleştirilmesiyle yaratılan **dockominium** terimi, kara yapılarının içerdiği bağımsız birimler üzerindeki mülkiyet hakkının (**condominium**) deniz/göl/ırmak gibi su alanlarındaki yapılar için uyarlanmış halini ifade eder. Bu haliyle, aynı bir apartmanda daire sahibi olmak gibi, bir iskeledeki (**dock**) tekne/yat bağlama yerlerinden birine sahip olmak olarak açıklanabilir. Ayrıca yine apartmanlarda ve **site**lerde olduğu gibi, mülk sahipleri iskelenin ve içinde yer aldığı **marina**nın (**site**) içerdiği müşterek alanlarda ortak kullanım hakkına sahip olur.[3]

---

[1] Okunuşu için Bkz.: http://www.thefreedictionary.com/dockominium

[2] Michael Buzzeo, "Mega Yacht Marina and Dockominium Development Opportunity", **GMAC Real Estate Featured Commercial Properties**, (Çevrimiçi) http://www.gmacrealestateipg.com/properties/documents/megayacht_marina.pdf, 21 Kasım 2006.

[3] "Dockominium", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 23 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/Dockominium, 21 Mayıs 2007.

- Özetle, **dockominium**, bir marina ve tesislerinden oluşan özel bir kıyı yapılaşması içerisindeki bağlama yerlerinin münferiden, diğer alanların ise müştereken sahipliği demektir.[4]
- Hukuki açıdan **dockominium**; Kat Mülkiyeti Kanunu (**Condominium Real Estate Law** – A.B.D.) hükmünce, deniz yapılarında sualtında kalan kübik hacmin satışına izin veren ve böylece tekne bağlama yerlerinin bir özel mülk tapusunun parçası olarak satılabilmesini sağlayan ayni bir haktır.[5]
- Dar anlamıyla **dockominium**lar, münferiden sahip olunan tekne bağlama yerleridir. Her boyutta tekne için yapılmış sabit iskelelerden, kapalı, iklimlendirme kontrollü, yüksek güvenlikli ve daha birçok özelliklere sahip lüks mekanlara kadar geniş bir yelpazede karşımıza çıkabilir. Bu kavram, tıpkı bir apartman dairesini çağrıştırır ancak buradaki ev kişi için değil teknesi/yatı içindir.[6]

Yukarıdaki tanımlarda görüldüğü üzere; **dockominium** terimi, hem marinalardaki bağlama yerleri üzerinde oluşan mülkiyet hakkını, hem de bu hakla sahip olunan fiziksel alanın ifadesinde kullanılmaktadır. Ancak kavram bunlarla da sınırlı değildir. Bu konuda önde gelen uzmanlardan Ross[7] ve Simpson'ın[8] da belirttiği gibi, özel bir mülkiyet türünü ifade eden **dockominium** terimi, kendisine benzer işlevleri gösteren diğer bağlama sahipliği türlerini de genel olarak ifade eder. Bu açıdan **dockominium**, marinalardaki bağlama yerlerinin bireyler arasında sahiplendirilmesini sağlayan dört ana yöntemi içerir. Bu yöntemlerden biri, yukarıda da tanımı yapılan bireysel mülkiyet hakkı iken diğerleri ise; kooperatif hissesi, kulüp üyeliği ve uzun vadeli kiralamadır.

---

[4] Clay Township Board of Trustees, **Clay Township Zoning Ordinance**, 3 Eylül 2002, s. 13 (Çevrimiçi) http://www.cis.stclaircounty.org/downloads/clayzon9_02.pdf, 12 Şubat 2007.
[5] Wisconsin Association of Lakes, "Victory: The Dockominium Case", **Legal Action Fund**, 2002, (Çevrimiçi) http://www.wisconsinlakes.org/Policy/Dockominium.htm, 3 Temmuz 2007.
[6] Phoenix Marketing Group, "What is a Dockominium?", **Frequently Asked Questions**, (Çevrimiçi) http://www.boatslips4sale.com/boatslips_andracks_faqs.htm#faq_1, 21 Haziran 2007.
[7] Neil W. Ross, "Marinas in Transition… Where will the Boatyard Go?", **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 17-18.
[8] John A. Simpson, **Valuation of Marinas**, Chicago, Appraisal Institute, 1998, p. 46.

Bu çalışmanın yazarı, **dockominium** teriminin Türkçe karşılığı olarak önerdiği **yat evi** teriminin kapsayıcılık ve açıklayıcılık açısından yeterli olacağını düşünmektedir. Ancak bu terimin ilgili çevreler tarafından benimsenip benimsenmeyeceğini zaman gösterecektir. Sonuç olarak, **yat evi**; marinalardaki bağlama yerleri üzerindeki mülkiyet veya uzun süreli kullanım hakkının çeşitli yöntemlerle tüketicilere sunulmasını sağlayan bir iş modeli ve bu model çerçevesinde tüketicilere sunulan her bir bağlama yerine verilen isim olarak, geniş ve dar kapsamlarda tanımlanabilir. Ancak bu tanımın daha iyi anlaşılabilmesi için bahsi geçen yöntemlerin daha detaylı açıklanması gerekir.

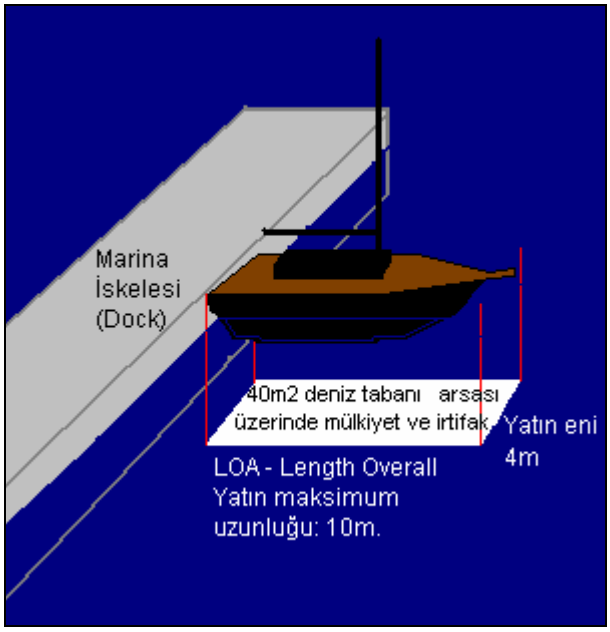
3.2. Yat Evi Modelinde Kullanılan Yöntemler

Dünyada yat evi modelini temel alan marinalar, uygulamaya geçerken aşağıda kısaca tanımlanan dört ana yöntemden birine başvururlar:[9]

- **Alıcılara Özel Mülkiyet Hakkı Tanınması:** Özellikle A.B.D.'nin bazı eyaletlerinde oldukça sık başvurulan bu yöntem, yat evi modelinin ilk ortaya çıkışından beri kullanılmaktadır. Bu yöntemle, yatın maksimum uzunluğu (Length OverAll - LOA) ve maksimum eninin oluşturduğu alanın deniz tabanındaki izdüşümü üzerinde alıcıya tanınan mülkiyet ve buna bağlı su-kıyı kullanma (**riparian**) hakları, bir tapuyla belgelendirilir (Bkz.: Şelkil 3.1). Marinanın işletilmesi ise, devre mülk sisteminde de olduğu gibi genellikle yat evi sahiplerinin oluşturduğu bir birliğin yetkisinde kalır.
- **Alıcılara Kooperatif Hissesi Verilmesi:** Bu yöntemde, marinayı işletmek üzere bir ortaklık kurulur ve bu ortaklıkta hisseleri olan kişiler sınırlandırılmış bir mülkiyete sahip olurlar. Hisse sahipleri ayrıca genel giderlerin karşılanması için belirli dönemlerde aidat ücretleri öderler. Bu yöntemle oluşturulan yapılanmalar, genellikle kar amacı gütmeyen ve üyeleri belirli bir gruba dahil olan kuruluşlardır. Türkiye'de balıkçı barınaklarını devletten kiralayarak 10 ila 25 yıllık sürelerde işleten Su Ürünleri Kooperatifleri[10] bu kuruluşlara örnek verilebilir.

[9] John A. Simpson, **a.g.e.**, p. 46-48.
[10] "Balıkçı Barınakları Yönetmeliği", **Resmi Gazete**, 22846, 13 Aralık 1996.

Şekil 3.1: Yat Evi Tapusunun Sahibine Tanıdığı Haklar



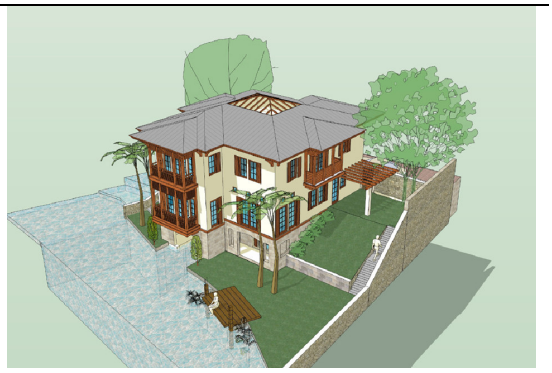
- **Kulüp Üyeliği:** Bu yöntemde, alıcı marina bünyesinde oluşturulan özel bir kulübe üye olabilmek için nispeten yüksek bir giriş ücreti ve senelik aidatlar öder, karşılığında ise yatı için bir bağlama yerini tahsis alır ve ayrıca marinanın prestij unsuru içeren sosyal ve sportif tesislerden yararlanma hakkına sahip olur. Üyelikler genellikle belirli bir zümreye hitap eder, dolayısıyla da kulüp yönetimi genellikle seçici davranarak alıcıların üyeliklerini devretmesini veya satmasını düzenleyen bazı şartlar koşabilir.

- **Uzun Vadeli Kiralama:** Bu yönteme özellikle marina yatırımcısının deniz ve kıyıdaki alanın mülkiyetine değil sadece kullanma hakkına sahip olduğu durumlarda başvurulur. Alıcılara verilen yat evi kullanma hakkının süresi, yatırımcının ana kira sözleşmesinde belirlenen süreye göre ayarlanır ve tabi olunan mevzuata göre 15, 25, 49 ve 99 yıl gibi çeşitli vadeleri[11] içerir.

[11] Neil W. Ross, **a.g.e.**, p. 17-18.

Yukarıda sayılan yöntemlerle oluşturulabilen yat evleri dışında, yatlara ev hizmeti veren iki model daha vardır: **Rackominium** ve **Aquaminium**. Bunlardan birincisi, yine yat evi modelinde kullanılan yöntemlerle oluşturulur ancak tek fark olarak yatlara denizdeki bağlama alanlarında değil, çekek yerlerindeki kara parklarında ev sahipliği yapar.[12]

Şekil 3.2: Dünyadan ve Türkiye'den "Aquaminium" Örnekleri

Royal Phuket Marina	*Göcek Marina Resort*
	
Kaynak: Barry Daniel, "Wet Dreams: Marina Living", **Phuket Magazine**, C.16, No.3, 7 Temmuz 2005, (Çevrimiçi) http://www.phuket magazine.com/PM_Issues/Vol.16.3/ Wet_Dreams _Marina_Living.htm, 14 Nisan 2006.	**Kaynak:** Artı Proje, "Göcek Marina Resort Turizm Kompleksi", 2005, (Çevrimiçi) http://www.artiproje.com.tr/referans/gocek_ high.jpg, 26 Ağustos 2006.

Şekil 3.1'de örnekleri gösterilen **aquaminium**lar ise, özel yat bağlama alanlarına sahip lüks deniz evleri olarak tanımlanmaktadır.[13] Dünyada Phuket ve Göcek gibi turistik merkezlerde devam eden yatırımlarla temsil edilen bu modelin fiziksel unsurları, İstanbul'un kayıkhaneli yalılarını andırmakta, işlevi ise yat evine paralellik göstermektedir. Ancak bu modeli yat evinden ayıran başlıca etken, modelin bir marina yatırımının geliştirilmesinde ana araç olmaktan ziyade bir konut projesinin çekiciliğinin artırılmasında yan bir özellik olmasıdır. Yat evi modeli ise, doğrudan yatların ağırlanmasına hitap eden ve kendine has piyasa dinamikleri itibariyle farklı özellikler arz eden bir yapıya sahiptir.

[12] Marina Club Key Largo, "What is a Rackominium?", 2007, (Çevrimiçi) http://www.marinaclubkeylargo.com/html/Rackominium.cfm, 26 Haziran 2007.
[13] Royal Phuket Marina, "What Type of Properties are Available at Royal Phuket Marina?", **FAQ**, (Çevrimiçi) http://www.royalphuketmarina.com/htm/faq.htm#q4, 16 Nisan 2006.

3.3. Yat Evi Modelinin Tarihi Gelişimi

Yat evi fikrinin dünyada ilk olarak 1970'lerin başında A.B.D.'nin Seattle Eyaleti'nde bulunan San Juan Adaları'nda ortaya çıktığı bilinmektedir.[14] 1970'lerin sonuna doğru A.B.D.'nin Batı yakasında yayılmaya devam eden model, 1980'lerin başında ise ülkenin Doğu yakasında da uygulanmaya başlamış ve ülke genelinde özellikle 1984-1986 döneminde ciddi bir artış görülmüştür[15]. 1987'de yayınlanan "Ulusal Yat Evi Araştırması"na göre; o dönemde A.B.D.'de mevcut 8.000 marinadan 144'ü,[16] bağlama yerlerine yönelik talep fazlasından daha çok yararlanabilmek için yat evi modeline geçmişlerdir. 1988 yılında da devam eden "marina arzının yatçı talebi karşısındaki yetersizliğinin uzun vadede de devam edeceği" düşüncesi, tüketicilerde bağlama kiralarının yükseleceği hissini uyandırmış ve bu duruma ekonomik çare olarak yat evi alma eğilimlerini artırmıştır.[17]

Ancak A.B.D.'deki yat evi piyasasının bu seyri fazla uzun sürememiştir. 1990'lara girilirken zayıflayan ekonomi, insanların tüketimden tasarrufa yönelmesine ve başta yatçılık gibi lüks görülen alanlardaki harcamalarını kısmalarına sebep olmuştur. Talepteki bu hızlı düşüşe, birçok yeni yat evi projesinin yarattığı arz fazlası da eklenince piyasa ciddi bir çöküş yaşamıştır.[18] Kissman, bir makalesinde[19], modelin söz konusu dönemde yaşadığı başarısızlığın nedenlerini şöyle özetlemiştir:

---

[14] Richard D. Lyons, "Boat-Slip Owners Buoyed by Soaring Resale Prices", 16 Kasım 1986, **The New York Times**, (Çevrimiçi) http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9A0DE2D61E38F935A25752C1A960948260, 11 Haziran 2007.

[15] John A. Simpson, **a.g.e.**, s. 46.

[16] Paul E. Dodson, "Report on the 1987 National Dockominium Survey", **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 65.

[17] Andree Brooks, "Talking: Dockominiums; Navigating the Resale Market", **The New York Times**, 24 Nisan 1988, (Çevrimiçi) http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9C0CEFDB1339F931A2575BC0A966958260, 11 Haziran 2007.

[18] Andree Brooks, "Talking: Docks; Ebb Tide in Market for Slips", **The New York Times**, 12 Ağustos 1990, (Çevrimiçi) http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9C0CEFDB1339F931A2575BC0A966958260, 11 Haziran 2007.

[19] Dennis P. Kissman, "Dockominiums: One Marina Owner's Dream is Another's Nightmare", **Marina Dock Age**, Mayıs-Haziran 1999, (Çevrimiçi) http://www.marinamanagement.com/articles/99-5.html, 23 Mayıs 2007.

- Bağlama yerlerine yönelik talebin arzdan daha büyük olduğu sanılıyordu. Ancak gerçekte birkaç istisna pazar hariç böyle bir durum yoktu. Bir-iki yerde alınan başarı ise modelin ülke geneline yayılmasında teşvik edici bir unsur olarak kullanıldı.
- Yat evi almanın cazip bir yanı olan vergi avantajları bir noktadan sonra kesildi.
- Yat evleri için alınan aidat ücretleri, aynı piyasada rekabet eden marinaların uyguladığı bağlama ücretleriyle aynı hatta daha yüksek miktardaydı. Dolayısıyla da bir yat evi almak, alıcılar açısından ekonomik anlamını yitirmişti.
- 1980'lerin başında yat almak ekonomik açıdan ucuzlamıştı ve böylece daha düşük bütçeli kişiler de yatçılık olayına katılabilmişti. Bu yat endüstrisi adına genel olarak olumlu bir gelişmeydi ancak yeni yat sahiplerinin, yatın yanında ayrıca bir de yat evi alacak ekonomik durumları yoktu.

Simpson'a göre,[20] bu çöküşü hızlandıran bir başka neden ise; işletmelerini yat evine dönüştüren bazı marina sahiplerinin, modelin yarattığı yüksek karlılık senaryosuna dayanarak, gerek kredibilitelerini yükseltmek gerekse marinalarının el değiştirmesinden maksimum kazancı sağlamak adına marina değerlerini aşırı şişik göstermesidir. Zira bunun sonucunda; marinalar aşırı yüksek fiyatlara satılmış ancak piyasanın zayıflaması ile yeni sahiplerin yüksek emlak vergileri ve kredi ödemelerini karşılamaları zorlaşmış ve sistem neredeyse tamamıyla iflas etmiştir. Simpson, her ne kadar sistem iflas etmiş olsa da gayrimenkul modellerinin kendilerini zamandan zamana tekrar edebileceğini vurgulamış ve 2000'li yıllar onu bu görüşünde haklı çıkarmıştır.

Fransa ve İspanya gibi ülkelerde başarılı örnekleri devam ettirilen yat evi uygulamaları, A.B.D.'de 2000'li yıllarla birlikte tekrar gündeme gelmiştir.[21] Bu canlanıştaki temel etken ise, yine belirli bölgelerde oluşan talep fazlası ve girişimcilerin bu durumdan yararlanarak marinaların yüksek yatırım maliyetlerine ön finansman

[20] John A. Simpson, **a.g.e.**, s. 6.
[21] Dennis P. Kissman, "Thinking of Converting Your Marina to a Dockominium? Think Twice.", **Marina International**, Şubat-Mart 2001, (Çevrimiçi) http://www.marinamanagement.com/articles/01-3.html, 23 Mayıs 2007.

sağlamak istemesidir.[22] Örneğin; Florida'nın Sanibel bölgesinde böyle bir arz-talep açığı tespit eden yatırımcı bir grup, kulüp sistemiyle geliştirdikleri 380 bağlamalık yat evi projesinin, daha inşaat başlamadan ön satışlarla 40 milyon Dolarlık bir kaynak yarattığını belirtmektedir.[23] A.B.D'de canlanmakta olan yat evi piyasasında gözlenen bir diğer gelişme ise girişimcilerin yat turizmindeki niş pazarlara da yönelmiş olmalarıdır. Bu duruma bir örnek ise; Güneydoğu Florida'da sayıları her geçen yıl artan mega yatların ihtiyaçlarını karşılamak için tasarlanan, lüks özelliklere sahip, değerleri milyon Dolarlarla ölçülen **mega yat evleri**nin piyasaya sunulmuş olmasıdır (Bkz.: Şekil 3.2).[24]

Şekil 3.3: Örnek bir Mega Yat Evi Projesinin Görünümü

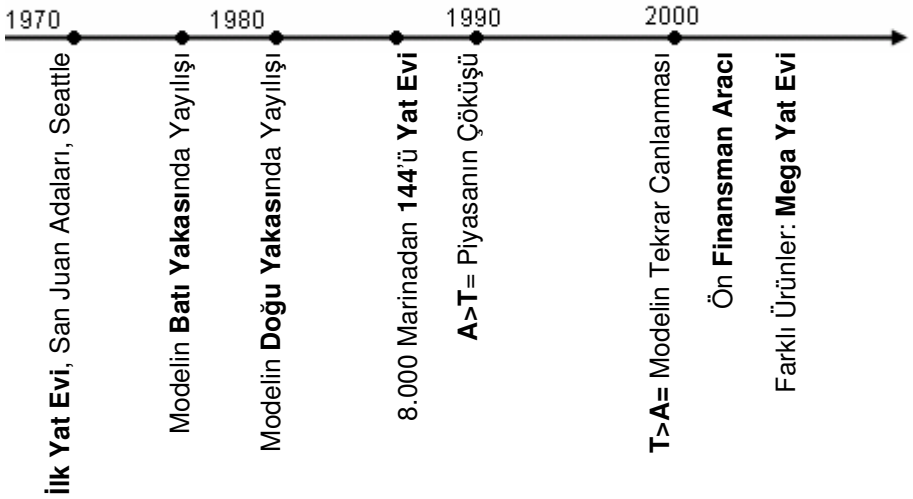


Kaynak: Michael Buzzeo, **a.g.e.**

[22] Mary Kelley Hoppe, "Vanishing Waterfront – Public Access Slipping Away", **Bay Surroundings**, Yaz 2006, (Çevrimiçi) http://www.baysoundings.com/sum06/vanishingwaterfront.asp, 26 Mart 2007.
[23] Kevin McQuaid, "Yacht Club Owners Want to Revamp Boat Facility", **Sarasota Herald Tribune**, 18 Temmuz 2005, s. 20.
[24] Michael Buzzeo, **a.g.e.**

Sonuç olarak; A.B.D.'de doğan yat evi modelinin bu ülkedeki tarihi gelişimi, Şekil 3.3'teki gibi özetlenebilir.

Şekil 3.4: Yat Evi Modeli'nin A.B.D.'deki Tarihi Gelişimi



Görüldüğü üzere yaklaşık 30 senelik bir geçmişi olan yat evi modeli, inişli çıkışlı bir seyir takip etmiş olsa da günümüzde alternatif bir iş modeli olarak güncelliğini korumaktadır. Bu güncelliğin nedenleri arasında ise modelin hem marina yatırımcılarına hem de yat evi alıcılarına cazip gelen bazı özellikleri sayılabilir. Ancak modelin olumlu yönleri yanında dikkate alınması gereken bazı olumsuz yönlerinin de olduğu unutulmamalıdır.

3.4. Yat Evi Modelinin Olumlu ve Olumsuz Yönleri

Yat evi modelinin özellikleri tartışılırken, olumlu ve olumsuz yönleri iki açıdan incelenmelidir: Marina Yatırımcıları ve Yat Evi Alıcıları. Yat evi alıcılarının motivasyonları ise, kullanım amaçlı alım ve yatırım amaçlı alım olmak üzere iki boyutta ele alınmalıdır. Zira iki gruptaki beklentiler bazı konularda birbirleriyle farklılık gösterebilir. Modelin olumlu ve olumsuz yönleri detaylarıyla açıklanmadan önce Tablo 3.1'de özetlenmiş, olumlu ve olumsuz yönler her paydaş açısından ayrı kategorilere sokulmuştur.

Tablo 3.1: Yat Evi Modelinin Olumlu ve Olumsuz Yönleri

	Marina Yatırımcıları	Yat Evi Alıcıları	
		Kullanım Amaçlı	*Yatırım Amaçlı*
Olumlu Yönler	Finansman kaynağı Doluluk garantisi Yatırım karlılığı Hızlı geri ödeme	Bağlama yeri garantisi Kiradan tasarruf Kira artışından korunma Faiz/vergi İndirimi **(mülkiyet)**	Gayrimenkule yatırım **(mülkiyet)** %30'a varan değer artışı Garantili kira geliri Satış/devir/miras hakkı
Olumsuz Yönler	Kıyı alanında özel mülkiyet kurmanın yasal ve ahlaki sakıncaları **(mülkiyet)** Yükselen emlak vergisi **(mülkiyet)** İdarenin yat evi sahiplerine devri **(mülkiyet)** Kullanım vadesinin alıcıya ekonomik fayda getirmemesi **(uzun vadeli kiralama)** Kötü fiyatlandırma sonucu finansal tasarruf mantığının işlememesi – pazarlama maliyetlerinin artması	Hareket özgürlüğünün kısıtlanması Yeni bir yatın ebat olarak mevcut yat evine uygun olmaması Pazarlama maliyetlerinin alıcıya yansıması Vergi **(mülkiyet)**, aidat, fırsat maliyeti gibi yan giderler	Piyasa koşullarından kaynaklanan riskleri üstlenme Satış/devire yönelik sınırlamalar **(kooperatif / kulüp)** Aidat yükünü üstlenme zorunluluğu **(kooperatif)**

Yat evi modelinin marina yatırımcılarına ciddi finansal katkılar sağladığı bilinmektedir. 1980'lerde A.B.D.'de yat evi modelini değişik yöntemlere başvurarak başarıyla uygulamış uzmanlardan; Crimmins[25], Sloan[26] ve Doherty[27], gerek yatırım gerekse işletme aşamalarında yüksek maliyetler içeren marinalarda, sezonluk veya senelik kiralamaların teşvik edici bir yanının kalmadığını, bunun yerine satış yoluna gitmenin hem daha çok kar etme hem de daha çok nakit tutma fırsatı sağladığını belirtmişler ve kazanılan bu özelliklerin doğal bir sonucu olarak marinaların kredibilitesinin arttığını vurgulamışlardır. 1987 Ulusal (A.B.D.) Yat Evi Araştırması

[25] Anthony Crimmins, "Minneford .. Two Co-op Marinas", **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 40.

[26] Suzanne B. Sloan, "Why Aquaminiums?", **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 45.

[27] Edward J. Doherty, "The Long Term Lease Alternative", **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 53.

sonuçları da uzmanların bu görüşünü doğrulayan bulgular sunmuştur. O dönemde faal olan 144 yat evi projesinin 80'ini kapsayan araştırmaya göre; marina yatırımcılarının %91'i yat evi modeline geçmelerinde birincil neden olarak finansman unsurunu belirtmişlerdir (Marina inşaatı/alımının finansmanı: %50, Borç kapama/sermaye çekme: %30, Tesis yenileme finansmanı: %11, Konut projesini çeşitlendirme: %9).[28]

Yat evi modelinin marina yatırımcıları yanında alıcılara da getirdiği bir takım avantajlar mevcuttur. Özellikle yatçılığın yayılmasıyla daha çok kişinin bu olaya dahil olduğu ve buna karşın marina arzındaki büyümenin gelişen talep karşısında kısıtlı kaldığı piyasa koşullarında yat evi, alıcılar açısından cazip bir alternatif haline gelir. Doluluk oranlarının artmasıyla bağlama yeri bulmak zorlaştıkça da bazı alıcıların yatlarına bir yer garanti etme adına diğerlerinin ise bir yatırım aracı olarak yat evine yöneldikleri görülür.[29] İkinci türdeki alıcıların 1980'lerde %30 olarak tespit edilen genele oranının[30], günümüzde de hemen hemen aynı düzeyde sürdüğü bilinmektedir.[31]

Yat evi pazarlamasında uzmanlaşmış bir kurum olan **Phoenix Marketing Group**'a göre[32], yat evi almanın çeşitli avantajları, **kullanıcı açısından**;

- **Bağlama yeri garantisi:** Alıcıların yatları ve yatçı yaşam tarzına yönelik sürekli bir yere sahip olabilmesi,
- **Kiradan tasarruf:** Gelecekteki kira maliyetlerini şimdiden indirimli bir şekilde karşılamış olma,
- **Kira artışından korunma:** Özellikle yüksek talep zamanlarında artan kira maliyetlerinden etkilenmeme ve

[28] Paul E. Dodson, "Report on the 1987 National Dockominium Survey", **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 70.

[29] Elsa Brenner, "In the Region/Westchester; The Pros and Cons of Owning a Piece of the Dock", **The New York Times**, 25 Ağustos 2002, (Çevrimiçi) http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9805E5D 7173CF936A1575BC0A9649C8B63, 11 Şubat 2007.

[30] Paul E. Dodson, **a.g.m.**, s. 72-73.

[31] Dale Wentzel, "Vanishing Waterfront (Commentary)", **Bay Surroundings**, Kış 2007, (Çevrimiçi) http://baysoundings.com/wint07/commentaryprint.html, 12 Nisan 2007.

[32] Phoenix Marketing Group, "What are the Advantages of Owning or Investing in Your Own Slip?", **Frequently Asked Questions**, (Çevrimiçi) http://www.boatslips4sale.com/boatslips_andracks_faqs.htm#faq_3, 21 Haziran 2007.

- **Faiz/Vergi İndirimi:** A.B.D.'nin bazı eyaletlerindeki mevzuata göre yat ve yat evinin ikinci konut olarak nitelendirilmesi durumunda, tutsat faizlerinin ve emlak vergilerinin kişisel vergisiden düşülebilmesidir.

Yat evi modelinin alıcılara **yatırım açısından** sağladığı avantajlar ise;

- **Gayrimenkule yatırım:** Talebin arzın üstüne çıkışı sürdükçe hızla kıtlaşacak olan bir kaynağa sermaye yatırma,
- **Değer artışı:** Marina arzındaki kısıtlılık ve bağlama yerlerine yönelik talepteki tutarlılık devam ettiği sürece, yat evine yatırımın sahibine senelik %10 ila %30 arasında bir getiri sağlaması,
- **Garantili kira geliri:** Yat evinin sahibi tarafından kullanılmadığı zamanlarda üçüncü kişilere kiralanabilmesi; yatırım amaçlı alımlarda kira gelirinin garanti altına alınabilmesi ve
- **Satış/devir/miras hakkı:** Yat evinin miras kalabilmesi ve istenildiği zaman satılabilmesi veya devredilebilmesidir.

Kissman[33], yat evi modelinin sunduğu avantajların yanında, hem alıcılar hem de marina yatırımcıları açısından bir takım sakıncaları da bulunduğunu belirtmektedir. Alıcılar açısından bakıldığın, modelin başlıca olumsuz yönleri şöyledir:

- Yat sahiplerinin yatlarına bir ev alması bir gereksinim değildir. Dolayısıyla yüksek pazarlama maliyetleri alış fiyatlarına yansıyabilir.
- İnsanların yat sahibi olmak istemelerindeki nedenlerden biri de özgürlük arzusudur. Ancak yatın bağlandığı yerin sabitlenmesi demek, hareket özgürlüğünün kaybedilmesi demektir.
- Belli bir yata sahip olmak hayat boyu sürecek bir durum değildir. Yatçılar yeni yat aldıklarında genellikle değişik boyutta bir yat alırlar. Ancak ellerindeki yat evinin büyüklüğü yeni yata uygun gelmeyebilir.
- Yatçılar, yat evini aldıktan sonra da maliyetler devam eder. Bunlar emlak vergisi, yatırılan paranın fırsat maliyeti ve aidatlardır.

[33] Dennis P. Kissman, "Thinking of Converting Your Marina to a Dockominium? Think Twice.", **Marina International**, Şubat-Mart 2001, (Çevrimiçi) http://www.marinamanagement.com/articles/01-3.html, 23 Mayıs 2007.

Yat evi modelinin marina yatırımcıları açısından olumsuz yönleri ise şöyledir:

- Dünyadaki çoğu marina, devletten kiralanan kıyı ve su alanlarında yapılmaktadır. Bu durumda, yatırımcı gerçekte sahibi olmadığı bağlama yerlerini bağımsızlaştırıp özel bir mülkiyet hakkına dayandırarak satamaz. Bu yönteme başvurulabilmesi için, tabi olunan yasal çerçevenin uygun olması gerekir. Ancak söz konusu yöntemin yasal zemine oturtulduğu A.B.D.'de bile, durumun etik boyutuna yönelik tartışmalar süregelmektedir. Uzmanlar, özel mülkiyete dayalı yat evi modelinin **kamu yararı öğretisi**ni çiğnediğini ve yat evi sahiplerine sağlanan bu ayrıcalığın, halkın kıyı ve su alanları üzerindeki haklarıyla çeliştiğini vurgulamaktadır.[34] 1980'lerin sonunda ortaya atılan bu görüş yasal çevrelerce de dikkate alınmış ve başta Connecticut, Massachusetts ve Rhode Island olmak üzere, A.B.D.'nin çeşitli eyaletleri, özel mülkiyet hakkı içeren yat evi modelinin uygulanmasına son vermiştir.

- Yat evlerinin özel mülkiyete çevrilerek oluşturulması sonucu karşılaşılan bir diğer sorun, marinaya yönelik emlak vergisi takdirinin yükselmesidir. Çünkü bağlama yerlerinin bağımsız birimlere dönüştürülmesi, her yat evinin ayrı ayrı vergilendirilmesini gerektirir ve her birim için biçilen değerlerin toplamı, marina değerinden daha yüksek olacaktır. Bu masraf kalemi de, yat evleri yeni sahiplerine satılana dek yatırımcıya ek bir mali yük getirecektir.

- Marinalarda bağlama yerlerinin bireysel özel mülkiyete satılması, marina yönetimine yönelik yetkinin, yat evi sahiplerinin oluşturacağı bir birliğe devredilmesini gerektirir. Bu durumda oluşturulacak yönetmelik dikkatlice hazırlanmazsa, marina yatırımcısı portföyünde bulunan bağlama yerlerine yönelik avantajlarını kaybedebilir.

- Gerek özel mülkiyete dayalı yat evi modelinin uygulanmasının çoğu zaman yasal açıdan mümkün olmaması, gerekse bu türdeki modelin yukarıda da değinilen bazı dezavantajları içermesi; marina yatırımcılarını bağlama yerlerini

[34] Catherine Robinson Hall, "Dockominiums: In Conflict with the Public Trust Doctrine", **Suffolk University Law Review**, No:24, 1990, s. 331.

satma yerine, bunları kendilerine tanınan yasal işletme süresi ile koşutzamanlı vadelerde kiralamaya sevk etmiştir. Ancak burada da vade süresinin alıcıya yeterli faydayı sağlayacak uzunlukta olmaması sorun teşkil edebilir.

- Yat evi modelinin piyasada tutunabilmesi için dikkat edilmesi gereken en önemli hususlardan biri de fiyatlandırmadır. Gerek satış fiyatı, gerekse aidat ücretleri, alıcılara yat evi modelinin kiralama modeli karşısında daha tasarruflu bir seçenek olduğunu ispatlar şekilde ayarlanmalıdır. Aksi takdirde, alıcıların satın alma kararını etkileyebilmek için oldukça maliyetli olan sert satış yöntemlerine başvurulması gerekir. Bunun yanında, aidat ücretlerinin alıcılara ekonomik fayda sağlayacak düzeyin üstüne çıkması, projenin işletme döneminde ciddi boyutta bir müşteri memnuniyetsizliği yaratarak olumsuz sonuçlar doğurabilir. Tüm bu sebeplerden dolayı yatırımcılar, yat evi projelerini geliştirirken işin fiyat unsuruna ayrı bir önem vermelidir.

Sonuç olarak; yat evi modelinin yatırımcılar açısından olumsuzluk yaratan yönlerine topluca bakıldığında, ilk dördünün, bağlama yerlerini bireysel özel mülkiyete çevirmeye dayalı model türünü ilgilendirdiği görülür. Bu türün olumsuzluklarını çözen uzun vadeli kiralamaya dayalı türde ise, vade-fiyat ilişkisinin etkili bir şekilde ayarlanmasının önemi ön plana çıkar. Ayrıca satış sonrası müşteri memnuniyetinin korunması adına aidat ücretlerinin belirlenmesi için de özel bir hassasiyet gösterilmesi gerekir.

Buraya kadar yat evi modeli hakkında gerekli bilgilere yer verilmiş ve model olumlu ve olumsuz yönleri açısından incelenmiştir. Sıradaki bölümde, yukarıda sağlanan bilgiler ışığında, yat evi modelinin Türkiye'deki marinalara uygulanabilirliği tartışılacak ve uygulanmasının olası etkilerinin bir vaka analizi ile gösterilmesine çalışılacaktır.

3.5. Yat Evi Modelinin Türkiye Örneğinde Uygulanabilirliğinin Analizi

Yat evi modeli, marina sektöründe talebi değil arzı temsil eden kesim tarafından yaratılmıştır. Bunun temel nedeni ise, marina yatırımlarının, otel yatırımlarında olduğu gibi, yüksek kuruluş maliyetlerini gerektirmesi ve göze alınan bu maliyet, net nakit girdileriyle başa baş hale gelene kadar nispeten uzun bir geri ödeme süresinin geçmesidir.[35]

Türkiye'de de bir marina yatırımının gerçekleştirilebilmesi için 10-30 milyon dolar civarında kaynak sağlanması gerekmektedir.[36] Bunun yanında işletme aşamasında da personel ve bakım gibi karşılanması gereken sabit giderler mevcuttur. Sonuç olarak, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de yüksek maliyetler içeren marina yatırımlarının, finansman olanaklarını ve karlılık seviyelerini iyileştirecek çözümlere ihtiyaç vardır. Bu yöndeki bir alternatif de, nakit akışlarının yapısını değiştiren özelliğiyle yat evi modelidir. Ancak model, bu özelliği ile yarattığı etkiler açısından mikro ölçekte incelenmeden önce, Türkiye'de uygulanabilmesi için gerekli yasal ve ekonomik kriterlerin durumuna bakılmalıdır.

3.5.1. Uygulama için Gerekli Mevzuat ve Piyasa Koşulları

Türkiye'de yat evi modelinin yasal açıdan uygulanabilirliği incelendiğinde, ilk göze çarpan, A.B.D. dışında yat evi modelini uygulayan birçok ülkede olduğu gibi, alıcılara bağlama yeri üzerinde özel mülkiyet hakkı tanınmasına dayalı yöntemin uygulanmasının imkansız olduğudur. Zira Kıyı Kanunu'nun[37] 5. maddesinde belirtilen genel esaslara göre; "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır ve herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır". Devletin kıyılar üstündeki kamu yararını gözetici

[35] Stephen Rushmore, Erich Baum, **Hotels & Motels: Valuations and Market Studies**, Chicago, Appraisal Institute, 2001, s. 362.
[36] DOĞA - ÇED Çevre Projeleri Plan. Dan. İnş. ve Tur. Ltd. Şti., **Pendik Marina Alanı ÇED Raporu**, Ankara, 2005, s. 12.
[37] "Kıyı Kanunu (3621 s.k.)", **Resmi Gazete**, 20945, 17 Nisan 1990.

bu egemenliği, marinalar gibi faaliyetlerinin doğası gereği kıyıdan başka yerde yapılamayan tesisleri de içerir. Bu tür tesislerin yapılıp işletilmesine uygulama imar planları çerçevesinde izin verilebilir ancak, tesisin kuruluş yeri üzerindeki mülkiyet hakkı özelleşemez.

Türkiye'de yat evi modeli uygulanmasında kullanılabilecek diğer iki yöntem ise; kulüp üyeliği ve kooperatif hissedarlığıdır. Uygulamada kooperatif hissedarlığının temel alınması gerek karmaşık yapısı gerekse kar amacı güden girişimcilere uygun olmaması yüzünden önerilmemektedir. Kulüp üyeliği ise bir alternatif olarak düşünülebilir, ancak belirli bir zümreye hitap etme özelliği, uygulamanın ülke genelinde değerlendirilmesini kısıtlamaktadır.

Bu durumda, yat evi modelinin Türkiye'de uygulanabilmesinde kullanılacak yöntem açısından son seçenek, uzun vadeli kiralamadır. Doherty[38] ve Turan[39], marina sektörü gibi düşük kar marjları sergileyen bir iş kolunda yatırımcılara geri ödeme açısından önemli bir çözüm sunduğunu belirttikleri bu yöntemin sağladığı avantajları şöyle özetlemektedir:

- Kamunun kıyı ve su alanları üzerindeki mülkiyetine karışmayarak, ilgili mevzuattan kaynaklanacak zamansal ve parasal maliyetlerden kaçınmak,
- Kamu yararının çiğnenmesine yönelik etik tartışmalara yol açmamak,
- Tesis yönetimi ve ortak alanlar üzerindeki iradeyi sürdürmek,
- Yatçıların kendilerine ait bir bağlama yerini garanti etmesi,
- Yatçıların hızla artan yatçılık faaliyetleri karşısında esnek davranamayan marina arzından dolayı artan kira fiyatlarından etkilenmemesi ve
- Yat evi değerlerinin bir artış göstermesi

[38] Edward J. Doherty, "The Long Term Lease Alternative", **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 55-56.

[39] Kayıhan Özdemir Turan, "Türkiye'de Marina İşletmeciliği", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü**, Eylül 2002, s. 73.

Uzun vadeli kiralama yöntemi, A.B.D. dışında yat evi modelini uygulayan ülkelerin de en çok başvurduğu yöntemdir. Bu konuda genel bir kaynağa erişilememiş olsa da, internetin en kapsamlı arama motoru olarak bilinen Google'da, "**dockominium, berth sale, boat slip sale, long-term berth lease**" gibi anahtar sözcüklerle yapılan tarama sonucunda; İngiltere, Fransa, İspanya, Portekiz, İtalya, Yunanistan, Tunus, Avustralya, Yeni Zelanda ve Singapur'da modelin söz konusu yöntemle hayata geçirildiği anlaşılmıştır. Genellikle 15, 25, 49 ve 99 yıllık vadelerle uygulanan bu yöntemin, Turan'ın[40] 2002 yılında yaptığı bir tespite göre, Türkiye'deki marina yatırımcıları tarafından değerlendirilmediği bilinmektedir. Türkiye'de denizde bağlama hizmeti veren marinaların güncel kira tarifelerinden de (Bkz.: EK 18), en uzun vadenin bir seneyi aşmadığı görülmekte ve bu durumun günümüzde aynen devam ettiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, Marina Projects Ltd. adlı bir şirket[41], yakın tarihte Doğu Akdeniz'de bulunan bir marina işletmesinin, uzun vadeli kiralama yöntemine geçmeyi planladığını ve bu amaçla kendilerine Akdeniz'deki yat evi pazarını inceleme görevini verdiğini belirtmiştir. Şirket, bülteninde söz konusu marinanın ülkesini açıklamamıştır, ancak belirtilen coğrafya temel alındığında, marinanın, Yunanistan ve İsrail gibi ülkelerin yanında, Türkiye'de de kurulu olması kuvvetle muhtemeldir.

Türkiye'de yat evi modelinin uygulamaya geçirilebilmesi için uzun vadeli kiralama yöntemine başvurulmasının yasal açıdan herhangi bir sorun teşkil etmeyeceği anlaşılmaktadır. Ancak mevcut yasal çerçeve, modele her ne kadar bir engel oluşturmuyor gözükse de, modelin uygulanmasındaki bazı kriterleri belirleyici özelliğe sahiptir. Örneğin; marina yatırımcılarının piyasaya sunacakları yat evleri için tayin edecekleri vadenin en üst sınırı, kendilerinin ilgili kurumla yaptığı ana kira sözleşmesinde belirtilen işletme süresini aşamayacaktır. Türkiye'de bu süre 25 ile 49 yıl arasında değişebilmektedir. İşletme süresi; Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Demiryollar Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale ettiği marinalarda 25 yıl; özel sektörün diğer ilgili devlet kurumları ve

[40] Kayıhan Özdemir Turan, **a.y.**
[41] Marina Projects Ltd., "Mediterranean Berth Lease Market Study", **News**, 29 Mart 2007, (Çevrimiçi) http://www.marinaprojects.com/news-070329.php, 17 Mayıs 2007.

belediyelerden yaptığı kiralamalarda ise 49 yıl olarak gerçekleşmektedir.[42] Ayrıca, 1 Temmuz 2007 tarihinde yürürlüğe giren "Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik"in 82. maddesine göre, marina yapacak yatırımcılara yine 49 yıla kadar kullanma izni verilebileceği belirtilmiştir.[43] Türkiye'de 1970'lerden günümüze dek açılan çoğu marina işletmesi de, halen 25 veya 49 yıllık kullanım süreleri içerisinde faaliyetlerine devam etmektedir. Sonuç olarak; Türkiye'de yat evi modeli uygulamaya geçirilirse, azami 49 yıllık vadelerle peşin kiralama seçeneğine başvurulabilir. Ancak daha önce de belirtildiği gibi modelin uygulanabilmesi için sadece mevzuatın değil marina sektöründeki piyasa koşullarının da uygunluk sergiliyor olması önemlidir.

Piyasa koşullarının yat evi modeline uygunluğunun iyice anlaşılabilmesi için, arz-talep dengesinin seyrine bakmak gerekir. Eğer marinalardaki doluluk oranlarında tam kapasiteye yaklaşılıyorsa, yat evi modelinin piyasaya sunumu için uygun koşullar mevcuttur denebilir.

Türkiye'deki marina doluluklarına bakıldığında talebin arzı aştığı söylenebilir. İstanbul Yelken Kulübü Komodoru Kaptan Mümtaz Ünel, 2005 senesinde kendisiyle yapılan bir röportajda[44], bu konuya değinmiş ve bir tekneye sahip olduktan sonra marinalarda yer bulmanın ayrı bir sorun olduğuna işaret ederek; "Yatınızı barındıracağınız marinayı tekneyi almadan ayarlamak lazım" demiştir. Tablo 3.2 ve Tablo 3.3'teki veriler, kendisinin bu görüşünü kısmen destekler niteliktedir.

Tablo 3.2: Türkiye'deki Marinaların Genel Doluluk Oranları 1991-2005

SENELER	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
KAPASİTE	5010	4910	5759	5233	5575	5976	6370
Karada	1520	1420	1525	2054	1580	1817	1735
Denizde	3490	3490	4234	3179	3995	4159	4635
KIŞLAMA	2957	3564	3737	3478	3738	4337	4687
DOLULUK	59%	73%	65%	66%	67%	73%	74%

[42] Kayıhan Özdemir Turan, **a.g.e.**, s. 33.
[43] "Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik", **Resmi Gazete**, 26557, 19 Haziran 2007.
[44] "Mevsimi geldi; "Yelkenler Fora"", **Dünya Gazetesi**, 17 Mayıs 2005, (Çevrimiçi) www2.dunyagazetesi.com.tr/news_display.asp?upsale_id=219669, 26 Nisan 2007.

Tablo 3.2: Türkiye'deki Marinaların Genel Doluluk Oranları 1991-2005

(devamı)

SENELER	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
KAPASİTE	6516	7098	7198	7452	7458	10484	10443	10375
Karada	1855	2021	1911	2003	1963	3063	3065	2937
Denizde	4661	5077	5287	5449	5495	7421	7378	7438
KIŞLAMA	4801	4968	5070	5068	5090	6123	6132	7827
DOLULUK	74%	70%	70%	68%	68%	58%	59%	75%

Kaynak: Hasan Kaçmaz, **Marina Doluluk Raporu**, Kemer, Deniz Turizmi Birliği, 18 Kasım 2006.

Tablo 3.2'ye bakıldığında, marinalarda toplam kapasitenin 1991-2005 döneminde %107, kışlayan yat sayısının ise % 165 oranında arttığı görülmektedir. Bu durum, talebin kapasiteden daha hızlı geliştiğini göstermektedir.

1992-2002 yıllarında gerçekleşen doluluk oranlarının ortalaması %70 iken, 2003-2004 yıllarında açılan yeni marinaların pazara girmesiyle toplam kapasitede yaklaşık %29'luk bir atış olmuş ve genel doluluk %60 seviyesinin altına gerilemiştir. 2005 yılına gelindiğinde ise, pazarın tekrar yerine oturmasıyla genel doluluk oranında bir iyileşme sergilenmiş ve 15 yıllık dönemde gerçekleşen en yüksek oran olan %75 seviyesine ulaşılmıştır.

Tablo 3.3: Türkiye'deki Başlıca Marinaların Konaklama İstatistikleri 2005

BÖLGE	İstanbul		Ayvalık-Çeşme-Aydın				Bodrum			Marmaris				Göcek-Fethiye			Antalya				TR
MARINA	ATAKÖY MARİNA	SETUR KALAMIŞ	SETUR AYVALIK	SETUR ÇEŞME	ALAÇATI MARİNA	SETUR KUŞADASI	PORT BODRUM YALIKAVAK	D-MARIN TURGUTREİS	MİLTA BODRUM	MARTI MARINA	NETSEL	MARMARİS YAT MARİNİ	ALBATROS MARİNA	İLTUR CLUB	PORT GÖCEK	FETHİYE ECE	SETUR FINIKE MARINA	PARK KEMER	SETUR ANTALYA	KALEİÇİ MARİNA	TOPLAM
KAPASİTE	**800**	**1289**	**350**	**240**	**70**	**525**	**550**	**650**	**475**	**500**	**790**	**1650**	**180**	**121**	**545**	**400**	**450**	**380**	**350**	**60**	**10375**
Karada	100	220	150	60	32	175	100	100	50	150	70	1000	130	0	160	0	150	140	150	0	2937
Denizde	700	1069	200	180	38	350	450	550	425	350	720	650	50	121	385	400	300	240	200	60	7438
KIŞLAMA	**672**	**1307**	**204**	**172**	**40**	**351**	**186**	**479**	**475**	**380**	**626**	**1165**	**153**	**105**	**429**	**227**	**290**	**303**	**224**	**39**	**7827**
Türk Bayraklı	420	1008	137	88	29	152	81	174	256	120	128	350	78	65	134	101	30	118	136	39	3644
Yabancı Bayraklı	252	299	67	84	11	199	105	305	219	260	498	815	75	40	295	126	260	185	88	0	4183
DOLULUK	**84%**	**101%**	**58%**	**72%**	**57%**	**67%**	**34%**	**74%**	**100%**	**76%**	**79%**	**71%**	**85%**	**87%**	**79%**	**57%**	**64%**	**80%**	**64%**	**65%**	**75%**

Kaynak: Hasan Kaçmaz, **a.g.e.**

Tablo 3.3'ten 2005 yılındaki rekor doluluk seviyesinin marinalara göre dağılımına bakıldığında, özellikle toplam kapasitenin %20'sini oluşturan İstanbul marinalarında yer bulmanın zorlaştığı gözlemlenmektedir. Bu iki marinadaki doluluk seviyesi günümüzde de artarak sürmektedir. Marina yöneticilerinin verdikleri bilgilere göre; Setur'a bağlı Kalamış ve Fenerbahçe marinalarındaki tam doluluk halen sürmekte, Ataköy Marina'daki 2005 yılında %84 olarak gerçekleşen doluluk oranı ise 2007 yılıyla birlikte %130'a ulaşarak arzın talep karşısında yetersiz kaldığına işaret etmektedir.[45] Bununla birlikte, İstanbul'da bu iki marina dışında bağlama ihtiyacının giderilebileceği tonozlarda da tam doluluk yaşandığı ve özellikle İstinye'de bu hizmeti sağlayan şahısların neredeyse marinalardaki bağlama fiyatlarıyla aynı ücreti uyguladıkları bilinmektedir.[46] Bu durum, yat evi modeline geçilmesinde doluluğun yanında bir diğer önemli piyasa koşulu olan fiyat seviyesini akla getirmektedir. Zira yat evi modelinde hem yatırımcı hem de alıcı açısından makul bir fiyatlandırma yapılabilmesi için öncelikle marina piyasasındaki bağlama ücretlerinin hak ettiği seviyeye ulaşmış olması gerekir.

Marinaların en önemli gelir kaynaklarından bağlama ücretlerinin düşük seviyelerde kalması, yüksek yatırım ve işletme maliyetlerinin karşılanamaması riskini doğurur.[47] Dolayısıyla, piyasa koşulları el verdiğinde marina işletmecileri fiyat artırımına başvurmalıdırlar. A.B.D.'de ilk olarak 1970'li yıllarda marina sahipleri bu durumun farkına varmış ve önce ufak artışlarla test ettikleri piyasa fiyatlarının iki sene içerisinde müşteri kaybı olmaksızın %50 artışla tutunduğunu görmüşlerdir.[48]

Günümüzde, Türkiye'de de bu durumun sektör profesyonelleri tarafından gündeme getirildiği anlaşılmaktadır. Deniz Turizmi Birliği kurucularından Hasan Kaçmaz, marinaların 2007 yılı bütçelerinde bağlama fiyatlarının artırılması konusunun dikkate alınması gerektiğini belirtmiş;[49] birliğin Yönetim Kurulu Başkanı Ercan

[45] Berrin Tablacıoğlu, "İstanbul'a Yeni Marinalar", **Yacht Türkiye**, No:15, Mayıs 2007, s. 22.
[46] **A.e.**
[47] Dennis P. Kissman, "Thinking of Converting Your Marina to a Dockominium? Think Twice.", **Marina International**, Şubat-Mart 2001, (Çevrimiçi) http://www.marinamanagement.com/articles/01-3.html, 23 Mayıs 2007.
[48] Neil W. Ross, **a.g.e.**, s. 21-22.
[49] Hasan Kaçmaz, **Marina Doluluk Raporu**, Kemer, Deniz Turizmi Birliği, 18 Kasım 2006.

Güneştutar ise 2006 yılında kendisiyle yapılan röportajda[50], Türkiye'deki yat bağlama ücretlerini Avrupa ile kıyaslayarak şu görüşlerini iletmiştir:

> "Türkiye, yat ve teknelere yaz kış konaklama, boya, onarım ve bakım hizmeti veren 22 marinaya sahip. İstanbul, Kocaeli, İzmir, Aydın, Muğla, Antalya ile Mersin il sınırları içerisindeki bu marinalarda 1 yıl boyunca 15 bin'in üzerinde yat ve tekneye hizmet veriliyor. Ancak bunun karşılığı olarak Avrupa'daki marinalardan çok daha az ücret alınıyor. Örneğin, 50 metrekarelik bir tekne, Türkiye'de günlük 29 Euro öderken bu fiyat, turizmdeki en büyük rakibimiz haline gelen Hırvatistan'da 45, İtalya'da 50 Euro."

Türkiye'deki marinaların erişilebilen güncel bağlama tarifeleri (Bkz.: EK18) temel alındığında, Güneştutar'ın örnek verdiği ortalamanın günümüzde de benzer seviyede seyrettiği görülür (Bkz.: Tablo 3.4). Bu durum, arz-talep kanununun marina sektöründe henüz tam olarak uygulamaya konmadığının bir göstergesidir. Ancak yat evi modelinin olası etkilerinin ölçülmesinin basite indirgenebilmesi adına dikkate alınmayacaktır.

Tablo 3.4: Türkiye'deki Bazı Marinalarda 50m^2'lik bir Tekne için Uygulanan Günlük Bağlama Ücreti (2007)

Sıra	Marina	Katsayı	Ücret (€)	Ücret ($)*
1	Port Göcek	€0,900	€45,00	
2	Port Bodrum Yalıkavak Marina Plus - Komodor Tarifesi	€0,830	€41,50	
3	Milta Bodrum Marina	€0,760	€38,00	
4	Port Bodrum Yalıkavak Marina Plus - Balıkçı Köyü Tarifesi	€0,690	€34,50	
5	Kemer Türkiz Marina	€0,650	€32,50	
6	Ece Marina	€0,650	€32,50	
7	Ataköy Marina	€0,640	€32,00	
8	Martı Marina	€0,630	€31,50	
9	Setur Çeşme Marina	$0,836	€30,29	$41,80
10	D-Marin Turgutreis Marina	€0,600	€30,00	
11	Setur Kalamış ve Fenerbahçe Marinaları	$0,818	€29,64	$40,90
12	Pupa Marina	€0,510	€25,50	
13	Marmaris Netsel Marina Setur	$0,640	€23,19	$32,00
14	Setur Kuşadası Marina	$0,562	€20,36	$28,10
15	Setur Ayvalık Marina	$0,550	€19,93	$27,50
16	Setur Finike Marina	$0,523	€18,95	$26,15
	ORTALAMA	**€0,674**	**€30,33**	

***** Dolar üzerinden tarifelendirilen Setur Marinaları için parite hesabında oran 1,38 alınmıştır.

[50] Mustafa Kılıç, "Marina Sayısını ve Fiyatımızı Arttırmalıyız", **Turkish Marinas Guide**, No:1, Mayıs 2006, s. 25, (Çevrimiçi) http://www.turkishmarinasguide.com/1sayi/25.jpg, 22 Mayıs 2007.

3.5.2. Uygulamanın Olası Etkilerinin Ölçülmesi

Yat evi modelinin uygulanmasının mikro ölçekte sağlayacağı olası etkilerin gösterilebilmesi için, Türkiye'de halihazırda yatırım aşamasında bulunan bir marina projesine yönelik karşılaştırmalı senaryo analizi yapılacaktır. Analizde, odaklanılan marinanın bağlama yerlerini birinci senaryoda senelik olarak kiraladığı, ikinci senaryoda ise uzun vadeli kiralama yöntemine dayalı yat evi modelini uygulayarak sattığı varsayılacaktır.

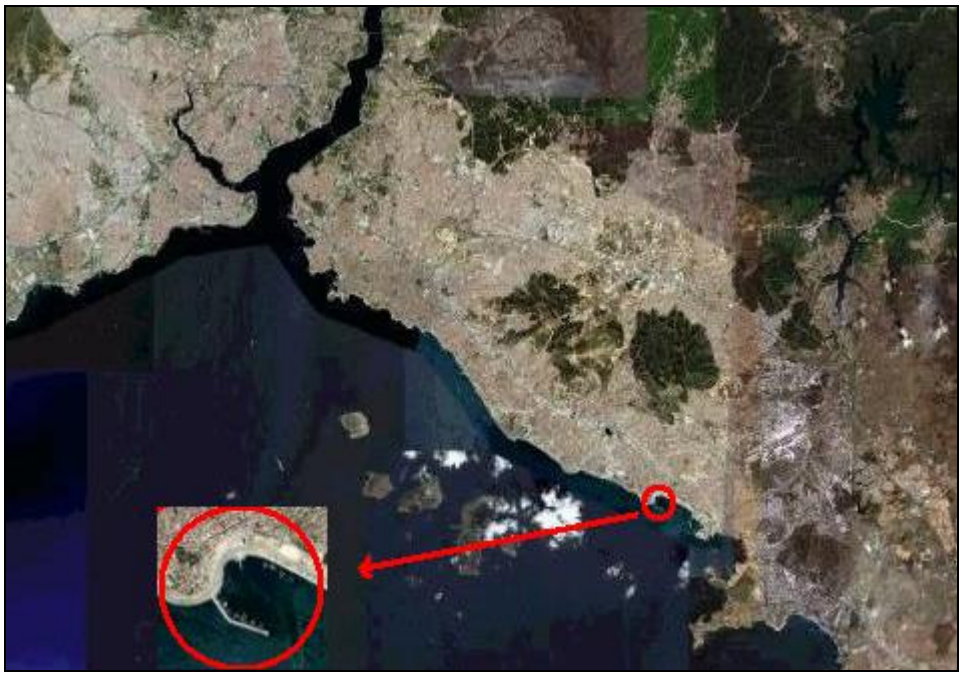
Örnek marina projesi seçilirken, kuruluş yerinin İstanbul'da bulunmasına dikkat edilmiştir. Zira bu bölgede faal olan iki marina ve alternatif tekne barınma yerlerinin talebi karşılayamıyor olması, yat evi modelinin uygulanması adına olumlu bir durumdur.

EK 19'da görüleceği üzere, İstanbul sınırlarında yatırım veya proje aşamasında 17 adet marina mevcuttur. Bunlardan Pendik Marina projesinin detaylı bilgilerine ulaşılabilmiş ve bu elverişlilikten dolayı Pendik Marina projesi analizin odağı olarak seçilmiştir. İnceleme konusu marinanın başlıca özellikleri ise, daha önceden hazırlanmış Çevre Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporunda yer alan bilgilere[51] göre aşağıda özetlenmiştir:

- Projenin konumu; İstanbul İli, Pendik İlçesi, Batı Mahallesi sahil dolgu alanına ait imar planında "Marina Alanı İnşaatı" içerisinde yer almaktadır (Bkz.: Şekil 3.5).
- Projesi kapsamında; atölyeler, hangarlar, alışveriş merkezi ve akaryakıt istasyonu içeren, denizde 700 (boylarına göre dağılımı için Bkz.: Şekil 3.6) ve karada 100 yat kapasiteli bir marina ve 200 tekne kapasiteli bir balıkçı barınağı yapılacaktır.
- Projenin yapım aşamasında; mevcut mendireğin iç kısmına 70.000m^2'lik dolgu alanı üzerinde alışveriş merkezi, atölye ve hangarlar gibi üstyapı tesisleri inşa edilecek, dolgu alanı önü ve mendireğin iç kısmında ise yüzer dalgakıran ve iskeleler oluşturulacaktır (Projenin genel görünümü için Bkz.: Şekil 3.7).

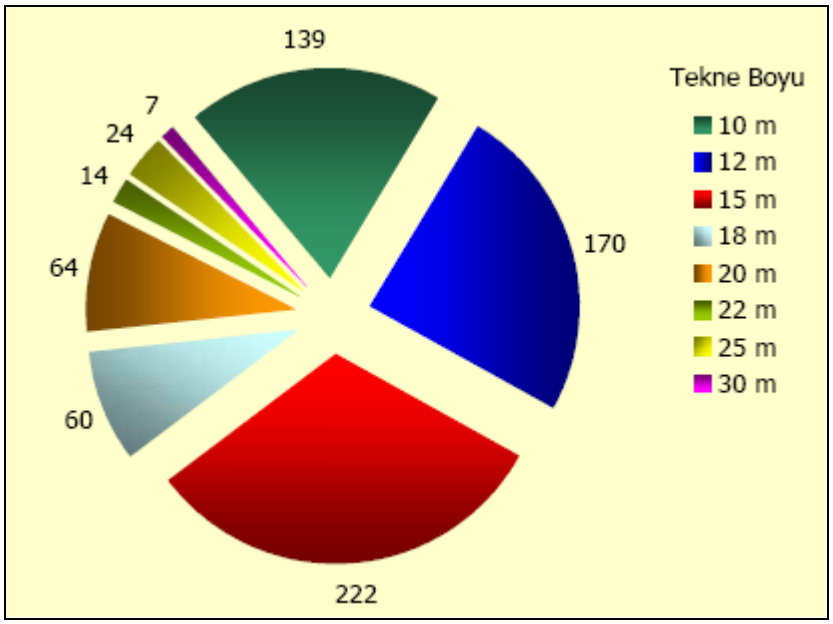
[51] DOĞA - ÇED Çevre Projeleri Plan. Dan. İnş. ve Tur. Ltd. Şti., **a.g.e.**, s. 1-34.

Şekil 3.5: Pendik Marina Projesinin Konumu



Kaynak: Google Earth, "40.520553 N, 29.140912 E", Eye alt: 1.26km, 2007.

Şekil 3.6: Pendik Marina Bağlama Kapasitesinin Yat Boylarına Göre Dağılımı



Kaynak: DOĞA - ÇED Çevre Projeleri Plan. Dan. İnş. ve Tur. Ltd. Şti., **a.g.e.**, s. 29.

Şekil 3.7: Pendik Marina Projesinin Genel Görünümü



Kaynak: DOĞA - ÇED Çevre Projeleri Plan. Dan. İnş. ve Tur. Ltd. Şti., **a.g.e.**, s. 1.

Projenin Yatırım Sürecine İlişkin Bilgiler:

- Proje alanı, Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nce Pendik Belediyesi'ne 49 yıl süre ile kiralanacak ve belediye de projeyi Yap-İşlet-Devret yöntemiyle özel sektöre 18 ay yatırım + 25 yıl işletme süresi kapsamında ihale edecektir
- Projenin temel yatırım kalemleri; dolgu ve üzerindeki üst yapı inşaatları, deniz üzerinde yapılacak yüzer ve sabit deniz yapıları ile tesisin bütünü için yapılması gereken teknik ve altyapı işleridir. 2004 yılında yapılan hesaplamaya göre toplam yatırım bedeli yaklaşık 23,5 milyon dolardır. Tablo 3.5'te yatırım kalemlerinin toplam yatırım tutarı içerisindeki payları gösterilmiştir.
- Yap-İşlet-Devret yoluyla işi yüklenecek firmanın, yatırımın finansmanının %20'sini öz kaynaklarından, %80'ini ise kredi yoluyla sağlayacağı ve alınacak kredinin yatırım döneminde anapara ödemesiz, işletme döneminde ise %11 faizle ve toplam 4 yıl içinde ödeneceği varsayılmıştır. Bu durumda özsermaye miktarı, 4,7 milyon dolar; alınacak kredi miktarı ise, 18,8 milyon dolar olacaktır.

Tablo 3.5: Pendik Marina Projesinin Yatırım Maliyeti (2004)

Yatırım Kalemleri	Yatırım Tutarı	Pay
Ana Dalgakıranın Düzenlenmesi ve Balıkçı Barınağı Mendireği	$250.713	1,06%
Rıhtım İnşaatı	$705.628	3,00%
Dolgu Alanları	$6.200.522	26,34%
Saha Düzenleme İşleri	$757.801	3,22%
Yüzer İskeleler	$3.024.154	12,85%
Yüzer Tali Dalgakıran	$1.633.333	6,94%
Servis Kutuları	$562.720	2,39%
Ekipman Giderleri	$830.926	3,53%
Diğer Yapılar	$400.000	1,70%
Alışveriş Merkezi İnşaatı	$6.074.074	25,80%
Elektrik/Mekanik Tesisatı İşleri	$1.066.667	4,53%
Arıtma Tesisi	$140.000	0,59%
Pazarlama ve Tanıtım Giderleri	$500.000	2,12%
Personel Eğitim Giderleri	$75.000	0,32%
Beklenmeyen Giderler	$1.320.707	5,61%
TOPLAM	**$23.542.246**	**100,00%**

Kaynak: DOĞA - ÇED Çevre Projeleri Plan. Dan. İnş. ve Tur. Ltd. Şti., **a.g.e.**, s. 30-31.

- Projenin 25 yıllık işletme döneminde başlıca gelir kaynakları; bağlama, kara alanı park ve alma-atma ücretleri; atölye, ticari alan ve hangarların kirası ve alışveriş merkezinden elde edilecek kiralardır. Gelir kalemlerinde uygulanacak birim ücretlerin, İstanbul'da bulunan diğer marina ücretlerinden %25-%50 daha düşük olacağı kabul edilmiştir.
- Projenin net bugünkü değeri; yatırım ve işletme süresi, gelirler ve işletme giderleri ile amortisman giderleri ve Yap-İşlet-Devret modeli gereği ödenecek kira maliyeti dikkate alındığında %4'lük bir indirgenme faktörü temelinde yaklaşık 107 milyon Doları olarak belirlenmiştir. Diğer bir deyişle; proje yatırımcısına 107 milyon Dolarlık bir değer ve Pendik Belediyesi'ne senede 1,5 milyon Dolarlık bir kira geliri sağlayacaktır.
- Projenin net bugünkü değerini 0'a eşitleyen iç karlılık oranı, %29 seviyesindedir. Projenin yatırımcısına senede ortalama %29 karlılık sağladığını veya tüm yatırım senede %29 faiz ödenen 25 senelik Dolar kredisiyle finanse edilse bile projenin başa baş çıkacağını gösteren bu kriter, uluslararası düzeyde kabul edilebilir standardı olan %12'den daha yüksektir.

Yat evi modelinin Pendik marina projesine uygulanması, hem finansman kaynağı oluşturma hem de yatırım karlılık kriterlerini iyileştirme açısından etkili olacaktır. Bu etkiyi ortaya koymak için yukarıda sağlanan bilgilerin başka veriler ve varsayımlarla desteklenmesi ve bir dizi işlemden geçirilmesi gerekir.

İlk olarak, projenin 700 adet bağlama yerini senelik olarak kiraladığı kabul edilecek ve bu kalemde elde edeceği nakit akışı hesaplanacaktır. Senelik bağlama ücreti tespit edilirken, İstanbul'daki diğer iki marinanın tarifelerinde denk gelen (Bkz.: EK 18) miktarların ortalamasının %75'i temel alınacaktır. Ancak bu tarifelerde metrekare hesabı yapıldığı için öncelikle projede sadece boy ölçüleri verilen teknelerin kaplayacağı muhtemel bağlama alanı hesaplanmalıdır. Burada eksik olan en ölçüsünün tespiti için ise, teknik açıdan standart kabul edilen boy/en oranı (LOA/B - Length OverAll / Beam) temel alınacaktır. Holtrop'un verdiği bilgilere göre[52]; 3,4 değeri, bu oran için idealdir. Bu veriler ışığında yapılan hesaplamalar ilgili tablolarda gösterilmiştir.

Tablo 3.6: Pendik Marina Deniz Kapasitesinin Bağlama Alanlarına Göre Dağılımı

LOA-m. (Boy)	Boy/En (LOA/B)	En-m. (B)	Alan-m^2 (LOA*B)
10	3,4	2,94	29,41
12	3,4	3,53	42,35
15	3,4	4,41	66,18
18	3,4	5,29	95,29
20	3,4	5,88	117,65
22	3,4	6,47	142,35
25	3,4	7,35	183,82
30	3,4	8,82	264,71

Tablo 3.7: Pendik Marina Projesinin Yıllık Bağlama Geliri Tahmini

Bağlama Yeri		**Setur Kalamış ve Fenerbahçe**				**Ataköy Marina**				
Adet	**Alan**	Katsayı	Gün	Fiyat($)	**Fiyat(€)**	Katsayı	**Fiyat(€)**	Ortalama	**-25%**	**Gelir**
139	29,41	0,255	365	$2.738	**€1.984**	82	**€2.412**	€2.198	**€ 1.648**	**€ 229.113**
170	42,35	0,217	365	$3.355	**€2.431**	72	**€3.049**	€2.740	**€ 2.055**	**€ 349.366**
222	66,18	0,219	365	$5.290	**€3.833**	70	**€4.632**	€4.233	**€ 3.175**	**€ 704.757**
60	95,29	0,219	365	$7.617	**€5.520**	71	**€6.766**	€6.143	**€ 4.607**	**€ 276.428**
64	117,65	0,224	365	$9.619	**€6.970**	75	**€8.824**	€7.897	**€ 5.923**	**€ 379.049**
14	142,35	0,229	365	$11.899	**€8.622**	79	**€11.246**	€9.934	**€ 7.451**	**€ 104.307**
24	183,82	0,23	365	$15.432	**€11.183**	79	**€14.522**	€12.852	**€ 9.639**	**€ 231.342**
7	264,71	0,244	365	$23.575	**€17.083**	79	**€20.912**	€18.997	**€ 14.248**	**€ 99.737**

[52] John Holtrop, "Estimating Stability", **Technical Articles**, (Çevrimiçi) http://www.johnsboatstuff.com/Articles/estimati.htm, 21 Haziran 2007.

Sonuç olarak, Pendik Marina projesinde bağlama yerlerinin yıllık olarak kiralanması senaryosunda elde edilecek toplam gelir; 2.374.099 Avrodur. Bu hesaplamada yapılan iyimser bir varsayım, işletmenin tam kapasiteyle çalışacağıdır.

Projenin, yat evi senaryosunda yaratacağı gelirin tahmin edilebilmesi için öncelikle fiyatlandırma mantığının oluşturulması gerekir. Bu konunun uzmanlarından Sloan[53], yat evleri için fiyat biçilirken, alıcılara cazip gelecek bir seviyenin dikkate alınması gerektiğini belirtmiş ve pratik olarak senelik kira bedelinin 9-10 katı bir fiyatın gerçekçi bir rakam olduğunu vurgulamıştır. Ancak bu tespit, 20 sene öncesinin A.B.D. pazarına yönelik olduğunu güncelliği ve geçerliliği açısından yeterli olmayabilir. Dolayısıyla, Pendik Marina projesi kapsamında bir fiyatlandırma yapılabilmesi için, daha güncel ve benzer bir pazardan örneklere başvurulması gerekir. Bu bağlamda yapılan araştırmada; Yunanistan'da faaliyet gösteren **K&G Med Marinas** zincirine bağlı işletmelerin ölçüt alınması uygun görülmüştür.

2001'de Atina'da kurulan bu şirket, günümüzde Korfu, Lefke, Pire, Kalamata ve Girit'te, 2755 adet bağlama yeri kapasitesine sahip toplam beş marina işletmektedir. Akdeniz'deki bağlama yeri açığından faydalanmak isteyen şirket, 2005 yılı ile uzun vadeli kiralama yöntemine dayalı yat evi modelini uygulamaya koymuş ve ürünün gerek yatçıların hareket özgürlüğünü kısıtlamaması, gerekse yatırım amaçlı kişilere de hitap edebilmesi adına; alıcılara alt kiralama hakkını da tanımıştır.[54]

K&G'nin beş farklı marinasındaki yat evleri için uyguladığı güncel fiyatlar, Ek 20'de; karşılaştırma yapılması için gerekli güncel kira ücretleri ise, Ek 21'de verilmiştir. Her iki ekteki bilgilere bakıldığında, fiyatlar arasında bir bağıntı olduğu sezilmektedir. Deneme-yanılma çabaları sonucunda; bu bağıntının, tekne uzunluklarına göre belirlenen senelik kira ücretlerinin yat evi vadesinde oluşturacağı nakit akışlarının belirli bir oran ile bugüne indirgenmiş değerlerinin toplamı olduğu anlaşılmıştır. K&G'nin kullandığı indirgeme oranları, ufak hata paylarıyla Tablo 3.8'de gösterilmiştir.

---

[53] Suzanne B. Sloan, **a.g.m.**, s. 47.

[54] K&G Med Marinas Management, "Long Term Berth Leasing Programme", **Medmarinas e-Newsletter**, No.:6, Nisan 2005, s. 1-2, (Çevrimiçi) http://www.medmarinas.com/en/pdf/eNEWSLETTER-6.pdf, 14 Nisan 2007.

Tablo 3.8: K&G Marinalarında (Yunanistan) Yat Evi Fiyatlandırması

	Uzunluk maks.	Senelik	Vade	Oran	Hesaplanan	Orijinal
Zea Marina, Pire	10	€3.612	20	6,25%	€40.601	€40.601
	12	€5.088	20	6,25%	€57.193	€57.057
	15	€7.428	20	6,25%	€83.496	€83.494
	18	€10.272	20	6,25%	€115.465	€115.462
	22	€13.440	20	6,25%	€151.075	€151.071
	26	€16.404	20	6,25%	€184.393	€184.253
	30	€21.432	20	6,25%	€240.911	€240.904
	35	€26.820	20	6,25%	€301.476	€301.333
	Uzunluk maks.	**Senelik**	**Vade**	**Oran**	**Hesaplanan**	**Orijinal**
Lefkas Marina, Lefke	10,5	€2.946	20	6,25%	€33.115	€33.115
	12,5	€3.669	20	6,25%	€41.242	€41.241
	15,5	€4.723	20	6,25%	€53.090	€53.089
	18,5	€5.769	20	6,25%	€64.848	€64.846
	22,5	€7.168	20	6,25%	€80.573	€80.572
	26,5	€8.672	20	6,25%	€97.480	€97.477
	30,5	€10.492	20	6,25%	€117.938	€117.935
	35,5	€13.953	20	6,25%	€156.842	€156.838
	Uzunluk maks.	**Senelik**	**Vade**	**Oran**	**Hesaplanan**	**Orijinal**
Gouvia Marina, Korfu	10,5	€2.815	17	6,25%	€28.970	€28.894
	12,5	€3.506	17	6,25%	€36.082	€35.986
	15,5	€4.514	17	6,25%	€46.455	€46.332
	18,5	€5.512	17	6,25%	€56.726	€56.576
	22,5	€6.848	17	6,25%	€70.476	€70.289
	26,5	€9.331	17	6,25%	€96.029	€95.774
	30,5	€11.287	17	6,25%	€116.159	€115.851
	35,5	€13.868	17	6,25%	€142.721	€142.342
	Uzunluk maks.	**Senelik**	**Vade**	**Oran**	**Hesaplanan**	**Orijinal**
Kalamata Maria, Kalamata	10,5	€1.626	15	4,04%	€18.022	€18.022
	12,5	€2.245	15	4,04%	€24.883	€24.883
	15,5	€2.881	15	4,04%	€31.933	€31.932
	18,5	€3.708	15	4,04%	€41.099	€41.098
	22,5	€4.605	15	4,04%	€51.041	€51.040
	26,5	€5.526	15	4,04%	€61.249	€61.248
	30,5	€6.416	15	4,04%	€71.114	€71.112
	Uzunluk maks.	**Senelik**	**Vade**	**Oran**	**Hesaplanan**	**Orijinal**
Aghios Nikolaos Marina, Girit	10,5	€1.626	20	4,00%	€22.098	€22.096
	12,5	€2.245	20	4,00%	€30.510	€30.508
	15,5	€2.881	20	4,00%	€39.154	€39.150
	18,5	€3.708	20	4,00%	€50.393	€50.388
	22,5	€4.605	20	4,00%	€62.583	€62.578
	26,5	€5.526	20	4,00%	€75.100	€75.093
	30,5	€6.416	20	4,00%	€87.196	€87.187

Tablo 3.8'deki hesaplamalar yapılırken aşağıdaki formüle başvurulmuştur:

$$\sum_{i=1}^{n} B/(1+r)^{i}$$

Formülde;

- B; her yıl değişmeyeceği varsayılan senelik bağlama kirası ücretini,
- n; yat evi sözleşmesinin içerdiği vadeyi
- r; indirgeme oranını göstermektedir.

Formülün açılımı; Zea Marina'nın azami 10m uzunluktaki tekneler için sattığı yat evlerini dikkate alan bir örnekle aşağıdaki gibi gösterilebilir:

$€3.612/(1+0,0625)^{1} + €3.612/(1+0,0625)^{2} + \ldots + €3.612/(1+0,0625)^{n=20} = €40.601$

Buradan elde edilen 40.601 rakamı, Zea Marina'da azami 10m boyunda bir teknenin Avro cinsinden fiyatıdır.

Pendik Marina projesi için yat evi fiyatları belirlenirken, yukarıdaki yöntem eldeki mevcut verilere uyarlanabilir. Ancak, burada üzerinde durulması gereken bir değişken, indirgemede kullanılan orandır. K&G marinalarından Aghios Nikolaos ve Kalamata'da yaklaşık %4, diğerlerinde ise yaklaşık %6,25 olarak gerçekleşen bu oran, aynı zamanda yatırım amaçlı alım yapacak müşteriler için iç karlılık oranını ifade etmektedir. Diğer bir deyişle; yukarıda örneği verilen yat evine 40.601 Avro yatırım yapan bir kişi, 20 sene boyunca elde edeceği 3.612 Avroluk kira gelirleriyle senede %6,25 oranında bir getiriye sahip olacaktır. Bu oran, bir fırsat maliyeti olarak algılandığında ise; piyasadaki diğer yatırım araçlarıyla karşılaştırılmalıdır. Eğer oran, diğer yatırım araçlarının sunduğu getirilerden yüksekse, yatırım alıcı adına karlı demektir. Bir karşılaştırma yapmak gerekirse; Türkiye'deki bankalarca Avro üzerinden açılan döviz tevdiat hesapları ağırlıklı ortalama faiz oranlarının son 2,5 senede %3-%3,5 civarında seyrettiği görülecektir (Bkz.: EK22). Bu bağlamda %6,25'lik oran ise, hem marina yatırımcısının fazla fiyat kırmadan ürününü sunmasını, hem de yat evi yatırımcısının makul bir getiriye sahip olmasını sağlayacaktır.

Sonuç olarak; yukarıda açıklanan fiyatlandırma mantığı Pendik Marina projesine uygulandığında, ikinci senaryoya göre yat evi gelirleri Tablo 3.9'daki gibi olacaktır.

Tablo 3.9: Pendik Marina Projesinin Tahmini Yat Evi Geliri

Tekne Boyu LOA-m.	Senelik Kira	Yat Evi Vade	Oran	Fiyat	Adet	Gelir
10	€ 1.648	25	0,0625	**€ 20.579**	139	**€ 2.860.534**
12	€ 2.055	25	0,0625	**€ 25.658**	170	**€ 4.361.920**
15	€ 3.175	25	0,0625	**€ 39.635**	222	**€ 8.799.059**
18	€ 4.607	25	0,0625	**€ 57.521**	60	**€ 3.451.269**
20	€ 5.923	25	0,0625	**€ 73.945**	64	**€ 4.732.510**
22	€ 7.451	25	0,0625	**€ 93.021**	14	**€ 1.302.300**
25	€ 9.639	25	0,0625	**€ 120.348**	24	**€ 2.888.358**
30	€ 14.248	25	0,0625	**€ 177.891**	7	**€ 1.245.234**
				TOPLAM GELİR =		**€ 29.641.183**

Tabloda görüldüğü üzere; yatırımcı şirketin Yap-İşlet-Devret sözleşmesinde belirtilen işletme süresiyle koşutzamanlı vadelerde piyasaya sürülecek yat evlerinin satışından yaklaşık 30 milyon Avroluk bir kaynak yaratılacaktır. İstanbul'da bağlama yerlerine yönelik talebin yüksek olduğu düşünüldüğünde, yat evi pazarlama performansının günde bir satış yaratacağı varsayımı gerçekçi gözükmektedir. Proje kapsamında 700 bağlama yeri bulunduğuna göre, yatırımcı elindeki yat evi stokunu iki seneden kısa bir süre içerisinde eritebilecektir. Yatırım süresinin 18 ay, maliyetinin ise 17 milyon Avro (23,5 milyon Dolar) olduğu hatırlanırsa; yatırıma finansman kaynağı yaratma açısından, işletme dönemine girilmeden 30 milyon Avro üretebilecek yat evi modelinin, işletme esnasında %100 dolulukla senede yaklaşık 2,4 milyon Avro gelir getiren klasik kiralama modeli karşısındaki üstünlüğü son derece açıktır.

İki modelin yatırım karlılığı açısından karşılaştırılmaları için basite indirgenmiş bir denklem kurulabilir. Söz konusu denklemde; hangi model uygulanırsa uygulansın, alışveriş merkezi, çekek yeri, akaryakıt istasyonu gibi diğer gelir merkezlerinin yatırım karlılığına etkisinin değişmeyeceği ve bağlama yerlerine yönelik gider kalemlerinin yat evi modeli uygulamasında iyi hesaplanmış aidatlarla nötr kalacağı varsayılacaktır. Bu varsayımlar doğrultusunda, her iki modelin yarattığı nakit akışlarının yatırımın geneline yaptığı karlılık etkisi Tablo 3.10'da gösterilmiştir.

Tablo 3.10: Yat Evi ve Senelik Kiralama Senaryolarının Yatırım Karlılığına Etkisi

Seneler	**0**	**1**	**2**	**17**	**18**	**25**
Yatırım	**-€ 17.000.000**					
Senelik Kiralama		**€ 2.374.099**	**€ 2.374.099**	**€ 2.374.099**	**€ 2.374.099**	**€ 2.374.099**
İndirgenmiş		€ 2.119.731	€ 1.892.617	€ 345.774	€ 308.727	€ 139.652
Kümülatif	-€ 17.000.000	-€ 14.880.269	-€ 12.987.652	-€ 97.292	**€ 211.434**	**€ 1.620.389**
Yat Evi		**€ 14.820.592**	**€ 14.820.592**			
İndirgenmiş		€ 13.232.671	€ 11.814.885			
Kümülatif	**-€ 17.000.000**	**-€ 3.767.329**	**€ 8.047.557**			
Fırsat Maliyeti	%12	%12	%12	%12	%12	%12

NBD Y.E.: € 8.047.557
NBD S.K.: € 1.620.389
Geri Ödeme Y.E.: 2. yıl
Geri Ödeme S.K.: 18. yıl
Yatırım Getirisi Y.E.: %47
Yatırım Getirisi S.K.: %9,5
İç Karlılık Oranı Y.E.: %47
İç Karlılık Oranı S.K.: %13

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere; projenin ÇED raporunda kıstas alınan %12'lik fırsat maliyeti temel alındığında, yat evi modeli, yatırımı işletmenin 2. senesinde – ki yukarıda da belirtildiği üzere eğer satış operasyonları yatırım dönemiyle eş zamanlı başlatılırsa marina daha işletmeye açılmadan – geri döndürmekte; senelik kiralama modelinin bu alandaki etkisi ise, ancak işletme döneminin 18. senesine denk gelebilmektedir. Karlılık ölçümünün etkisinde temel alınan diğer bir kriter olan net bugünkü değere (NBD) bakıldığında da, yine yat evi modelinin yarattığı katma değerin çok daha olumlu olduğu gözlemlenmektedir. Her iki modelin bu katkısı toplam yatırım maliyetine oranlandığında ise; yat evinin %47, senelik kiralamanın %9,5 oranında bir getiri sağladığı söylenebilir. Bir diğer önemli yatırım kriteri olan iç karlılık oranına bakıldığında ise; yat evi modelinin üstünlüğü yine göze çarpmaktadır.

Sonuç olarak; yat evi modeli, uygun yasal ve ekonomik koşullar çerçevesinde ve doğru yöntemlerle Türkiye'deki marinalara uygulandığı takdirde, deniz turizminin gelişmesinde önemli bir rol oynayan bu işletmeleri finansal açıdan güçlendirecek bir fırsattır. Ancak bu fırsatın doğru değerlendirilebilmesi için de işin püf noktaları ciddiyetle dikkate alınmalıdır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Deniz turizmi, Türkiye'nin bu yöndeki mevcut potansiyeli dikkate alındığında ülkede turizmin çeşitlendirilmesi ve nitelendirilmesi adına geniş olanaklar sunmaktadır. Son yıllarda devlet ve özel sektör düzeyinde bu olanakların faydaya dönüştürülmesi adına ciddi atılımlar gerçekleşmektedir. Özellikle 2023 Turizm Stratejisi çerçevesinde oluşturulan gelişim ve yatırım planları bu durumun bir göstergesidir.

Marina yatırımcılığı ve işletmeciliği, hem deniz turizminin gelişmesinde hem de genel olarak ülkesel ve bölgesel ekonominin canlanmasında önemli rolleri olan bir sektördür. Türkiye'de henüz genç sayılabilecek bu sektörün artan yatırımlara paralel olarak su yüzüne çıkan bir takım bürokratik ve ekonomik sorunlarla mücadele etmekte olduğu açıkça ortadadır. Sektöre yönelik mevzuatın karmaşık yapısı konunun uzmanlarının sundukları öneriler dikkate alınarak bir an önce çözüme kavuşturulmalı ve böylece hem girişimcilerin yeni yatırımlara teşvik edilmesi hem de yarım kalmış birçok yatırımın kurtarılması sağlanmalıdır.

Yüksek yatırım maliyeti ve nispeten düşük karlılık arz eden marinaların bu özelliği, alternatif modellerle iyileştirilmelidir. Bu amaçla çalışmada tanıtılan yat evi modeli ise, sektör ve ilgili kuruluşlar tarafından dikkate alınmalıdır. Ancak modelin ülkede sağlıklı bir şekilde uygulanabilmesi için çeşitli noktalar incelenmeli ve ayrıca modele yönelik ileri öneriler oluşturulmalıdır.

Modelin uygulanmasında dikkat edilmesi gerek başlıca iki konu, tez içerisinde çeşitli örneklerle de somutlaştırıldığı üzere yasal ve ekonomik koşullardır. Çalışmada her ne kadar mevzuatın modele uygunluğu incelenmiş olsa da, bu konu ilgili hukuk uzmanları tarafından daha etraflıca ele alınmalıdır.

Modelin uygulanabilirliğinde önemli bir kriter olan arz-talep koşulları, fiyat seviyesi bakımından yetersiz gözükse de, doluluk oranlarındaki göstergeler açısından bazı bölgeler için olumlu bir durum arz etmektedir. Ancak Türkiye'de plan ve yatırım halindeki birçok marinanın gelecekte pazara girecek olması da bu durumu değiştirebilir.

Bu konuda sektör birlikleri ve ilgili çevreler özellikle hassasiyet göstermelidirler. Zira oluşacak bir arz fazlası sadece modelin değil tüm sektörün geleceğini tehdit altında bırakacaktır. Dolayısıyla pazar analizleri yapılırken yuvarlak hesaplardan ziyade çok daha detaylı teknik analizlerin yapılmasında yarar vardır.

Tezde elde edilen sonuçların ileri çalışmalarla desteklenmesi gerekmektedir. Bu çalışmalar, hem modelin Türkiye'ye uyarlanmasını kolaylaştıracak incelemeleri hem de genel olarak modelin zenginleştirilip geliştirilmesini sağlayacak özgün fikirleri kapsamalıdır. Bu bağlamda önerilebilecek başlıca konular ise şöyle özetlenebilir:

- Türkiye'de marina işletmeleri, mevcut müşterilerinin yat evi hakkındaki görüşlerini almalı ve onların yaklaşımları doğrultusunda stratejiler oluşturmalıdır. Ancak müşteri analizleri sadece yatçılarla sınırlandırılmamalı, üçüncü kişilerin de yat evi ürününe bir yatırım aracı olarak yaklaşabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

- Model ile ilgili yaklaşımları öğrenilmesi gereken bir diğer grup da finans sektörüdür. Bu sektörün temsilcileriyle fikir alış-verişi yapılmalı ve yat evi modeli çerçevesinde gerek tüketici gerekse marina yatırımcısı açısından ne tür finansman olanaklarının oluşabileceği ortaya çıkarılmalıdır.

- Yat evi modeli uygulamaya konur ise, marinalar arasında yat evi sahiplerinin değişim yapabilmesini sağlayacak bir sistem oluşturulmasına çalışılmalıdır. Böylelikle hem yatçıların özgürlükçü ruhları korunacak hem de modelin cazibesi artabilecektir.

- Dünyada gittikçe artan mega yatlar ve bunlara yönelik barınma olanaklarının azlığı dikkate alınarak, yat evi modelinin bu niş pazarda bir fayda yaratıp yaratmayacağı araştırılmalıdır. Ayrıca bu tarz çalışmalar, yat evinin kardeşi olarak bilinen çekek evleri (**rackominium**) içinde yürütülmelidir.

- Çalışmaların bir bölümü de yat, yat evi ve ikinci konutlar arasında bir sinerji yaratılmasına yönelik çabalara odaklanmalıdır. Örneğin; bir pazarlama taktiği olarak yat ve yat evinin aynı pakette sunulmasının etkileri test edilmelidir. Yat evi ve ikinci konutların bir bütünsellik oluşturabilmesi açısından ise özellikle Avrupalı ikinci ve üçüncü kuşak kişilerin Türkiye kıyılarında gayrimenkul almaya yönelik artan ilgileri modelin yayılması adına bir fırsat olarak algılanmalıdır.

- Son olarak, henüz dünyada uygulanmadığı bilinen ileri bir alternatif önerilecektir: Devre Marina. Yat evi ve devre tatil modellerinin bütünleştirilmesiyle oluşacak bu sistemde marinalar, tek pakette hem yat evi hem de yat sunacak, ancak her paketi tek kişiye değil birer haftalık devreler ve 25 senelik vadelerle 50 kişiye satacaktır. Bu sayede, hem alım gücü daha düşük kesimlere ulaşılabilecek hem de yatırımın karlılığı yükselebilecektir. Örneğin; 50 bin Liraya mal edilen bir yat evi, yine aynı miktara mal olan bir yatla birleştirilince ortaya çıkan maliyet 100 bin Lira olacaktır. Buna karşılık alıcılar, senede bir haftalık kullanım hakkı için ödenecek miktar 400 Liraya gelecek şekilde 25 sene için 10 bin Lira ödeyecek ve toplamda 100 bin Liraya mal edilen üründen 500 bin Lira gibi yüksek kar oranı içeren bir gelir elde edilebilecektir. Ancak basit bir yaklaşımla ifade edilen bu önerinin tutabilirliğinin derinlemesine incelenmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

"Balıkçı Barınakları Yönetmeliği", **Resmi Gazete**, 22846, 13 Aralık 1996.

"Denizlerde ve İç Sularda Amatör (Sportif) Amaçlı Su Ürünleri Avcılığını Düzenleyen 36/2 Numaralı Sirküler", **Resmi Gazete**, 25551, 12 Ağustos 2004.

"Dockominium", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 23 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/Dockominium, 21 Mayıs 2007.

"Gemi Adamları Yönetmeliği", **Resmi Gazete**, 24832, 31 Temmuz 2002.

"Gemi", **Vikipedi: Özgür Ansiklopedi**, 14 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://tr.wikipedia.org/wiki/Gemi, 15 Haziran 2007.

"Gurur Zamanı", **Vira Haber**, 5 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://www.vira haber.com/?p=2185, 1 Temmuz 2007.

"Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik", **Resmi Gazete**, 26557, 19 Haziran 2007. "Mevsimi geldi; "Yelkenler Fora"", **Dünya Gazetesi**, 17 Mayıs 2005, (Çevrimiçi) www2.dunyagazetesi.com.tr/news_display .asp?upsale_id=219669, 26 Nisan 2007.

"İstanbul Boğazı'na Üç Yüzer Marina Geliyor", **Radikal**, 17 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=218671, 23 Haziran 2007.

"Kıyı Kanunu (3621 s.k.)", **Resmi Gazete**, 20945, 17 Nisan 1990.

"List of Cruise Lines", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 1 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_cruise_lines, 15 Haziran 2007.

"List of Cruise Ships", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 10 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_cruise_ships, 30 Haziran 2007.

"List of Motor Yachts by Length", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 28 Mayıs 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_motor_yachts_by_length, 14 Haziran 2007.

"Maltese Falcon", **Super Yacht Times**, (Çevrimiçi) http://www.superyachttimes.com/ yachts/details/465/, 1 Temmuz 2007.

"Mavi Yolculuk Rotaları", **Turizmde Bu Sabah**, Boyut Yayın Grubu, © 2006, (Çevrimiçi) http://www.turizmdebusabah.com/maviyolculuk/imgGalery.asp?aID=33&i mgIndex=1, 21 Haziran 2007.

"Regatta", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 24 Mayıs 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/Regatta, 15 Haziran 2007.

"Turizmde Deniz Göründü 'Kruvaziyer' Yıldız Oldu", **Turizm Haber**, 27 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://www.turizmhaber.eu/haber,id,1383.html, 3 Temmuz 2007.

"Turizmi Teşvik Kanunu (2634 s.k.)", **Resmi Gazete**, 17635, 16 Mart 1982.

"Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmelik", **Resmi Gazete**, 20450, 3 Mart 1990.

"Türk Ticaret Kanunu (6762 s.k.)", **Resmi Gazete**, 9353, 9 Temmuz 1956.

"Yacht", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 8 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/Yacht, 15 Haziran 2007.

"Yat Müşterilerinde Yelpaze Genişledi", **Deniz Haber**, 24 Ekim 2005, (Çevrimiçi) http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=habgst&id=2577, 7 Mayıs 2007.

"Yat Turizmi Yönetmeliği", **Resmi Gazete**, 18125, 4 Ağustos 1983.

360 Derece Araştırma Grubu: "Uluburun II Projesi", (Çevrimiçi) http://www.360derece info/home.htm, 15 Haziran 2007.

Ahipaşaoğlu, Suavi: "Advantages of Floatilla Tourism", **International Congress on Coastal & Marine Tourism**, Çeşme, 15-18 Kasım 2005, s. 69-78.

Akbulut, Neslihan: "Marina Kurduk Kaplumbağa Sayısı Arttı", **Turizm Postası**, 11 Ocak 2007, (Çevrimiçi) http://www.turizmpostasi.com/?link= roportajlar&roportajim=oku&ropid=16, 21 Mayıs 2007.

Albatros Yatçılık: "Geleneksel Ahşap Yatlar", **Konaklayacağınız Tekneler**, (Çevrimiçi) http://www.albatrosyachting.com/Turkish/guletnedir.html, 29 Haziran 2007.

Alpaslan, Mustafa, Deniz Anıl Odabaşı, Melih Ali Büyükkutlu: "Çanakkale Boğazı Civarında Dalış Turizmi", **I. Çanakkale Turizm Biyenali**, Çanakkale, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 5-7 Mayıs 2005, s. 141-149.

Altınçubuk, Fikret: **Liman İdare ve İşletmesi**, İstanbul, Deniz Ticaret Odası, Yayın No: 12, 1989.

Appraisal Institute: **The Dictionary of Real Estate Appraisal**, 3d ed., Chicago, Appraisal Institute, 1993.

Artı Proje: “Göcek Marina Resort Turizm Kompleksi”, 2005, (Çevrimiçi) http://www.artiproje.com.tr/referans/gocek_ high.jpg, 26 Ağustos 2006.

Associated Pres: “Royal Caribbean orders largest-ever cruise ship”, **MSNBC International Business**, 6 Şubat 2006, (Çevrimiçi) http://www.msnbc.msn.com/id/11199685/, 30 Haziran 2007.

Associated Press: “Royal Caribbean orders largest-ever cruise ship”, **MSNBC International Business**, 6 Şubat 2006, (Çevrimiçi) http://www.msnbc.msn.com/id/11199685/, 30 Haziran 2007.

Ataköy Marina: “Yerleşim Planı”, (Çevrimiçi) http://www.atakoymarina.com.tr/index.asp?PageName=Location, 3 Temmuz 2007.

Ayaz, Nurettin: “Turizm Sektöründe Oluşacak Kriz Dönemlerinde Yat Turizminin Alternatif Bir Turizm Çeşidi Olarak Değerlendirilmesi ve Kullanılması”, **I. Çanakkale Turizm Biyenali**, Çanakkale, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, 5-7 Mayıs 2005, s. 137-140.

Blue Flag: “Blue Flag Beaches/Marinas”, 2007, (Çevrimiçi) http://www.blueflag.org/blueflag, 8 Haziran 2007.

Blue Flag: “Definition of a Blue Flag Marina”, **Blue Flag Marina Criteria and Explanatory Notes 2007-2008**, 2007, s. 1, (Çevrimiçi) http://www.blueflag.org/publicattachment/MarinaExplanatoryNotes-2007.pdf, 14 Mayıs 2007.

Blue Flag: “Marina Criteria”, (Çevrimiçi) http://www.blueflag.org/Criteria/Marinas, 14 Mayıs 2007.

Brenner, Elsa: “In the Region/Westchester; The Pros and Cons of Owning a Piece of the Dock”, **The New York Times**, 25 Ağustos 2002, (Çevrimiçi) http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9805E5D7173CF936A1575BC0A9649C8B63, 11 Şubat 2007.

Brooks, Andree: “Talking: Dockominiums; Navigating the Resale Market”, **The New York Times**, 24 Nisan 1988, (Çevrimiçi) http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9C0CEFDB1339F931A2575 BC0A966958260, 11 Haziran 2007.

Brooks, Andree: “Talking: Docks; Ebb Tide in Market for Slips”, **The New York Times**, 12 Ağustos 1990, (Çevrimiçi)

http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9C0CEFDB1339F931A2575BC0A 966958260, 11 Haziran 2007.

Buzzeo, Michael: "Mega Yacht Marina and Dockominium Development Opportunity", **GMAC Real Estate Featured Commercial Properties**, (Çevrimiçi) http://www.gmacrealestateipg.com/properties/documents/megayacht_marina.pdf, 21 Kasım 2006.

Cassan, Lionel: **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, Çev. Gürkan Ergin, İstanbul, Homer Kitabevi, 2002.

Clay Township Board of Trustees: **Clay Township Zoning Ordinance**, 3 Eylül 2002, s. 13 (Çevrimiçi) http://www.cis.stclaircounty.org/downloads/clayzon9_02.pdf, 12 Şubat 2007.

Crimmins, Anthony: "Minneford .. Two Co-op Marinas", **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 39-44.

Cruise Lines International Association: **The 2006 Overview**, 2006, s. 3, (Çevrimiçi) http://www.cruising.org/press/overview%202006/2006OV.pdf, 30 Haziran 2007

Çakı, Ş. Sertaç, Ali Bezirgan: "Turizm Gelirlerinin Arttırılması Açısından Bir Alternatif: Yat Turizmi ve Marina İşletmeleri", **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, 15 Mayıs 1998, s. 107-124.

Çemberci, Oktay: "Gelibolu Sualtı Parkı Projesi", 20 Aralık 2005, (Çevrimiçi) http://www.istanbul-cemberci.com/istanbul/udgp.pdf, 1 Temmuz 2007.

Dağcı, Yılmaz: "Nautical Tourism in Turkey", **ICOMIA Marinas Conference 2005**, 25 Ocak 2005, s. 2 (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 11 Mayıs 2007.

Daniel, Barry: "Wet Dreams: Marina Living", **Phuket Magazine**, C.16, No.3, 7 Temmuz 2005, (Çevrimiçi) http://www.phuket magazine.com/PM_Issues/Vol.16.3/Wet_Dreams _Marina_Living.htm, 14 Nisan 2006.

Deniz Ticaret Odası: “Deniz Turizmi Çalışma Grubu”, © 2006, (Çevrimiçi) http:// www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=91, 12 Haziran 2007.

Deniz Ticaret Odası: **2005 Deniz Sektörü Raporu**, Yayın no:68, İstanbul, 2006.

Deniz Ticaret Odası: **Amatör Denizcilere Sınav Kılavuzu**, Deniz Ticaret Odası Yayınları, Ocak 2002, (Çevrimiçi) http://www.denizce.com/ adsinavsor3.asp, 15 Haziran 2007.

Deniz Turizmini ve Denizciliği Geliştirme Derneği: **Türkiye Yat ve Tekne Yapım Endüstrisinin Mevcut Durumu, Sektörün Üstünlükleri ve Zayıflıkları**, 2006, (Çevrimiçi) http://www.dentur.org/Show_Content.asp? PageID=1096&RegID=007&ContID=2370, 1 Temmuz 2007.

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı: **Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013): Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 24 Ocak 2006.

Dinçer, Mithat Zeki: “Türkiye’de Yat Turizmi”, **Turizm Yıllığı 1987**, Ankara, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., Haziran 1989, s. 19-34.

Dodson, Paul E.: “Report on the 1987 National Dockominium Survey”, **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 65-76.

DOĞA - ÇED Çevre Projeleri Plan. Dan. İnş. ve Tur. Ltd. Şti., **Pendik Marina Alanı ÇED Raporu**, Ankara, 2005.

Doğaner, Suna: “Türkiye’nin Yat Limanları = Marinas in Turkey”, **İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü: Bülten**, No:9, 1992, s. 183-206.

Doherty, Edward J: “The Long Term Lease Alternative”, **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 53-58.

Dragovic, Branislav, Zoran Radmilovic: “Cruise Vessels Development: New Trends in Cruise Industry”, **International Congress on Coastal & Marine Tourism**, Çeşme, 15-18 Kasım 2005, s. 336-344.

Duchene, Phillippe: “Economic Impacts of French Yacht Harbours and Marinas”, **ICOMIA Library**, 24 Ağustos 1993, (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 21 Nisan 2007.

Ece, Jale Nur: “Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi”, **Özelleştirme Stratejileri Paneli**, İstanbul, Deniz Ticaret Odası, 8 Mart 2002, (Çevrimiçi) http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/J_Nur_Ece_Ozellestirme.htm , 29 Haziran 2007.

Eriş, Engin Deniz: “Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri”, **Ege Akademik Bakış** / **Ege Academic Review**, C.7, No:1, 2007, s. 37-55.

Fidanoğlu, Hami: “Dünya Coğrafyasında Yapılan Kruvaziyer Bölgeleri”, TRM315 Cruiseline & Marina Operations Ders Notları, **Boğaziçi Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu**, 2003.

Gemi İnşa Sanayicileri Birliği: “İki Yıllık İhracat Değerleri”, **İstatistiki Bilgiler**, 29 Haziran 2007 (son güncellenme tarihi), (Çevrimiçi) http://www.gisbir.com/DesktopDefault.aspx?tabid=238, 1 Temmuz 2007.

Giray, Deniz: “Tekne nedir?”, **Yelken Okulu** (Çevrimiçi) http://www.yelkenokulu.com /teknenedir.html, 15 Haziran 2007.

Giray, Deniz: “Yat nedir?”, **Yelken Okulu**, (Çevrimiçi) http://www.yelkenokulu.com /yatnedir.html (20 Haziran 2007).

Giray, Deniz: “Yelkenli Yat Türleri”, **Yelken Okulu** (Çevrimiçi) http://www.yelkenokulu .com/yatsiniflari.html, 20 Haziran 2007.

Güngör, Erol: “Mavi Bayrak Ödülünün Turizm Sektöründeki Önemi”, **II. Turizm Şurası Bildirileri**, C.II, Ankara, T.C. Turizm Bakanlığı, 12-14 Nisan 2002, 15 Mayıs 1998, s. 219-228.

Hall, Catherine Robinson: “Dockominiums: In Conflict with the Public Trust Doctrine”, **Suffolk University Law Review**, No:24, 1990, s. 331-350.

Holtrop, John: “Estimating Stability”, **Technical Articles**, (Çevrimiçi) http://www.johns boatstuff.com/Articles/estimati.htm, 21 Haziran 2007.

Hoppe, Mary Kelley: “Vanishing Waterfront – Public Access Slipping Away”, **Bay Surroundings**, Yaz 2006, (Çevrimiçi)

http://www.baysoundings.com/sum06/vanishingwaterfront.asp, 26 Mart 2007.

ICOMIA Marinas Committee: "Marinas' Contribution to the Economy in the United States", **ICOMIA Library**, 5 Temmuz 2005, (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 11 Şubat 2007.

İhlas Haber Ajansı: "Deniz Turizminde Hedef 10 Milyar Dolar", **Maksimum**, 13 Nisan 2007, (Çevrimiçi) http://www.maksimum.com/tatil/haber/58/ 107703.php, 17 Mayıs 2007.

İstanbul Ticaret Odası: **Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi**, İstanbul, İTO Yayın No: 2002-42, Ekim 2002.

K&G Med Marinas Management: "Long Term Berth Leasing Programme", **Medmarinas e-Newsletter**, No.:6, Nisan 2005, s. 1-2, (Çevrimiçi) http://www.medmarinas.com/en/pdf/eNEWSLETTER-6.pdf, 14 Nisan 2007.

K&G Med Marinas: "Long Term Berth Lease Price List 2007", (Çevrimiçi) http://www.medmarinas.com/en/longterm-berthleasing.html, 2 Haziran 2007.

Kaçmaz, Hasan: **Marina Doluluk Raporu**, Kemer, Deniz Turizmi Birliği, 18 Kasım 2006.

Kaçmaz, Hasan: **Marina Doluluk Raporu**, Kemer, Deniz Turizmi Birliği, 18 Kasım 2006.

Kadıoğlu, Muhsin, Nil Güler: "Türkiye'nin Uluslararası Deniz Yolcu Taşımacılığına Genel Bir Bakış", **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, İzmir, 15 Mayıs 1998, s. 44-55.

Kalemdaroğlu, Ahmet Evrim, Dursun Z. Şeker, S. Kabdaslı: "GIS Based Inventory of Marinas on the Coastal Region of Turkey", **International Archives of Photogrammetry Remote Sensing and Spatial Information Sciences**, V. 35, Part 7, 2004, s. 319-324.

Kalemdaroğlu, Ahmet Evrim: "World Yacht Tourism", **Tourism Review On-Line Magazine**, No: VI/2007, Temmuz-Ağustos 2007, s. 31, (Çevrimiçi) www.tourism-review.com/magazine_file.php?id=280&order=1, 5 Temmuz 2007.

Kılıç, Mustafa: “Marina Sayısını ve Fiyatımızı Arttırmalıyız”, **Turkish Marinas Guide**, No:1, Mayıs 2006, s. 25, (Çevrimiçi) http://www.turkishmarinas guide.com/1sayi/25.jpg, 22 Mayıs 2007.

Kiaffas, Zach G.: “The Hellenic Marina Industry and Investmet Opportunities”, **European Marina Conference**, Palma de Mallorca, 30 Nisan – Mayıs 2007, (Çevrimiçi) http://www.europeanmarinaconference.eu/ conferences/kiaffas.pdf, 7 Temmuz 2007.

Kissman, Dennis P.: “Dockominiums: One Marina Owner’s Dream is Another’s Nightmare”, **Marina Dock Age**, Mayıs-Haziran 1999, (Çevrimiçi) http://www.marinamanagement.com/articles/99-5.html, 23 Mayıs 2007.

Kissman, Dennis P.: “Thinking of Converting Your Marina to a Dockominium? Think Twice.”, **Marina International**, Şubat-Mart 2001, (Çevrimiçi) http://www.marinamanagement.com/articles/01-3.html, 23 Mayıs 2007.

Koçak, Göknil Nur, İge Pırnar: “Cruise Tourism Applications in Turkey and Suggestions for Improvement”, **International Congress on Coastal & Marine Tourism**, Çeşme, 15-18 Kasım 2005, s. 328-335.

Köymen, Süleyman: **Yat Turizmi ve İlgili Mevzuat**, 2. bs., Ankara, Bıçaklar Kitabevi, 2005.

Küçükusta, Ahmet Rasim: “Basınç Odası Rezaleti”, **Güneş**, 7 Eylül 2006, (Çevrimiçi) http://www.gunes.com/2006/09/07/yazarlar/yr.html, 1 Temmuz 2007.

Lyons, Richard D.: “Boat-Slip Owners Buoyed by Soaring Resale Prices”, 16 Kasım 1986, **The New York Times**, (Çevrimiçi) http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9A0DE2D61E38F935A25 752C1A960948260, 11 Haziran 2007.

Mahoney, Ed, Dan Stynes, David Knight: “Determining the Value(s) of Marinas”, **ICOMIA Marinas Conference 2005**, 25 Ocak 2005, s. 5 (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 21 Mart 2007.

Marina Club Key Largo: “What is a Rackominium?”, 2007, (Çevrimiçi) http://www.marinaclubkeylargo.com/html/Rackominium.cfm, 26 Haziran 2007.

Marina Projects Ltd.: “Mediterranean Berth Lease Market Study”, **News**, 29 Mart 2007, (Çevrimiçi) http://www.marinaprojects.com/news-070329.php, 17 Mayıs 2007.

McQuaid, Kevin: “Yacht Club Owners Want to Revamp Boat Facility”, **Sarasota Herald Tribune**, 18 Temmuz 2005, s. 20.

Omur, Emre, Yaşar Yıldız: “Sualtı Arkeolojisinin Deniz Turizmi İçindeki Yeri”, **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, 15 Mayıs 1998, s. 132-139.

Özgüç, Nazmiye: **Turizm Coğrafyası: Özellikler, Bölgeler**, İstanbul, Çantay Kitabevi, 1998.

Patent, Brian: “Set Sail For the Turkish Coast”, **The Independent**, 16 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://travel.independent.co.uk/europe/article2661163.ece, 23 Haziran 2007.

Phoenix Marketing Group: “What are the Advantages of Owning or Investing in Your Own Slip?”, **Frequently Asked Questions**, (Çevrimiçi) http://www.boatslips4sale.com/boatslips_andracks_ faqs.htm#faq_3, 21 Haziran 2007.

Phoenix Marketing Group: “What is a Dockominium?”, **Frequently Asked Questions**, (Çevrimiçi) http://www.boatslips4sale.com/boatslips_ andracks_faqs.htm#faq_1, 21 Haziran 2007.

Ross, Neil W.: “Marinas in Transition… Where will the Boatyard Go?”, **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium Conference**, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 17-22.

Royal Phuket Marina, “What Type of Properties are Available at Royal Phuket Marina?”, **FAQ**, (Çevrimiçi) http://www.royalphuketmarina.com /htm/faq.htm#q4, 16 Nisan 2006.

Rushmore, Stephen, Erich Baum, **Hotels & Motels: Valuations and Market Studies**, Chicago, Appraisal Institute, 2001.

Simpson, John A.: **Valuation of Marinas**, Chicago, Appraisal Institute, 1998.

Sloan, Suzanne B.: “Why Aquaminiums?”, **Dockominium: Opportunities and Problems, Proceedings of the 1987 National Dockominium**

Conference, Ed. Neil W. Ross & Paul E. Dodson, Rhode Island, International Marina Institute, 1988, s. 45-51.

Soner, Asuman: "The Cruise Industry: A Service Approach", **International Congress on Coastal & Marine Tourism**, Çeşme, 15-18 Kasım 2005, s. 301-315.

Steensma, Rintje: "How to Charge for Marina Facilities and Services", **ICOMIA Library**, 21 Aralık 1996, (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 23 Mayıs 2007.

Stone, Ron: "The Key Role of Marinas in Nautical Tourism", **Marinas 6 Conference**, Singapur, 4-6 Nisan 2000, s. 6-7 (Çevrimiçi) http://www.icomia.com/library/library.asp, 17 Nisan 2006.

Şemieoğlu, Olcay: "Kuşadası, Bodrum ve Pire (Yunanistan) Yat Limanlarının Turizm Coğrafyası Açısından Karşılaştırılması", Yayınlanmamış Doktora Tezi, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, İstanbul, 2006.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı: "Deniz Turizmi Yönetmeliği Taslağı", **Haberler**, 7 Şubat 2007, (Çevrimiçi) http://www.denizcilik.gov.tr/tr/haberoku/haberoku.asp?haberID=148, 3 Temmuz 2007.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı: "Deniz Turizmi Yönetmeliği", (Çevrimiçi) http://www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/HaberOku.asp?ID=148, 3 Temmuz 2007.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: "Çevre Dostu İşletme Plaketleri", © 2005, (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF4AAB18C753222CC5554D02F3C406BA30, 29 Mayıs 2007.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: "İstatistikler", **Mavi Bayrak**, (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF53EAB0712E921A5F3E25556277459A0C

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: "Marinalara Çıpa Simgesi Verilmesine Esas Kriterler", (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF4AAB18C 753222CC5ADC34837D3D45B86, 23 Mayıs 2007.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: "Mavi Bayrak Hakkında", **Proje İnşaat Daire Başkanlığınca Yürütülen Projeler**, © 2005, (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF8C37C091247A04E6658371B912254297, 14 Mayıs 2007

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: **Turizm İstatistikleri 2006**, Ankara, ISSN:1300-6932, Mayıs 2007, s. 133.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: **Türkiye Turizm Stratejisi 2023**, Ankara, 2007.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: **Türkiye Turizm Stratejisi 2023: Eylem Planı 2007–2013**, Ankara, 2007.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: **Yat İstatistikleri 2005**, Ankara, ISSN: 1300-6886, Şubat 2007, s. 7.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı: **Yat İstatistikleri 2005**, Ankara, ISSN: 1300-6886, Şubat 2007.

T.C. Merkez Bankası Bankacılık ve Finansal Kuruluşlar Genel Müdürlüğü: "Ağırlıklı Ortalama Mevduat Faiz Oranları", **Bankacılık Verileri**, (Çevrimiçi), http://www.tcmb.gov.tr/yeni/bgm/yfaagrmev/agrmev_EURO.html, 2 Haziran 2007.

Tablacıoğlu, Berrin: "İstanbul'a Yeni Marinalar", **Yacht Türkiye**, No:15, Mayıs 2007, s. 22.

Tandoğan, Uğur: "Dünya Turizm Talebi Eğilimleri Işığında Türkiye'ye Yönelik Yat Turizm Talebinin Değerlendirilmesi", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C.1, No:1, Ocak 1998, s. 145-154.

Tandoğan, Uğur: "Yat İşletmelerinde Pazarlama ve Finansman Kolaylaştırıcı bir Model: Devre Tatil", **Hasan Zafer Doğan Anı Kitabı**, Der. Meral Korzay ve Bülent Himmetoğlu, İstanbul, Boğaziçi Üniversitesi, 1995, s. 258-263.

The Yacht Harbour Association, British Marine Federation: **A Code of Practice for the Design, Construction and Operation of Coastal and Inland Marinas and Yacht Harbours**, s. 14-15 ve 19-22'yi Çev. Uğurhan Erdem, (Çevrimiçi) http://www.denizce.com/marinatyha.asp, 26 Mayıs 2007.

The Yacht Harbour Association: "Gold Anchor Award Scheme", © 2007, (Çevrimiçi) http://www.yachtharbourassociation.com/GoldAnchors.asp, 28 Mayıs 2007.

TIDY Northern Ireland: "About Blue Flag", **Tidy Beaches**, (Çevrimiçi) http://www.tidy northernireland.org/uploads/4632c901eb3f2a63ab25e628246b3288.jpg, 14 Mayıs 2007.

Tığ, Akif: “Deniz Turizmi ve İçel”, **II. Turizm Şurası Bildirileri**, C.I, Ankara, T.C. Turizm Bakanlığı, 12-14 Nisan 2002, s. 233-238.

Tuna, Okan, Doğan Gürsoy: “Bir Turizm Aktivitesi Olarak Sportif Amaçlı Aletli Dalışlar: İzmir’de Dalış Yapan Kişilerin Demografik ve Kişilik Özellikleri Üzerine Ampirik Bir Araştırma”, **I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, 15 Mayıs 1998, s. 140-149.

Turan, Kayıhan Özdemir: “Türkiye’de Marina İşletmeciliği”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü**, Eylül 2002.

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı: “Gökçeada Deniz Parkı”, 4 Haziran 2004, (Çevrimiçi) http://www.tudav.org/gokceada_deniz_parki.htm, 1 Temmuz 2007.

Türk Dil Kurumu: “Söz Arama”, **Güncel Türkçe Sözlük**, (Çevrimiçi) http://tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAF6AA849816B2EF05A79F75456518CA, 20 Mayıs 2007.

Türk Loydu: “Yatların Yapımına ve Klaslanmasına İlişkin Kurallar”, **Kural Kitapları**, Cilt C, Kısım 9 (Bölüm 1: Klaslama ve Sörveyler), 2004, (Çevrimiçi) http://www.turkloydu.org/TR/TL/Yat/YAT01.PDF, 16 Haziran 2007.

Ünlüsü, Cavit: “Türkiye’de Mega Yat Yapımı”, **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**, 24 -25 Aralık 2004, s. 16-18 (Çevrimiçi) http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/Kongre2004/04.pdf, 16 Haziran 2007.

Wentzel, Dale: “Vanishing Waterfront (Commentary)”, **Bay Surroundings**, Kış 2007, (Çevrimiçi) http://baysoundings.com/wint07/commentaryprint.html, 12 Nisan 2007.

Wisconsin Association of Lakes: “Victory: The Dockominium Case”, **Legal Action Fund**, 2002, (Çevrimiçi) http://www.wisconsinlakes.org/Policy/Dockominium.htm, 3 Temmuz 2007.

Yacht Charters Croatia: “Marinas in Croatia”, (Çevrimiçi) http://www.croatiacharter.com/marinas.asp, 7 Temmuz 2007.

Yağcı, Özcan: **Türkiye Ekonomisi**, Ankara, Detay Yayıncılık, 2003.

Yüksel Proje A.Ş.: **Kıyı Yapıları ve Limanlar: Planlama ve Teknik Tasarım Esasları**, 2006, (Çevrimiçi) www.ubak.gov.tr/tr/dlh/etkinlikresim/Deprem/Kiyi_Yapilar_Liman_%20Planl_Tsrm.pdf, 29 Haziran 2007.

Marina Internet Siteleri:

Adoport:	www.adoport:com
Alaçatı Marina:	www.alacatimarina.com.tr
Albatros Marina:	www.albatrosmarina.com
Atabay Marina:	www.atabaymarina.com
Ataköy Marina:	www.atakoymarina.com.tr
Bodrum Milta Marina:	www.miltabodrummarina.com
Çanakkale Marina:	www.canakkalemarina.com
D-Marin Turgutreis:	www.dogusmarina.com.tr
Ece Marina:	www.ecesaray.net/tr/ecemarina_tr.html
Global Marinet:	www.globalsailing.org
Göcek Belediye Marina:	www.gocek.bel.tr/anasayfa/marina.asp
K&G Med Marinas:	www.medmarinas.com
Kemer Türkiz Marina:	www.kemerturkizmarina.com
Kumlubükü Yacht Club:	www.kumlubukuyachtclub.com
Levent Marina:	www.levent-marina.com.tr
Marmaris Yacht-Marina:	www.yachtmarin.com
Martı Marina:	www.martimarina.com
Netsel Marina (Setur):	www.netselmarina.com
Port Atami:	www.portatami.com/themarina.htm
Port Bodrum Yalıkavak:	www.portbodrum.com
Port Göcek:	www.portgocek.com
Pupa Yacht Marina:	www.pupa.com.tr/Marina/offer.php
Setur Marinaları:	www.seturmarinas.com
Turkey Club Marina:	www.turkeyclubmarina.net
Yat Lift:	www.yatlift.com

EK 1: MALTESE FALCON (MALTA ŞAHİNİ)



Kaynak: "Maltese Falcon", **Super Yacht Times**, (Çevrimiçi) http://www.superyachttimes.com/yachts/details/465/, 1 Temmuz 2007.

EK 2: Dünyadaki Kruvaziyer Gemilerinin Listesi

Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
1	Adonia	P&O Cruises	1998
2	Adventure of the Seas	Royal Caribbean International	2001
3	Aida	P&O Cruises	1999
4	AIDAaura	AIDA Cruises	2003
5	AIDAblu	AIDA Cruises	2004
6	AIDAcara	AIDA Cruises	2005
7	AIDAdiva	AIDA Cruises	2007
8	AIDA SPHINX II	AIDA Cruises	2009
9	AIDAbella	AIDA Cruises	2008
10	AIDAvita	AIDA Cruises	2002
11	Alexandr Pushkin	Baltic Shipping Company	1965
12	American Eagle	American Cruise Lines	2000
13	American Glory	American Cruise Lines	2002
14	American Spirit	American Cruise Lines	2005
15	American Star	American Cruise Lines	2007
16	SS Amerikanis	Chandris Cruises / Costa Cruises	1967
17	M/S Amorella	Viking Line	1988
18	Amsterdam	Holland America Line	2000
19	Anna Nery	Companhia de Navegacao Costeira	1962
20	Angelina Lauro	Lauro Cruises	1964
21	Apollo	Direct Cruises	1999
22	Apollon	Epirotiki	1993
23	Apollon	Royal Olympic Cruises	2000
24	Arandora	Blue Star Line	1927
25	Arandora Star	Blue Star Line	1928
26	Arcadia	P&O Cruises	2002
27	Arcadia	P&O Cruises	2005
28	Arosa Sky	Arosa Line	1950
29	Arosa Star	Arosa Line	1950
30	Arosa Sun	Arosa Line	1950
31	Artemis	P&O	2005
32	Asia Star	Asia Cruises	1992
33	Asian Princess	-	-
34	MS Astor	-	1981
35	MS Astor	British Morgan Leisure	1987
36	Asuka	-	1991
37	Asuka II	-	2006
38	Atlantic	Home Lines	1981
39	MV Aurora	P&O Cruises	2000
40	Awani Dream II	Awani Cruises	1996
41	Azerbaydzhan	-	1975
42	Azure Seas	Louis Cruise Lines	1950
43	M/S Birka Paradise	Birka Line	2004
44	M/S Birka Princess	Birka Line	1986

Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
46	Black Prince	Fred Olsen Cruise Lines	1966
47	Black Watch	Fred Olsen Cruise Lines	1996
48	Blue Moon	Pullmantur Cruises	2006
49	Boudicca	Fred Olsen Cruise Lines	2006
50	Braemar	Fred Olsen Cruise Lines	2001
51	MS Bremen	Hapag-Lloyd	1993
52	Brilliance of the Seas	Royal Caribbean	2002
53	Caledonian Star	-	-
54	Calypso	Louis Cruise Lines	1967
55	Calypso	-	1970s
56	SS Canberra	P&O	1961
57	MS Caribbean Princess	Princess Cruises	2004
58	Caribe I	-	-
59	Carla C	Costa Cruises/Princess Cruises	1967
60	Carnival Conquest	Carnival Cruise Lines	2002
61	Carnival Destiny	Carnival Cruise Lines	1996
62	Carnival Freedom	Carnival Cruise Lines	2007
63	Carnival Glory	Carnival Cruise Lines	2003
64	Carnival Legend	Carnival Cruise Lines	2002
65	Carnival Liberty	Carnival Cruise Lines	2005
66	Carnival Miracle	Carnival Cruise Lines	2004
67	Carnival Pride	Carnival Cruise Lines	2002
68	Carnival Spirit	Carnival Cruise Lines	2001
69	Carnival Splendor	Carnival Cruise Lines	2008
70	Carnival Triumph	Carnival Cruise Lines	1999
71	Carnival Tropicale	Carnival Cruise Lines	1982
72	Carnival Valor	Carnival Cruise Lines	2004
73	Carnival Victory	Carnival Cruise Lines	2000
74	Carnivale	Carnival Cruise Lines	1972-1978
75	SS Caronia	Cunard Line	1905
76	MS Caronia	-	1999
77	RMS Caronia	Cunard Line	1947
78	MS Carousel	-	-
79	Celebration	Carnival Cruise Lines	1987
80	Celebrity Xpedition	Celebrity Cruises	2004
81	Century	Celebrity Cruises	1995
82	M/S Cinderella	Viking Line	1989
83	Clipper Odyssey	-	1989
84	M/S Color Fantasy	Color Line	2004
85	M/S Color Festival	Color Line	1994
86	M/S Color Magic	Color Line	2007
87	MS Columbus	Hapag-Lloyd	1997
88	Constellation	Hellenic Cruises	1982
89	GTS Constellation	Celebrity Cruises	2002
90	Coral Princess	Princess Cruises	2003
91	Costa Allegra	Costa Cruises	1992

Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
93	Costa Classica	Costa Cruises	1992
94	Costa Concordia	Costa Cruises	2006
95	Costa Europa	Costa Cruises	2002
96	Costa Fortuna	Costa Cruises	2003
97	Costa Magica	Costa Cruises	2004
98	Costa Marina	Costa Cruises	1990
99	Costa Mediterranea	Costa Cruises	2003
100	Costa Romantica	Costa Cruises	1993
101	Costa Serena	Costa Cruises	2007
102	Costa Tropicale	Costa Cruises	2002
103	Costa Victoria	Costa Cruises	1996
104	Crown Dynasty	Crown Cruise Line	1993
105	Crown Jewel	Crown Cruise Line	-
106	Crown Majesty	-	-
107	Crown Monarch	Crown Cruise Line	-
108	Crown Odyssey	Royal Cruise Line	1988
109	Crown Princess	Sitmar Cruises	1990
110	Crown Princess	Princess Cruises	2006
111	Crystal Harmony	Crystal Cruises	1990
112	Crystal Serenity	Crystal Cruises	2003
113	Crystal Symphony	Crystal Cruises	1995
114	Cunard Conquest	Cunard Line	-
115	Cunard Countess	Cunard Line	1975
116	Cunard Crown Dynasty	Cunard Line	1993
117	Cunard Crown Jewel	Cunard Line	-
118	Cunard Crown Monarch	Cunard Line	-
119	Cunard Princess	Cunard Line	-
120	Das Clubschiff	Deutsche Seetouristik/Arkona Reise	1996
121	Danos	Helennic Cruises	1978
122	Dawn Princess	Princess Cruises	1993
123	Dawn Princess	Princess Cruises	1997
124	Delphin	Delphin Seereisen/Hans Touristik	1993
125	Deutschland	Peter Deilmann Reederei	1998
126	Diamond Princess	Princess Cruises	2004
127	Discovery	Discovery World Cruises	2003
128	Disney Magic	Disney Cruise Line	1998
129	Disney Wonder	Disney Cruise Line	1999
130	Dolphin	-	1970s
131	Dream Princess	Caspi Cruises	2005
132	Dreamward	Norwegian Cruise Line	1992
133	easyCruiseOne	easyCruise	2005
134	Ecstasy	Carnival Cruise Lines	1991
135	Elation	Carnival Cruise Lines	1998
136	Emerald Princess	Princess Cruise Lines	2007
137	Empress of Canada	Canadian Pacific	1961
138	Empress of the Seas	Royal Caribbean International	1990

Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
139	Enchanted Isles	-	-
140	Enchanted Seas	-	-
141	Enchantment of the Seas	Royal Caribbean International	1997
142	Endeavour	Lindblad Expeditions	1996
143	Enrico C. / Enrico Costa	Costa Crosiere	1965
144	Equinox	Celebrity Cruises	2009
145	Eugenio C. / Eugenio Costa	Costa Crosiere	1966
146	Europa	Norddeutscher Lloyd/Hapag-Lloyd	1965
147	Europa	Hapag-Lloyd Cruises	1981
148	Europa	Rederi AB Slite / Viking Line	1993
149	Europa	Hapag-Lloyd Cruises	1999
150	European Visions	Festival Cruises	2001
151	Explorer II	Regent Seven Seas Cruises	1996
152	Explorer of the Seas	Royal Caribbean International	2000
153	Fair Majesty	-	-
154	Fair Princess	-	-
155	Fairland	-	-
156	Fairsea	-	-
157	SS Fairsky	Sitmar Cruises	1984
158	TSS Fairstar	Sitmar Line	1965
159	TSS Fairwind	Sitmar Line	1967
160	Fantasy	Carnival Cruise Lines	1990
161	Fascination	Carnival Cruise Lines	1994
162	Federico C	Costa Line	1958
163	Festivale	Carnival Cruise Lines	1970
164	M/S Finlandia	Silja Line	1981
165	GTS Finnjet	Finnlines; Finnjet Line; Silja Line	1977
166	M/S Finnstar	Finnlines	1977
167	M/S Fram	Hurtigruten	2007
168	MV Franca C	Costa Line	1952
169	Freedom of the Seas	Royal Caribbean International	2006
170	Freewinds	Church of Scientology	1986
171	M/S Gabriella	Viking Line	1997
172	MV Galaxy	Celebrity Cruises	1996
173	M/S Galaxy	Tallink	2006
174	Genesis Of The Seas	Royal Caribbean International	2009
175	Galileo	Chandris Cruises	1983
176	Golden Princess	Princess Cruises	2001
177	Grand Princess	Princess Cruises	1998
178	Grandeur of the Seas	Royal Caribbean International	1996
179	MS Gripsholm (II)	Swedish America Line	1957
180	Holiday	Carnival Cruise Lines	1985
181	Homeric	Home Line	1986
182	Horizon	Celebrity Cruises	1990
183	Hyundai Pungak	Hyundai Merchant Marine	1999
184	Imagination	Carnival Cruise Lines	1995

Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
185	GTS Infinity	Celebrity Cruises	2001
186	Independence of the Seas	Royal Caribbean International	2008
187	Insignia	Oceania	2004
188	Inspiration	Carnival Cruise Lines	1996
189	M/S Isabella	Viking Line	1989
190	Island Breeze	Premier Cruises	1998
191	Island Escape	Island Cruises	2002
192	Island Princess	Princess Cruises	1974
193	Island Princess	Princess Cruises	2003
194	Island Star	Island Cruises	2006
195	Island Venture	Flagship Cruises	1972
196	Ivan Franko	Black Sea Shipping Company	1964
197	Jewel of the Seas	Royal Caribbean International	2004
198	Jubilee	Carnival Cruise Lines	1986
199	M/S Kalypso	Viking Line	1990
200	M/S King of Scandinavia	DFDS Seaways	1989
201	M/S King of Scandinavia	DFDS Seaways	2006
202	M/S Konstantin Simonov	Baltic Line	1981
203	M/S Kristina Brahe	Kristina Cruises	1974
204	M/S Kristina Regina	Kristina Cruises	1988
205	M/S Kungsholm	Swedish American Line	1953
206	M/S Kungsholm	Swedish American Line	1966
207	Leeward	Norwegian Cruise Line	1995
208	Legacy	Windjammer Barefoot Cruises	1997
209	Legend of the Seas	Royal Caribbean International	1995
210	SS Leonardo da Vinci	Italian Line	1960
211	SS Leonid Sobinov	Black Sea Shipping Company	1974
212	Liberty of the Seas	Royal Caribbean International	2007
213	Lili Marleen	Peter Deilmann Cruises	2005
214	Lucky Star	Epirotiki	1993-1999
215	MS Maasdam	Holland America Line	1993
216	Majesty of the Seas	Royal Caribbean International	1992
217	Mandalay	Windjammer Barefoot Cruises	1982
218	MS Marco Polo	Orient Lines	1991
219	Mardi Gras	Carnival Cruise Lines	1972
220	M/S Mariella	Viking Line	1985
221	Mariner of the Seas	Royal Caribbean International	2003
222	MegaStar Aries	Star Cruises	-
223	MegaStar Taurus	Star Cruises	-
224	Melody	MSC Italian Cruises	-
225	Mercury	Celebrity Cruises	1997
226	MS Meridian	Celebrity Cruises	1990
227	Midnatsol	Hurtigruten	2003
228	Millennium	Celebrity Cruises	2000
229	Minerva II	Swan Hellenic	2003
230	M/S Moby Otta	Moby Lines	2007

Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
231	Mona Lisa	Holiday Kreuzfahrten	2002
232	MS Monarch of the Seas	Royal Caribbean International	1991
233	Monterey	MSC Italian Cruises	1990
234	MSC Armonia	MSC Italian Cruises	2001
235	MSC Fantasia	MSC Italian Cruises	2008
236	MSC Lirica	MSC Italian Cruises	-
237	MSC Musica	MSC Italian Cruises	2006
238	MSC Opera	MSC Italian Cruises	2004
239	MSC Orchestra	MSC Italian Cruises	2007
240	MSC Poesia	MSC Italian Cruises	2008
241	MSC Serenata	MSC Italian Cruises	2009
242	MSC Sinfonia	MSC Italian Cruises	2005
243	National Geographic Endeavour	Lindblad Expeditions	1996
244	Nautica	Oceania Cruises	2005
245	Navigator of the Seas	Royal Caribbean International	2002
246	Navarino	Karageorgis Lines	1975
247	Neptune 2	-	-
248	Nieuw Amsterdam	Holland America Line	1984
249	MS Noordam	Holland America Line	1984
250	MS Noordam	Holland America Line	2006
251	Nordic Prince	Royal Caribbean International	-
252	Nordic Empress	Royal Caribbean International	1990
253	Nordkapp	Hurtigruten	1996
254	Nordnorge	Hurtigruten	1997
255	North Star	-	-
256	SS Norway	Norwegian Cruise Line	1978
257	Norwegian Crown	Norwegian Cruise Line	1996
258	Norwegian Dawn	Norwegian Cruise Line	2002
259	Norwegian Dream	Norwegian Cruise Line	1998
260	Norwegian Dynasty	Norwegian Cruise Line	1997
261	Norwegian Gem	Norwegian Cruise Line	2007
262	Norwegian Jewel	Norwegian Cruise Line	2005
263	Norwegian Majesty	Norwegian Cruise Line	1997
264	Norwegian Pearl	Norwegian Cruise Line	2006
265	Norwegian Sea	Norwegian Cruise Line	1998
266	Norwegian Spirit	Norwegian Cruise Line	2004
267	Norwegian Sky	Norwegian Cruise Line	1999
268	Norwegian Star	Norwegian Cruise Line	2001
269	Norwegian Sun	Norwegian Cruise Line	2001
270	Norwegian Wind	Norwegian Cruise Line	1998
271	Oceana	P&O Cruises	2003
272	Ocean Breeze	Premier Cruise Line	1990
273	Oceanic	Pullmantur Cruises	2001
274	Ocean Princess	Princess Cruises	2000
275	Oceanic Discoverer	Coral Princess Cruises	2005
276	Ocean Village 2	Ocean Village	2007

Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
277	Olympia	-	-
278	Olympia	Viking Line	1986
279	Olympic	Epirotiki	1993-1999
280	Olympic Countess	Royal Olympic	1997
281	MS Oosterdam	Holland America Line	2003
282	Oranje	Nederland Cruise Lines	1939
283	Oriana	Orient Steam Navigation Company	1973
284	MV Oriana	P&O Cruises	1995
285	MV Orion	Orion Expedition Cruises	2003
286	Pacific	-	2002
287	Pacific Dawn	P&O Cruises	
288	Pacific Princess	Princess Cruises	1974
289	Pacific Princess	Princess Cruises/P&O Cruises	2002
290	Pacific Sky	P&O Cruises	2000
291	Pacific Star	P&O Cruises	2005
292	Pacific Sun	P&O Cruises	2004
293	Pallas Athena	Epirotiki	1992
294	Paradise	Carnival Cruise Lines	1998
295	Paul Gauguin	Regent Seven Seas Cruises	1998
296	M/S Pearl of Scandinavia	DFDS Seaways	2001
297	M/S Peter Wessel	Color Line	1996
298	Platinum	-	2003
299	Pride of Aloha	NCL America	2004
300	Pride of America	NCL America	2005
301	Pride of Bilbao	P&O Ferries	1993
302	Pride of Hawaii	NCL America	2006
303	Pricesa Marissa	Louis Cruise Lines	1987
304	Prinsendam	Holland America Line	2002
305	RMS Queen Elizabeth 2	Cunard Line	1969
306	RMS Queen Mary 2	Cunard Line	2004
307	M/S Queen of Scandinavia	DFDS Seaways	1990
308	MS Queen Victoria	Cunard Line	2007
309	R One	Renaissance Cruises	-
310	R Two	Renaissance Cruises	-
311	R Three	Renaissance Cruises	1999
312	R Four	Renaissance Cruises	1999
313	R Five	Renaissance Cruises	-
314	R Six	Renaissance Cruises	-
315	R Seven	Renaissance Cruises	-
316	R Eight	Renaissance Cruises	-
317	Radiance of the Seas	Royal Caribbean International	2001
318	MS Regal Empress	Imperial Majesty Cruises	-
319	Regal Princess	Princess Cruises	1991
320	Regent Sea	Regency Cruises	1995
321	Regent Spirit	Regency Cruises	1993
322	M/S Regina Baltica	EstLine; Tallink	1996

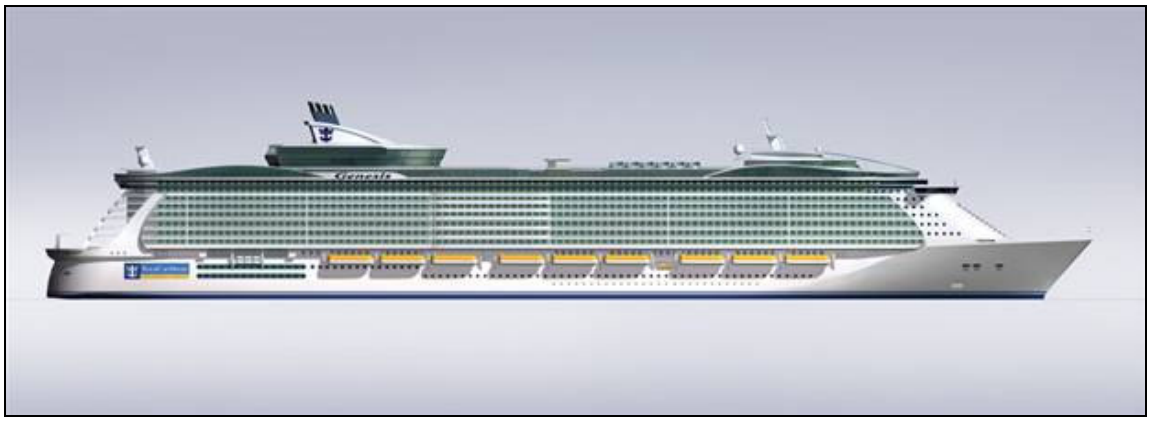
Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
323	Rembrandt	Premier Cruises	1997
324	Renaissance I	Renaissance Cruises	-
325	Renaissance II	Renaissance Cruises	-
326	Renaissance III	Renaissance Cruises	-
327	Renaissance IV	Renaissance Cruises	-
328	Renaissance V	Renaissance Cruises	-
329	Renaissance VI	Renaissance Cruises	-
330	Renaissance VII	Renaissance Cruises	-
331	Renaissance VIII	Renaissance Cruises	-
332	Rhapsody	MSC Italian Cruises	-
333	Rhapsody of the Seas	Royal Caribbean International	1997
334	M/S Romantika	Tallink	2002
335	MS Rotterdam	Holland America Line	1997
336	SS Rotterdam	Holland America Line	1959
337	Royal Clipper	Star Clippers	2000
338	Royal Majesty	Majesty Cruise Line	1992
339	Royal Pacific	A. Lelakis	1992 öncesi
340	Royal Princess	Princess Cruises	1984
341	Royal Princess	Princess Cruises	2007
342	Royal Viking Queen	Royal Viking Line	1992
343	Royal Viking Sea	Royal Viking Line	1973
344	Royal Viking Sky	Royal Viking Line	1973
345	Royal Viking Sun	Royal Viking Line	1988
346	Royal Viking Star	Royal Viking Line	1972
347	Royale	Premier Cruises	1983
348	MS Ryndam	Holland America Line	1994
349	Saga Rose	Saga Cruises	1997
350	Saga Ruby	Saga Cruises	2005
351	Salamis Glory	Cypriot Salamis Cruises	1996
352	M/S Sally Albatross (I)	Sally Cruise	1986
353	M/S Sally Albatross (II)	Sally Cruise; Silja Line	1992
354	Sapphire Princess	Princess Cruises	2004
355	Seabourn	Holland America Line	-
356	Seabourn Legend	Seabourn Cruise Line	1985-1995
357	Seabourn Pride	Seabourn Cruise Line	1985-1995
358	Seabourn Spirit	Seabourn Cruise Line	1989
359	Seabourne Sun	-	1988
360	MS Sea Breeze	Dolphin Cruises	1989
361	M/S Sea Diamond	Louis Hellenic Cruise Lines	2006
362	Sea Princess	P&O Cruises/Pacific Princess	1978
363	Sea Princess	Princess Cruises	1988
364	Sea Venture	Flagship Cruises	1972
365	Sensation	Carnival Cruise Lines	1993
366	Serenade of the Seas	Royal Caribbean International	2003
367	MSC Serenata	MSC Italian Cruises	2009
368	Seven Seas Mariner	Regent Seven Seas Cruises	2001

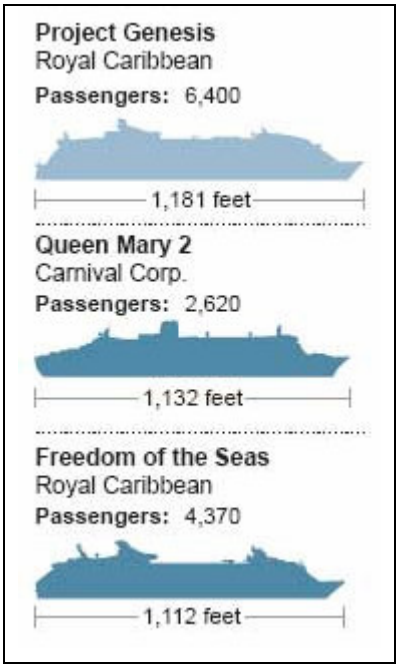
Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
369	Seven Seas Navigator	Regent Seven Seas Cruises	1999
370	Seven Seas Voyager	Regent Seven Seas Cruises	2003
371	Shota Rustaveli	Black Sea Shipping Company	1968
372	M/S Silja Europa	Silja Line	1993
373	M/S Silja Festival	Silja Line	1992
374	M/S Silja Karneval	Silja Line	1992
375	M/S Silja Opera	Silja Line	2001
376	M/S Silja Scandinavia	Silja Line	1994
377	M/S Silja Serenade	Silja Line	1990
378	M/S Silja Symphony	Silja Line	1991
379	Sky Princess	Princess Cruises	1988
380	Sky Wonder	Pullmantur Cruises	2006
381	Solstice	Celebrity Cruises	2008
382	Song of America	Royal Caribbean International	1982
383	Song of Norway	Royal Caribbean International	1970
384	Sovereign of the Seas	Royal Caribbean International	1988
385	Spirit of Adventure	Saga Cruises	2006
386	Splendour of the Seas	Royal Caribbean International	1996
387	Star Aquarius	Star Cruises	-
388	Superstar Gemini	Star Cruises	1992
389	Star of Texas	Epirotiki	1993-1999
390	Star Pisces	Star Cruises	1993
391	Star Princess	Princess Cruises	2002
392	StarShip Royale	Premier Cruises	1983
393	MS Statendam	Holland America Line	1994
394	SS Stella Solaris	Royal Olympic Cruises	1953
395	Stena Germanica	Stena Line	1987
396	Stena Scandinavica	Stena Line	1987
397	GTS Summit	Celebrity Cruises	2001
398	Sundream	Airtours/MyTravel	1996
399	MS Sun Princess	Princess Cruises	1995
400	Sun Viking	Royal Caribbean International	-
401	Sun Vista	Sun Cruises	1997
402	SuperStar Aquarius	Star Cruises	2007
403	SuperStar Leo	Star Cruises	1998
404	SuperStar Libra	Star Cruises	2001
405	SuperStar Libra	Star Cruises	2005-2006
406	SuperStar Scorpio	Star Cruises	2002
407	SuperStar Taurus	Star Cruises	2000
408	SuperStar Virgo	Star Cruises	1999
409	M/S Svea	Johnson Line / Silja Line	1985
410	M/S Svea Corona	Rederi AB Svea / Silja Line	1975
411	M/S Svea Corona	Johnson Line / Silja Line	1984
412	Tahitian Princess	Princess Cruises	2002
413	Taras Shevchenko	Black Sea Shipping Company	1967
414	The Calypso	Louis Cruise Lines/Thomson	2000

Sıra	*İsim*	*İşletmeci*	*Yapım*
415	The Emerald	Louis Cruise Lines/Thomson	1997
416	The Iris	Mano Maritime	2001
417	The Jasmine	Mano Maritime	2002
418	The World	residenSea/the occupants	2002
419	Thomson Celebration	Louis Cruise Lines/Thomson	2005
420	Thomson Destiny	Louis Cruise Lines/Thomson	2005
421	Thomson Spirit	Louis Cruise Lines/Thomson	2002
422	SS Uganda	-	1968
423	Van Gogh	TravelScope	1999
424	MS Veendam	Holland America Line	1996
425	Victoria	P&O Cruises/Union-Castle Line	1998
426	M/S Victoria I	Tallink	2004
427	M/S Viking Cinderella	Viking Line	2003
428	M/S Viking Saga	Viking Line	1980
429	M/S Viking Sally	Viking Line	1980
430	M/S Viking Song	Viking Line	1980
431	Viking Serenade	Royal Caribbean International	1982
432	Viktoria Luise	Hamburg-Amerika	1910
433	Vision of the Seas	Royal Caribbean International	1998
434	Vistamar	Plantours & Partners	1989
435	MS Volendam	Holland America Line	1999
436	Voyager of the Seas	Royal Caribbean International	1999
437	M/S Wasa King	Wasa Line	1990
438	M/S Wasa Queen	Wasa Line; Silja Line; Cruise Ferry	2000
439	M/S Wasa Star	Vaasanlaivat / Vasabåtarna	1981
440	Westerdam	Holland America Line	1988
441	MS Westerdam	Holland America Line	2004
442	Wilhelm Gustloff	Strength Through Joy	1937
443	Windward	-	1993
444	Wind Spirit	Windstar Cruises	1988
445	Wind Star	Windstar Cruises	1986
446	Wind Surf	Windstar Cruises	1998
447	MS Winston Churchill	Scandinavian Seaways	1967
448	Yamal	Poseidon Arctic Voyages	1992
449	Yankee Clipper	Windjammer Barefoot Cruises	1965
450	Yorktown Clipper	Cruise West	1988
451	MS Zaandam	Holland America Line	2000
452	Zenith	Celebrity Cruises	1992
453	MS Zuiderdam	Holland America Line	2002

Kaynak: Wikipedia, "List of cruise ships", **Wikipedia: The Free Encyclopedia**, 10 Haziran 2007, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_cruise_ships, 30 Haziran 2007.

EK 3: Genesis Kruvaziyeri



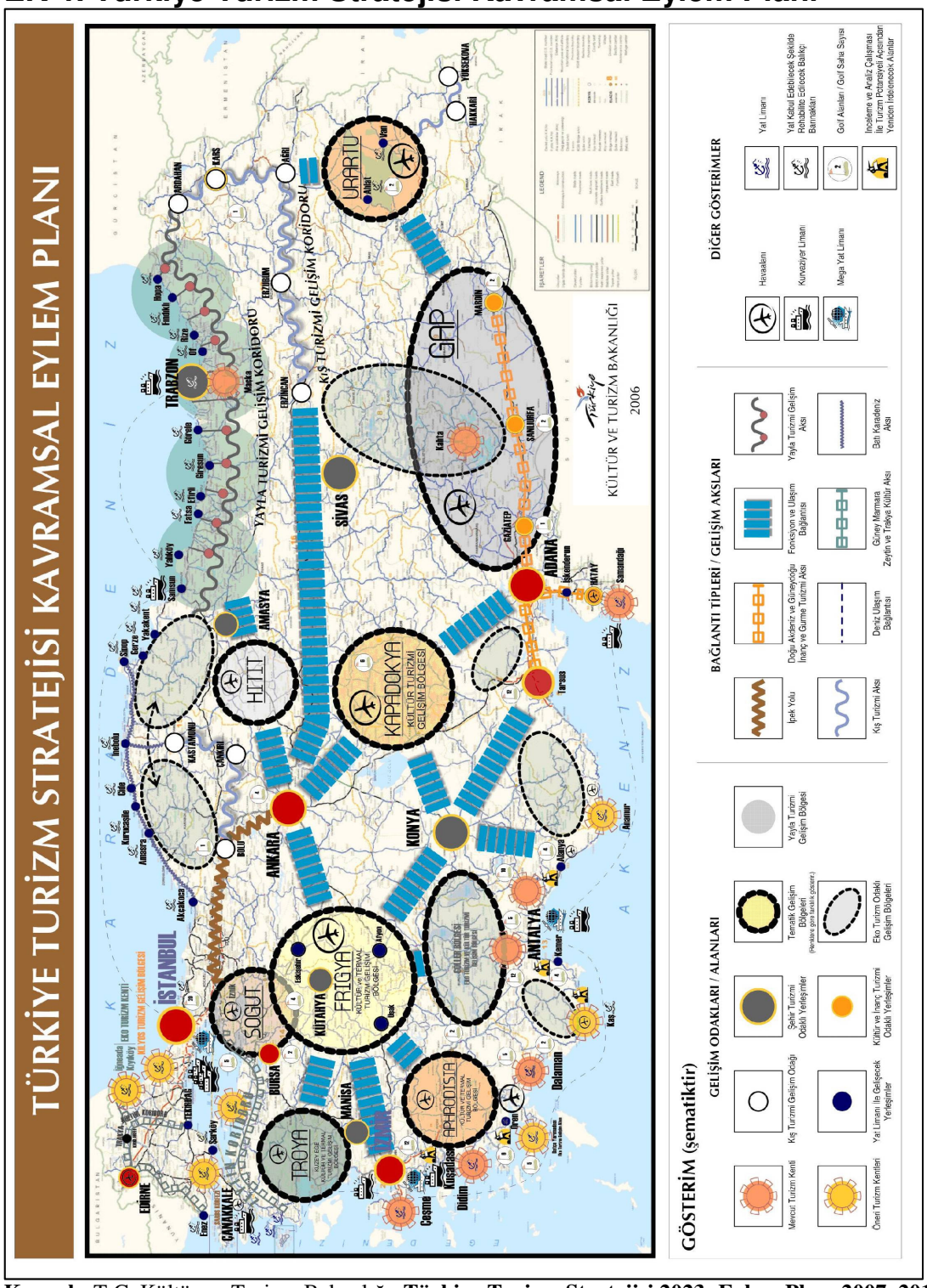


Norveç'in Aker Tersanesi'nde yapılmakta olan Genesis Kruvaziyeri (üstte), yandaki şekilde de görüldüğü üzere 1181 ayaklık (360m) boyuyla, Carnival'ın Queen Mary 2'sinin "en büyük kruvaziyer" olma unvanını devralacaktır.

2009 yılında deniz indirilmesi planlanan gemi için, Royal Caribbean şirketi 1,24 milyar dolarlık bir yatırıma girmiştir. Gemi tamamlandığında azami 6400 yolcu taşıyabilecek ve bu alanda da bir rekor kıracaktır.

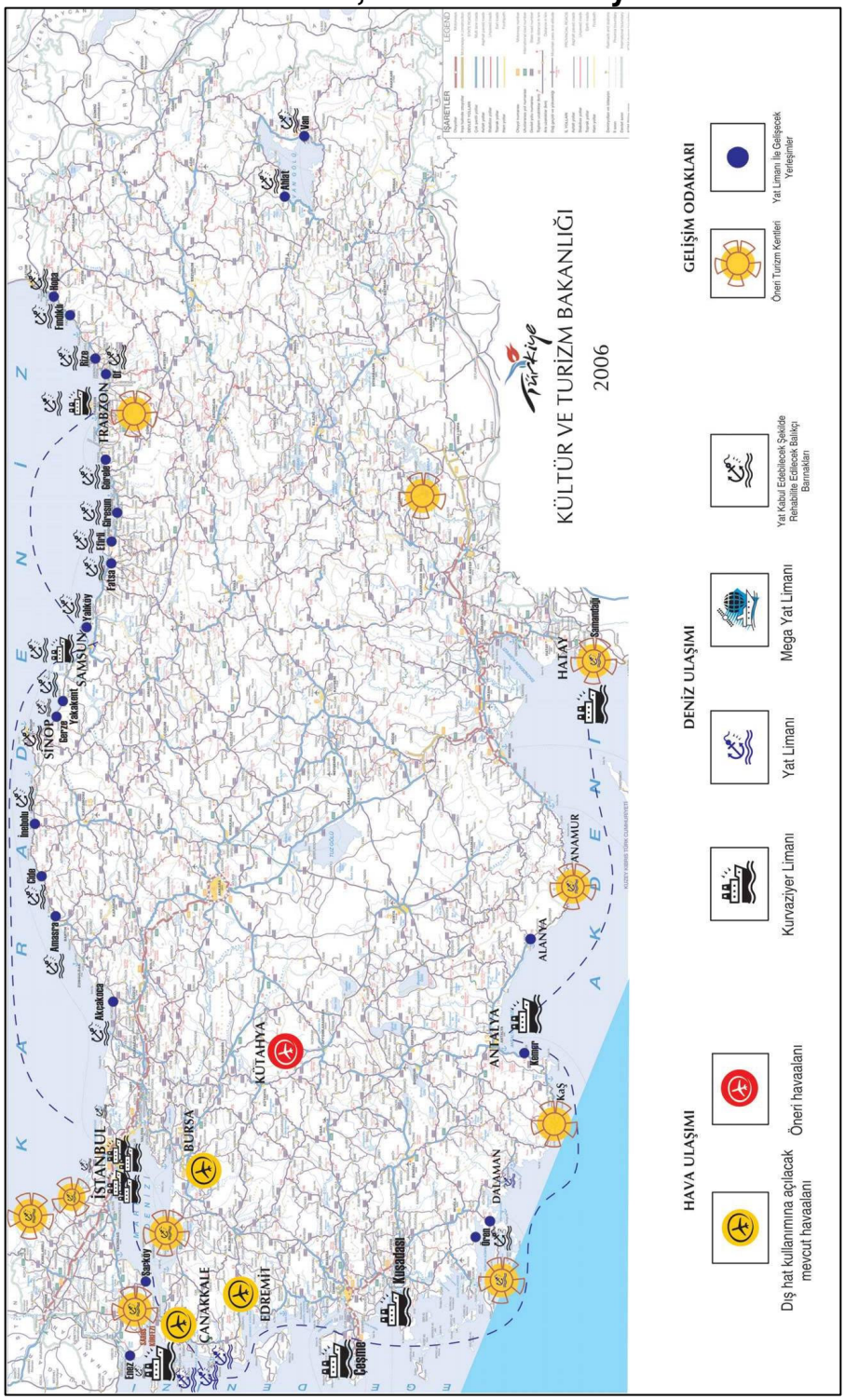
Kaynak: Associated Press, "Royal Caribbean orders largest-ever cruise ship", **MSNBC International Business**, 6 Şubat 2006, (Çevrimiçi) http://www.msnbc.msn.com/id/11199685/, 30 Haziran 2007.

EK 4: Türkiye Turizm Stratejisi Kavramsal Eylem Planı



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Türkiye Turizm Stratejisi 2023: Eylem Planı 2007–2013**, Ankara, 2007, s. 82-83.

EK 5: Turizm Kentleri, Hava ve Denizyolları Önerileri



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Türkiye Turizm Stratejisi 2023: Eylem Planı 2007–2013**, Ankara, 2007, s. 88-89.

EK 6: Türkiye'deki Belgeli Yat İşletmelerinin Kapasitesi (2005)

A - BELGELİ YAT İŞLETMELERİNİN KÜMÜLATİF OLARAK YAT VE YATAK SAYILARI									
	İŞLETME SAYISI			YAT SAYISI			YATAK SAYISI		
YILLAR	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM
1986	36	21	**57**	226	378	**604**	2 402	2 515	**4 917**
1987	52	19	**71**	360	375	**735**	3 360	2 769	**6 129**
1988	73	20	**93**	473	527	**1 000**	4 431	3 816	**8 247**
1989	83	24	**107**	544	623	**1 167**	4 964	4 394	**9 358**
1990	84	24	**108**	441	583	**1 024**	4 365	4 102	**8 467**
1991	88	19	**107**	460	403	**863**	4 559	2 846	**7 405**
1992	93	18	**111**	481	523	**1 004**	4 971	3 609	**8 580**
1993	95	18	**113**	474	553	**1 027**	5 034	3 732	**8 766**
1994	99	15	**114**	524	498	**1 022**	5 401	3 243	**8 644**
1995	98	11	**109**	547	412	**959**	5 567	2 616	**8 183**
1996	98	10	**108**	585	398	**983**	5 905	2 542	**8 447**
1997	99	7	**106**	606	393	**999**	6 071	2 479	**8 550**
1998	100	8	**108**	618	414	**1 032**	6 100	2 557	**8 657**
1999	101	9	**110**	612	410	**1 022**	6 013	2 573	**8 586**
2000	100	10	**110**	817	455	**1 272**	7 378	2 856	**10 234**
2001	98	10	**108**	821	480	**1 301**	7 404	2 977	**10 381**
2002	96	10	**106**	725	369	**1 094**	6 774	2 457	**9 231**
2003	97	9	**106**	725	333	**1 058**	6 905	2 329	**9 234**
2004	83	8	**91**	699	294	**993**	6 377	2 110	**8 487**
2005	76	10	**86**	723	345	**1068**	6 394	2 486	**8 880**

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Yat İstatistikleri 2005**, Ankara, ISSN: 1300-6886, Şubat 2007, s. 7.

EK 7: Türkiye'de Mavi Yolculuk Rotaları



Kaynak: "Mavi Yolculuk Rotaları", **Turizmde Bu Sabah**, Boyut Yayın Grubu, © 2006, (Çevrimiçi) http://www.turizmdebusabah.com/maviyolculuk/imgGalery.asp?aID=335&imgIndex=1, 21 Haziran 2007.

EK 8: Yat Turizmi Yönetmeliği

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

BİRİNCİ BÖLÜM
Başlangıç Hükümleri

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

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

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

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

İKİNCİ BÖLÜM
Yat Limanları Yatırım ve İşletmeciliği

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

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

Fiziksel, nitelikler:
Madde 6 – Yat Limanı yapılması amacıyla seçilecek kuruluş yerlerinin;
a) Hakim dalgalara açık olmaması,
b) Liman içine yönelik yoğun kanalizasyon ve su akıntıları ile çamur birikintisi olmaması,
c) Yakın yerleşme merkezi ile karayolu bağlantısı bulunması,
d) Elektrik, tatlı su ve haberleşme imkanlarının bulunması,
e) Denizdeki alanı kadar, kara alanının temini,
f) Limanın su alanı içinde ve liman yaklaşmasında, batık, sığlık, topuk vb. engellerin bulunmaması, şartlarının mevcudiyeti veya gerçekleşme imkanı aranır.

Altyapı nitelikleri:
Madde 7 – Yat Limanları altyapı yatırımları açısından aşağıdaki niteliklere sahip olmalıdır.
a) Korunmuş su alanının tamamında en az 2,5 metre derinlik,
b) Yat limanı içinde soluganları (Deniz çalkantısı) en az düzeyde tutacak rıhtım ve iskeleler,
c) Yat limanına denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler,
d) Yatların düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler,
e) Rıhtım ve iskelelerde bağlamaya elverişli mapa ve aneleler,
f) Rıhtım ve iskelelerin yeterli derecede aydınlatılması,
g) Yatlara tazyikli su ve elektrik bağlantısı yapılabilecek tesisat.

Üstyapı nitelikleri:
Madde 8 – Yat limanlarında bulunması gerekli asgari üstyapı tesisleri ile sağlanması zorunlu hizmetler aşağıda belirtilmiştir.
a) Rıhtım ve iskelelerde yatlara elektrik ve tatlı su bağlantısı sağlayan kutular,
b) Yat limanı idare binası ve yabancı yatların Türkiye'ye giriş ve çıkış yaptığı yat limanlarında bu yönetmeliğin 36'ncı maddesinin 2'nci fıkrasında belirlenen, hizmetler için gerekli kapalı alan,
c) (Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.) Kadın ve erkek yatçılar için ayrı duş ve alafranga WC grupları (bağlama kapasitesinin % 5'i kadar),
d) Çöplerin liman dışına atılması ile, katı ve sıvı atıklardan çevrenin etkilenmemesini sağlayacak tasfiye tedbirleri,
e) Acil ihtiyacı sağlamaya yeterli jeneratör ile yedek su deposu,
f) Kullanılmış yağ toplama yeri,
g) Kadın ve erkek görevliler için ayrı soyunma yerleri, duş, WC ve ortak oturma ve dinlenme yerleri,
h) Yat limanında emniyeti sağlamak, kılavuzluk hizmetleri vermek, palamar botu olarak kullanılmak ve yat limanının deniz ile tüm diğer ilişkilerini sağlayacak motorlu bir tekne,
i) İlk yardım imkanı.
j) Yangın söndürme sistemi.

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

Deniz üzerinde yapılaşma zorunluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza,bakım ve küçük onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) hizmetlerini verebilecek niteliklerle, Bakanlıkça belirlenecek tesis ve teçhizata sahip olan çekek yerleri 7 ve 8'nci madde şartları aranmaksızın belgelendirilir. Çekek yerlerinde giriş ve çıkış kontrolu ile teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir.

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

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

Tali yat limanları:
Madde 11 – Tali yat limanları, tabii veya yapılmış kapalı bir su alanına sahip olan, daha uzun süreli kalış ve onarım imkanları yanında aşağıdaki özelliklere sahip yat limanlarıdır.
a) Akaryakıt satışı,
b) 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte meyilli çekek veya vinç,
c) Meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkanı,
d) Çamaşır yıkama veya yıkatma imkanı,
e) Yangın ikaz sistemi,
f) Yatçıların dinlenmelerini ve birarada bulunmalarını sağlayacak sosyal bir mahal,
g) Gümrüklü ve gümrüksüz satış yerleri,
h) Telefon ve imkanları ölçüsünde teleks,
i) Denizde seyreden yatlarla bağlantıyı sağlayacak mevzuata uygun telsiz sistemi,
j) Gümrüklü veya gümrüksüz eşya emanet deposu,
k) Teknik servis,
l) Yat limanı ihtiyacı için kapalı depo,
m) Yabancı dil bilen en az 1 personel,
n) Otopark,
o) Yakın çevrede olmaması halinde yiyecek - içecek ünitesi,
p) Karada park hizmetinin verilmesi halinde, ana yat limanının bu hizmete ilişkin şartları,
r) Emniyetli bağlama sistemi.

Ana yat limanı:
Madde 12 – Ana yat limanları, dalga etkisinden uzak kapalı bir alanı kapsayan büyük çapta, kışlama ve bakım - onarım imkanları yanında, tali yat limanı şartlarına ilave olarak aşağıdaki özellikleri taşıyan yat limanlarıdır.
a) Akaryakıt ikmal iskelesi,
b) Hava ve deniz durumu ile ilgili sürekli bilgi sağlayabilecek cihazlar,
c) İmkanlar ölçüsünde teleks veya teleks hizmeti,
d) Acil yardım merkezi,
e) Limanın kapasitesi ve bağlanacak yatların nitelikleri ve uyumlu karaya çekme ve denize indirme tesisat ve teçhizatı (5 tona kadar olan tekneler için meyilli çekek veya vinç ile daha ağır tekneler için ayrıca özel tesisat ve teçhizat),
f) (Değişik: 4/6/1991-91/1933 K.) Yatların karada park edebilecekleri drenajı yapılmış kapalı ve açık alanlar ile bakım hizmetleri için elektriği, suyu, aydınlatılması ve özel yangın söndürme gereçleri sağlanmış yerler,
g) En az 2 teknenin onarımının yapılacağı kapalı atölye,
h) Yeme içme ihtiyacını karşılayacak bir tesis
i) Spor imkanları.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

f) Yat limanı işletme belgesi kapsamında sağlanan diğer hizmetlerde çalışan personelin, çalışmalarına ilişkin esasları düzenler, bu hizmetler arasında koordinasyonu sağlar ve uyum sağlamayanlarla sakıncalı

davranışları görülenlerin Kanunun 31'inci maddesine göre cezalandırılmalarını Bakanlıktan ve/veya hizmetten men'ini işletme sorumlusundan ister,

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

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

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

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

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

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

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
Yat İşletmeciliği

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

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

Yat işletmecileri 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu kapsamında Seyahat Acentalarına münhasır faliyetlerde bulunamazlar.
(Ek : 4/6/1991 - 91/1933 K.) Ancak, yat işletmeleri yatçıları geliş noktalarından alıp, varış noktalarına bırakabilirler.

Kiralama esasları :
Madde 19 – Yat işletmeciliği belgesine sahip teşebbüsler yabancılara ait yatları Bakanlığın izni ile beş yıla kadar kiralayabilirler.
Anılan iznin verilmesi için yatların :

a) Mevsimde en az 4 ay kullanımları ve bu sürede en az 60 gün bu amaçla çalıştırılmaları,
b) Sağlanacak dövizin, asıl yat sahibine yapılacak ödemelerin bir katını geçeceğinin taahhüt edilmesi,
c) (Değişik : 4/6/1991 - 91/1933 K.) Türkiye'de kışlamaları; kışlama yapılmaması halinde Bakanlıkça belirlenen miktarın Turizmi Geliştirme Fonu'na yatırılması,
d) Sözleşmelerin Bakanlıkça tasdik edilmesi,
e) Sadece yabancı yatçılara ve yurtdışında mukim Türk vatandaşlarına döviz karşılığı kiralanabilmeleri Türkiye'de mukim Türk vatandaşlarına kiralanmaması,
şartları aranır.

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

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

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

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

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

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

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

Yat işletmeciliği için başvuru :
Madde 22 – Kanunun 27'nci maddesi uyarınca Yat İşletmeciliği Belgesi için Bakanlığa yapılacak başvurularda, aşağıda belirlenen bilgi ve belgeler istenir.
a) İşletmeci hakkında bilgi,

b) İşletme hakkında bilgi,

1. Personel durumu,
2. İşyeri büro, şubeler (veya bu amaçla yapılmış anlaşmalar) ile ilgili ayrıntılar.

c) İşletmeye dahil yatlar hakkında bilgi,
1. İşletme mülkiyetinde bulunan yatlar,
2. Kısa veya uzun süreli kiralanan yatlar,

d) İşletme planı ayrıntıları,

e) Pazarlama çalışmaları ve uygulama esasları,

f) Kısa ve uzun süreli kiralama sözleşmesi yapılan yabancı bayraklı yatlar ile ilgili döviz kazancı programı ve taahhütnamesi,

g) İşletme ile ilgili anlaşmaların örnekleri,

h) Bakanlıkça gerek görülecek diğer bilgi ve belgeler.

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

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

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

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

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

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

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

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

İşletmelere ait yatların nitelikleri :
Madde 26 – (Değişik : 4/6/1991 - 91/1933 K.)
Belgeli yat işletmelerine dahil tekneler "Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü"nde öngörülen donanım ile ulusal ve uluslararası mevzuatta belirtilen niteliklerde teçhiz edilir.

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

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

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

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

İlave techizat :
Madde 27 – Yelkenli ve karma yatlarda 26'ncı maddede belirlenen niteliklere ilave olarak aşağıda belirtilen donatım malzemeleri bulundurulur.
a) Yelkenli yatlarda acil haller için yeterli motor,
b) Güverte emniyet kayısı, tel halat makası veya demir testeresi,

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

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

Yatların kiralanmasında mürettebat:
Madde 29 – Yat işletmelerine dahil teknelerin mürettebatlı veya mürettebatsız olarak kiraya verilmelerinde aşağıda belirlenen esaslar uygulanır.
a) 100 gros tonilatoya kadar olup yatçı kapasitesi 12'yi geçmeyen tekneler mürettebatsız olarak kiraya verilebilirler.
Anılan yatlar yatçılık veya yelken federasyon ve kulüplerince verilen ehliyetler ile yabancıların kulüplerinden aldıkları lisanslar dahil amatör denizci (yatçı) yönetiminde seyir yapabilirler.

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

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

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

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

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

Bu yönetmeliğin 21'nci maddesi uyarınca işletilen yabancı bayraklı yatlarda da aynı nitelikler aranır. (Ek : 4/6/1991 - 91/1933 K.) Yat işletme belgesi sahibi olmayan ve ticari amaçla çalışan Türk bayraklı yatların kontrolünü sağlamak ve bunları belirli bir standarda ulaştırma için gerekli hususlar, Bakanlıkça, ilgili bakanlıklar ve meslek kuruluşlarının işbirliği ile düzenlenir.

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

Yatların ölçülmesi :
Madde 31 – (Değişik : 4/6/1991 - 91/1933 K.)
Yatların ölçümleri ulusal ve uluslararası ilgili mevzuat hükümlerine göre yapılır.

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

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

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

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

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

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

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

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

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
Yatların Karasularında Seyir Esasları

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

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

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

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

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

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

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

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

Türk limanları Yat kayıt belgesinin kullanımı:
Madde 39 – (Değişik: 25/9/1986 - 86/11045 K.)
Türk Limanları Yat Kayıt Belgesini alarak giriş işlemlerini tamamlayan yatlar ve yatçılar Türkiye'ye giriş yapmış olurlar.

Türk Bayraklı yatların kayıt belgesi:
Madde 40 – (Değişik: 4/6/1991 - 91/1933 K.)

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

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

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

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

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

Yat kayıt belgesinin dağıtımı:
Madde 41 – (Değişik: 4/6/1991-91/1933 K.)
Bakanlıkça belirlenen esaslara uygun olarak hazırlanacak yat kayıt belgelerinin dağıtımı, yat turizminin geliştirilmesi hizmetlerine yatların katılma payları olarak Bakanlıkça her yıl döviz ve Türk Lirası olarak belirlenecek miktarlar karşılığında uygun görülecek kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruşları tarafından yapılır. Yat kayıt belgelerinin basım masraflarının ödenmesinden sonra net hasılattan görevlendirilen kuruluşa idari ve genel giderler karşılığı %10 komisyon ödenir ve kalanı Turizmi Geliştirme Fonu'na aktarılır.

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

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

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

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

Yabancı bayraklı yatlar ile, yabancıların kullandıkları Türk Bayraklı yatlar söz konusu bölgede;
1) Seyir evrakında gösterilen güzergah üzerinde seyredebilirler,
2) Bu güzergah üzerinde, gümrük idaresi bulunmayan yerlere, başkaca bir tahdit bulunmaması kaydı ile yanaşabilir, demirleyebilir.
Bu bölgelerde 1615 sayılı Gümrük Kanunu'nun 32'nci maddesi, 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takıbine

Dair Kanunun 11'inci maddesinin 1'inci fıkrası ile 12 ve 13'üncü maddeleri yatçılık dışı faaliyetlerin tespiti halinde uygulanır.

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

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

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

BEŞİNCİ BÖLÜM
Yabancı Yatların Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları

Yatların bırakılması ve kalış süreleri:
Madde 46 – (Değişik: 25/9/1986-86/11045 K.)
Türkiye'ye yatları ile birlikte giriş yapan yabancılar, Kanunun 29'ncu maddesi uyarınca yatlarını belgeli bir yat limanına veya yat çekek yerlerine iki yıla kadar bir süre için kışlama, bakım ve onarım amacı ile bırakarak başka bir vasıta ile Türkiye'den ayrılabilir.

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

Kabotaj uygulamaları:
Madde 47 – (Değişik: 4/6/1991-91/1933 K.)
Türkiye'de kışlayan veya yabancı bir limandan gelerek Türkiye'ye giriş yapan her türlü yabancı bayraklı özel yatların liman içinde veya Türk limanları arasında kullanılmasına yalnızca sahibi içinde olmak şartıyla izin verilebilir. Çok sahipli yabancı bayraklı özel yatlar ile yabancı klüp, dernek ve birliklere ait yatlar yılda en fazla dört sahibi tarafından kullanılabilir. Bu çeşit yatlara yat sahibinin ailesi dışında, karşılığında hiç bir ücret alınmadan yalnızca gezi, spor, eğlence amacıyla Türk veya yabancı misafir alınması mümkündür.

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

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

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

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

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

Belge sürelerinin uzatılması:
Madde 48 – (Değişik: 4/6/1991-91/1933 K.)
Yabancı yatçılık ve yelken klüp, dernek ve birlikleri tarafından verilen belgelerin süreleri, ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları tarafından uzatılabilir. Yetki verilecek kuruluş ve bu işlemler için alınacak ücrete ilişkin esaslar Bakanlıkça belirlenir.

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

ALTINCI BÖLÜM
Son Hükümler

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

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

Yetki
Ek Madde 1 – (Ek : 25/9/1986 / 86/11045 K.; Değişik : 4/6/1991 - 91/1933 K.)
Türk bayraklı yatlar ile Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yatlar ve yabancı limanlardan gelen yatlar için, yabancı ülkelerde yapılan uygulamalar dikkate alınarak Bakanlıkça gerekli tedbirler alınabilir.

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

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

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

Geçici Madde 2 – Bu yönetmeliğin;
a) 32'nci maddesi ile belirlenen kişi başına sigorta miktarı 1983 yılı için 200.000.-TL.,
b) 33'üncü maddesi ile belirlenen teminat miktarı 1983 yılı için yat limanlarında 1.000.000.-TL., yat işletmelerinde her yat için 250.000.-TL.,
c) 41'inci maddesi ile belirlenen Yat Kayıt Belgelerinden yabancı tekneler için düzenlenenlerin 1983 yılındaki dağıtımı (10) Amerikan doları, eşdeğer döviz veya TL. karşılığı, Türk tekneler için düzenlenenlerin dağıtımı ise 2.000.-TL. karşılığı yapılır.

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

Yürürlük :
Madde 52 – Bu yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme :
Madde 53 – Bu yönetmeliği Bakanlar Kurulu yürütür.

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

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

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

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

EK 9: Deniz Turizmi Yönetmeliği (Taslak)[*]

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; yeni deniz turizmi türleri, mevcut deniz turizmi tesisleri ve araçlarının yatırım ve işletmeciliğinin geliştirilmesi, bunların asgari niteliklerinin ve standartlarının belirlenmesinin sağlanması, bu alanda faaliyet gösteren yatırımcı ve işletmeciler, kamu görevlileri ile bu tesis ve araçlardan yararlanacak kişilerin uyması gereken asgari kuralları belirleyerek kalitenin yükseltilmesidir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik, deniz turizmi tesisleri ile gezi, spor ve eğlence amaçlı deniz turizmi araçlarına turizmi yatırımı ve turizm işletme belgelerinin verilmesine, sınıflandırılmasına, bu tesislerin yönetim, personel ve işletme özellikleri ile uymak zorunda oldukları fiziki şartlara, Türk ve yabancı bayraklı deniz araçlarının karasularımızdaki seyir esaslarına ve Türkiyede kalış sürelerine, kabotaj hakları ile deniz turizminin geliştirilmesi amacıyla alınacak diğer tedbirler ile uygulanacak fiyat tarifelerinin hazırlanmasına ve onaylanmasına ilişkin hükümleri kapsar.

Dayanak

Madde 3 – (1) Bu Yönetmelik, 12/3/1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 37 nci maddesinin (A) fıkrasının 4 üncü bendine dayanılarak çıkarılmıştır.

Tanımlar

Madde 4 –(1) Bu yönetmelikte yer alan;

a) Bakanlık: Kültür ve Turizm Bakanlığını,

b) Bakan: Kültür ve Turizm Bakanını,

c) Kanun: 12/3/1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununu,

ç)Turizm yatırımı belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesis ve deniz turizmi araçlarına yatırım aşamasında verilen belgeyi,

d)Turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesis ve deniz turizmi araçlarına işletme aşamasında verilen belgeyi,

e) Doğrudan turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesis ve deniz turizmi araçlarına turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde verilen belgeyi,

f)Kısmi turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesis ve deniz turizmi araçlarına tür ve sınıfının gerektirdiği asgari nitelikleri sağlaması durumunda yapılacak olan diğer üniteleri yatırım kapsamında tutularak Bakanlıkça verilen belgeyi,

g)Kayıt belgesi: Türk bayraklı deniz araçları ile yabancı limanlardan gelen veya Türkiyede kışlayan yabancı bayraklı deniz araçlarının vardıkları ilk Türk limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları beyan ve işlemlerin yer aldığı, yola elverişlilik belgesi yerine de geçen Türk Limanları kayıt belgesini, ifade eder.

h) Deniz turizmi tesisleri: Münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım hizmetleri ve/veya bu araçlarla gelen yolculara yeme-içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerinden birkaçını veya tamamını sunan turizm tesislerini,

ı)Deniz turizmi araçları: Gezi, spor ve eğlence turizm amaçlı olarak denize elverişlilik belgesine sahip, gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatları, kurvaziyer gemileri, günübirlik gezi tekneleri, su üstünde veya su altında hareket etme kabiliyetine sahip dalabilir ve diğer deniz araçlarını,

[*] T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, "Deniz Turizmi Yönetmeliği", (Çevrimiçi) http://www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/HaberOku.asp?ID=148, 3 Temmuz 2007.

Yat: Kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticari olarak veya ticari olmadan gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen veya kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak şartıyla taşıdığı yolcu sayısı otuzaltıyı geçmeyen ve tonilato belgesine sahip deniz aracını,

Kruvaziyer gemi: Gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme-içme, eğlence, dinlenme, spor vb aktivitelere uygun üniteleri bulunan, kıtalararası seyahate elverişli, yüksek yolcu kapasitesine sahip denize elverişli olan deniz aracını,

Günübirlik gezi teknesi: Gezi, spor, eğlence ve turizm amacıyla limandan aldığı yolcuyu aynı gün aynı limanda indiren denize elverişlilik belgesine sahip deniz araçlarını,

Dalabilir deniz aracı: İnsan taşıyan, fiziksel olarak su altında ve su üstünde seyir esnasında bir desteğe bağlı olmadan hareket edebilen veya her durumda su üstü desteği ile su altında çalışan deniz araçlarını,

Diğer deniz araçları: Bu yönetmelikte tanımlanan deniz turizmi araçları dışında teknolojik ve sektörel gelişmeye paralel olarak gelişen gezi, spor ve eğlence amacı ile faaliyette bulunan denize elverişli deniz araçlarını,

i)Sınıflandırma: Deniz turizmi alanında faaliyet gösteren Bakanlıktan belgeli işletmelerin asgari nitelikleri, işletme, kapasite, fiziki özellikler, kullanılan malzeme standardı, hizmet kalitesi, personelin nitelikleri, eğitim düzeyi gibi ölçütlerinin Bakanlıkça oluşturulacak sınıflandırma komisyonunca değerlendirilerek tür ve sınıfın belirlenmesi,

j) Deniz turizmi bölgesi: Deniz turizminin geliştirilmesi için ülkenin bu açıdan taşıdığı turizm potansiyeli dikkate alınarak Kanunun 28 inci maddesi uyarınca tespit ve ilan edilen bölgeleri,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM
Deniz Turizmi Tesisleri
Genel Hükümler

Turizm yatırım belgesi talebi

MADDE 5 – (1) Gerçek ve tüzel kişiler bu Yönetmelikte belirlenen nitelikleri taşımak kaydı ile turizm yatırımı belgesi alarak deniz turizmi tesisi yatırımı yapabilirler. Bakanlıkça verilen turizm yatırımı belgesi, belgede isimleri yazılı gerçek ve tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni olmadan üçüncü kişilere devredilemez. Turizm yatırım belgesi taleplerinde, aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile yazılı olarak Bakanlığa başvurulur.Başvuru için aşağıdaki belgeler aranır:

a) Başvuru dilekçesi,

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

c)Yatırıma ilişkin mülkiyet belgesi,

ç)Yatırımcı ve varsa ortaklar hakkında bilgi,

d) Yatırımcının tüzel kişilik olması halinde Ticaret sicilli gazetesi, imza sirküleri,

e) Vaziyet planı,

f)Taahhütname,

g)Bakanlıkça gerekli görülecek diğer belgeler.

Turizm işletmesi belgesi talebi

MADDE 6- (1) Gerçek ve tüzel kişiler bu yönetmelikle belirlenen nitelikleri taşımak kaydı ile turizm işletmesi belgesi alarak deniz turizmi tesisi işletmeciliği yapabilirler. Bakanlıkça verilen turizm işletmesi belgesi, belgede isimleri yazılı gerçek ve tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni olmadan üçüncü kişilere devredilemez.

(2) Belgeli turizm yatırımının tamamlanıp işletmeye hazır olması durumunda, belge sahibi tarafından aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili mercii veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile birlikte Bakanlığa başvurulur. Başvuru için aşağıdaki belgeler aranır:

a) Başvuru dilekçesi,
b) Denizcilik Müsteşarlığının işletme izni,
c) Kara yapıları için işyeri açma ve çalışma ruhsatı,
ç) İşletme yönetmeliği,
d) Deniz turizmi tesislerinin sigorta poliçesi,
e) İşletme müdürünün kimlik bilgileri,
f) Bakanlıkça gerekli görülecek diğer belgeler.

Doğrudan turizm işletmesi belgesi talebi

MADDE 7- (1) Gerçek ve tüzel kişiler turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde 5 inci maddenin(f) bendi hariç, 5 ve 6 ncı maddelerde belirtilen belgelerle Bakanlığa yazılı olarak başvurabilirler.

Deniz turizmi tesisi başvurularının değerlendirilmesi

MADDE 8- (1) Turizm belgesinin verilmesi, bu belgenin diğer bir turizm belgesine çevrilmesi, kapsamının değiştirilmesi, belge devri, süre uzatımı ve sınıflandırma konularına ilişkin talepler Bakanlıkça incelenir eksik veya mevzuata aykırı başvurular, gerekçesi belirtilerek reddedilir.

Deniz turizmi tesislerinin belge devri

MADDE 9- (1) Tahsisli deniz turizmi yatırım ve işletmelerinin tahsis koşulları saklı kalmak kaydıyla, turizm belgesinin devrine ilişkin taleplerde, tesisin yatırım ve işletme durumuna göre yukarıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili mercii veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile birlikte Bakanlığa yazılı olarak başvurulur.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
Deniz Turizmi Tesislerinin Türleri

Kruvaziyer limanlar

MADDE 10– (1) Kruvaziyer liman türleri şunlardır:

a) Kruvaziyer gemi limanı: Korunaklı su alanına ve yeterli su derinliğine sahip yolcuların giriş ve çıkışlarına dinlenme, konaklama, yeme, içme ve alış veriş gibi sosyal ve ticari ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.

b)Kurvaziyer gemi yanaşma yeri: Yeterli su derinliğine sahip bağlama iskeleleri ile yolcuların giriş ve çıkış ve yeme, içme, alış veriş gibi sosyal ve ticari ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.

Yat limanları

MADDE 11- (1) Yat limanı türleri şunlardır:

a) Yat limanı: Korunaklı su alanına ve yeterli su derinliğine sahip yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama, yatlara bakım, onarım ve alışveriş gibi sosyal ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.

b)Yat yanaşma yeri: Yeterli su derinliğine sahip yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, yatlara bakım, onarım, yeme, içme ve alış veriş gibi sosyal ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.

c)Yat çekek yeri: Yatlara, güvenli bir şekilde karaya çekme, bakım ve onarım hizmetleri ile denize indirme hizmetleri sunan deniz turizmi tesisleridir.

Deniz turizmi tesislerinin asgari alt ve üst yapı nitelikleri

MADDE 12- (1)Deniz turizmi tesislerinin belgelendirilmesinde aranacak fiziksel, alt yapı ve üst yapı nitelikleri, Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı görüşü alınarak Bakanlık tarafından belirlenir.

Deniz turizm tesislerinin idaresi

MADDE 13- (1) Deniz turizmi tesisleri, işletmeciler tarafından aşağıda belirtilen esaslar dahilinde hazırlanan ve Bakanlıkça onaylanan işletme yönetmeliği uyarınca idare edilir. Bu yönetmelikte;

a) Turizm amaçlı deniz araçlarının, limanlarına girişi, bağlanması, kışlaması, karaya çekilmesi, bakım ve onarımı, denize indirilmesi ve limandan çıkışlarına ilişkin düzenleme ve hükümler,

b) Donatan veya donatan adına deniz araçlarında zilyeti bulunan kişiler ile kaptan, mürettebat turizm amaçlı deniz araçlarında bulunan kişilerin liman tesislerinde veya limandaki diğer deniz araçlarında meydana getirecekleri hasar ve zararların tazmininden bizzat sorumlu oldukları ve söz konusu hasar ve zararlar ödenmeden limandan ayrılmasına, liman idaresince izin verilmeyeceğine ilişkin hükümler,

c) Liman işletmesince işletme faaliyetlerin yürütülmesi sırasında turizm amaçlı deniz araçlarında ve bunların sahip, mürettebat ve müşterilerinde meydana gelecek hasar ve zararlardan sorumlu olduklarına ilişkin hükümler,

ç) Limanda bağlı bir turizm amaçlı deniz aracı sahibinin veya ekibinin değişmesi halinde, yeni sahibinin adı, soyadı ve açık adresi ile bu kurallara uyacağını bildiren bir belgeyi liman idaresince vermesinin zorunlu olduğu; aksi halde bu kurallara uyulmamasından doğacak sonuçlardan eski sahibinin sorumlu tutulacağına ilişkin hükümler,

d) Limanda bağlı deniz araçlarının olağanüstü hallerde bağlama yerlerinin değiştirilebileceği, gerekli acil tamiratın donatan veya kaptan adına yaptırılabileceği ve buna ilişkin bedellerin kaptan veya donatandan tahsil edileceğine ilişkin hükümler,

e) Limanın huzur ve güvenini bozan ilgililerin uyarılması ve gerekiyorsa deniz araçları ile birlikte liman sınırları dışına çıkartılabileceğine ilişkin hükümler,

f) Kötü hava şartlarında ve irtifak hakkı ve kira sözleşmesi hükümleri saklı kalmak şartıyla limana bağlanamayacak deniz araçlarına ilişkin hükümler,

g) Limanının huzurunu ve güvenini bozan, tarifelere uygun biçimde tahakkuk ettirilen hizmet bedellerini ödemeden, limanından ayrılan deniz araçlarının en geç üç gün içinde sektör kuruluşuna bildirilmesine ilişkin hükümler,

yer alır.

(2) Liman işletme yönetmeliği türkçe ve ingilizce olarak deniz turizmi liman tesislerinin idare binasının görünür bir yerinde ve okunacak şekilde devamlı bir biçimde bulundurulur.

Bağlama sözleşmesi

MADDE 14 – (1) Deniz turizmi liman tesisleri ile deniz araçlarının sahip veya kaptanları arasında; limanlarına bağlanan veya karaya çekilen deniz araçları ile ilgili olarak bağlama sözleşmesi yapmak zorundadırlar.

(2) Bağlama sözleşmesinin bir sureti, donatan veya kaptana verilir.

Liman işletme müdürlerinin nitelikleri

MADDE 15 – (1) Deniz turizmi limanlarına işletme müdürü olarak atanacak kişilerde aşağıdaki nitelikler aranır;

a)T.C. Vatandaşı olmak,

b)En az lise mezunu olmak,

c)Ağır hapis veya yüz kızartıcı suçlardan, hileli iflas veya 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 36 ncı maddesi veya 28/9/1972 tarihli ve 1618 Sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanununun 30 uncu maddesi hükmüne göre cezalandırılmamış olmak,

ç)Denizcilik ve turizm sektöründe en az üç yıl çalışmış olmak.

Liman işletme müdürünün yetki ve sorumlulukları

MADDE 16 – (1) Liman tesislerinde güvenlik, düzen, temizlik ve aşağıda belirtilen hizmetler ile çalışan personel arasındaki koordinasyon liman işletme müdürü tarafından sağlanır.

(2) Liman işletme müdürü bu amaçla;

a) Bu yönetmelik ve Deniz Turizmi Amaçlı Liman İşletme Yönetmeliğinin öngördüğü görevleri yapar ve gerekli tedbirleri alır.

b) Turizm amaçlı deniz araçlarının limana giriş. Bağlama, kalış, bakım onarım ve çıkışlarını düzenler.

c)Olağanüstü hallerde limanda bulunan turizm amaçlı deniz araçlarının bağlama yerlerinden uzaklaştırır, zorunlu tamiratları donatan veya kaptan adına yaptırıp bedellerini tahsil eder.

ç)Deniz turizmi liman tesislerinde huzur, güven ve düzenini bozanları uyarır ve gerekli gördüğü takdirde bu kişileri liman başkanına bilgi vererek işletme sınırları dışına çıkartır.

d)Bakanlıktan tasdikli tarifeye uygun olarak tahakkuk eden ücretleri ödemeyen turizm amaçlı deniz araçlarının limandan ayrılmasına izin vermeyebilir.

e)İşletme belgesi kapsamında sağlanan diğer hizmetlerde çalışan personelin, çalışmalarına ilişkin esasları düzenler, bu hizmetler arasında koordinasyonu sağlar ve uyum sağlanmayanlarla sakıncalı davranışları görülenleri Kanunun 31 inci maddesine göre cezalandırılmalarını Bakanlıktan talep eder veya hizmetten men edebilir.

f)Olağanüstü hallerde işletme niteliği kapsamı dışındaki diğer deniz araçlarının liman tesislerinden yararlanmalarına liman şartlarının uygun olması Liman Başkanının talebi üzerine izin verebilir.

g)Yabancı bayraklı turizm amaçlı deniz araçlarının Türkiye de bırakılmaları halinde bu araçların işletmesi sorumluluğu altına alındığını gösteren gümrük idaresini muhatap belge düzenler.

ğ) Bakanlıktan belgeli liman işletmeleri, limanlarına gelen ve limanlarında bulunan turizm amaçlı deniz araçlarının hudut giriş çıkış işlemleri ile Türk karasuları ve limanları arasındaki seyirlerine ilişkin ilgili kamu kurumları nezdinde yapılması zorunlu işlemleri yapabilirler. Yat limanı müdürü bu işlemleri yapacak personeli belirleyerek ilgili kamu kurumlarına bildirir.

(3) Ayrıca, Sahil Güvenlik botları zorunlu ve başka imkan bulunmadığı hallerde işletme müdürü ile koordine ederek geçici olarak işletmeye girebilir ve zorlayıcı neden halinin devamınca işletmede bağlanabilir.

Liman işletmelerinin sorumlulukları

MADDE 17- (1) Liman içinde terk edilen deniz araçları ile çalınmak, batmak veya kaza neticesi parçalanmak yüzünden tekrar yurtdışına çıkarılması mümkün olmayan deniz araçlarının gümrük vergilerinden liman işletmeleri sorumlu tutulamaz.

(2) Ancak, çalınma, batma hadisesi ve kısmen veya tamamen hasar durumu, mahkeme ilamı veya Cumhuriyet Savcılığının veya hadisenin vuku bulduğu mahallin en büyük mülkü amirinin belgesi ile ispat edilir.

(3) Liman içerisinde terk edilme ise, turizm amaçlı deniz aracının liman bağlama sözleşmesi süresinin bitiminden itibaren beş yılsonunda liman işletmesine başvurmaması ve sözleşmesini yenilememesi halinde gerçekleşmiş sayılır. Bu durumda, liman işletmesi durumu liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirir. Gümrük idaresince söz konusu teknenin satılması halinde elde edilen gelirden liman işletmesinin alacakları öncelikli olarak liman idaresine ödenir.

(4) Deniz turizmi amaçlı liman işletmeleri; bağlama, karaya çekme, bakım onarım ve denize indirme sırasında turizm amaçlı deniz araçları ve yatlarda meydana gelecek her türlü hasarı tazmin etmek ve bu konudaki riskleri dağıtmak için, Bakanlıkça belirlenecek miktar ve kurallara uygun sigorta güvenliği sağlamak zorundadır. Bu işletmelerin kusurları neticesinde meydana gelecek zararlar, doğrudan işletmeler veya sigorta şirketleri tarafından hak ediş tarihinden itibaren onbeş gün içerisinde ödenmediği takdirde hak sahibinin talebi halinde işletmelerin Bakanlıktaki teminatlarından karşılanır. Teminatın hak edilen zararı karşılamaması halinde bakiye kısım kadar teminat işletme tarafından en geç otuz gün içersinde Bakanlığa nakden veya banka teminatı olarak teslim edilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
Deniz Turizmi Araçları
Genel Hükümler

Deniz turizmi araçları yatırım ve işletmeciliği

MADDE 18- (1) Deniz turizmi araçları işletmeleri, mülkiyetlerinde bulundurdukları veya kiraladıkları Türk veya yabancı bayraklı deniz araçlarını, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak, gezi, spor eğlence amacıyla, geçici süreler ile kiralayan, işletmeleri ile ilgili tüm ürünleri oluşturan, pazarlamasını yapan, hizmet ve organizasyonları sağlayan, müşterilerini geliş noktalarından alıp, gidiş noktalarına bırakan, faaliyet alanları Bakanlıkça belirlenen Bakanlıktan belgeli gerçek ve tüzel kişilerdir.

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

Turizm yatırımı belgesi talebi

MADDE 19- (1) Gerçek ve tüzel kişiler bu yönetmelikle belirlenen nitelikleri taşımak kaydı ile turizm yatırım belgesi alarak deniz turizmi araçları yatırımı yapabilirler. Bakanlıkça verilen turizm yatırımı belgesi, belgede isimleri yazılı gerçek ve tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni olmadan üçüncü kişilere devredilemez. Turizm yatırım belgesi taleplerinde, aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili mercii veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile yazılı olarak Bakanlığa başvurulur.

a) Başvuru dilekçesi,

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

c) Tersane sözleşmesi veya yurt dışından ithal edilecek araçların proforma faturaları,

ç)Yatırımcı ve varsa ortakları hakkında bilgi,

d) Yatırımcının tüzel kişilik olması halinde Ticaret Sicil Gazetesi, imza sirküleri,

e) Taahhütname,

f) Bakanlıkça gerekli görülecek diğer belgeler.

Turizm işletmesi belgesi talebi

MADDE 20- (1) Gerçek ve tüzel kişiler bu yönetmelikle belirlenen nitelikleri taşımak kaydı ile turizm işletmesi belgesi alarak deniz turizmi aracı işletmeciliği yapabilirler. Bakanlıkça verilen turizm işletmesi belgesi, belgede isimleri yazılı gerçek ve tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni olmadan üçüncü kişilere devredilemez.

(2) Belgeli turizm yatırımının tamamlanıp işletmeye hazır olması durumunda, belge sahibi tarafından aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili mercii veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile birlikte Bakanlığa başvurulur.

a)Başvuru dilekçesi,

b)Tonilato belgesi,

c) Denize elverişlilik belgesi

ç) Kesin ve süresiz teminat mektubu,

e) Deniz aracına yönelik sigorta poliçesi,

f) Deniz turizmi tesislerinin sigorta poliçesi,

g) Ticaret sicili gazetesi ve imza sirküleri,

h) Bakanlıkça gerekli görülecek diğer belgeler.

Doğrudan turizm işletmesi belgesi talebi

MADDE 21- (1) Gerçek ve tüzel kişiler turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde 22 nci maddenin(e) bendi hariç, 22 ve 23 üncü maddelerde belirtilen belgelerle Bakanlığa yazılı olarak başvurabilirler.

Deniz turizmi araçlarının başvurularının değerlendirilmesi

MADDE 22- (1) Turizm belgesinin verilmesi, adres ve kapasite değişikliği, belge devri, süre uzatımı ve sınıflandırma konularına ilişkin talepler Bakanlıkça incelenir eksik veya mevzuata aykırı başvurular, gerekçesi belirtilerek reddedilir.

Deniz turizmi araçlarının belge devri

MADDE 23- (1) Tahsisli deniz turizmi araçlarının yatırım ve işletmelerinin turizm belgesinin devrine ilişkin taleplerde, işletmenin yatırım ve işletme durumuna göre yukarıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili mercii veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile birlikte Bakanlığa yazılı olarak başvurulur.

BEŞİNCİ BÖLÜM
Deniz Turizmi Araçlarının Türleri

Kruvaziyer Gemi

MADDE 24- (1) Kruvaziyer gemi yatırım ve işletmeciliği amacıyla belge talebinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin, Türk ve yabancı bayraklı en az bir geminin mülkiyetine sahip olmaları veya en az bir yıl süre ile kiralamış bulunmaları şartı aranır.

Yat

MADDE 25- (1) Yat yatırım ve işletmeciliği amacıyla belge talebinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin, en az iki yat veya sekiz yatak kapasiteli Türk Bayraklı yatlara sahip olmaları veya kiralamaları şartı aranır.

(2)Bu maddede belirlenen yat ve yatak sayısına uymayan yatlara sahip oldukları tarihsel ve fiziksel özellikleri dikkate alınarak bazı, Bakanlıkça özel yat işletme belgesi verilebilir.

(3)Oniki yatak kapasitesinden fazla tonilato belgelerine de yolcu gemisi olarak nitelendirilmiş yat tipinde inşa ediliş deniz araçlarına mega yat yatırım ve işletme belgesi verilir.

Günübirlik tur teknesi

MADDE 26- (1) Günübirlik tur teknesi yatırım ve işletmeciliği amacıyla belge talebinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin, Türk ve yabancı bayraklı en az bir geminin mülkiyetine sahip olmaları veya en az bir yıl süre ile kiralamış bulunmaları şartı aranır.

Dalabilir deniz aracı

MADDE 27- (1) Dalabilir deniz aracı yatırım ve işletmeciliği amacıyla belge talebinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin, Türk ve yabancı bayraklı en az bir dalabilir deniz aracının mülkiyetine sahip olmaları veya en az bir yıl süre ile kiralamış olmaları şartı aranır.

Diğer deniz araçları

MADDE 28-(1) Turizm amaçlı su sporları araçları yatırım ve işletmeciliği amacıyla belge talebinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin, gerekli deniz turizmi araçlarını ve diğer teçhizatı sağlamış olmaları şartı aranır.

Deniz turizmi araçlarının asgari nitelikleri

MADDE 29- (1) Deniz turizmi araçlarının ve işletmelerin belgelendirilmesinde aranacak fiziksel nitelikler ve asgari kapasiteler, Denizcilik Müsteşarlığı görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenir.

ALTINCI BÖLÜM
Yabancı Bayraklı Deniz Araçları

Yabancı bayraklı deniz araçlarının kiralama esasları

MADDE 30- (1)Yabancı bayraklı deniz araçları aşağıda belirtilen koşullar çerçevesinde kiralanır:

a) Yabancı Bayraklı Kruvaziyer Gemi: Kruvaziyer gemi işletmeleri ticari faaliyetlerde kullanılmak üzere yabancı bayraklı Kruvaziyer gemileri Bakanlığın izni ile beş yıla kadar kiralayabilirler.

b) Yabancı Bayraklı Yatlar: Mülkiyetlerinde işletme belgeli en az yirmidört yatak kapasiteli Türk bayraklı yatlara sahip bulunan yat işletmeleri ticari faaliyetlerde kullanılmak üzere yabancılara ait yatları Bakanlığın izni ile beş yıla kadar kiralayabilirler.

c) Günü Birlik Gezi Teknesi: Mülkiyetlerinde işletme belgeli en az bir adet Türk bayraklı günü birlik gezi teknesi bulunan işletmeler ticari faaliyetlerde kullanılmak üzere yabancı bayraklı gezi teknelerini Bakanlığın izni ile beş yıla kadar kiralayabilirler.

ç) Dalabilir Deniz Araçları: Dalabilir deniz araçları işletmeleri ticari faaliyetlerde kullanılmak üzere yabancı bayraklı dalabilir deniz araçlarını Bakanlığın izni ile beş yıla kadar kiralayabilirler.

(2) Yabancı bayraklı deniz turizm araçlarının kruvaziyer gemi ve dalabilir deniz araçları hariç diğer deniz araçlarının Türkiyede kışlamaları esastır. Kışlama yapılmaması halinde Bakanlıkça belirlenecek miktar Bakanlığımız bütçesi ilgili ödeneğine gelir kaydedilir.

(3) Yabancı bayraklı deniz araçlarının işletme belgesine dahil edilmeleri için Bakanlık bütçesi ilgili ödeneklerine yatırılacak miktar Bakanlıkça her yıl belirlenir.

Bayrak çekme

MADDE 31 – (1) Kanunun 27 nci maddesinin (a) fıkrası gereği, 9/7/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823 üncü maddesine bağlı kalmaksızın, Bakanlıktan belgeli deniz turizmi araçları işletmelerinin Yönetmeliğin 26 ncı maddesi uyarınca kiralanan yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarına Türk Bayrağı çekilmesine izin vermeye Bakanlık yetkilidir.

(2)Bu madde kapsamında, Türk bayrağı çekecek deniz turizmi araçları için istenen bilgi, belgeler ve Bakanlık bütçesi ilgili ödeneklerine gelir kaydedilmek üzere yatırılacak miktar, Bakanlıkça her yıl belirlenir.

Yabancı kruvaziyer gemi ve yat işletmeleri

MADDE 32 – (1) Kanununun 3 üncü maddesinin (e) fıkrası ve 27 nci maddesi uyarınca Türkiye dışında kurulu kruvaziyer ve yat işletmeleri veya benzer işletmelere, yabancı bayraklı kruvaziyer gemi ve yatlarını turizm hizmet ticaretinde Türkiyede işletmelerine Bakanlıkça beş yıla kadar izin verilebilir. Bu izinler gerektiğinde Bakanlıkça uzatılabilir.

(2)Bu iznin verilmesi için;

a) Yabancı işletmenin Türkiye'de bir kruvaziyer gemi veya yat işletmesini temsilci tayin etmesi ve bu temsilcinin, Bakanlıktan belgeli kurvaziyer liman işletmesi, kurvaziyer gemi işletmesi veya mülkiyetinde işletme belgeli, en az yirmidört yatak kapasiteli Türk bayraklı yatı bulunan yat işletmesi olması şartı aranır. Ancak, Yabancı bayraklı yat işletmelerinin temsilciliği mülkiyetinde işletme belgeli Türk bayraklı en az yirmidört yatak kapasiteli yata sahip yat işletmeleri tarafından yapılır.

b) Yabancı işletmenin en az bir bir kruvaziyer gemiyi veya altmış yatak kapasitesine sahip yabancı bayraklı yatlarını Türkiyede bulundurması gerekir.

c) Yabancı işletmenin Türkiyede uygulayacağı programları gösterir broşürlerini Bakanlığa sunması gerekir.

(3)Bu işletmelerden istenecek bilgi, belgeler ile yabancı işletmeye ait kruvaziyer gemi ve yatların Türkiyede kışlama esasları ve Bakanlık bütçesi ilgili ödeneklerine gelir kaydedilecek miktar, Bakanlıkça her yıl belirlenir.

Muayene ve ölçüm

MADDE 33-(1) Kiraya verilecek turizm deniz araçlarının yılda en az bir defa 29/7/1978 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü ile ilgili mevzuata göre denizde muayene edilir.

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

(3) Deniz turizmi araçları ölçümleri ulusal ve uluslararası ilgili mevzuat hükümlerine göre yapılır.

Yatların kiralanmasında mürettebat

MADDE 34- (1) Yat işletme belgesine sahip Türk ve yabancı bayraklı ve yatçı sayısı onikiyi geçmeyen yatların mürettebatsız olarak kiraya verilmesi için, kiralayan yatçılardan en az birisinin yeterli nitelikte ehliyet sahibi olması gerekmektedir.

İşyeri

MADDE 35 – (1) Deniz turizmi araçları işletmelerine ait bir merkez büro ve ayrıca yatçılık bölgelerinde müşterileri ile ilişkilerini düzenleyecek şube büroları kurmaları veya aynı nitelikte bir büro ile temsilcilik ve hizmet anlaşması düzenlemeleri şarttır.

Personel

MADDE 36– (1) Deniz turizmi araçları işletmeleri bürolarında bir sorumlu müdür ve yeteri kadar enformasyon memuru çalıştırmak zorundadır.

(2)Deniz turizmi araçları işletmelerinde sorumlu müdür olarak çalışacak kişilerde;

a) T.C. Vatandaşı olmak,

b) En az Lise mezunu olmak,

c) Ağır hapis, yüz kızartıcı ve hileli iflas suçlardan, cezalandırılmamış olmak,

şartları aranır.

YEDİNCİ BÖLÜM
Deniz Turizmi Araçları İşletmelerinin Yetki ve Sorumlulukları

Deniz turizmi araçları işletmelerinin sorumlulukları

MADDE 37– (1) Deniz turizmi araçları işletmeleri;

a) Her yıl aralık ayı içinde Türkiyeye getirdiği yatçı ve turist sayısını Bakanlığa bir rapor halinde bildirir.

b) İşletmeler taahhüt ettikleri hizmetleri aynen gerçekleştirmek aksi halde bundan doğacak zararları tazmin etmekle yükümlüdürler. Bu işletmelerin kusurları neticesinde meydana gelecek zararlar doğrudan işletmeler veya sigorta şirketleri tarafından hak ediş tarihinden itibaren otuz gün içersinde ödenmediği takdirde hak sahibinin talebi halinde işletmelerin Bakanlıkta ki teminatlarından karşılanır. Teminatın hak edilen zararı karşılamaması halinde bakiye kısım kadar teminat işletme tarafından en geç otuz içersinde Bakanlığa nakden veya banka teminatı olarak teslim edilir.

Fiyatların tasdiki

MADDE 38- (1) Bu Yönetmelik uyarınca faaliyette bulunacak işletmeler bir sonraki yıla ait fiyat tarifelerini Kanunun 10 uncu maddesi uyarınca Bakanlığın tasdikinden sonra uygulayabilirler.

Faaliyet raporları

MADDE 39-(1) Bu Yönetmelik kapsamında faaliyette bulunan işletmeler, faaliyetlerine ilişkin bilgileri Bakanlığın öngördüğü şekilde her yılın aralık ayı içinde Bakanlığa gönderirler.

Değişikliklerin bildirilmesi

MADDE 40- (1) Bu Yönetmelik kapsamında yatırım ve işletmeler adres, kapasite, personel ve şirket statüsünde değişiklik yapmak istedikleri takdirde bu değişiklikleri yapmadan otuz gün önce Bakanlığa bildirimde bulunur. Adres değişikliği Bakanlığa bildirilmediği takdirde, Bakanlıkta mevcut adrese yapılan tebligat, Tebligat Kanunu uyarınca kendilerine yapılmış sayılır.

Sigorta

MADDE 41 –(1) Bu Yönetmelik uyarınca işletilen turizm amaçlı deniz araçlarının üçüncü kişilere ika edecekleri zararları karşılamak için ve ayrıca, mürettebat, yolcu ve yatçılar için bedeni kaza sigorta yaptırmaları zorunludur.

(2) Kasko sigortası yukarıdaki hükümleri kapsıyorsa başka sigorta belgesi aranmaz.

(3) Sigorta poliçelerinin kapsamı ve teminatlarının miktarı, sektör kuruluşlarının görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenir.

Teminat

MADDE 42- (1) Bakanlıktan belgeli deniz turizmi alanında faaliyette bulunan işletmeler müşterilerine sunacakları hizmetler ve faaliyetleri nedeniyle yapacakları işlemlerinden doğacak yükümlülüklerine karşılık olmak üzere, işletme teminatını vermek zorundadır.

(2) Teminat, Bakanlık emrine kayıtsız şartsız olarak para veya kati ve süresiz banka teminat mektubu türlerinden biri seçilerek verilir.

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

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

(5) İşletme belgelerinin Bakanlıkça iptal edilmesi halinde işletme teminatı bir yıl süre ile birinci fıkradaki yükümlülükler için alıkonulur, bir yılın sonunda Bakanlık bütçesi ilgili ödeneklerine gelir kaydolunur.

Teminattan ödeme

MADDE 43- (1) Deniz turizmi amaçlı işletmelerden teminat konusu ile talep hakkı doğanlar Bakanlığı başvururlar.

(2) Borcun ödenmesi için Bakanlığın tebligatına uymayan veya ödenmeme nedeni haklı bulunmayan işletmenin borcu Bakanlıkça teminatından ödenir.

Yat işletmelerinin yetkileri

MADDE 44- (1) Bakanlıktan belgeli deniz araçları işletmeleri; belge kapsamındaki deniz araçlarının hudut giriş çıkış işlemleri ile Türk karasuları ve limanları arasındaki seyirlerine ilişkin ilgili kamu kurumları nezdinde yapılması zorunlu işlemleri yapabilirler. İşletme sorumlu müdürü bu işlemleri yapacak personeli belirleyerek ilgili kamu kurumlarına bildirir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM
Türk Karasularında Seyir Esasları

Türkiyeye giriş ve çıkış işlemleri

Madde 45- (1) Kurvaziyer gemilerin ve deniz araçlarının giriş ve çıkış işlemlerine ilişkin esaslar Bakanlık ve Denizcilik Müsteşarlığınca işbirliği ile belirlenir.

(2) Türkiyeye giriş veya çıkış yapan her türlü deniz araçlarının Bakanlar Kurulunca tespit ve ilan edilen deniz hudut kapılarından giriş çıkış yapmaları zorunludur.

(3) Deniz araçlarının hudut giriş ve çıkış işlemleri; beyan esasına dayalı olarak kayıt belgesi üzerinde, liman başkanı tarafından yapılır ve ilgili kamu kurumları liman başkanı tarafından bilgilendirilir. Liman başkanlığı giriş veya çıkış yapan deniz araçlarının gerekli gördüğü hallerde ilgili kamu kurumları ile işbirliği yaparak giriş çıkış işlemini tamamlar. Bu gibi durumlarda; liman başkanı, ilgili kamu kurumlarının inceleme ve araştırması sonuçlanıncaya kadar, bu deniz aracının limana girmesine veya limandan ayrılmasına izin vermez.

(4)Deniz aracının hudut giriş ve çıkış işlemleri sırasında deniz aracı sahibi, kaptanı ve pasaportları üzerine deniz aracına ait herhangi bir kayıt düşülmez.

(5) Yüzerek gelme dışında herhangi bir yolla Türkiye gümrük bölgesine getirilen deniz araçlarının hudut girişlerine ilişkin kayıt belgesi işlemleri denize ilk indirildikleri yerde başlar.

Deniz turizmi araçlarının kayıt belgesi

MADDE 46-(1) Deniz araçlarının giriş çıkış ve Türk karasularında seyrinde kullanılacak belgelerin ve bu belgelerin, biçim, basım, dağıtım ve kullanım şekline ilişkin esaslar ilgili kamu kurumlarının görüşleri alınarak Bakanlıkça belirlenir. Hizmetlerin yürütülmesi ile ilgili olarak Bakanlık bütçesi ilgili ödeneklerine gelir kaydedilmek üzere yatırılacak miktar, Bakanlıkça her yıl tespit edilir.

Türk limanları arasında seyir esasları

MADDE 47-(1) Türkiye'ye hudut giriş ve çıkış yapan her türlü Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının Bakanlar Kurulu kararıyla tespit ve ilan edilen deniz hudut kapılarından giriş çıkış yapmaları zorunludur.

(2) Giriş işlemlerini yaptırmayan deniz turizmi araçları Türk karasularında transit geçiş dışında seyir yapamazlar.

(3) Hudut giriş işlemini tamamlamış Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçları; Türk karasuları ve limanları arasında liman başkanlığına bilgi vermek şartıyla serbestçe dolaşabilirler.

(4) Hudut giriş işlemini tamamlamış yabancı bayraklı özel deniz araçları Türkiye'ye girişte Türk liman ve karasularında yapacakları seyirleri kayıt belgesi üzerinde belirterek ve liman başkanlığına bilgi vererek, serbestçe seyredebilirler. Bakanlıktan belgeli Türk ve yabancı bayraklı ticari deniz araçları, Türk karasularında her ticari seferin sonuna kadar geçerli olmak üzere kayıt belgesi ile seyir yaparlar.

(5) Kayıt belgelerinin deniz araçları sahipleri veya kaptanları tarafından doğru ve noksansız bir biçimde doldurularak imzalanması ve süresi içerisinde deniz aracında bulundurulması ve muhafaza edilmesi zorunludur.

Türk bayraklı özel deniz turizmi araçları Türk Limanları arasında yapacakları seferlerde kayıt belgesi kullanmak zorunda değildir.

(6) Kaptanın, kayıt belgesinin sefer süresince deniz aracında kalan nüshasını liman başkanlığına teslim etmesi ile sefer tamamlanmış olur.

(7) Boğazlardan transit geçişler bakımından 20/7/1936 tarihinde Montreuxde imzalanan Boğazlar Rejimi Hakkında Sözleşme hükümleri saklıdır.

Kayıt belgesinin dağıtımı

MADDE 48- (1) Bakanlıkça belirlenen esaslara uygun hazırlanacak yat kayıt belgesinin basım ve dağıtımı, Bakanlıkça her yıl döviz ve Türk Lirası olarak belirlenecek miktarlar karşılığında Bakanlıkça uygun görülecek meslek kuruluşları tarafından yapılır.

(2) Kayıt Belgesinin basım masraflarının ödenmesinden sonra net hâsılattan görevlendirilen kuruluşa idari ve genel giderler karşılığı % 10 komisyon ödenir ve kalanı Bakanlık bütçesi ilgili ödeneklerine gelir kaydedilir.

Sıhhi muamele

MADDE 49- (1) Deniz araçlarının kayıt belgesi kapsamında yaptıkları sıhhi muamele (vize, Patente dahil) yabancı bir limana uğramadıkları ve Türkiyede kaldıkları sürece ayrıca bir işleme gerek olmaksızın Kanunun 28 inci maddesi uyarınca geçerlidir.

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

Deniz turizmi araçları seyir bölgeleri

MADDE 50– (1) Kanunun 28 inci maddesi uyarınca belirlenmesi gereken bölge, 22/12/1981 tarihli ve 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeler Kanununu uyarınca belirlenmiş ve belirlenecek olan askeri yasak bölgeler, askeri güvenlik ve özel güvenlik bölgeleri ile Genelkurmay Başkanlığınca deniz turizminin yapılması sakıncalı görülen bölgeler dışında kalan ülkemiz sahillerinin tamamını kapsar.2565 sayılı Kanunun geçici birinci maddesi hükmü saklıdır.

(2) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçları ile yabancıların kullandıkları deniz turizmi araçları söz konusu bölgede;

a) Seyir evrakında gösterilen güzergâh üzerinde seyredebilirler,

b) Bu güzergah üzerinde, gümrük idaresi bulunmayan yerlere, başkaca bir tahdit bulunmaması kaydı ile yanaşabilir, demirleyebilir ve geceleyebilirler.

Deniz turizmi araçları seyir bölgelerinin kontrolü ve geliştirilmesi

MADDE 51- (1) Seyir bölgelerinde deniz araçlarının seyir, demirleme, durmaları ve dalmalarında sakınca görülen yerler ilgili idarelerce Bakanlık koordinatörlüğünde belirlenerek ayrıca duyurulur ve kontrol düzeni görevli kurumlarca temin edilir ve ilgili mevzuatta öngörülen müeyyideler uygulanır.

(2) Seyir bölgelerinde deniz sporlarının yapılmasında uyulacak kurallar ilgili kuruluşlarla işbirliği halinde Bakanlıkça tespit edilir.

(3) Sualtı ve diğer deniz sporlarının yapılmasına elverişli olarak imal edilen deniz araçları Genelkurmay Başkanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın olumlu görüşleri ile bu Yönetmelik kapsamında Bakanlıkça belgelendirilir.

DOKUZUNCU BÖLÜM
Yabancı Bayraklı Deniz Araçlarının Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları

Kabotaj hakları

MADDE 52-(1) Deniz araçlarının Türk karasuları ve limanları arasında kullanılmasına ilişkin esaslar Bakanlık ve Denizcilik Müsteşarlığı ile müştereken belirlenir.

(2) Türkiyeye hudut girişi yapan Türk Karasuları ve limanları arasında seyreden veya Türkiyede kışlayan, yabancı bayraklı yatların sahipleri ve yat sahibince yazılı yetki verilmiş kişiler tarafından, ticari amaç taşımamak kaydı ile gezi, spor ve eğlence amacıyla yat kayıt belgesi ile serbestçe kullanabilirler. Bu çeşit yatlara karşılığında hiçbir ücret alınmadan yalnızca gezi, spor ve eğlence amacıyla Türk veya yabancı misafir alınması mümkündür.

(3)Yabancı bayraklı yatların bir yıl içersinde birden fazla sahibi olup olmamasına bakılmaksızın dört seferden fazla gezi, eğlence ve spor amacıyla kullanılmasına ilişkin esaslar ve Bakanlık bütçesi ilgili ödeneklerine, hizmetlerin yürütülmesi ile ilgili yatırılacak miktar, Bakanlıkça her yıl belirlenir.

(4) Türkiye'ye giriş yapan özel yatların sahibi veya mürettebatı tarafından kullanılmaları ya da ücretsiz Türk ve yabancı mürettebat alınması, yatçıların kiraladıkları yatları kullanmaları gemi adamlığı sayılmaz ve yatçılar, gemi adamlarının sahip oldukları haklardan yararlanamazlar.

(5) Bu yatların sahip veya sahibince yetkili kılınmış kişilerin talimatı ile kaptan ve mürettebatı ile bulunduğu Türk limanından bir başka Türk limanına boş olarak seyri mümkündür. Ancak bu seyir sefer sayılmaz.

(6) Bakanlıktan belgesiz yabancı bayraklı ticari yatların, belirli bir program dâhilinde veya programsız olarak ücret karşılığı yatçı veya yolcu alarak Türk limanları arasında gezi tertip etmeleri halinde Kabotaj Kanunu hükümlerine göre işlem yapılır. Ancak yurt dışında kurulu bir işletmeden yat kiralayan ve ülkemize gelen yatçıların Türk karasularında seyrine ilişkin esaslar bakanlıkça belirlenir

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

Yatların Türkiye'de bırakılması ve kalış süreleri

MADDE 53- (1) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçları; Kanunun 29 uncu maddesi uyarınca Bakanlıktan belgeli deniz turizmi tesislerinde beş yıla kadar denizde ve karada kışlama, bakım ve onarım amacı ile bırakılabilir.

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

(3) Deniz turizmi tesisine bırakılan deniz araçları ayrıca bir izne gerek kalmaksızın beş yıla kadar Türkiyede kalabilirler. Bu süreyi beş yıl daha uzatmaya Bakanlık yetkilidir.

Mücbir sebepler ve olağanüstü haller

MADDE 54- (1) Mücbir sebepler ve olağanüstü hallerle veya 14/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Korumu Hakkındaki Kanunda öngörülen yükümlülükler nedeniyle gerekebilecek zorunlu liman giriş ve çıkış işlemlerinde beyanı sonradan yapmak kaydıyla deniz araçlarına istisna tanınır.

Liman başkanı

MADDE 55- (1) Liman başkanları turizm amaçlı deniz araçlarının liman giriş ve çıkış işlemlerinde tek yetkili kamu otoritesidir.

(2) Liman başkanlarının talebi üzerine ilgili kamu kurumları yetkilileri Liman başkanına yardımcı olmakla yükümlüdürler.

ONUNCU BÖLÜM
Çeşitli ve Son Hükümler

Mütekabiliyet ve yetki

MADDE 56- (1) Türkiyede kışlayan ve yabancı limanlardan gelen yabancı bayraklı deniz araçları için, yabancı ülkelerde Türk bayraklı deniz araçlarına yapılan uygulamalar dikkate alınarak, Bakanlıkça mütekabiliyet esasına uygun gerekli tedbirler alınır.

(2) Kanun ve Yönetmeliğe göre yükümlülüklerini yerine getirmeyen yerli ve yabancı işletmelere ait deniz araçlarının seyirleri Bakanlığın teklifi üzerine Denizcilik Müsteşarlığınca durdurulabilir.

GEÇİCİ MADDE 1- (1) Bu yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihinden önce belgelendirilen yat limanları ve yat işletmeleri, bu yönetmelikte yer alan temizlik can ve mal güvenliği ile ilgili hükümler dışında fiziki niteliklerini değiştirmek zorunda değildir.

GEÇİCİ MADDE 2- (1) Belgesiz deniz turizmi araçları 1/3/2008 tarihine kadar Bakanlıktan işletme belgesi almak zorundadır. Bu tarihten sonra belgesiz deniz turizmi işletmelerinin faaliyetlerine Bakanlıkça izin verilmez ve bu işletmelerin deniz araçlarına Liman Başkanlıklarınca sefer izni verilmez.

(2) Bu süreyi uzatmaya Bakanlık yetkilidir.

Yürürlükten Kaldırılan Mevzuat

MADDE 57- (1) Bu Yönetmelik ile 4/8/1983 tarihli ve 18125 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Yat Turizmi Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

MADDE 58- (1) Bu yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 59- (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK 10: Marinaların İşletilmesi

Marinalarda Gerekli Hizmetler[*]

A Su
B Navigasyon Yardımcıları
C İdari Ofisler
D Tuvaletler, Duşlar, Otomatik Çamaşırhaneler
E Otopark
F Çevre ve Kirlenmeden Koruma

A Su

1 Her palamar bağlama yerine 20m içinde sağlığa uygun ve yeterli içme suyu için hortum bağlama ucu yahut musluk bulundurulmalıdır.
2 İçme suyunu taşımak için hortumlar, marina tarafından sağlanıyorsa kirlenme ve bulaşmadan koruyacak kalitede olmalıdır. Yürüyüş yollarında engel olmaması için toplanıp istiflenmesi sağlanmalıdır. Suyu kullananların tanklarını doldurmadan önce suyu 30 saniye akıtmalarını uyaran ikaz yazılarının olması tavsiye edilir.
3 Suyun kullanımı için doğrudan ana kaynaktan alınması normal olmakla beraber bazı bölgelerde basınçta olabilecek arızalardan dolayı karışık kirli suyun çekilme olasılığına karşı buna izin verilmez. Geri dönüşsüz valf yahut şamandıralı valf kontrollü düzenek ile ana kaynaktan yeterince korunmuş su çekebilmek için böyle durumlarda su kulesi yahut pompa yerleştirilmelidir.
4 Hortum bağlama ucu yahut muslukların 1/4 ü tamamen açık iken basınç iç çapı 13mm.olan hortumu tam olarak doldurmaya yetecek kadar olmalıdır.
5 Basınç yeterli olduğu zaman Marina kuralları güverte üst yapılarını yıkamaya izin verebilir. Suyun idareli kullanılması bakımından sıcak havalarda ahşap güvertelerin tatlı suyla devamlı yıkanması yasaklanmalıdır. Su kullanımı ile ilgili kısıtlamalar için palamar yeri sakinleri bilgilendirilmeli ve kısıtlamaya uymaları söylenmelidir.
6 Palamar yerlerine içme suyu veren bütün musluklar geri dönüşsüz çiftli çek valflarla donatılmalıdır.
7 İçme suyu için marina da kullanılan bütün su borularının ültraviyoleye dayanıklı malzemeden üretilmiş olması tavsiye edilmiştir.
8 Pontonların kara ile olan bağlantı yerlerinde özel esnek su boruları kullanılmalıdır.
9 Gerek bakım ve gerekse mevsimsel kapama maksatlarıyla lokalize etmeye ve su sistemini boşaltmaya olanak sağlamak için marina içinde stratejik bölgelerde izolasyon ve boşaltma vanaları yapılmalıdır. Çok soğuk ve donma tehlikesinin olduğu havalarda bu tedbirler su sisteminin boşaltılmasına olanak sağlar. Yer altından hizmet ortaya çıktığında izolasyon vanaları da yer altından olmalıdır. Yürürlükte olan kısıtlamalar kontrol edilmeli ve kısıtlamaya uyulmalıdır.
10 Bireysel palamar yerleri için çeşitli su sarfiyat sistemleri mevcuttur."Ayrıntılar için uzman tavsiyelerine başvurulur.

[*] The Yacht Harbour Association, British Marine Federation, **A Code of Practice for the Design, Construction and Operation of Coastal and Inland Marinas and Yacht Harbours**, s. 14-15 ve 19-22'yi Çev. Uğurhan Erdem, (Çevrimiçi) http://www.denizce.com/marinatyha.asp, 26 Mayıs 2007.

B Navigasyon Yardımcıları

1 Aşağıdaki hizmetleri yerine getirmek için pek çok yerde navigasyon yardımcıları zorunlu ve gereklidir.
- **a** Çıkış ve yaklaşma hattını belirlemek için
- **b** Girişi işaretlemek için
- **c** Dalgakıran çevresini belirtmek için

2 Marina yaklaşma kanalı yahut yat limanındaki yatlardan açıkça görülecek şekilde tasarlanmış ve konuşlandırılmış olmalıdır.

3 Gel-Git seviyesi ve derinlik göstergeleri büyük harflerle "Yaklaşık 300mm yükseklikte" olmalı ve rakamların metrik veya feet cinsinden olduğunu açıkça göstermelidir.

4 Yat limanı operatörünün sorumlu olduğu her hangi bir navigasyon şamandırası gündüz işaretleri yahut ışıkları muntazaman hizmete hazır tutulmalı muhafaza edilmeli böylece kayda geçirilmiş karakteristikleri sabit kalmalıdır.

5 Yüzer yapıların ışıklandırılması kurallara uygun olarak sağlanmalıdır.

C İdari Ofis

1 Operasyon ve idari çalışanları için her marina bulunduğu yerde yeterli ofis imkanlarına gereklilik duyar. Bu ofis gelen yatların mürettebatının ve karadan gelen ziyaretçilerin kolaylıkla bulabileceği bir yerde olmalıdır.

2 Liman ofisinin "Harbour Office" yerini gösteren yeterli işaretler olmalıdır.

3 Görevli personel dostça ve yardımsever davranışlar içinde olmalıdır.

4 Yat limanı operatörünün sorumlu olduğu her hangi bir navigasyon şamandırası gündüz işaretleri yahut ışıkları muntazaman hizmete hazır tutulmalı muhafaza edilmeli böylece kayda geçirilmiş karakteristikleri sabit kalmalıdır.
- **a** Günlük gel-git ve Meteoroloji tahmin bilgisi
- **b** Eğer faaliyetteyse fırtına uyarısı
- **c** Güneşin doğuş-batış zamanları
- **d** Denizciler ile ilgili duyurular
- **e** Rüzgar yönü ve şiddetini gösteren aletler
- **f** Yerel sahil muhafazasının telefon numarası ve adresi
- **g** Yerel etkinlikler, Doktor, Dişçi,Taksi,Veteriner vs. için bilgiler
- **h** Tekne sahipleri ve ziyaretçilere sunulan hizmetler
- **i** Bağlama amirleri " Berthing Masters" yahut görevli idareci "Duty Manager" isimleri
- **j** Marina kuralları sağlık ve emniyet poliçe beyanı
- **k** Yağ dökme yeri
- **l** İlk yardım imkanı, ilk yardım hastanesinin adres ve telefon numarası
- **m** Çöp atma yeri
- **n** Fiyat listeleri
- **o** Otobüs ve tren tarifeleri

5 Aşağıdakileri kapsayabilecek diğer faydalı kolaylıklar:
- **a** VHF Radyo "Deniz kenarı yerlerde mutlaka gerekli"
- **b** İnternete girme kolaylığı
- **c** Buz ve meşrubat makine hizmetleri

D Tuvaletler ve Duşlar / Sahil Marinaları

1 Karada yahut yüzen ünitelerde aşağıdaki tabloda gösterilen kolaylıklar sağlanmalıdır. Bu kolaylıklar en uzak yanaşma köprüsünden 300m'den fazla uzakta olmayan pratik mesafede olmalıdır.

Temizlik Ünitelerinin Yerleşimi

Ünite	***Erkekler***			***Kadınlar***		
WC	50	Bağlama	1	50	Bağlama	1
Pisuvar	75	Bağlama	1			
El Yıkama Yeri	50	Bağlama	1	75	Bağlama	1
Duş	75	Bağlama	1	75	Bağlama	1
Derin Lavabo		Her Bloğa	1		Her Bloğa	1

E Otopark

1 Bağlama yeri sahiplerinin arabaları için yeterli olanak sağlanmalıdır.
2 Eğer imkan varsa personel araba parkı özel ve bağlama yeri parkından ayrı olmalıdır.
3 Her araba park alanı 4,8m x 2,4m'den az olmamalıdır.
4 Bedensel Engelliler için uygun yerde bir park alanı olmalıdır**.**
5 Tecrübeler toplam ihtiyacın her bağlama yeri başına 0,75 araba olduğunu gösterir.
6 Araba parkı için ilave yer hesabı:
40 Feet (12m) üzerindeki her tekne için 1,5 yer
Her görevli memur için 1 yer
Marinadan kiralanan her yat için 3 yer
7 Eğer Marina geçiş yapan yatlar için hizmet veriyorsa yahut yakınında yeterli park kolaylıkları varsa Marina hudutları içinde park yerlerinden indirim yapmak mümkündür.
8 Araba park alanı mevsim dışında tekneleri koymak için kullanılabilir.
9 Araba park sahasına giriş anahtarla plastik yahut manyetik kartla pin numarası ve benzeri şeylerle kontrol edilebilir.
10 Marina araba parkı ponton sistemine girişe belli bir uzaklıkta ise girişe yakın bir yerde kısa süreli yükleme-boşaltma park yeri tavsiye edilir. Bu park yerinin uzun süreli kullanımına engel olmak için kontrol gerekli olacaktır.
11 Palamar yeri sakinlerinin teknelerine getirecekleri ve teknelerinden götürecekleri malzemelerini taşımada yardımcı olacak el arabaları 20 palamar yerine 1 araba olarak hesaplanmalıdır. Çocukların el arabalarında gezmelerine izin verilmemelidir.

F Çevre ve Kirlenmeden Korunma

1 Marina İşletmecileri çevre korumadan ve kirlenmeyi önlemeden sorumlu yasalara uymak mecburiyetindedirler. Sonuçta işinizi etkileyecek olan yasayı uygulamakta gösterilecek ihmal ve bilgisizlik çevreye verilecek zarar yahut kirlilik olayının sonuçlarına katlanmada mazeret olmayacaktır. Sahil Marinalarını etkileyen özel yayılmalar üzerinde milli çevre koruma büroları çok ayrıntılı tavsiyelerde bulunabilirler.
2 Doğal alanların iyileştirilmesi için yapılan harcamalardaki maliyetlerde tasarrufa olanak sağlayıcı çevre denetimleri, iyileştirme bölgelerini belirlemede yararlı olabilir. Bu gibi bir denetimden sonra çevresel hareket şeklinin gelişmesi mantıklı bir adım olabilir. Bu

olumlu bir pazarlama aracı gibi kullanılabilir ve aynı zamanda finansal kurumlar ve sigorta şirketleri gibi organizasyonların gittikçe ihtiyaç duydukları sağlam bir uygulamanın kanıtı olabilir.

3 İngiltere'de 1990 çevre koruma yasası, suyolları, kanallar, nehir ağızları, göller ve kıyı suları olarak tarif edilmiş kontrollü suların, kıyıdan 3 mil uzaklıktaki sınırları içine kirletici atık maddelerin boşaltılmasını yasaklar. Yasa milli çevre koruma bürolarına bu sularda kazaen veya kasten kirlenmeye sebep olan suçlular hakkında kovuşturma yetkisi verir.

4 Aynı zamanda yerel meclisler yahut liman otoriteleri gibi yasal bürolarında, yetkili mahkeme bölgelerindeki sulara kirletici atık dökmeden korunma yasasından aldıkları güçleri vardır.

5 **Tutma Tanklarından Atıkların Alınması:** Tutma tanklarına boşaltılmadıkça marinalarda deniz tuvaletleri kullanılmamalıdır. Palamar yeri sakinlerine ne zaman olanak bulurlarsa kıyıdaki tuvaletleri kullanmaları söylenmelidir. Geçit köprülerine konuşlanmış rahat ve temiz tuvaletler en iyi özendiricilerdir.

6 Tutma tankları içindeki atıkları dışarı pompalamak için ekipman sağlandığında (British Standart Pipe) standartlarında dişi dişli (ISO 4567,BSMA 84) 2,5cm'lik güverte flanşına bağlamak için gerekli bütün fitinglerle birlikte, boşaltma vasıtalarının, çabuk geçmeli yahut dişli geçmeli atık emme borusu olmalıdır. Eğer olanak varsa dışarı alınan atıklar, kamuya ait kanalizasyona boşaltılmalıdır. Eğer bu sağlanamazsa yetkili bir atık yüklenici firma tarafından alınıncaya kadar atıklar tutma tankında muhafaza edilmelidir.

7 Atık tanklarını boşaltmak için kullanılan palamar bağlama yeri ve ekipmanı onaylanmış ISO sembolü ile işaretlenmiş olmalıdır.

8 **Kimyasal Tuvalet Atıklarının Alınması:** Kimyasal tuvaletleri boşaltmak için uygun ve yeterli koşullar sağlanmalıdır. Boşaltma yerleri açık bir şekilde işaretlenmiş olmalı ve kirli kapları yıkama ve çalkalama için ayrılmış yerlerin yakınında bulunmalıdır.

9 Kimyasal olarak işlem görmüş atık, ufak atık işleme plantlarına, tutma tanklarına yahut genel kanalizasyona giden diğer seçeneklere boşaltılmamalıdır.

10 **Liman Döküntüsünün Yönetim Planlaması:** 1997 Deniz Ticareti (Liman döküntüsünün alınması vasıtaları)kuralları, ticari limanlar kadar sahil marinaları ve yelken kulüpleri içinde liman döküntüsünün yönetim planlamasını yasal bir gereklilik yapar. Bu nedenle bütün marinalar ve tersaneler müşterileri tarafından meydana getirilen ve sahile vuran döküntülerin derlenip toplanması için kolaylıklar sağlar. Tekneyle uğraş ve teknede yaşam, büyük kutulardan, kırılmış kopmuş bağlantılara kadar "Yan taraftan dışarı" kolaycılığıyla atılan her ne varsa önemli ölçüde döküntü ve çöp üretir.

11 Kullanım amacına uygun ve özellikle sıcak iklimlerde muntazaman boşaltılan çöp kutuları, bidon ve benzeri toplama kaplarının, palamar yeri sakinlerinin kolayca ulaşabileceği yerlerde bulundurulması önemlidir. Kıyıda bulunan hacimli kaplar, karton kutular, evsel atıklar, teknelerden çıkan tehlikesiz hurda parçaları ve dükkanlardan, mağazalardan, atölyelerden, ofislerden çıkan çöpleri alabilecek yeterli ölçülerde ve sayıda olmalıdır. Bu kaplar yağmura, serpintiye dayanıklı, köpeklerin, kemirgen hayvanların ve kuşların karıştırmalarına karşı korunaklı olduğu kadar, rüzgarda uçuşabilecek hafif maddelerle ıslak maddelerinde içerde tutulabilmesi için etkili bir şekilde örtülü olmalıdır.

12 Görevli personel, aynı zamanda kağıt,cam,şişeler gibi geri dönüşümlü her ne olursa atıkları kaynağında ayırmaları için palamar yeri sakinlerini özendirecek davranışı gösterebilirler.Genel çöplerin toplanması kadar geri dönüşebilen özel çeşitlerin ayrılmasına da özendirmek pontonlara yakın,cinsi belirlenmiş tekerlekli kutuların koyulması göz önünde bulundurulur.Özellikli maddeler,yağ filtreleri,hurda aküler ve boya kutuları ayrı olarak muhafaza edilmeli ve o işe ayrılmış yollardan toplanmalıdır.

13 Yurt dışından satın alınmış ve İngiltere'ye (Ülkeye) ithal edilmiş kullanılmamış gıda maddelerinin karaya çıkarılması (Bütün hayvansal yahut kümes hayvanı ürünleri, onlara ait ambalaj paketi ve atılabilir herhangi kap kacak, mutfak takımları) Tarım, Balıkçılık ve

Gıda Bakanlığının sorumluluğunda 1980 tarihli hayvansal ve kümes hayvanı ürünleri ithalat emrine tabidir. Bundan kasıt evcil çiftlik hayvanlarında görülen domuz humması gibi Avrupa Kıtasında bulunan hayvan hastalıklarının ülkeye giriş riskinden korunmadır. Bu çeşit gıda maddelerinin karaya çıkmadan ve marina çalıştırıcılarına olduğu kadar tekne sahiplerinin ve kullanıcılarının kesin sorumluluğunda şartlar müsaadeye eklenmeden önce genel ithal müsaadesine ihtiyaç vardır.

14 Tekne sahipleri ve kullanıcıları yurt dışından ithal edilmiş bütün gıda maddelerini, atıklarını kapalı mühürlü torbalara yahut kaplara koymalıdır. Daha sonra bu torbalar, atık toplanması için marina tarafından temin edilmiş kapalı atık kabına konmalıdır. Bu tip atıkların toplanması için akma, sızdırma ve hayvanlara karşı korumalı kapalı kaplar bulundurmak marina operatörlerinin sorumluluğundadır. Bu kaplar sırf ithal edilmiş gıda atıkları için olmayıp, diğer genel atıklar da aynı kolaylıklar içinde toplanabilir. Bu kapların muntazam aralıklarla boşaltılması ve dezenfekte edilmesi için atık toplama firması ile anlaşmalı olması gereklidir.

15 Yürüyüş yolları, araba parkları ve benzeri diğer yerler döküntülerden temizlenmiş olmalıdır. Su üzerinde yüzen artıklar çöpler sık aralıklarla yat limanı içindeki sulardan toplanmalıdır.

16 **Yağlı Atıkların Toplanması:** Bölgede atık yağ ve yağlı sintine suyunun toplanması için uygun ve yeterli kolaylıklar sağlanmalı ve göze görünür bir şekilde işaretlenmelidir. Bu kolaylıklar, atık firması yahut geri dönüşüm merkezi tarafından alınmadan önce, atık yağ, filtreler ve yağlı atıkların muhafaza edildiği sızdırmaz tanklar şeklinde olmalıdır.

17 İngiliz işletmecileri şunu bilmelidir ki, şahsın atık yağı ve yağlı atıkları geri dönüşüme ve kurallara uygun olarak toplanmasından emin olmak için 1990 çevre koruma yasası, bu görevi marina işletmecilerine yüklemiştir.

18 Eğer yanlışlıkla boşaltılırsa kirlenmeye neden olacak maddeleri(dizel yakıt yağı gibi)tutan toprak üstündeki depolama tankı, yakıt tankı kapasitesinin %10 fazlası miktarı tutacak yeterli yükseklikte sızdırmaz bir duvar bandı ile kuşatılmalıdır. Taban da sızdırmaz olmalı yahut amaca uygun çift duvarlı tank kullanılmalıdır. Gerek tank ve gerekse bağlantı boruları bozulmalara, kazara çarpmalara ve kasıtlı tahribata karşı korunmalıdır.

19 Bantla çevrilmiş her alan, yağmur suyu veya soğutma suyunu periyodik olarak boşaltacak kontrollü bir drenaja sahip olmalıdır. Kuşatma duvarından geçen herhangi bir boru, çevreye akışkan kaçışını önlemek için etkili bir şekilde izole edilmelidir. Her boşaltma vanasının çıkışı dişli tapa ile tıkanmalıdır.

20 Kontrol ve yangından korumak için ufak tutma tanklarının arasındaki en az mesafe 1m olmalıdır.

21 Toprak altı tankları, petrol tankları, depolama kuralına uygun olarak yerleştirilmelidir. Petrolün depolanması için yerel otoriteden izin gerekirken gaz yağı, kırmızı dizel, LPG yahut parafin için izne gerek yoktur.

22 Kıyıdaki tanklı bütün yüzer yakıt noktaları kirlenmeyi önlemek için arıza emniyetli kapatma vanaları ile donatılmalıdır.

23 **Yakıt İskelesi:** Çok ufak yat limanı ve marinalar dışında ölçülü pompalardan benzin ve mazot satışı yapmak için uygun bir kenarda özel bir iskele kurulmalıdır. Birbiriyle karışan kokuların sebep olacağı rahatsızlıkları en aza indirmek için, bu iskele olanak elverdiği ölçüde çevredeki meskenlerden uzakta bir yerde olmalıdır. Eğer yerel komşularla bu problem oluyorsa koku seviyesini azaltan düşük sülfürlü dizel işe yarar. Yerel yasa ve tüzüklere uymak için dikkat edilmelidir.

24 Yakıt iskelesi, vidanjör pompası, atık yağ için kolaylık, yeterli uzunluktaki hortumu ile ihtiyaca cevap verecek içme suyu olanağı, içecek, buz ve pasta şekerleme satışı yapan bir satış kulübesi içerebilir.

25 Yağlama yağları ve LPG emniyetli bir mesafede depolanmalı ve yakıtların dağıtım ve satışını yöneten yasal kural ve tüzüklere uymak için dikkat edilmelidir. Yağ emici

tamponlar ve dökülme kitleri bir olay anında kullanılmak üzere el altında bulundurulmalıdır.

26 Hangi hizmetlerin hangi saatlerde verildiğini ve bu hizmetlerin gerçekten kullanımı dışında yakıt iskelesine bağlanmak için yanaşmanın yasak olduğunu açıkça gösteren bir duyuru bulunmalıdır.

27 Sigara içmenin, mobil telefon yahut her hangi bir yayın ekipmanının pompa civarında kullanılmasının yasak olduğunu açıkça gösteren bir duyuru bulunmalıdır.

28 **Yakıt Dökülmesi ve Kirlenme:** Önemli bir kirlenme olayında, yat limanı yönetimi derhal uygun liman ve çevre koruma otoritelerini haberdar etmelidir.

29 İngiltere'de yerel sahil otoriteleri, yetkili mahkeme bölgelerinde olabilecek kazalara karşı yakıt dökülme beklenti planlarını hazırlamakla yükümlüdür. Liman otoriteleri ve çevre koruma teşkilatları ile birlikte bu planların geliştirilmesinde yat limanı operatörleri de bu çalışmaya dahil edilmelidir. Kirlenme olayı ile ilgili tavsiye edilen ekipman ve malzemeler sahada bulunmalı yahut bu ekipmanların kullanış talimatları ile birlikte telefonla çağrılmalıdır. Eğer olanak varsa, marina görevlileri de bu konuda eğitilmelidirler.

30 Doğrudan suya veya toprağa yahut dökülmesi halinde yayılmayı önlemek ve dökülenleri bölgeden kaldırmak için, emici malzemelerle diğer maddeleri içeren "Dökülme Kitleri" kullanıma hazır olarak bulundurulmalıdır. Kirlenmiş olan emici madde ve malzemeler, izinli toplama bölgesine güvenli bir şekilde götürülmelidir.

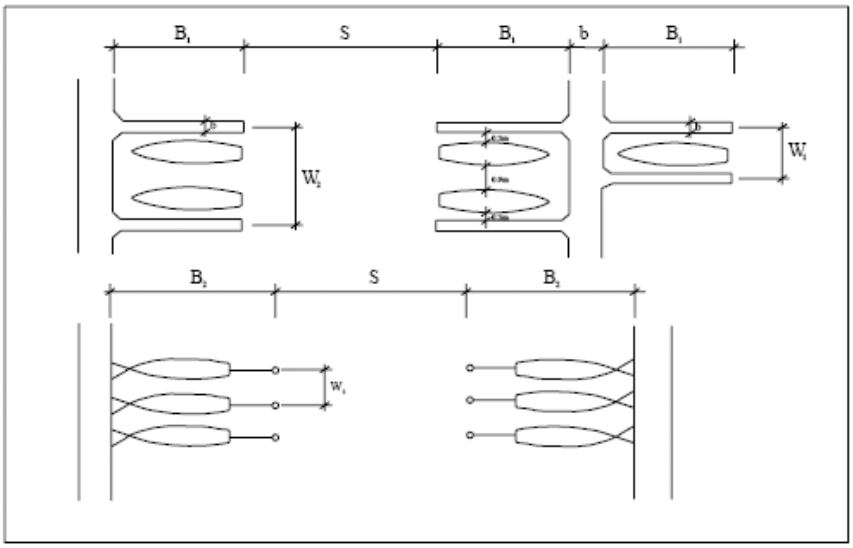
31 **Zehirli Boyalar:** İçindeki kimyasal maddeler sebebiyle, yüksek oranda kirlenme riski taşıması nedeniyle, marina ve yat limanı sularına zehirli boya boşaltılmasına karşı tedbir uygulanmalıdır. Kıyıdaki yıkama alanları, suyunu marinaya boşalttığından zararlı maddeleri bir şekilde tutacak kapasitede vasıtalarla düzenlenmelidir. Daha sonraki kullanımlar için kirli suyu geri dönüştüren sistemlere benzer filtre sistemleri yahut tortuları çökeltme tanklarının her ikisi de bir çözüm olabilir. Çökeltme tankları ve filtreler muntazaman temizlenmeli ve zehirli boya tanecikleri özel toplama yerine götürülmelidir.

32 **Tehlikeli Maddeler:** Tehlikeli olarak hesaba katılan zehirli boya ve diğer maddeler ile tekne bakım malzemelerinin her ikisi de yalnız dikkatle kullanmakla kalmayıp aynı zamanda dikkatle toplanmalı ve ayrılmış yerlere dökülmelidir. Tehlikeli maddelerin uygun bir şekilde toplanması ve yetkili şahıslara transfer edilmesi için uyulması gereken özenin gösterilmesini 1990 çevre koruma yasası, döküntüleri üretenlere ve döküntü yönetim izinlerine yüklemiştir.

33 Tehlikeli maddelerin toplanmasında daha fazla bilgi için, lütfen ulusal çevre koruma birimlerine başvurunuz.

34 **Havai Fişeklerin Toplanması:** Son kullanım tarihleri dolan havai işaret fişekleri, Sahil Muhafaza, Polis yahut Yangın görevlileri gibi uygun acil servisler tarafından toplanıp etkisiz hale getirilmelidir. Özel nedenlerle havai fişek gösterisine katılmak için saklanıp kullanılmamalıdır.

EK 11: Marina İçi Yerleşim Türleri



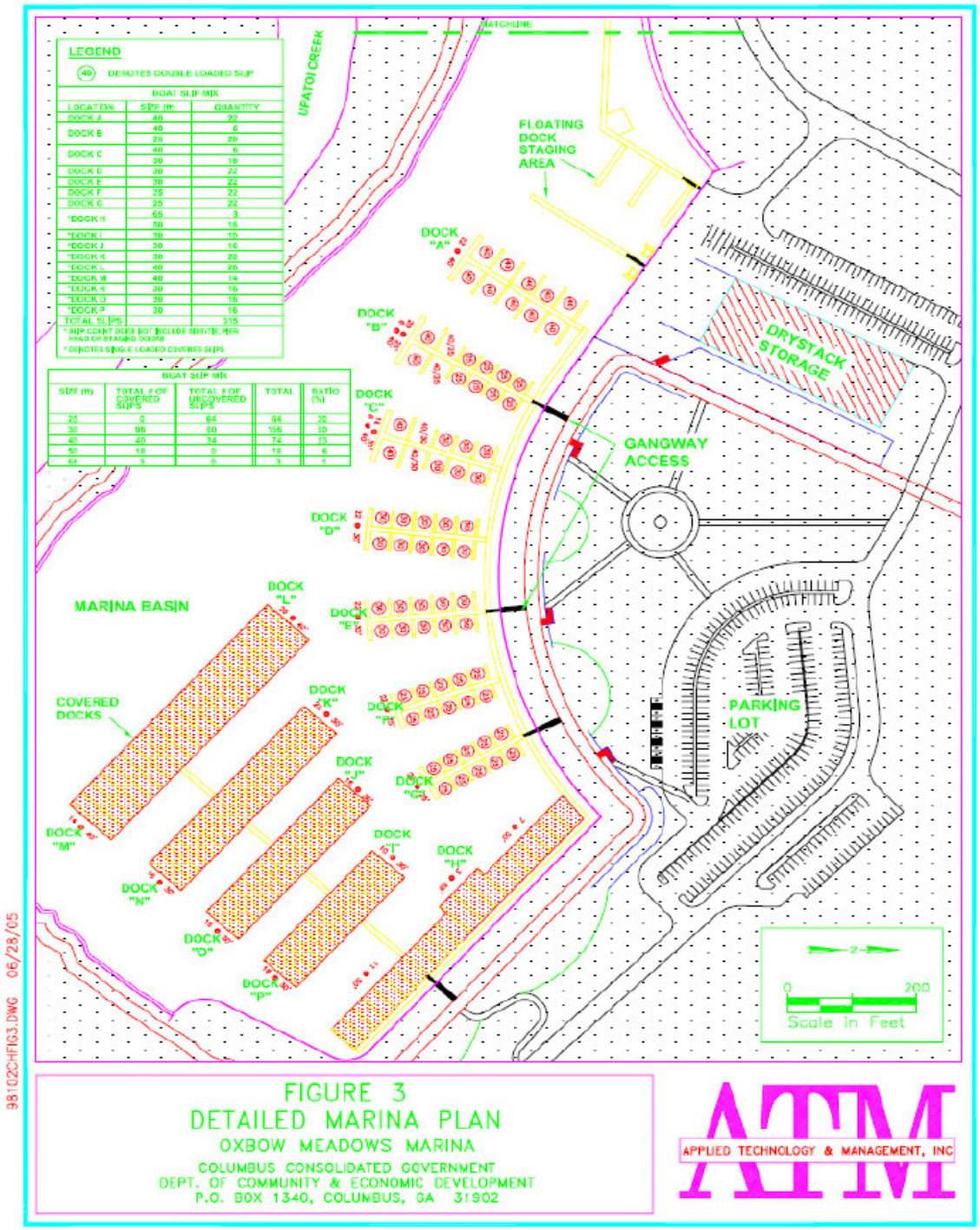
İskele genişlikleri;

b′ ana iskele : 1.5-3.0 m

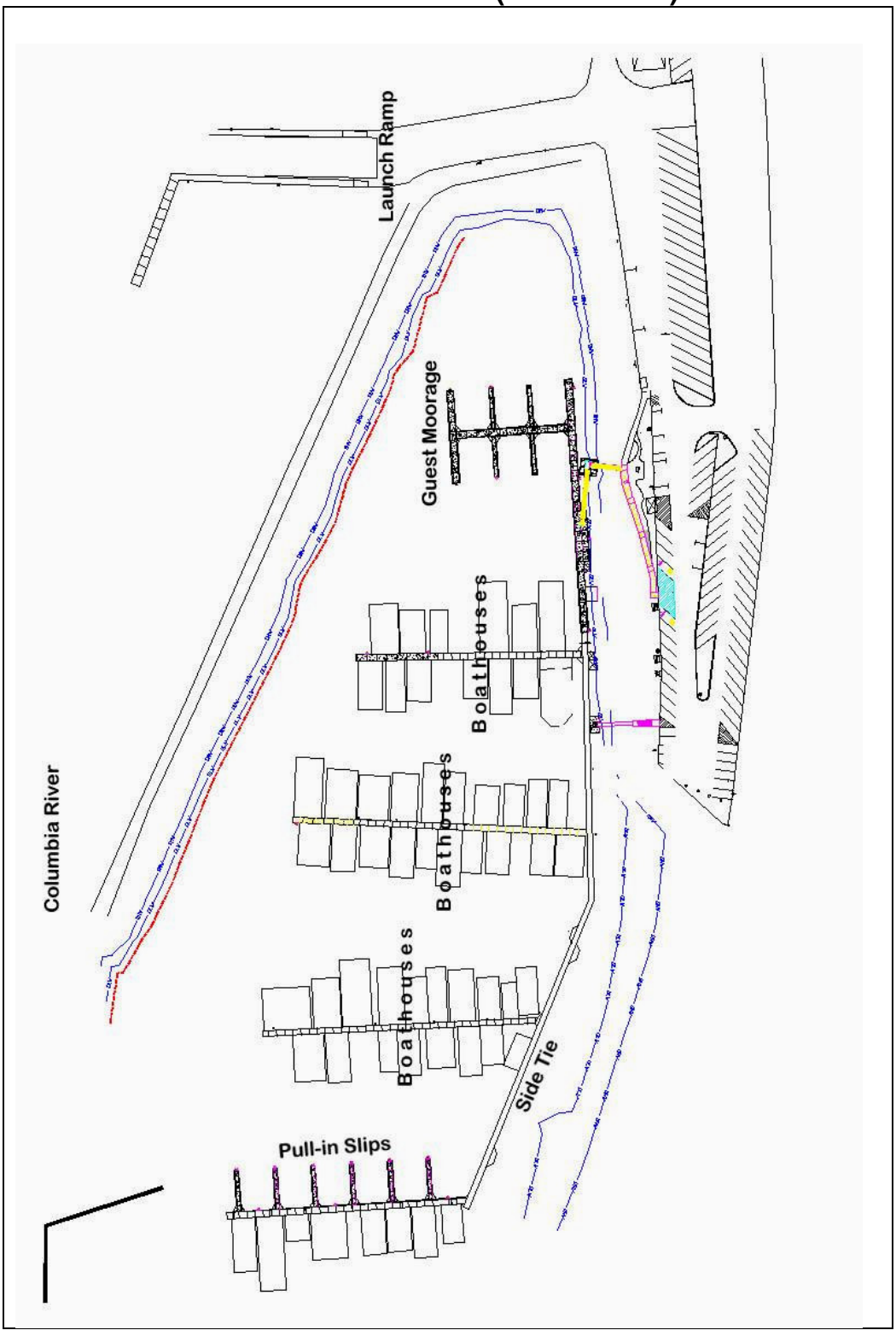
b tali iskele : 1.0-1.5 m

Tekne uzunluğu	Yanaşma yeri uzunluğu	Karşılıklı iskeleler arası mesafe	İskeleler arası mesafe
L	B_1=(0.7~1.2)L B_2=(1.5~2.0)L	S=(1.5~2.0)L	W_1=(Maksimum genişlik)+b+(0.3~0.6m) W_2=(2xMaksimum genişlik)+b+(1.5~2.0m) W_3=(Maksimum genişlik)+(1.0+2.0m)
Not: Kruvazör yatlarının demirlenmesi sırasında bu değerler rüzgar nedeniyle yelken direklerinin temasından kaçınmak için dikkatlice hesaplanmalıdır.			

EK 12: Oxbow Meadows Marina Yerleşim Planı



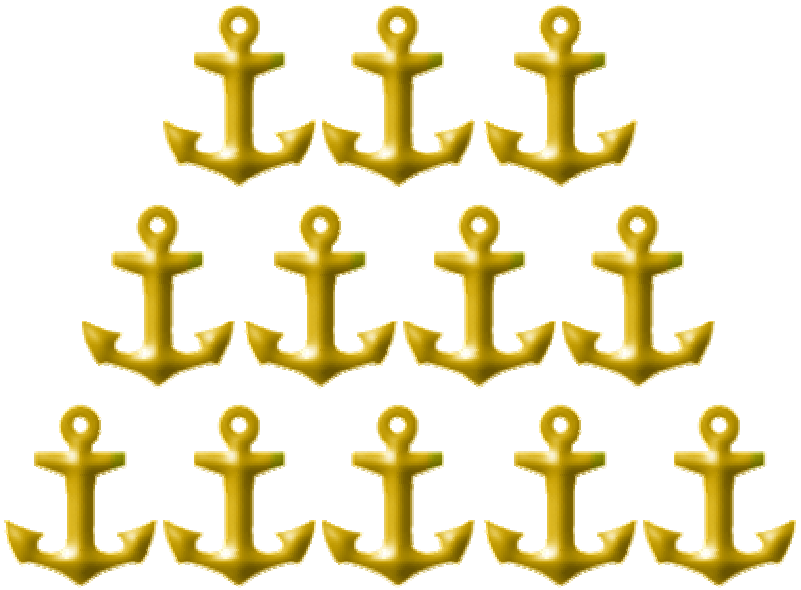
EK 13: Fiziksel Anlamda Yat Evi (Boathouse)



EK 14: “Mavi Bayrak” ve “Altın Çıpa”



Kaynak: TIDY Northern Ireland, “About Blue Flag”, **Tidy Beaches**, (Çevrimiçi) http://www.tidy northernireland.org/uploads/4632c901eb3f2a63ab25e628246b3288.jpg, 14 Mayıs 2007.



Kaynak: The Yacht Harbour Association, “Gold Anchor Award Scheme”, 2007, (Çevrimiçi) http://www.yachtharbourassociation.com/GoldAnchors.asp, 28 Mayıs 2007.

EK 15: Marinalara ÇIPA Simgesi Verilmesine Esas Kriterler

1)Marina Kompleksinin çevre ile uyumu;
a)Genel silüet ve doğa ile az uyumlu yapılaşma, (1 puan)
b)Uygun yapılaşma, (5 puan)
2)Kara alanının çimlendirilmesi, ağaçlandırılması, çiçeklendirilmesi ve çevre düzenlemesi
a)Kısmi düzenleme (3 puan)
b)Tam düzenleme (5 puan)
3)Marina ve çevre sınırlarının bitkisel çitle çevrilmesi (3 puan)
4)Yangın ve doğal afetler karşısında alınacak önlemler;
a)Uygulanacak önlemleri içeren planlamanın marina yönetiminde ve personelin görebileceği yerlerde bulundurulması (1 puan)
b)Bu konuda personele eğitim verilmiş olması (3 puan)
5)Marinalarda oluşabilecek kirlenmenin anında önlenebilmesi için, su üstü çözülebilir ilaçlama imkanı (5 puan)
6)Teknelerden marinaya pis su, yağ, ve yakıt akıntısı olmaması için gerekli tedbirlerin alınmış olması (3 puan)
7)Yat limanlarındaki deniz suyunun son analiz tarihinin ve sonuçlarının belirtildiği ve bununla ilgili gerekli güncel bilgilerin verilebildiği bir pano bulundurulması (5 puan)
8)Atık yağ toplama tankları ile katı atıkların periyodik toplanmasından sonra atık toplama tesislerine en kısa sürede intikalinin sağlanması (5 puan)
9)Marina içi ve çevresinde oluşabilecek kirlilik için, çöp toplayıcı, pis akıntı, yağ, yakıt ve çamur temizleyici, çalışır durumda bir teknenin bulundurulması (5 puan)
10)Çevreye zarar verici malzemelerin (pet şişe, şampuan, deterjan vb.) yatçılar tarafından marina sahasında kullanılmaması için çeşitli duyuru ve logolar bulundurulması (3 puan)
11) Su Armatürleri;
a)Normal Armatür (1 puan)
b)Ayarlı Armatür (3 puan)
c)Fotoselli armatür (5 puan)
12) Suya hava karışımını sağlayan özel duş başlıklarının bulunması (3 puan)
13)Müşteri genel tuvaletlerinde kağıt havlu yerine;
a)Elektrikli el kurulama makinesi (1 puan)
b)Her kullanımdan sonra değişen küçük el havlularının kullanılması (3 puan)
c)Rulo bez havlu kullanılması (5 puan)
14) Tuvaletlerde dezenfektan ve koku giderici tabletlerin kullanılmaması (3 puan)
15) Genel aydınlatmanın, havanın aydınlanmasıyla beraber kendiliğinden kapanmasını sağlayabilecek bir düzenleme (3 puan)
16) Geri dönmüş kağıt kullanımı;
a)Ambalaj malzemelerinde (1 puan)
b)Büro hizmetlerinde (3 puan)
c)Tüm hizmetlerde (5 puan)
17) Deterjanın doğa tarafından kolayca parçalanabilmesi için;
a)Düşük fosfatlı deterjan (1 puan)
b)Bio deterjan (3 puan)
c)Toz sabun, sıvı sabun vb (5 puan)
18) Haşere ile mücadelede doğaya zarar veren maddeler yerine haşere kovucu özellik içeren karışımlar kullanılması (3 puan)
19) Atık suların değerlendirilmesi;
a)Atık suların arıtıldıktan sonra deşarjı (1 puan)
b)Atık suların arıtıldıktan sonra bahçe sulamasında kullanılması (3 puan)
20) Marinada gürültü çıkaran teknik hacimlerde bulunan cihazların ses yalıtımlarının yapılması, (3 puan)
21) Tesiste bulunan klimaların filtrelerinin devamlı bakımı (3 puan)
22) Marinada sıcak su elde edilmesinde kullanılan enerji türü;
a)Sıvı yakıt, (1 puan)
b)Elektrik enerjisi (3 puan)
c)Güneş enerjisi veya doğalgaz (5 puan)

23) Belediye sınırları içinde bulunmayan marinalarda çöplerin toplanması;
a)Çöp bekletme odası (1 puan)
b)Soğuk çöp odası (3 puan)
c)Çöp nakli için araç veya çöp imha sisteminin bulunması (5 puan)
24) Kağıt, plastik, metal, cam ve organik atıkların yeniden değerlendirilmesi için türlerine göre ayrıştırılması (herbiri 2 puan, toplam 10 puanı geçemez)
25) Ozon tabakasına zarar verici maddeler içeren ve flor gazı ihtiva eden halonlu yangın söndürücülerin kullanılmaması, (3 puan)
26) Yatlarda atık su tahliyesi;
a)Yatlarda atık su tahliyesini sağlayacak marinaya ait sürekli vidanjör bulundurulması (3 puan)
b)Yatlarda atık su tahliyesini sağlayacak ekipmanın doğrudan kanalizasyona bağlanmış olması (5 puan)
27) Yatların atık su depolarının boşaltılması sırasında atık su boşaltma kapağında olabilecek uyumsuzluğu gidermek amacıyla adaptör bulundurulması (3 puan)
28) Ozon tabakasına zarar vermeyecek oda kokusunu giderici spreyler ve bitkisel esanslı koku maddelerinin kullanılması (3 puan)

Belirleyici Nitelikler Asgari Puan Tablosu

	Asgari Puan	Tesisin Aldığı Puan
Bir Çıpalı Marina	55	
İki Çıpalı Marina	70	
Üç Çıpalı Marina	85	

Açıklama: Formun uygulanmasında puanlar sıfırdan başlamaktadır.

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, "Marinalara Çıpa Simgesi Verilmesine Esas Kriterler", (Çevrimiçi) http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF4AAB18C753222CC5ADC34837D3D45B86, 23 Mayıs 2007.

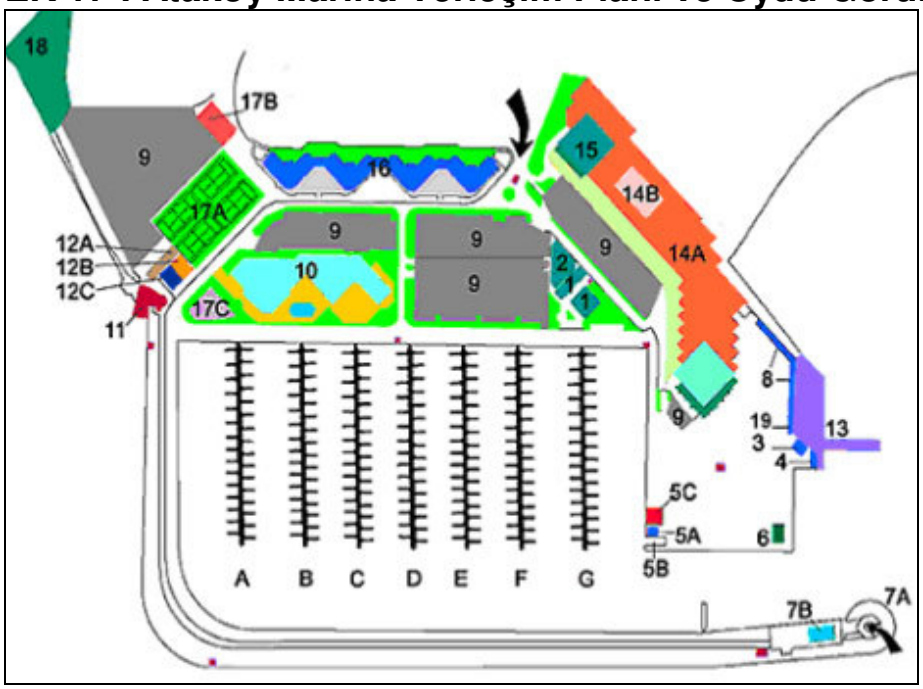
EK 16: Türkiye'ye Gelen Sarı Bayraklı Yat, Yolcu ve Mürettebat

B - ÜLKEMİZ LİMANLARINA GELEN SARI BAYRAKLI YAT SAYISI VE BU YATLARLA GELEN YOLCU, MÜRETTEBAT SAYILARININ YAT CİNSİ VE YILLARA GÖRE DAĞILIMI

YILLAR	YAT SAYISI						YOLCU SAYISI						MÜRETTEBAT SAYISI					
	YERLİ			YABANCI			YERLİ			YABANCI			YERLİ			YABANCI		
	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM	T	Ö	TOPLAM
1986	-	-	277	-	-	2 343	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1987	-	-	**414**	-	-	**3 441**	-	-	**902**	-	-	**16 913**	-	-	**1 186**	-	-	**2 465**
1988	327	110	**437**	925	2 495	**3 420**	305	405	**710**	5 268	9 604	**14 872**	997	371	**1 368**	1 525	2 524	**4 049**
1989	333	93	**426**	881	2 253	**3 134**	287	337	**624**	5 331	8 495	**13 826**	1 063	316	**1 379**	1 621	1 762	**3 383**
1990	696	212	**908**	600	2 954	**3 554**	656	541	**1 197**	5 845	10 770	**16 615**	2 100	728	**2 828**	1 038	3 099	**4 137**
1991	360	96	**456**	278	1 576	**1 854**	352	286	**638**	2 828	5 368	**8 196**	1 126	285	**1 411**	411	1 540	**1 951**
1992	538	46	**584**	921	1 608	**2 529**	439	186	**625**	6 401	5 515	**11 916**	1 643	74	**1 717**	1 447	729	**2 176**
1993	335	32	**367**	645	1 949	**2 594**	346	200	**546**	4 622	6 636	**11 258**	1 043	67	**1 110**	1 219	745	**1 964**
1994	395	16	**411**	593	2 081	**2 674**	195	128	**323**	5 010	6 825	**11 835**	1 248	117	**1 365**	1 214	664	**1 878**
1995	447	13	**460**	793	1 787	**2 580**	324	82	**406**	6 165	5 251	**11 416**	1 466	41	**1 507**	1 468	463	**1 931**
1996	902	33	**935**	667	2 124	**2 791**	432	227	**659**	6 898	7 287	**14 185**	1 947	104	**2 051**	1 115	354	**1 469**
1997	693	38	**731**	391	2 421	**2 812**	480	288	**768**	3 481	7 514	**10 995**	1 631	205	**1 836**	675	1 350	**2 025**
1998	1 497	63	**1 560**	482	1 744	**2 226**	572	314	**886**	6 853	5 980	**12 833**	3 220	252	**3 472**	501	974	**1 475**
1999	369	60	**429**	340	1 805	**2 145**	389	454	**843**	3 142	5 521	**8 663**	1 280	31	**1 311**	831	81	**912**
2000	600	70	**670**	189	1 046	**1 235**	536	226	**762**	4 162	2 466	**6 628**	1 502	130	**1 632**	195	1 141	**1 336**
2001	723	85	**808**	345	2 089	**2 434**	750	260	**1 010**	5 577	4 300	**9 877**	2 190	219	**2 409**	600	3 665	**4 265**
2002	991	46	**1 037**	249	2 088	**2 337**	960	318	**1 278**	7 684	4 894	**12 578**	3 014	288	**3 302**	330	2 641	**2 971**
2003	1 023	71	**1 094**	767	3 397	**4 164**	1 048	513	**1 561**	6 836	2 727	**9 563**	3 688	1 251	**4 939**	2 473	8 277	**10 750**
2004	1 500	49	**1 549**	339	3 303	**3 642**	1 307	605	**1 912**	9 932	3 528	**13 460**	4 709	1 048	**5 757**	886	7 162	**8 048**
2005	1 911	68	**1 979**	627	3 604	**4 231**	1 511	675	**2 186**	13 574	3 660	**17 234**	5 667	1 563	**7 230**	1 259	7 421	**8 680**

Kaynak

EK 17 : Ataköy Marina Yerleşim Planı ve Uydu Görüntüsü



Kaynak: Ataköy Marina, "Yerleşim Planı", (Çevrimiçi) http://www.atakoymarina.com.tr/index.asp?PageName=Location, 3 Temmuz 2007.



Kaynak: Google Earth, "40.581748 N, 28.523246 E", Eye alt: 555m, 2007.

EK 18: Türkiye'deki Marinaların Kira Tarifeleri (2007)

Setur Kalamış&Fenerbahçe Marinaları

m2	16.00 35.99	36.00 55.99	56.00 99.99	100.00 135.99	136.00 169.99	170.00 199.99	200.00 +
Günlük	0,810	0,818	0,826	0,842	0,867	0,899	0,940
30	0,530	0,535	0,541	0,551	0,567	0,588	0,615
60	0,470	0,475	0,479	0,489	0,503	0,522	0,545
90	0,420	0,424	0,428	0,437	0,449	0,466	0,487
120	0,380	0,384	0,388	0,395	0,407	0,422	0,441
150	0,350	0,354	0,357	0,364	0,375	0,389	0,406
180	0,330	0,333	0,337	0,343	0,353	0,366	0,383
210	0,310	0,313	0,316	0,322	0,332	0,344	0,360
240	0,290	0,293	0,296	0,302	0,310	0,322	0,336
270	0,280	0,283	0,286	0,291	0,300	0,311	0,325
300	0,270	0,273	0,275	0,281	0,289	0,300	0,313
330	0,260	0,263	0,265	0,270	0,278	0,289	0,302
365	0,255	0,217	0,219	0,224	0,229	0,230	0,244

Boy(m) * En(m) * Gün * Birim Fiyat (US)$

Kaynak: http://www.seturmarinas.com/KALAMIS/kalamis_index_fiyatlar_tr.htm

Setur Ayvalık Marina

m2	20.00 35.99	36.00 55.99	56.00 99.99	100.00 135.99	136.00 169.99	170.00 +
Günlük	0,545	0,550	0,555	0,580	0,600	0,630
30	0,360	0,365	0,370	0,380	0,400	0,440
60	0,280	0,285	0,290	0,300	0,320	0,340
90	0,245	0,250	0,250	0,270	0,280	0,300
120	0,220	0,220	0,225	0,230	0,250	0,260
150	0,195	0,200	0,205	0,210	0,220	0,240
180	0,181	0,183	0,190	0,195	0,205	0,220
210	0,167	0,168	0,177	0,180	0,190	0,210
240	0,155	0,158	0,160	0,167	0,176	0,190
270	0,145	0,146	0,150	0,156	0,160	0,176
300	0,136	0,137	0,140	0,147	0,148	0,160
330	0,125	0,126	0,129	0,135	0,135	0,148
365	0,115	0,116	0,117	0,124	0,130	0,140

Boy(m) * En(m) * Gün * Birim Fiyat (US)$

Kaynak: http://www.seturmarinas.com/AYVALIK/ayvalik_index_fiyatlar_tr.htm

Setur Çeşme Marina

m2	16.00 35.99	36.00 55.99	56.00 99.99	100.00 135.99	136.00 169.99	170.00 +
Günlük	0,833	0,836	0,842	0,848	0,854	0,859
30	0,724	0,728	0,733	0,737	0,743	0,747
60	0,582	0,584	0,587	0,593	0,596	0,601
90	0,507	0,508	0,512	0,516	0,520	0,524
120	0,455	0,458	0,460	0,463	0,466	0,470
150	0,415	0,417	0,419	0,422	0,425	0,429
180	0,382	0,384	0,386	0,388	0,392	0,394
210	0,352	0,353	0,355	0,359	0,361	0,364
240	0,326	0,327	0,329	0,331	0,333	0,337
270	0,301	0,303	0,304	0,306	0,308	0,310
300	0,278	0,279	0,282	0,284	0,285	0,287
330	0,257	0,259	0,261	0,262	0,264	0,267
365	0,239	0,240	0,241	0,244	0,245	0,246

Boy(m) * En(m) * Gün * Birim Fiyat (US$)

Kaynak: http://www.seturmarinas.com/CESME/cesme_index_fiyatlar_tr.htm

Setur Kuşadası Marina

m2	24.00 35.99	36.00 55.99	56.00 99.99	100.00 135.99	136.00 169.99	170.00 +	200 +
Günlük	0,560	0,562	0,568	0,584	0,605	0,621	0,944
30	0,361	0,366	0,376	0,391	0,412	0,443	0,665
60	0,290	0,294	0,302	0,314	0,331	0,356	0,534
90	0,253	0,256	0,263	0,274	0,288	0,310	0,465
120	0,227	0,230	0,236	0,246	0,259	0,279	0,419
150	0,207	0,210	0,215	0,224	0,236	0,254	0,381
180	0,190	0,193	0,198	0,206	0,217	0,234	0,351
210	0,175	0,178	0,183	0,190	0,200	0,216	0,324
240	0,162	0,165	0,169	0,176	0,185	0,199	0,299
270	0,150	0,152	0,156	0,163	0,171	0,184	0,276
300	0,139	0,141	0,144	0,151	0,158	0,171	0,257
330	0,129	0,130	0,134	0,139	0,147	0,158	0,237
365	0,119	0,121	0,124	0,129	0,136	0,146	0,146

Boy(m) * En(m) * Gün * Birim Fiyat (US$)

Kaynak: http://www.seturmarinas.com/KUSADASI/kusadasi_index_fiyatlar_tr.htm

Marmaris Netsel Marina (Setur)

m2	17.00 29.99	30.00 35.99	36.00 44.99	45.00 55.99	56.00 67.99	68.00 81.99	82.00 97.99	98.00 115.99	116.00 139.99	140.00 167.99	168.00 199.99	200.00 +
Günlük	0,610	0,620	0,630	0,640	0,650	0,670	0,690	0,720	0,750	0,780	0,820	0,880
30	0,418	0,426	0,434	0,442	0,450	0,465	0,482	0,497	0,521	0,544	0,576	0,608
60	0,362	0,370	0,376	0,383	0,390	0,403	0,418	0,430	0,451	0,471	0,500	0,527
90	0,313	0,320	0,325	0,332	0,337	0,349	0,362	0,372	0,390	0,408	0,432	0,456
120	0,273	0,278	0,283	0,293	0,294	0,304	0,315	0,324	0,340	0,355	0,376	0,397
150	0,243	0,248	0,252	0,257	0,262	0,270	0,280	0,288	0,302	0,316	0,335	0,354
180	0,219	0,223	0,227	0,231	0,236	0,244	0,252	0,260	0,273	0,285	0,302	0,318
210	0,199	0,202	0,206	0,210	0,214	0,221	0,229	0,236	0,247	0,258	0,274	0,289
240	0,182	0,186	0,189	0,192	0,196	0,203	0,210	0,217	0,227	0,237	0,251	0,265
270	0,169	0,174	0,175	0,179	0,182	0,188	0,195	0,201	0,211	0,220	0,233	0,246
300	0,159	0,162	0,165	0,168	0,171	0,177	0,183	0,189	0,198	0,208	0,219	0,231
330	0,152	0,155	0,157	0,160	0,163	0,168	0,175	0,180	0,188	0,197	0,209	0,220
365	0,145	0,148	0,151	0,153	0,156	0,162	0,167	0,173	0,181	0,189	0,200	0,211

Boy(m) * En(m) * Gün * Birim Fiyat (US$)

Kaynak: http://www.seturmarinas.com/MARMARIS/marmaris_index_fiyatlar_tr.htm

Setur Finike Marina

m2	**20.00 35.99**	**36.00 55.99**	**56.00 99.99**	**100.00 135.99**	**136.00 169.99**	**170.00 +**
Günlük	0,520	0,523	0,527	0,499	0,518	0,532
30	0,321	0,301	0,308	0,295	0,282	0,303
60	0,257	0,241	0,247	0,258	0,271	0,293
90	0,225	0,210	0,216	0,224	0,236	0,254
120	0,202	0,190	0,193	0,202	0,212	0,229
150	0,185	0,173	0,176	0,184	0,193	0,209
180	0,169	0,158	0,162	0,169	0,178	0,192
210	0,156	0,146	0,150	0,156	0,164	0,176
240	0,144	0,136	0,138	0,144	0,152	0,163
270	0,134	0,125	0,128	0,133	0,140	0,151
300	0,124	0,115	0,119	0,124	0,130	0,140
330	0,110	0,107	0,110	0,114	0,120	0,130
365	0,107	0,110	0,112	0,117	0,112	0,125

Boy(m) * En(m) * Gün * Birim Fiyat (US$)

Kaynak: http://www.seturmarinas.com/FINIKE/finike_index_fiyatlar_tr.htm

Ataköy Marina

M2	Günlük	31 Günlük	91 Günlük	182 Günlük	365 Günlük
17-22,9	0,82€	17€	40€	60€	91€
23-35,9	0,7€	14€	34€	52€	82€
36-50,9	0,64€	13€	30€	46€	72€
51-65,9	0,7€	14€	32€	45€	71€
66-75,9	0,72€	15€	36€	46€	70€
76-95,9	0,76€	16€	38€	48€	71€
96-135,9	0,78€	16€	42€	51€	75€
136-265,9	0,82€	18€	44€	54€	79€
266-310,9	0,86€	21€	48€	61€	85€
311-1000	0,92€	23€	52€	63€	87€

Boy(m) * En(m) * Birim Fiyat (€)

Kaynak: http://www.atakoymarina.com.tr/index.asp?PageName=Prices

Çanakkale Belediye Marina

BAĞLAMA ÜCRETLERİ (TL)					
M (Boy)	Günlük	7 Günlük	15 Günlük	30 Günlük	365 Günlük
0-15m	50	300	600	1035	-
16-25m	70	360	710	1250	-
25m+	90	475	950	1650	-
Katamaran	110	560	1210	2060	-
Acente	-	-	-	-	2000
Çanakkale'de kayıtlı ise;					
0-8m	-	-	-	-	600
8-15m	-	-	-	-	1200
16m+	-	-	-	-	1800

Kaynak: http://www.canakkalemarina.com/Tr/fliste.htm

Milta Bodrum Marina

Kategori	m²	Gün	31 Gün	61 Gün	91 Gün	122 Gün	152 Gün	182 Gün	213 Gün	243 Gün	273 Gün	304 Gün	334 Gün	365 Gün
1	30 - 35,99	0,74	0,54	0,46	0,41	0,35	0,31	0,28	0,25	0,23	0,22	0,21	0,20	0,19
2	36 - 44,99	0,75	0,54	0,46	0,41	0,35	0,31	0,28	0,25	0,23	0,22	0,21	0,20	0,19
3	45 - 55,99	0,76	0,54	0,46	0,41	0,35	0,32	0,28	0,25	0,23	0,22	0,21	0,20	0,19
4	56 - 67,99	0,76	0,54	0,47	0,41	0,35	0,32	0,29	0,25	0,23	0,22	0,21	0,20	0,19
5	68 - 81,99	0,77	0,54	0,47	0,42	0,36	0,32	0,29	0,26	0,24	0,22	0,21	0,20	0,19
6	82 - 97,99	0,79	0,56	0,48	0,43	0,37	0,33	0,29	0,26	0,24	0,23	0,22	0,21	0,20
7	98 - 115,99	0,81	0,58	0,51	0,44	0,39	0,34	0,31	0,28	0,25	0,23	0,22	0,21	0,21
8	116 - 139,99	0,85	0,61	0,53	0,45	0,40	0,35	0,32	0,29	0,26	0,24	0,23	0,22	0,21
9	140 - 167,99	0,88	0,63	0,54	0,47	0,42	0,36	0,33	0,30	0,28	0,26	0,24	0,23	0,22
10	168 - 199,99	0,94	0,66	0,56	0,50	0,43	0,39	0,34	0,31	0,29	0,28	0,25	0,24	0,23
11	200 - ~	0,99	0,70	0,61	0,53	0,46	0,41	0,36	0,33	0,31	0,29	0,26	0,25	0,24

Bağlama ücretleri (Tam Boy x En x Gün x € Katsayı) formülüne göre hesaplanır.

Kaynak: http://www.miltabodrummarina.com/portal/ucretler/liste.asp

D-Marin Turgutreis Marina

m^2	GÜNLÜK	30 GÜN	60 GÜN	90 GÜN	120 GÜN	150 GÜN	180 GÜN	210 GÜN	240 GÜN	270 GÜN	300 GÜN	330 GÜN	365 GÜN
TÜM BOYUTLAR	0,6	14	18	22	26	30	34	38	42	46	50	54	58

Katsayı (Euro) x m² (tam boy x en)

Kaynak: http://www.dogusmarina.com.tr/tr/fiyatlar.html#1

Port Bodrum Yalıkavak Marina Plus

BALIKÇI KÖYÜ TARiFESi

Boy x En (m2)	Gün	Gün (Yük.Sez.)	1 Ay	2 Ay	3 Ay	4 Ay	5 Ay	6 Ay	7 Ay	8 Ay	9 Ay	10 Ay	11 Ay	12 Ay
--- - 30,00	0,67	0,74	15	25	33	39	44	48	52	55	58	60	62	64
30,01 - 48,00	0,68	0,75	16	26	34	40	45	49	53	56	59	61	63	65
48,01 - 67,00	0,69	0,76	17	27	35	41	46	50	54	57	60	62	64	66
67,01 - 99,00	0,72	0,78	18	28	36	42	47	51	55	58	61	63	65	67
99,01 - 126,00	0,75	0,82	20	30	38	44	49	53	57	60	63	65	67	69
126,01 - 156,00	0,78	0,87	22	32	40	46	51	55	59	62	65	67	69	71
156,01 - 189,00	0,83	0,92	24	34	42	48	53	58	62	65	68	70	72	74
189,01 - 315,00	0,90	0,99	26	36	44	50	56	61	65	68	71	73	75	77

Bağlama fiyatı (Euro) = Katsayı x m² (tam boy x en)

Kaynak: http://www.portbodrum.com/fiyat.asp

Port Bodrum Yalıkavak Marina Plus

KOMODOR TARiFESi

Boy x En (m2)	Gün	Gün (Yük.Sez.)	1 Ay	2 Ay	3 Ay	4 Ay	5 Ay	6 Ay	7 Ay	8 Ay	9 Ay	10 Ay	11 Ay	12 Ay
--- - 30,00	0,80	0,89	18	30	40	47	53	58	62	66	70	72	74	77
30,01 - 48,00	0,82	0,90	19	31	41	48	54	59	64	67	71	73	76	78
48,01 - 67,00	0,83	0,91	20	32	42	49	55	60	65	68	72	74	77	79
67,01 - 99,00	0,86	0,94	22	34	43	50	56	61	66	70	73	76	78	80
99,01 - 126,00	0,89	0,98	24	36	46	53	59	64	68	72	76	78	80	83
126,01 - 156,00	0,94	1,04	26	38	48	55	61	66	71	74	78	80	83	85
156,01 - 189,00	1,00	1,10	29	41	50	58	64	70	74	78	82	84	86	89
189,01 - 315,00	1,08	1,19	31	43	53	60	67	73	78	82	85	88	90	92

Bağlama fiyatı (Euro) = Katsayı x m² (tam boy x en)

Kaynak: http://www.portbodrum.com/fiyat.asp

Pupa Marina

m2	Gün	1 Ay	3 Ay	6 Ay	12 Ay
--- -29,99	0,49	10,38	24,23	35,89	47,70
30,00-35,99	0,50	10,57	24,76	36,59	48,60
36,00-44,99	0,50	10,77	25,18	37,24	49,50
45,00-55,99	0,51	10,69	25,64	37,90	50,40
56,00-67,99	0,52	11,16	26,10	38,63	51,30
68,00-81,99	0,54	11,52	26,96	39,90	53,10
82,00-97,99	0,55	11,96	27,97	41,36	54,90
98,00-115,99	0,58	12,32	28,81	42,63	56,70
116,00-139,99	0,60	12,91	30,16	44,66	59,40
140,00-167,99	0,62	13,50	31,54	46,69	62,10
168,00-199,99	0,66	14,29	33,41	49,45	65,70

Bağlama fiyatı (Euro) = Katsayı x m² (tam boy x en)

Kaynak: http://www.pupa.com.tr/Marina/offer.php

Kemer Türkiz Marina

m2	Günlük	30 Gün	30 Gün	90 Gün	120 Gün	150 Gün	180 Gün	210 Gün	240 Gün	270 Gün	300 Gün	330 Gün	365 Gün
30.00 - 35.99	0.60	14.75	24.75	31.75	36.00	38.75	40.00	42.25	44.50	46.25	47.50	48.25	49.25
36.00 - 49.99	0.63	15.00	25.00	32.25	36.75	39.50	40.75	43.00	45.25	47.00	48.25	49.00	50.00
50.00 - 69.99	0.65	15.25	25.50	32.75	37.25	40.00	41.25	43.50	45.75	47.50	48.75	49.50	50.50
70.00 - 99.99	0.67	16.00	26.75	34.25	39.00	41.75	43.00	45.50	47.75	49.50	50.75	51.50	52.50
100.00 - 135.99	0.69	17.25	28.75	37.00	42.25	45.25	46.75	49.50	52.00	54.00	55.25	56.00	57.00
136.00 - 169.99	0.73	18.75	31.25	40.00	45.50	48.75	50.25	53.00	55.75	57.75	59.25	60.25	61.50
170.00 +	0.80	19.75	33.00	42.25	48.00	51.50	53.00	55.75	58.75	61.00	62.50	63.50	64.75

Bağlama fiyatı (Euro) = Katsayı x m² (tam boy x en)

Kaynak: http://www.kemerturkizmarina.com/tr/price_list.htm

Martı Marina

M2	Günlük	Haftalık	1 Ay	2 Ay	3 Ay	4 Ay	5 Ay	6 Ay	7 Ay	8 Ay	9 Ay	10 Ay	11 Ay	12 Ay
20,00-39,99	0,60	3,77	13,00	22,00	27,00	32,00	36,00	38,00	41,00	43,00	45,00	46,00	49,00	51,00
40,00-59,99	0,63	3,93	13,00	22,00	29,00	34,00	37,00	40,00	42,00	44,00	46,00	48,00	51,00	53,00
60,00-79,99	0,64	4,06	14,00	23,00	30,00	35,00	38,00	41,00	44,00	46,00	48,00	50,00	53,00	55,00
80.00-99,99	0,67	4,27	15,00	25,00	32,00	37,00	41,00	44,00	47,00	49,00	51,00	53,00	56,00	58,00
100.00-119.99	0,69	4,37	15,00	25,00	32,00	37,00	41,00	45,00	47,00	50,00	52,00	54,00	56,00	59,00
120.00-139.99	0,70	4,48	15,00	26,00	33,00	39,00	43,00	46,00	49,00	51,00	53,00	56,00	58,00	61,00
140.00-159.99	0,73	4,68	16,00	27,00	35,00	40,00	45,00	48,00	51,00	53,00	56,00	58,00	62,00	65,00
160.00-179.99	0,77	4,90	17,00	28,00	36,00	42,00	47,00	51,00	54,00	56,00	59,00	61,00	65,00	69,00
180.00-...	0,80	5,13	17,00	30,00	38,00	44,00	49,00	53,00	56,00	59,00	62,00	65,00	69,00	73,00

Bağlama fiyatı (Euro) = Katsayı x m² (tam boy x en)

Kaynak: http://www.marti.com.tr/marina_eng/altsayfa.asp?tesis_id=6&sayfa_id=48

Ece Marina

Alan (m²)	Günlük	Haftalık	1 Ay	2 Ay	3 Ay	4 Ay	5 Ay	6 Ay	7 Ay	8 Ay	9 Ay	10 Ay	11 Ay
30,00-35,99	0,55	2,10	8,51	15,65	21,42	26,78	32,03	35,70	38,38	41,48	43,73	45,52	47,30
36,00-44,99			8,93	16,07	22,31	27,67	32,55	36,59	38,85	41,95	44,63	46,41	48,20
45,00-55,99	0,65	2,55	9,82	17,43	23,21	28,56	33,60	37,07	40,16	43,26	45,52	48,20	49,09
56,00-67,99			10,29	17,85	24,10	29,40	33,92	37,49	40,64	43,73	46,41	48,62	49,56
68,00-81,99	0,70	2,90	11,13	18,27	24,99	30,35	34,81	38,38	41,48	44,63	47,30	49,56	50,87
82,00-97,99			11,55	18,74	25,41	30,35	35,28	38,85	41,95	45,15	48,20	49,98	51,35
98,00-115,99	0,80	3,20	12,50	19,95	26,78	32,13	35,70	39,27	43,96	46,41	49,09	50,87	51,77
116,00-139,99			13,02	20,53	27,20	32,55	36,59	40,16	43,73	47,30	49,98	51,32	53,13
140,00-167,99	0,85	3,60	14,28	21,84	28,14	33,60	37,49	41,48	44,63	47,78	50,87	52,66	53,55
168,00-199,99			15,17	22,31	28,56	34,13	38,38	41,95	45,52	48,20	51,77	53,13	55,34
200,00-Max	0,95	4,00	16,07	23,21	29,93	34,65	39,69	43,26	46,41	49,56	52,66	54,44	55,86

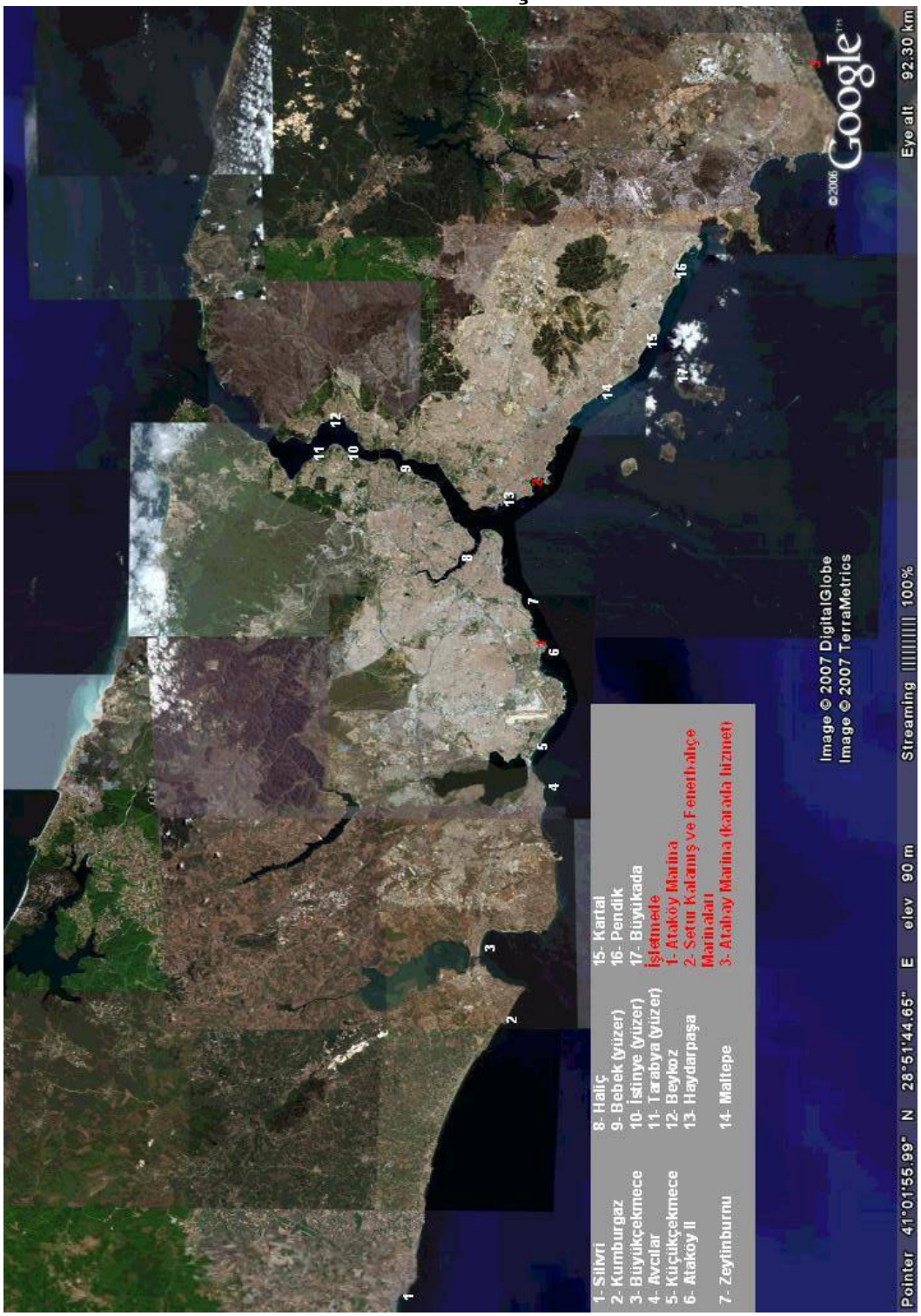
Bağlama fiyatı (Euro) = Katsayı x m² (tam boy x en)
Kaynak: http://www.ecesaray.net/tr/ecemarina05_tr.html

Port Göcek

	25 m² 40 m²	40.1 m² 70 m²	70.1 m² 100 m²	100.1 m² 140 m²	140.1 m² 200 m²	200.1 m² 300 m²
1 GUN	0.8	0.9	1	1.2	1.3	1.4
1 HAFTA	4.6	5.3	6.1	6.9	7.4	7.5
1 AY	17	18	20	22	23	26
2 AY	30	31	32	34	35	36
3 AY	39	40	41	43	44	46
4 AY	48	49	51	53	54	54
5 AY	54	55	56	59	60	61
6 AY	60	62	64	67	68	68
7 AY	66	68	69	71	73	72
8 AY	70	72	75	77	78	78
9 AY	75	77	78	81	82	82
10 AY	78	81	82	84	85	85
11 AY	79	82	83	85	87	86
YILLIK	81	84	86	89	90	90

Bağlama fiyatı (Euro) = Katsayı x m² (tam boy x en)
Kaynak: http://www.portgocek.com/turkce/htdocs/fiyat.html

EK 19: İstanbul'da Yatırım/Plan Aşamasındaki Marinalar



EK 20: K&G Med Marinalarında Yat Evi Fiyatları

Marina	ZEA	LEFKAS	GOUVIA	KALAMATA	AGHIOS NIKOLAOS
Azami Tekne Uzunluğu	VADE **20 SENE**	VADE **20 SENE**	VADE **17 SENE**	VADE **15 SENE**	VADE **20 SENE**
10m	40.601,00	33.115,00	28.894,00	18.022,00	22.096,00
12m	57.057,00	41.241,00	35.986,00	24.883,00	30.508,00
15m	83.494,00	53.089,00	46.332,00	31.932,00	39.150,00
18m	115.462,00	64.846,00	56.576,00	41.098,00	50.388,00
22m	151.071,00	80.572,00	70.289,00	51.040,00	62.578,00
26m	184.253,00	97.477,00	95.774,00	61.248,00	75.093,00
30m	240.904,00	117.935,00	115.851,00	71.112,00	87.187,00
35m	301.333,00	156.838,00	142.342,00	-	-

* Fiyatlar Avro cinsindendir.

Kaynak: K&G Med Marinas, "Long Term Berth Lease Price List 2007", (Çevrimiçi) http://www.medmarinas.com/en/longterm-berthleasing.html, 2 Haziran 2007.

EK 21: K&G Med Marinalarının Bağlama Tarifeleri

Zea Marina, Pire

Azami Tekne Uzunluğu (m)	Günlük	Aylık	Senelik
3	4,00	47,00	564,00
4	5,00	63,00	756,00
5	5,50	77,00	924,00
6	6,50	91,00	1.092,00
7	14,50	172,00	2.064,00
8	16,00	213,00	2.556,00
9	17,50	249,00	2.988,00
10	26,50	301,00	3.612,00
11	29,00	358,00	4.296,00
12	32,00	424,00	5.088,00
13	34,50	488,00	5.856,00
14	36,50	554,00	6.648,00
15	50,50	619,00	7.428,00
16	53,00	709,00	8.508,00
17	57,50	783,00	9.396,00
18	60,00	856,00	10.272,00
19	64,00	918,00	11.016,00
20	76,50	980,00	11.760,00
21	80,50	1.049,00	12.588,00
22	83,50	1.120,00	13.440,00
23	87,50	1.185,00	14.220,00
24	91,00	1.251,00	15.012,00
25	107,00	1.311,00	15.732,00
26	111,50	1.367,00	16.404,00
27	115,00	1.430,00	17.160,00
28	119,50	1.492,00	17.904,00
29	124,00	1.554,00	18.648,00
30	128,00	1.786,00	21.432,00
31	132,00	1.882,00	22.584,00
32	137,00	1.969,00	23.628,00
33	141,00	2.056,00	24.672,00
34	145,00	2.153,00	25.836,00
35	198,00	2.235,00	26.820,00
36	204,50	2.331,00	27.972,00
37	210,00	2.438,00	29.256,00
38	215,50	2.534,00	30.408,00
39	220,50	2.621,00	31.452,00
40	227,00	3.495,00	41.940,00
41	233,00	3.597,00	43.164,00
42	238,00	3.698,00	44.376,00
43	244,50	3.798,00	45.576,00
44	249,00	3.900,00	46.800,00
45	382,00	4.000,00	48.000,00
46	391,00	4.109,00	49.308,00
47	399,00	4.215,00	50.580,00
48	407,50	4.317,00	51.804,00

Zea Marina (Devamı)

Azami Tekne Uzunluğu (m)	Günlük	Aylık	Senelik
50	424,00	4.824,00	57.888,00
51	433,00	4.936,00	59.232,00
52	440,50	5.049,00	60.588,00
53	449,00	5.162,00	61.944,00
54	458,00	5.275,00	63.300,00
55	466,50	5.388,00	64.656,00
56	475,50	5.501,00	66.012,00
57	483,00	5.613,00	67.356,00
58	491,50	5.727,00	68.724,00
59	500,50	5.839,00	70.068,00
60	509,00	6.272,00	75.264,00
61	517,50	6.445,00	77.340,00
62	526,00	6.619,00	79.428,00
63	534,00	6.793,00	81.516,00
64	543,00	6.966,00	83.592,00
65	551,50	7.140,00	85.680,00
66	560,00	7.314,00	87.768,00
67	568,50	7.488,00	89.856,00
68	576,50	7.661,00	91.932,00
69	585,50	7.835,00	94.020,00
70	593,50	8.008,00	96.096,00

* Fiyatlar Avro cinsindendir.

Kaynak: http://www.medmarinas.com/en/zea/zea_marina_pricelist.html

Lefkas Marina

	Yüksek Sezon (1 Nisan - 30 Eylül)		Düşük Sezon (1 Ekim - 31 Mart)		
Azami Tekne Uzunluğu	**Günlük**	**Aylık**	**Günlük**	**Aylık**	**Senelik**
5,50	11,00	115,00	6,00	72,00	899,00
6,50	15,00	166,00	8,00	96,00	1.199,00
7,50	19,00	218,00	12,00	169,00	1.825,00
8,50	24,00	268,00	14,00	197,00	2.202,00
9,50	28,00	320,00	15,00	222,00	2.572,00
10,50	32,00	370,00	17,00	250,00	2.946,00
11,50	37,00	423,00	20,00	276,00	3.320,00
12,50	40,00	473,00	21,00	296,00	3.669,00
13,50	45,00	525,00	23,00	317,00	4.021,00
14,50	50,00	576,00	25,00	339,00	4.371,00
15,50	53,00	629,00	26,00	360,00	4.723,00
16,50	58,00	680,00	27,00	381,00	5.068,00
17,50	63,00	731,00	28,00	402,00	5.418,00
18,50	67,00	783,00	29,00	422,00	5.769,00
19,50	72,00	804,00	31,00	444,00	6.118,00
20,50	75,00	886,00	33,00	466,00	6.472,00
21,50	79,00	938,00	34,00	486,00	6.819,00
22,50	84,00	988,00	35,00	506,00	7.168,00
23,50	88,00	1.039,00	37,00	528,00	7.518,00
24,50	93,00	1.090,00	38,00	545,00	7.848,00
25,50	96,00	1.143,00	39,00	570,00	8.218,00
26,50	104,00	1.216,00	40,00	591,00	8.672,00
27,50	110,00	1.288,00	41,00	611,00	9.127,00
28,50	115,00	1.362,00	45,00	633,00	9.583,00
29,50	121,00	1.435,00	46,00	653,00	10.036,00
30,50	128,00	1.506,00	47,00	676,00	10.492,00
31,50	135,00	1.603,00	48,00	708,00	11.114,00
32,50	145,00	1.717,00	49,00	729,00	12.083,00
33,50	152,00	1.816,00	50,00	768,00	12.769,00
34,50	162,00	1.916,00	51,00	787,00	13.365,00
35,50	169,00	2.017,00	52,00	806,00	13.953,00
36,50	178,00	2.131,00	55,00	826,00	14.621,00
37,50	188,00	2.246,00	56,00	843,00	15.281,00
38,50	197,00	2.359,00	57,00	863,00	15.949,00
39,50	207,00	2.473,00	58,00	882,00	16.610,00
40,50	217,00	2.556,00	59,00	901,00	17.913,00

* Fiyatlar Avro cinsindendir.

Kaynak: http://www.medmarinas.com/en/lefkas/lefkas_marina_pricelist.html

Gouvia Marina

Azami Tekne Uzunluğu	Yüksek Sezon (1 Nisan - 30 Eylül)		Düşük Sezon (1 Ekim - 31 Mart)		
	Günlük	Aylık	Günlük	Aylık	Senelik
5,50	15,00	116,00	7,00	70,00	867,00
6,50	20,00	167,00	8,00	88,00	1.156,00
7,50	22,00	203,00	12,00	152,00	1.696,00
8,50	24,00	257,00	14,00	182,00	2.104,00
9,50	27,00	306,00	15,00	206,00	2.458,00
10,50	32,00	355,00	16,00	229,00	2.815,00
11,50	35,00	404,00	19,00	253,00	3.172,00
12,50	40,00	452,00	20,00	274,00	3.506,00
13,50	44,00	503,00	22,00	293,00	3.843,00
14,50	47,00	551,00	24,00	312,00	4.177,00
15,50	52,00	603,00	25,00	332,00	4.514,00
16,50	56,00	650,00	26,00	351,00	4.843,00
17,50	60,00	699,00	27,00	371,00	5.180,00
18,50	64,00	748,00	28,00	390,00	5.512,00
19,50	69,00	799,00	30,00	410,00	5.845,00
20,50	73,00	847,00	31,00	430,00	6.185,00
21,50	77,00	897,00	32,00	448,00	6.517,00
22,50	81,00	945,00	33,00	468,00	6.848,00
23,50	84,00	995,00	34,00	487,00	7.185,00
24,50	90,00	1.044,00	35,00	503,00	7.499,00
25,50	101,00	1.186,00	38,00	570,00	8.520,00
26,50	111,00	1.309,00	41,00	612,00	9.331,00
27,50	117,00	1.387,00	45,00	633,00	9.820,00
28,50	122,00	1.466,00	47,00	657,00	10.309,00
29,50	131,00	1.543,00	48,00	678,00	10.797,00
30,50	138,00	1.621,00	49,00	700,00	11.287,00
31,50	148,00	1.725,00	50,00	733,00	11.956,00
32,50	155,00	1.854,00	51,00	761,00	12.923,00
33,50	164,00	1.959,00	52,00	780,00	13.238,00
34,50	173,00	2.063,00	55,00	798,00	13.553,00
35,50	181,00	2.167,00	56,00	817,00	13.868,00
36,50	191,00	2.285,00	57,00	836,00	14.183,00
37,50	201,00	2.404,00	58,00	854,00	14.498,00
38,50	211,00	2.522,00	59,00	873,00	14.814,00
39,50	221,00	2.641,00	60,00	891,00	15.129,00
40,50	232,00	2.760,00	61,00	910,00	15.444,00
40.50-45.50	286,00	3.427,00	68,00	1.002,00	17.021,00
45.50-50.50	348,00	4.168,00	74,00	1.095,00	18.596,00
50.50-55.50	417,00	4.984,00	80,00	1.188,00	20.172,00
55.50-60.50	490,00	5.875,00	86,00	1.281,00	21.747,00
60.50-65.50	571,00	6.837,00	93,00	1.373,00	23.324,00
65.50-70.50	657,00	7.876,00	98,00	1.466,00	24.899,00

* Fiyatlar Avro cinsindendir.

Kaynak: http://www.medmarinas.com/en/gouvia/gouvia_marina_pricelist.html

Kalamata Marina

	Yüksek Sezon (1 Nisan - 30 Eylül)		Düşük Sezon (1 Ekim - 31 Mart)		
Azami Tekne Uzunluğu	**Günlük**	**Aylık**	**Günlük**	**Aylık**	**Günlük**
5,50	9,00	93,00	6,00	63,00	741,00
6,50	10,00	108,00	7,00	76,00	879,00
7,50	11,00	123,00	9,00	90,00	1.016,00
8,50	14,00	159,00	10,00	102,00	1.252,00
9,50	17,00	195,00	11,00	116,00	1.489,00
10,50	18,00	210,00	12,00	129,00	1.626,00
11,50	21,00	254,00	14,00	173,00	2.060,00
12,50	24,00	280,00	15,00	185,00	2.245,00
13,50	27,00	309,00	16,00	198,00	2.460,00
14,50	29,00	342,00	17,00	212,00	2.670,00
15,50	30,00	371,00	18,00	224,00	2.881,00
16,50	34,00	402,00	19,00	238,00	3.092,00
17,50	35,00	432,00	21,00	250,00	3.303,00
18,50	40,00	489,00	23,00	277,00	3.708,00
19,50	42,00	519,00	24,00	293,00	3.930,00
20,50	44,00	551,00	26,00	307,00	4.160,00
21,50	48,00	585,00	27,00	321,00	4.375,00
22,50	50,00	614,00	28,00	335,00	4.605,00
23,50	53,00	649,00	29,00	349,00	4.828,00
24,50	56,00	677,00	31,00	360,00	5.020,00
25,50	57,00	712,00	32,00	375,00	5.273,00
26,50	60,00	749,00	33,00	391,00	5.526,00
27,50	63,00	781,00	34,00	404,00	5.742,00
28,50	66,00	811,00	35,00	418,00	5.970,00
29,50	67,00	846,00	36,00	432,00	6.186,00
30,50	70,00	877,00	38,00	445,00	6.416,00

* Fiyatlar Avro cinsindendir.

Kaynak: http://www.medmarinas.com/en/kalamata/kalamata_marina_pricelist.html

Aghios Nikolaos Marina

	Yüksek Sezon (1 Nisan - 30 Eylül)		Düşük Sezon (1 Ekim - 31 Mart)		
Azami Tekne Uzunluğu	**Günlük**	**Aylık**	**Günlük**	**Aylık**	**Senelik**
5,50	9,00	93,00	6,00	63,00	741,00
6,50	10,00	108,00	8,00	76,00	879,00
7,50	11,00	123,00	9,00	90,00	1.016,00
8,50	14,00	159,00	10,00	102,00	1.252,00
9,50	17,00	195,00	11,00	116,00	1.489,00
10,50	18,00	210,00	12,00	129,00	1.626,00
11,50	21,00	254,00	14,00	173,00	2.060,00
12,50	24,00	280,00	15,00	185,00	2.245,00
13,50	27,00	309,00	16,00	198,00	2.460,00
14,50	29,00	342,00	17,00	212,00	2.670,00
15,50	30,00	371,00	18,00	224,00	2.881,00
16,50	34,00	402,00	19,00	238,00	3.092,00
17,50	35,00	432,00	21,00	250,00	3.303,00
18,50	40,00	489,00	23,00	277,00	3.708,00
19,50	42,00	519,00	24,00	293,00	3.930,00
20,50	44,00	551,00	26,00	307,00	4.160,00
21,50	48,00	585,00	27,00	321,00	4.375,00
22,50	50,00	614,00	28,00	335,00	4.605,00
23,50	53,00	649,00	29,00	349,00	4.828,00
24,50	56,00	677,00	31,00	360,00	5.020,00
25,50	57,00	712,00	32,00	375,00	5.273,00
26,50	60,00	749,00	33,00	391,00	5.526,00
27,50	63,00	781,00	34,00	404,00	5.742,00
28,50	66,00	811,00	35,00	418,00	5.970,00
29,50	67,00	846,00	36,00	432,00	6.186,00
30,50	70,00	877,00	38,00	445,00	6.416,00

* Fiyatlar Avro cinsindendir.

Kaynak: http://www.medmarinas.com/en/Agios_Nikolaos/ag_Nikolaos_marina_price.html

EK 22: Bankalarca EURO Üzerinden Açılan Döviz Tevdiat Hesapları Ağırlıklı Ortalama Faiz Oranları

Yıl	Ay	1 Yıla Kadar Vadeli
2005	1	3,12
2005	2	2,91
2005	3	3,26
2005	4	3,24
2005	5	3,17
2005	6	3,14
2005	7	3,17
2005	8	3,07
2005	9	2,97
2005	10	2,98
2005	11	2,94
2005	12	2,90
2006	1	2,88
2006	2	3,04
2006	3	3,13
2006	4	3,23
2006	5	3,21
2006	6	3,45
2006	7	3,41
2006	8	3,44
2006	9	3,42
2006	10	3,49
2006	11	3,50
2006	12	3,55
2007	1	3,60
2007	2	3,61
2007	3	3,57
2007	4	3,70
2007	5	3,56

Kaynak: T.C. Merkez Bankası Bankacılık ve Finansal Kuruluşlar Genel Müdürlüğü, **"**Ağırlıklı Ortalama Mevduat Faiz Oranları", **Bankacılık Verileri**, (Çevrimiçi), http://www.tcmb.gov.tr/yeni/bgm/yfaagrmev/agrmev_EURO.html, 2 Haziran 2007.