



İSKENDERUN TEKNİK
ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**YÜKSEK
LİSANS
TEZİ**

**EGE BÖLGESİNDEKİ YAT
LİMANI İŞLETMECİLERİNİN
ÇEVRE YÖNETİM UYGULAMALARI**

Yunus ÇANAK

**DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ
ANABİLİM DALI**

ŞUBAT 2022



**EGE BÖLGESİNDEKİ YAT LİMANI İŞLETMECİLERİNİN ÇEVRE YÖNETİM
UYGULAMALARI**

Yunus ÇANAK

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI**

**İSKENDERUN TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

ŞUBAT 2022

Yunus ÇANAK tarafından hazırlanan EGE BÖLGESİNDEKİ YAT LİMANI İŞLETMECİLERİNİN ÇEVRE YÖNETİM UYGULAMALARI” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ / OY ÇOKLUĞU ile İskenderun Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan/Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Sedat BAŞTUĞ

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, İskenderun Teknik Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Vahit ÇALIŞIR

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, İskenderun Teknik Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Gamze ARABELEN

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Mühendisliği Anabilim Dalı, Dokuz Eylül Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/onaylamıyorum.

Tez Savunma Tarihi: 08/02/2022

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Doç. Dr. Ersin BAHÇECİ

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

İskenderun Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez üzerinde Yükseköğretim Kurulu tarafından hiçbir değişiklik yapılamayacağı için tezin bilgisayar ekranında görüntülediğinde asıl nüsha ile aynı olması sorumluluğunun tarafıma ait olduğunu,
 - Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
 - Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
 - Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
 - Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
 - Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,
- bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Yunus ÇANAK

...../...../.....

EGE BÖLGESİNDEKİ YAT LİMANI İŞLETMELERİNİN ÇEVRE YÖNETİM
UYGULAMALARI
(Yüksek Lisans Tezi)

Yunus ÇANAK

İSKENDERUN TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Şubat 2022

ÖZET

Deniz turizmi, son yıllarda en popüler turizm dallarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz turizminin en önemli unsurlarından birisi olan yat turizmi, üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye için vazgeçilmez ve üzerinde sürekli durularak geliştirilmesi gereken bir turizm bileşenidir. Bu turizm bileşeni geliştirilirken çevre ile ilgili hususlar her daim göz önünde bulundurulmalıdır. Nitekim yat limanları ve yatlar doğaları gereği çeşitli atıklar ile çevreyi kirletme potansiyeline sahip alanlardır.

Bu tez çalışmasında, Ege Bölgesindeki yat limanı işletmecilerinin çevre yönetim uygulamaları araştırılmıştır. Araştırma kapsamında yat limanı işletmecileri ile yat sahibi ve yat kaptanlarına yarı yapılandırılmış veri toplama aracı uygulanmak suretiyle veri toplanmış, toplanan veriler sosyal bilimlerde nitel araştırma desenlerinde en çok tercih edilen yöntemlerden biri olan betimsel içerik analizi ile analiz edilmiştir.

Araştırma neticesinde, Ege Bölgesindeki yat limanı işletmecilerinin çevre yönetim uygulamaları, uygulamalar esnasında karşılaşılan sorunlar, yat limanı işletmelerinin gönüllülük esasına dayanan çevre yönetim uygulamalarına bakışları ortaya konulmuş olup müteakip dönem çalışmaları için önerilerde bulunulmuştur. Araştırmayı önemli kılan bir husus ise hâlihazırda yat limanı işletmelerinin kapsamı içerisinde olmadığı Yeşil Liman konseptinin yat limanı işletmeleri için uygulanabilirliğinin incelenmiş olmasıdır.

AnahtarKelimeler : Denizcilik, Yat Turizmi, Yat Limanı İşletmesi, Çevre Yönetimi.

SayfaAdedi : 80

Danışman : Dr. Öğr. Üyesi Sedat BAŞTUĞ

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT PRACTICES OF YACHT PORT OPERATORS IN
THE AEGEAN REGION

(M. Sc. Thesis)

Yunus ÇANAK

ISKENDERUN TECHNICAL UNIVERSITY

INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES

February 2022

ABSTRACT

Marine tourism has emerged as one of the most popular tourism branches in recent years. Yacht tourism, which is one of the most important elements of sea tourism, is an indispensable tourism component for Turkey, which is surrounded by seas on three sides, and needs to be developed with constant emphasis. Environmental considerations should always be considered while developing this tourism component. As a matter of fact, marinas and yachts are areas that have the potential to pollute the environment with various wastes by their nature.

In this thesis, environmental management practices of marina operators in the Aegean Region were investigated. Within the scope of the research, data were collected by applying a semi-structured data collection tool to marina operators, yacht owners and yacht captains, and the collected data were analyzed with descriptive content analysis, which is one of the most preferred methods in social sciences qualitative research designs.

As a result of the research, the environmental management practices of the marina operators in the Aegean Region, the problems encountered during the implementations, the perspectives of the marina companies on the environmental management practices based on volunteerism were revealed and suggestions were made for the following period studies. Another point that makes the research important is that the applicability of the Green Port concept, which is not currently within the scope of marina operations, for marina operations has been examined.

KeyWords : Maritime, Yacht Tourism, Marina Operation, Environmental Management.
PageNumber : 80
Supervisor : Assist. Prof. Dr. Sedat BAŞTUĞ

TEŞEKKÜR

Öncelikli olarak ilkokul sürecimden başlayarak bugünlere gelmemde üzerimde emeği bulunan tüm değerli hocalarıma teşekkür etmek isterim. Kendileri ile sık irtibat kuramasam de bu tez çalışması vesilesiyle kendilerini ve üzerimdeki emeklerini unutmadığımı ve kendilerini hep saygıyla andığımı belirtmek isterim.

Öğrenme süreci yaşam boyunca devam eden bir süreçtir. Bununla birlikte 2014 yılında lisans eğitimimi tamamlamamla birlikte sona eren öğrencilik sürecimi yüksek lisans öğrencisi olarak devam ettirdiğim ve bana tekrardan öğrencilik sürecini sevdiren İskenderun Teknik Üniversitesi'nde görev yapmakta olan değerli hocalarıma teşekkür ederim.

Tez yazma süreci zor ve zaman ile motivasyon yönetimi gerektiren bir süreçtir. Bu süreçte bana desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, güzel bir tez çalışması ortaya çıkması için beni zorlayan ama aynı zamanda yönlendiren değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Sedat BAŞTUĞ'a çok teşekkür ederim. Kendisine iletişime açık kişiliği ve tez çalışmamı tamamlayabilmem için her zaman motive eden tavrı için ayrıca teşekkür etmek isterim.

Son olarak bu süreçte bana her zaman destek olan aileme ve arkadaşlarıma gönülden teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xi
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xi
1. GİRİŞ.....	1
2. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ.....	3
2.1. Yat Turizmi.....	3
2.2. Yat Turizminin Tarihsel Gelişimi.....	3
2.2.1. Dünyada yat turizminin tarihsel gelişimi.....	3
2.2.2. Türkiye'de yat turizminin tarihsel gelişimi.....	4
2.2.3. Yat turizminin önemi ve Türkiye'deki yat turizminin mevcut durumu.....	5
2.3. Yat Turizmi İle İlgili Temel Kavramlar.....	6
2.3.1. Yat ve yat çeşitleri.....	6
2.3.2. Yat limanları (marinalar)	9
2.3.3. Yatların charter işlemleri.....	12
2.4. Yat Turizmi İle İlgili Kurum, Mevzuat ve Düzenlemeler.....	14
2.4.1. Dünyada yat turizmi ile ilgili kurum, mevzuat ve düzenlemeler.....	14
2.4.2. Türkiye'de yat turizmi ile ilgili kurum, mevzuat ve düzenlemeler.....	16
2.5. Ege Bölgesi Yat Turizmine ve Marinalarına Genel Bir Bakış.....	18
2.5.1. Ege Bölgesinde yat turizmini etkileyen faktörler.....	18
2.5.2. İzmir'de yat turizmi ve yat limanları.....	19
2.5.3. Aydın'da yat turizmi ve yat limanları.....	19
2.5.4. Muğla'da yat turizmi ve yat limanları.....	20

3. GEMİ ATIKLARININ YÖNETİMİ VE ATIKLARA İLİŞKİN DÜZENLEMELER.....	22
3.1. Gemi Atıkları İle Kirlenme.....	22
3.2. Gemi Atıkları İle İlgili Düzenlemeler.....	23
3.2.1. Uluslararası düzenlemeler.....	23
3.2.2. Ulusal düzenlemeler.....	26
3.3. Limanlarda Atık Yönetimi ve Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU).....	31
3.3.1. Limanlarda atık yönetimi ve atık kabul tesisleri.....	31
3.3.2. Denizcilik atıkları uygulaması (DAU)	33
4. YAT LİMANI İŞLETMELERİNDE ÇEVRE YÖNETİMİ.....	35
4.1. Çevre Yönetim Sistemleri.....	35
4.2. Yeşil Liman (Green Port) Uygulamaları.....	41
4.3. Mavi Bayrak Uygulaması.....	43
4.4. Altın Çıpa Uygulaması.....	46
5. EGE BÖLGESİNDEKİ YAT İŞLETMECİLERİNİN ÇEVRE YÖNETİM UYGULAMALARINA YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA.....	49
5.1. Araştırmanın Konusu.....	49
5.2. Araştırmanın Amacı.....	49
5.3. Araştırmanın Motivasyonu.....	49
5.4. Araştırmanın Kısıtları.....	49
5.5. Araştırmanın Yöntemi.....	50
5.5.1. Araştırma tasarımı.....	52
5.5.2. Birimleştirme.....	52
5.5.3. Örneklem.....	53
5.5.4. Kodlama.....	54
5.5.5. Güvenilirlik.....	56
5.5.6. Verilerin yorumlanması.....	56

6. TARTIŞMA.....	65
7. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	68
KAYNAKLAR.....	71
EKLER.....	77
EK-1 Mavi Kart Broşürü.....	77
EK-2 Veri Toplama Aracı.....	78



ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. İzmir işletme belgeli yat limanları.....	19
Çizelge 2.2. Aydın işletme belgeli yat limanları.....	20
Çizelge 2.3. Muğla işletme belgeli yat limanları.....	20
Çizelge 4.1. EMAS Akreditasyonlu organizasyon ve endüstriyel alan sayıları (Haziran 2021).....	37
Çizelge 4.2. 2021 Yılı mavi bayrak ödüllü marinalar.....	44
Çizelge 4.3. 2021 Yılı mavi bayrak ödüllü bireysel yatlar.....	45
Çizelge 4.4. 2020 Yılı uluslararası mavi bayraklı marina sayıları.....	46
Çizelge 5.1. Araştırmada tema olarak kodlanan kategoriler.....	55
Çizelge 5.2. Katılımcıların tanımlayıcı istatistikleri.....	57
Çizelge 5.3. Frekanslara göre kategorilerin dağılımı.....	57

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 3.1. Gemi ve liman atık yönetim süreçleri.....	32
Şekil 4.1. ISO 14001 Çevre yönetim sistemi modeli.....	39
Şekil 4.2. ISO 14001 Çevre yönetim sistemi belgelendirme akış süreci.....	40
Şekil 4.3. Türkiye mavi bayrak sayıları (1995-2021).....	46
Şekil 5.1. Araştırma akış diyagramı.....	52



SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
CLC	Civil Liability Convention
CTP	Cam Takviyeli Plastik
ÇYS	Çevre Yönetim Sistemi
DAU	Denizcilik Atıkları Uygulaması
DTO	Deniz Ticaret Odası
EC	European Community
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
GATS	Gemi Atık Takip Sistemi
IMEAK	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organization
ISO	International Organization for Standardization
LC	London Convention
LED	Light Emitting Diode
LPG	Liquefied Petroleum Gas
LTP	Liman Tek Pencere Sistemi
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MCDM	Multiple-Criteria Decision-Making
MIA	Marina Industries Association
MKS	Mavi Kart Sistemi
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra
TURKLİM	Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
TUYED	Turizm Yazarları ve Gazetecileri Derneği
TYHA	The Yacht Harbour Association
UNEP	United Nation Environment Programme
WTO	World Tourism Organization

1. GİRİŞ

Dünyadaki son yıllardaki hızlı gelişmeler ve hayat tarzlarımızla değişen eğilimler neticesinde daha da önem kazanmaya başlayan yat turizmi, büyük çaplı yatırımları, iş istihdamı sağlaması, döviz getirileri ve benzeri sebeplerle özellikle kalkınma araçlarından birisi turizm olan ülkeler için önem arz etmektedir (Çakmak ve Dinçer, 2016). Ülkemizin de turizme uygun coğrafyası göz önünde bulundurulduğunda yat turizmine yapılacak yatırımlarıyla sağlanacak gelişmenin ülkemiz menfaatleri açısından önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

Sektördeki gelişmeler ülke ekonomileri için olumlu olmakla birlikte çevre ile ilgili endişeleri de beraberinde getirmektedir çünkü yat limanı işletmeleri genellikle şehir merkezlerinde veya şehir merkezlerine yakın alanlarda yer almakta ve bu nedenle çevresel etkileri direkt olarak hissedilmektedir. Böyle bir konjonktürde yat limanı işletmelerindeki çevre yönetim uygulamalarının hayat kalitemiz üzerinde etkisinin olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Bu araştırmada Ege Bölgesindeki yat limanı işletmecilerinin çevre yönetim uygulamaları incelenmiştir. Araştırma iki aşamalı olarak icra edilmiştir. İlk aşama olarak konu ile ilgili kitaplar, uluslararası ve ulusal hakemli dergiler ve uluslararası ve ulusal kurumların mevzuatları incelenmek suretiyle literatür taraması yapılmıştır. Yapılan literatür taraması ile dünyada ve ülkemizdeki yat turizmi hakkında bilgiler verilmiş, gemi atıklarının yönetimi ve atıklara ilişkin düzenlemelerden bahsedilmiş ve son olarak yat limanı işletmelerinde çevre yönetimi kapsamında bilgi verilmiştir.

Araştırmanın ikinci aşamasında literatür taraması neticesinde oluşan araştırma problemine çözüm aranmıştır. Araştırmanın ikinci aşaması Veri Toplama Aracı'nın yat limanı işletmelerinde görev yapan ve alanında uzmanlaşmış yat limanı işletmecilerine ve yat sahibi ve kaptanlarına uygulanması suretiyle icra edilmiştir. Katılımcılar tarafından elde edilen cevaplar sosyal bilimler nitel araştırma yöntemlerinde en çok kullanılan yöntemlerden biri olan betimsel içerik analizi kullanmak suretiyle analiz edilmiş ve Ege Bölgesindeki yat limanı işletmecilerinin çevre yönetim uygulamaları, çevre yönetim uygulamaları esnasında karşılaşılan sorunlar ve çözüm uygulamaları ve işletme personellerinin gönüllülük esasına dayalı çevre yönetim uygulamalarına bakış açıları

ortaya konulmuştur. Araştırmanın bu anlamda bilimsel literatüre katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Araştırmanın bir diğer amacı ise limanların çevre yönetimi kapsamında çok önemli bir uygulama olduğu değerlendirilen ve yat limanı işletmelerinin hâlihazırda kapsamı içinde bulunmadıkları Yeşil Liman konseptinin yat limanı için de uygulanabilirliğinin irdelenmiş olmasıdır. Bu yönü ile de araştırmanın bilimsel literatüre katkı açısından önem arz ettiği mütalaa edilmektedir.



2. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ

2.1. Yat Turizmi

“Yat” kavramı Türk Dil Kurumu'nda “yarış ya da özel geziler için kullanılan, yelkenli ya da motorlu gemi”, “Turizm” kavramı “bir ülkeye veya bir bölgeye turist çekmek için alınan ekonomik, kültürel, teknik önlemlerin, yapılan çalışmaların tümü” olarak, “Yat Turizmi” ise “yönetimi kaptanında bulunmak üzere, kiralık yatlarla yapılan turistik amaçlı toplu gezi” olarak tanımlanmıştır.

Yat turizmi, son yıllarda dünyada hızlı bir gelişim göstermektedir. Yat turizmi, yüksek getiri sağlaması ve büyüme ve gelişmeye olumlu katkıda bulunurken sürdürülebilirlik ilkelerini göz önünde bulundurması nedeniyle Türkiye turizmi için önemli bir branş olarak değerlendirilmelidir. Türkiye gerek uzun sahil kesimi, gerek doğal ve tarihi güzellikleri ve gerekse nitelikli tesisleri ile büyük bir yat turizmi potansiyeline sahiptir.

2.2. Yat Turizminin Tarihsel Gelişimi

2.2.1. Dünyada yat turizminin tarihsel gelişimi

Dünyada bilinen ilk yelkenli tekneler M.Ö. 4000'lü yıllarda eğlence maksatlı Firavunlar tarafından Nil nehri üzerinde kullanılmıştır. İki direkli yelkenli teknelerin M.Ö.100'lü yıllarda üç direkli yelkenli teknelerin ise M.S. 1400'lü yıllarda kullanılmaya başlanmıştır. 1300'lü yıllarda Flemenkler tarafından küçük ve hızlı tekneler kullanılmıştır ve bu tekneler avcı anlamında “jaght” olarak isimlendirilmiştir. Sonraki dönemlerde bu ismin günümüzde kullanılan yat kelimesine evrildiği düşünülmektedir. İlerleyen dönemlerde, bu tekneler hızlı olması sebebi ile liman önlerindeki büyük yük gemilerini karşılamak maksatlı kullanım alanına sahip olmuştur. Bu gemilerden alınan kargoların hızlı bir şekilde kıyıya ulaştırılma arzusu rekabete dönüşmüş ve ilerleyen zamanlarda bu faaliyet bir yarış ve spor aktivitesine dönüşmüştür. Bu kapsamda yatçılığın Hollanda ve İngiltere’de başlayarak dünyaya yayıldığı düşünülmektedir (Özer, 1990).

Yat inşasındaki gelişme hızı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Teknelerin temel dinamiklerini belirleyen emniyet, tekne dengesi ve tekne hızı göz önünde bulundurularak teknelerin geliştirilmesi için denemeler yapılmıştır. Alüminyum gövdeli yatlar ilk olarak

1890'lu yıllarda üretilmiş ve ilerleyen yıllarda genişlikleri azaltılmıştır. 1800'li yıllarda yat tasarımları standart prosedürler olmadan yapılmış olup, ilerleyen zamanlarda yat yapımı için standartlar (Lloyds gibi) oluşturulmuş ve günümüzdeki çağdaş yatlarının ilk modelleri yapılmaya başlanmıştır. Yelkenli teknelerde naylon yelken bezi olarak ilk defa 1946'da kullanılmış olup polyester ve fiber tekneler ilk olarak 1950'li yıllarda yapılmıştır (Özer,1990). İlk zamanlarda tekneler tek malzemeden yapılmakta olup teknolojin ilerlemesi ile birlikte malzemelerin kompost halde kullanılması seri üretim açısından önemli rol üstlenmiştir. Akdeniz çanağında önde gelen yatçı ülkeler Fransa, İtalya ve İspanya olarak sayılabilmektedir (Dinçer, 1987).

2.2.2. Türkiye'de yat turizminin tarihsel gelişimi

TUYED raporlarına göre Türkiye'de yat turizminin, 20.yüzyılın ortalarından itibaren Yunanistan'ın ege sahillerinde yat turları düzenlemesiyle ortaya çıktığı ve bu günübürlük seyahat teknelerinin günümüzde de popüler duraklar olan Marmaris, Çeşme, Bodrum ve Fethiye gibi destinasyonlara uğradığı değerlendirilmektedir.

1967 yılında "*Bakanlıklar Arası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu*"kurularak marinalar ile ilgili çalışmalara başlanılmıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1968-1972) yat limanlarına ilişkin yatırımlar gündeme gelmiştir. Müteakiben Bodrum, Kuşadası ve Çeşme yat liman işletmeleri hizmet vermeye başlamıştır (Çatıl v.d., 1982: 1).

Sektör gelişiminin önemli noktalarından birisi de 1983 yılında "*Yat Turizmi Yönetmeliği*" 'nin yayımlanmasıdır. Teknolojik gelişmeler, turizm alanındaki ilave gelişmeler gibi sebeplerden dolayı bahse konu yönetmelik ihtiyaçlara cevap verememeye başlamış ve 2009 yılında "*Deniz Turizmi Yönetmeliği*" yayımlanmıştır. Bahse konu yönetmelik, deniz turizmine ilişkin yapı ve vasıtaların işletmeciliğine ilişkin faaliyetlerin geliştirmeye teşvik etmesi, bu işletmelere ülkemize ekonomik fayda sağlayacak şekilde standartlar belirlemesi ve faaliyetlere ilişkin en düşük seviyede kurallar oluşturması açısından önem arz etmektedir.

Gerek ülkemizin elverişli koşulları gerekse ülke olarak bu sektöre verilen önemin sürekli artması neticesinde kalkınma planlarında yat turizm sektörünü daha da ileriye taşıyacak

hedefler konulmaya devam edilmekte ve ülkemizin bu sektörde daha iyi yerlere gelmesi için çalışmalara devam edilmektedir.

2.2.3. Yat turizminin önemi ve Türkiye'deki yat turizminin mevcut durumu

Türkiye, doğal ve tarihi olarak birçok zenginliğe sahip olması, dört mevsimin yaşandığı iklim koşullarına sahip olması ve son yıllarda artan yat turizm ilgisi ile birlikte turizmin gelişmesi bakımından büyük bir potansiyele sahiptir. Son yıllardaki veriler incelendiğinde ülkemizde yat turizmi faaliyetlerinin artmakta olduğu görülebilmektedir.

Yat turizmi, birden fazla elementin birleşerek spor veya hobi olarak nitelendirilebilecek bir hizmet çıktısı oluşturan ekonomik bir aktivitedir. Yat işletmeleri; altyapı tesisleri, inşaat sanayi, yemek dağıtım hizmetleri, idari ve personel gibi yönleriyle büyük rakamlarda iş alanı oluşturan bir sektördür. Sektörde faaliyet gösteren insan bazı yeteneklere sahip olma zorunluluğu, açısından kurs, sınava ve belgelendirme hususları göz önünde bulundurularak ilave başka alt yapı ve düzenlemeleri de beraberinde getirmektedir.

Yat turizmini endüstriyel anlamda birçok kategoriye sokmak mümkündür. İnsanların eğlenmesine imkân vermesi sebebi ile eğlence endüstrisi, faaliyetlerin denizde icra edilmesi ve aynı zamanda bir turizm alan olması sebebi ile deniz turizmi endüstrisi ve aynı zamanda bir spor aktivitesi olması sebebiyle spor endüstrisi bu kategorilerin en başında gelmektedir. Bu kadar çok yönlü bir faaliyet olması sebebiyle yat turizmi dünya turizm sektörleri arasında son yıllarda hızla gelişen bir sektördür. Şehir hayatının stresi, doğa özlemi, yeni yerler keşfetme isteği yat endüstrisine olan talebi artırmaktadır.

Yukarda belirtilen hususlara ilave olarak güncel turizm yönelimlerinin meydana getirdiği üç temel özellik Usta (1983)'e göre ülkemizdeki yat turizm faaliyetlerinin artacağını göstermektedir. Bu üç temel özellik turizmin geniş kitlelerde yaygınlaşması, turizmin faaliyetlerinin doğaya yönelen niteliğe bürünmesi ve turizmin küresel anlamda yaygınlaşmasıdır.

Bunlara ilave olarak, farklı kaynakların incelenmesi sonucunda ilerleyen senelerde ülkemiz bağlamında yat turizm talebini pozitif anlamda etkileyebileceği düşünülen hususlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

Turizm Bakanlığı tarafından yürütülen araştırmalar incelendiğinde, Türkiye'deki turizm aktivitelerinin farklılığı ve çokluğu sebebiyle yabancı turistlerin, Türkiye için paket gezi ve tatil olanaklarıyla ilgilendiği ve bu anlamda gelen turist miktarında her yıl artış olduğu belirtilmektedir. Paket turlarına ve bu turlar içerisinde kıyı turlarına yönelimin artması, yat turizminin de bir kıyı turizmi çeşidi olması sebebi ile müteakip yıllarda taleplerin daha profesyonel bir şekilde karşılanması neticesinde yat turizm talebinin daha da artacağı değerlendirilmektedir.

Turizm Yatırımcılar Derneđince yürütülen araştırmalar incelendiğinde, önümüzdeki senelerde turizm talebinde, pozitif gelişmeler beklenmektedir. Bunun sebebi, geçmiş yıllarda terör tehlikesi yüzünden ülkemize gelmekten imtina eden turistlerin, artık böyle düşünmemeleri ve ülkemizdeki turizm yapılarının en revaçta yapılar olarak gösterilmesidir.

Ülkemizdeki turizm ilgisini pozitif şekilde etkileyeceği düşünölen diğer bir husus; Gümrük Birliği anlaşmasıdır. Bahse konu anlaşma sayesinde, işletme kurumlarının farklı kalemlere ait maliyetlerinin düşmesi ve hizmet kalitesinde artış öngörülmektedir. Giriş maliyet kalemlerinde düşüş sağlayan ve hizmet kalitesini artıran işletmelerinin, küresel anlamda rekabet ortamına girebilecekleri değerlendirilmektedir.

Çeşitli kaynaklar, daha profesyonel imkânlar olmasına rağmen yatçılar tarafından, özellikle Akdeniz havzasının ilgi gördüğünü ifade etmektedir. Bunun sebebinin; iklimsel özellikler, doğal güzellikler ve kültür çeşitliliğinin beraber olması belirtilmektedir (Gürasar, 1994). Akdeniz havzasının küresel anlamda yatçılar arasında bu kadar revaçta olması, ülkemiz açısından da önemli bir potansiyel oluşturmaktadır.

2.3. Yat Turizmi ile İlgili Temel Kavramlar

2.3.1. Yat ve yat çeşitleri

Turizmi Teşvik Kanunu (1982) gereğince yatlar;

“kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticarî olarak veya ticarî olmadan gezi ve spor amacıyla kullanılan, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı onikiyi geçmeyen veya kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın

karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak şartıyla taşıdığı yolcu sayısı otuzaltıyı geçmeyen ve tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen gemi”

olarak tanımlanmıştır.

Yukarıda belirtilen kanunda herhangi bir boy kısıtlaması belirtilmemesine rağmen, Türk Loydu'nda tarafından yapılan tanımda tekne boyu ön plana çıkmış ve yatlar;“*mekanik olarak veya yelken ile veya herikisinin birlikte kullanılması ile sevk edilen ve özel kullanım (gezinti ve spor gibi) amaçlı, boyu 14 m ve üzeri, tekne”* olarak tanımlanmıştır.

Yatların deniz turizmi için kullanılabilmesi için bazı koşulları sağlaması gerekmektedir. Bu koşullar Deniz Turizmi Yönetmeliği (2009) ile belirlenmiştir:

- Yatçı miktarına göre yemek masası, mini bar vs.
- Uygun kapasiteli, içinde belirli donanım bulunan mutfak.
- Teknik şartları sağlayan yatak, dolap, perde vs. sahip duş ve tuvaleti bulunan kamaralar.
- Personel kullanımı amacıyla ayrı tuvalet, kabin ve duş (Çıplak kiralanan yatlar hariç).

Yatları birçok açıdan gruplandırmak mümkündür. Kullanım amacına göre, yapım malzemesine göre ve hareket gücüne göre yatları sınıflandırmak yat çeşitlerinin detaylandırılmasına yönelik olarak en çok kabul gören başlıklar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kullanım maksadına göre yat çeşitleri

Yatları kullanım maksatlarına göre iki kategoriye ayırmak mümkündür:

Özel Yatlar: Ticari faaliyet içermeksizin gezme, yarış, spor gibi amaçlarla kullanılan yatlardır.

Ticari Yatlar: Çeşitli amaçlarla kullanılan ve ticari amaçla kullanılan (kiralanan) yatlardır.

İnşa malzemesine göre yat çeşitleri

Yatların inşasında ahşaptan çeliğe, alüminyumdan CTP gibi kompozitlere kadar çeşitli malzemeler kullanılabilen bir şekilde inşa malzemesine göre yatları üç ana gruba ayırmak mümkündür.

Ahşap: Geleneksel yat çeşidi olarak nitelendirilebilecek olan yat türüdür. İnşa edilme sürecinin pahalı ve emek isteyen bir iş olması ve bakım idamesinin zor olması nedeniyle dünyada az kullanılan bir malzemedir. Yat yapımında diğer yapı malzemelerinin kullanılması ile birlikte kullanım alanı giderek azalmaktadır.

Fiber: Yat inşasında devrim olan bir malzeme olarak nitelendirilmiştir ve cam elyafı ile birlikte kullanılmaktadır. En küçük ölçekli teknelerden, 30 metreden büyük yatlara kadar geniş bir kullanım alanına sahiptir. Türkiye’de yatların büyük çoğunluğu bu malzeme ile yapılmaktadır.

Metal: Metal teknelerin genelini sac ve alüminyum oluşturmaktadır. Sektörde büyük yatlar, karinaları sac malzemedir, yaşam alanlarına havi üst bölmeler alüminyumdan olacak şekilde tasarımı edilmektedir. Türkiye’de turizm maksatlı kullanımı çok azdır.

Hareket gücüne göre yat çeşitleri

Hareket gücüne göre yatları, Yelkenli Yat, Motorlu Yat ve Karma Yat olmak üzere üç gruba ayırmak mümkündür.

Yelkenli Yatlar: Rüzgâr gücü ile seyreden, bunun yanında acil durumda kullanılmak üzere motoru da bulunan yatlardır.

Motorlu Yatlar: Motor gücü ile seyreden yatlardır.

Karma Yatlar: Yelkenli ve motorlu yatların özelliklerini taşıyan yatlardır.

2.3.2. Yat limanları (marinalar)

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde (2009) yat limanları“5 inci maddedeki niteliklere sahip, yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet sunan birimlere sahip deniz turizmi tesisleri” olarak tanımlanmıştır. Tanımda bahsedilen 5. madde deniz turizm tesislerinin yerleşme özelliklerine ilişkin gereklilikleri içermektedir. Bu gereklilikler; tesislerin çeşitli ulaşım ağlarına sahip alanlarda inşa edilmesini, gümrük alanlarına ilişkin esasları ve konaklama tesislerine ilişkin esasları ifade etmektedir.

Yat limanları, Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde (2009); üç çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları ve beş çıpalı yat limanları olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır.

Üç çıpalı yat limanları

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde (2009) belirtilen alt yapı ve üst yapı niteliklerini ve yönetmelikte belirtilen diğer gereklilikleri karşılayan tesislerdir.

Deniz turizmi tesisleri için gerekli olan alt yapı özellikleri genel hatlarıyla aşağıda belirtildiği şekildedir:

- Platformlara nizami yanaşma sağlayan rıhtım/ iskeleler.
- Emniyetli liman giriş/çıkışına imkân sağlayan deniz fenerleri ve diğer işaretlemeler.
- Aydınlatma için kullanılan cihazlar/jeneratörler.
- Su tesisatı.
- Yangın tesisatı.
- Atık depolama ve arıtma tesisi.
- Telefon, elektrik içme suyu için sahil hizmeti veren donanımlar.
- Otopark.
- Alıcı/verici telsiz cihazları.
- Uygun genişlikte araç geçiş yolları.
- Gürültü azaltıcı özellikte sistemler.

Deniz turizmi tesisleri için gerekli olan üst yapı özellikleri genel hatlarıyla aşağıda belirtildiği şekildedir:

- Giriş/çıkış için kontrol sistemi.
- Yönetim birimi.
- Dinlenme odası.
- Yemek birimi.
- Duş/ tuvalet.
- Satış birimi.
- İlk yardım dolabı.
- Personelin kullanımı için yemek/duş/tuvalet/ dinlenme birimleri.
- Akaryakıt transfer birimi.
- Malzeme depolama birimi.
- Spor birimi.
- Kılavuzluk hizmetleri için palamar botu.
- Yangın söndürme üniteleri.
- Gümrük birimleri.

Üç çıpalı yat limanlarının; üst yapı ve alt yapı gerekliliklerine ilave olarak aşağıda belirtilen özellikleri de içermesi gerekmektedir:

- Satış birimleri.
- Kadın erkek ayrı olacak şekilde duş/tuvalet (Min: Bağlama kapasitesi x %5).
- Çamaşır/ bulaşık tesisleri.
- Dinlenme birimleri.
- Bedensel engelli kişilerin kullanımı amacıyla kolaylıklar.

Dört çıpalı yat limanları

Dört çıpalı yat limanlarının, üç çıpalı yat limanları için gerekli düzenlemelere ilave olarak aşağıda belirtilen özellikleri ihtiva etmesi gerekmektedir.

- Restoran veya kafe.
- Kadın erkek ayrı olacak şekilde duş/tuvalet (Min: Bağlama kapasitesi x %10).

- Kuru temizleme hizmeti.
- Çekek bölgesi ve kaldırma donanımı.
- Bakım/ onarım hizmeti.
- Depolama birimleri.
- Otopark (Min: Bağlama kapasitesi x %20).
- Tenis Sahası.
- Yüzme havuzu/ plaj.
- Jimnastik/masaj/sauna/hamam hizmeti.

Beş çıpalı yat limanları

Beş çıpalı yat limanlarının, dört çıpalı yat limanları için gerekli düzenlemelere ilave olarak aşağıda belirtilen özellikleri ihtiva etmesi gerekmektedir.

- Helikopter pisti.
- Banka.
- Temel sağlık birimi.
- Sergi salonu, konser alanı, eğlence tesisi.
- Toplantı salonu.
- Asgari iki adet tenis sahası.
- Otopark (Min: Bağlama kapasitesi x %20).

Diğer tesisler

Diğer tesisler Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde (2009), “işletmenin niteliğine göre 5 inci maddedeki niteliklere sahip, kruvaziyer limanlar ve yat limanları dışında, gezi, spor ve eğlence amaçlı deniz turizmi araçlarına güvenli bir şekilde karaya çekme, bakım ve onarım hizmetleri ile denize indirme hizmetleri sunan yerler” olarak tanımlanmıştır.

Diğer tesisler, iki başlık altında incelenmektedir. Bu başlıklar, rıhtım ve iskeleler ile çekek yerleridir.

Rıhtım ve iskeleler için gerekli şartlar:

- Güvenli yanaşma/ bağlama hizmeti.
- Yönetim bürosu.
- Rıhtım, sabit veya sökülebilir iskele.
- Atıklar toplama birimi.
- Satış birimi.
- Duş/ tuvalet.
- Emniyet tesis edici önlemler.

Çekek yerleri için gerekli şartlar:

- Yönetim bürosu.
- İlk yardım hizmeti.
- Niteliklere uygun çekek donanımı.
- Çekek donanımına uygun deniz yapıları.
- Yeterli boyutta çekek alanı.
- Personel duş/tuvalet/ yeme içme mahalli/ dinlenme alanı.
- Atıkların yönetmeliklere uygun atılması için tesis.
- Malzeme depolama alanı.
- Palamar/ yangın söndürme botu.
- Aydınlatma cihazları.
- Yangın engelleme sistemleri.

2.3.3. Yatların charter işlemleri

Yat charter kavramı belirli bir zaman diliminde yat gezisi/seyahati için yatların kiralanmasını ifade eder. Yat Charter Acentesi ise bu kiralama işlemine aracılık eden kurumdur. Yat sahibi olabilmek için yeterli maddi imkânlara sahip olamayan ancak yine de yat turizminin tadını çıkarmak isteyen kesim için yat charterı en popüler yöntemdir. Bu çözüm aynı zamanda yatın satın alma maliyeti, bağlama ücreti, sigorta ücreti, bakım tutum ve tamir gibi birçok sorunu ortadan kaldırır. Yat charterı ayrıca bulunulan bölge ve deniz koşulları için en uygun yat tipinin tercih edilebilmesi için de kolaylık sağlamaktadır.

Akdeniz havzası dünya yat turizminin önemli bölgelerden biri olması sebebi ile her kategorideki yatçı için sürekli olarak artan bir çekiciliği bulunmaktadır. Bu alandaki artan

ilgi güzel ve temiz kıyılara ev sahipliği yapan, tarihi izler bulunduran bozulmamış koylara sahip ülkemizi de pozitif alanda etkilemektedir.

Yat turizmi ve yatçılık ülkemizde diğer turizm alanlarına nazaran hızlı bir gelişme göstermiştir. Ahşaptan imal edilen yatlardan (gulet) oluşan Mavi Yolculuk turizm faaliyetleri dünyada ilk ve tek olarak kabul edilmekte ve bu sektör Türkiye'nin dünya deniz turizmine kazandırdığı orijinal bir yat turizm branşı olarak kabul edilmektedir (Deniz Sektör Raporu, 2019).

Yat charter turizmi, turizm faaliyetleri arasında önemli bir yer tutmakta olup sürdürülebilir turizm faaliyetleri, ülke reklam faaliyetleri ve ülke imajı için önem arz etmektedir. Yat turizminin turizm sektöründen aldığı payının yükseltilebilmesi için yat charter sektörü daha fazla önem verilmesi icap eden bir alan olup bu sektör için yenilikçi pazarlama tekniklerinin başarılı bir şekilde dizayn edilmesi, sektörün çeşitli yönleri göz önünde bulundurularak bu sektörü daha ileriye taşıyacak politikalar geliştirilmesi kritik öneme sahiptir.

Deniz turizmi pazarında yat kiralama sektörünün kendisine has doğası gereği genel anlamda kabul edilen türler; Mürettebatsız (Bareboat) Charter, Mürettebatlı (Crewed) Charter ve Grup Halinde (Flotilla) Yat Charter'dır.

Mürettebatsız (bareboat) charter

Mürettebatsız (bareboat) Charter, yatın yapılacak sefer için kiracıya mürettebatsız bir şekilde teslim edildiği charter türüdür. Mürettebatsız yat kiralamada tekne ve yolcukla ilgili her türlü hususta sorumluluk kiralayan tarafından alınır.

Mürettebatlı (crewed) charter

Mürettebatlı (crewed) Charter, yatın kiracıya mürettebatı ile kiralandığı charter türüdür. Mürettebat sayısı yatların büyüklüğüne ve standartlarına göre değişebilmekle birlikte genellikle bir kaptan, aşçı ve gemiciden oluşmaktadır.

Mürettebatlı kiralamada kaptan, teknenin emniyetle seyrinden ve güvenliğinden sorumlu bir pozisyonadadır, kaptanın rota konusunda bilgili olması ve bölgeyi tanınması ve yolculara

tanıtması istenilen bir durumdur. Aşçının, yolcuların yemek tercihlerine cevap verebilecek düzeyde donanımlı olmalı ve bölge yemek kültürünü tanıtımında bulunması, geminin ise, güverte bakım tutum işlerini eksiksiz bir şekilde yapması önem arz etmektedir.

Mürettebatlı kiralama çeşidi konforlu ve rahat bir kiralama çeşididir. Ülkemizde bu alanın en önemli örneği gulet ismi verilen yatların kiralanması suretiyle yapılan “Mavi Yolculuk” faaliyetidir. Türkiye’deki başta gelen charter merkezleri Marmaris, Bodrum, Göcek ve Fethiye’dir Bu bölgelerde yatçılık faaliyetleri daha yoğun icra edilmesi sebebi ile yat charter acentelerinin bu bölgelerde yoğunlaştığı görülmektedir.

Grup halinde (flotilla) yat kiralama

Genellikle amatör yatçılar tarafından tercih edilen bir charter türüdür. Bu charter türünde birden fazla sayıda yat beraber seyir icra eder en tecrübeli kaptanın bulunduğu yat lider tekne konumundadır. Çeşitli sosyal etkinliklere imkân sağlaması, yolcuların kendini daha özgür hissederken ihtiyaç halinde ilave eğitim alabilmesi ve arkadaş ortamından oluşturulabilen mürettebat ekini bu türü en plana çıkaran faktörlerdir.

2.4. Yat Turizmi İle İlgili Kurum, Mevzuat ve Düzenlemeler

2.4.1. Dünyada yat turizmi ile ilgili kurum, mevzuat ve düzenlemeler

Yat turizmi, turizmin alt dallarından biri olması sebebiyle genel anlamda turizm ve denizcilik alanındaki kurum, kuruluş ve düzenlemelere tabidir. Turizm ve denizcilik alanındaki kurumlardan aşağıda kısaca bahsedilecektir.

Dünya Turizm Örgütü (WTO - World Tourism Organization)

Madrid/İspanya'da genel merkezi bulunan Dünya Turizm Örgütü, en büyük ve en dikkate değer turizm örgütüdür. Çeşitli üye ülke ve şirketlerden oluşmaktadır. “Genel Kurul”, “İcra Konseyi”, “Bölgesel Komisyonlar”, “Komiteler” ve “Sekretarya” örgütün temel organlarıdır.

Bahse konu örgüt küresel çapta turizm sektöründe hükümetler arası tek örgüt konumunda olup, turizm ve seyahat sektöründe faaliyetler icra etmektedir. Örgütün esas amacı, dünya

turizmine katkıda bulunmak olup bunu yaparken insan haklarına saygı prensiplerini ve evrensel değerleri göz önünde bulundurmaktadır. Ülkemiz bu örgütün kurucu üyeleri arasında bulunmakta olup 1975 yılından itibaren örgüte tam üye ülke konumundadır. Ayrıca ülkemiz 2020-2023 periyodu için Yürütme Kurulu'ndadır (T. C. Dış İşleri Bakanlığı, 2021).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization (IMO))

Uluslararası Denizcilik Örgütü-IMO, bir Birleşmiş Milletler kuruluşu olup deniz taşımasına yönelik emniyet hususlarından ve gemi kaynaklı deniz ve hava kirliliğinin engellenmesinden sorumludur (IMO, 2021).

İlk IMO konvansiyonu 1958 yılında uygulamaya konulmuştur. Örgütün o dönemlerde kullanılan ismi "IMCO – Uluslararası Denizcilik İstişare Örgütü" 'dür. 1982 yılına kadar bu isim kullanılmıştır. Ülkemiz bahse konu örgüte 1958 yılında üye olmuştur. Bu bağlamda ülkemiz, IMO'nun kurucu ülkeleri arasında yer almaktadır.

IMO'nun yapısına bakacak olduğumuzda ise yapılanmanın "kongre", "konsey", "sekretarya" ve "komiteler" 'den oluştuğu görülmektedir. Bu organların görevleri ve sorumlulukları aşağıda özetlenmiştir.

Kongre: Örgütün hükümetleri temsil eden ana gövdesidir. Olağanüstü durumlar haricinde, iki yılda bir düzenli olarak toplanmaktadır. Kongre, örgütün çalışma programını düzenlemekte, bütçe oylamalarını yapmakta ve finansal düzenlemeler yapmaktan sorumludur. İlaveten Konsey Kongre tarafından seçilmektedir.

Konsey: Kongre toplantılarında görevlendirilen birimdir ve örgüt çalışmalarını denetlemekle görevlidir. Genel anlamda aktivitelerin koordinasyonunu sağlamak, diğer organizasyonlarla ilişkilerini yürüterek anlaşmalar yapmak, raporları ilgili makam ve ülkelere aktarmak görev alanlarını oluşturmaktadır.

Konsey Üyeleri: IMO Konsey üyeleri A, B ve C olmak üzere 3 temel kategoriye ayrılmıştır. A Kategorisi; Uluslararası anlamda denizcilik hizmeti sağlayan en büyük devlet, B Kategorisi; Uluslararası deniz ticaretinde en büyük 10 devlet, C Kategorisi ise; A

ve B Kategorilerine dâhil olamayan diğer üye devletleri içermektedir. Ülkemiz C kategorisine dâhildir.

Sekretarya: IMO Sekretaryası, bir genel sekreter ve 300 uluslararası personel ile birlikte Londra merkezli olarak çalışmaktadır.

Komiteler: IMO toplam 5 ana komite ile 9 alt komiteden oluşmaktadır.

2.4.2. Türkiye'de yat turizmi ile ilgili kurum, mevzuat ve düzenlemeler

Türkiye'de özelden genele doğru sıralama yapılacak olursa yat turizmi, deniz turizmi ve turizm ile ilgili en üst merci Kültür ve Turizm Bakanlığı'dır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın kuruluş amacı;

“kültürel değerleri yaşatmak, geliştirmek, yaymak, tanıtmak, değerlendirmek ve benimsetmek, tarihî ve kültürel varlıkların tahribini ve yok edilmesini önlemek, yurdun turizme elverişli bütün imkânlarını ülke ekonomisine olumlu katkı sağlayacak şekilde değerlendirmek, turizmin geliştirilmesi, pazarlanması, teşvik ve desteklenmesi için gerekli önlemleri almak, kültür ve turizm konularıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşlarını yönlendirmek ve bu kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör ile iletişimi geliştirmek ve işbirliği yapmak üzere Kültür ve Turizm Bakanlığının kurulmasına, teşkilât ve görevlerine ilişkin esasları düzenlemek”

olarak belirlenmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021).

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın görev ve yetkilerinden turizm kapsamında olanlar genel anlamda aşağıdaki özetlenebilir:

- Turistik varlıkları inceleyip korumak ve bunun neticesinde mali kalkınmaya fayda sağlamak,
- Kültür ve turizm alanında devlet kurumlarını yönlendirmek, işbirliği sağlamak ve projelere maddi destek sağlamak,
- Turizm varlıkları koruyup kollamak,
- Turizmi, ekonomiye fayda sağlayacak bir sektör şekline getirmek amacıyla ülkemizin turizme müsait alanlarını değerlendirmek,
- Kültür ve turizm alanlarında gelişme alanı bulunan potansiyelleri desteklemek,

- Yatırımların etüt ve imalinin yaptırılmasını sağlamak,
- Turistik değerlerimizin tanıtılması faaliyetlerini yönetmek.

Bir diğer birim olan İl Kültür ve Turizm Müdürlükleri, şehirlerdeki kültür ve turizm faaliyetlerini yürütmekten sorumlu olup Kültür ve Turizm Bakanlığının bağlısı olarak görev yapmaktadır.

Sektör için önemli ve yetkili bir diğer kuruluş “İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK) Deniz Ticaret Odası”dır. İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın amaçları, “üyelerinin çıkarlarının korunması, denizcilerin ortak ihtiyaçlarının karşılanması, denizcilik mesleğinin geliştirilmesinin sağlanması, mesleki faaliyetlerin kolaylaştırılması, ortak kuralların oluşturulması, denizcilik sorunları hususunda makamlara tavsiyelerde bulunulması ve aynı zamanda denizcilik mesleğinin disiplin, ahlak ve dayanışmasının korunması” olarak belirlenmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2021). Bahse konu kurum 1982 yılında kurulmuş olup merkezi İstanbul’da bulunmaktadır. İMEAK DTO, deniz taşımacılığı, deniz ticaretinin geliştirilmesi, ülkemiz limanları hakkında yabancı kurumların bilgilendirilmesi, ilgili uluslararası örgütlere üyelik oluşturulması gibi alanlarda faaliyetler yürütmektedir.

Türkiye’de deniz turizmi ve yat turizmi ile ilgili olarak ülkemizdeki en önemli yasal mevzuatların başında 27298 sayılı Deniz Turizmi Yönetmeliği (2009) gelmektedir. Bu yönetmeliğin amacı;

“denizcilik ve turizm hizmetleri açısından deniz turizmi tesisleri ve araçlarının yatırım ve işletmeciliğinin geliştirilmesi, teşviki, bunların güvenli bir biçimde kullanılması, bu işletmelerin ülke ekonomisine ve ülke turizmine yararlı olacak şekilde nitelik ve standartlarının belirlenmesi, bu alanda faaliyet gösteren yatırımcı ve işletmecilerin uyması gereken asgari kuralların belirlenerek deniz turizmi sektörünün uluslararası alanda rekabet gücünün artırılması ve kalitesinin yükseltilmesini sağlamak”

olarak belirlenmiştir. Bahse konu olan yönetmelik, deniz turizmine ilişkin tesislerin genel ve yerleşke özelliklerini belirlemesi, belgelendirme şartlarını belirtmesi, tesis işletmesine yönelik esasları düzenlemesi, işletmelerdeki yetki ve sorumlulukları belirlemesi, türleri tanımlaması itibari ile önem arz etmektedir.

Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği ise deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçlarına yönelik işlemlerle ilgili detaylı kuralları açıklamaktadır.

2.5. Ege Bölgesi Yat Turizmine ve Marinalarına Genel Bir Bakış

2.5.1. Ege Bölgesinde yat turizmini etkileyen faktörler

Ege Bölgesi'nde denize dik uzanan kıyıları bulunmasından dolayı bölgede fazla miktarda koy ve körfeze bulunmaktadır. Bu coğrafi özelliğe ilave olarak bölgedeki tipik Akdeniz iklimine özellikleri yat turizmi açısından cazibe oluşturmaktadır. Bunlara ilave olarak Türkiye'nin geçmişten gelen kültürel mirası, tarihi dokusu ve sektörde faaliyet gösteren diğer ülkelere göre ucuz ve kaliteli imkânlarla sahip olması ülkemizi yat turizm sektöründe ön plana çıkarmaktadır. Türkiye'de yatçılık faaliyetleri yeni olmasına rağmen yukarıda belirtilen yukarıda bahsedilen olumlu özellikler sayesinde yat turizmi hızlı bir gelişim göstermektedir.

Ege Bölgesinde Yat Turizminin, yat turizm sektöründe rakip ülkeler ile rekabet konusunda avantaj sağlayan hususlar aşağıda sıralanmıştır. Bu özellikler çeşitli literatür kaynaklarında ülkemiz deniz turizmi için belirtilen hususlardan Ege bölgesi yatçılık faaliyetleri ile ilgili olanlar baz alınarak düzenlenmiştir.

- Deniz alanlarının temiz olması,
- Ülkemizde dört mevsimin yaşanması ve deniz sıcaklığının yüksek olması,
- İnsanlarımızı konuksever yapısı,
- Birçok koy ve körfez bulunması
- Birçok arkeolojik esere sahip olmamız,
- Önemli merkezlere kolay ulaşım olanakları,
- Yenilikçi teknolojiler içeren limanlar ve çekek yerlerine sahip olunması,
- Su sporları için uygun coğrafi ve iklimsel koşullar,
- Farklı gelir gruplarına uygun fiyat yapısı,
- Tesislerde bulunan atık sistemleri,
- Can ve mal güvenliği açısından tehdit oluşturmayan stabil iklim özellikleri,
- Turizm bölgelerinde yılın her dönemi hizmet sağlanması şeklindedir.

Yukarıda belirtilen hususlar neticesinde Türkiye yat turizmi büyüme potansiyeli olarak büyük avantajlara sahiptir. Burada belirtilen hususlar Türkiye'yi Akdeniz çanağındaki diğer ülkelere göre daha tercih edilebilir hale getirmektedir. Bununla birlikte yat turizmine yönelik olarak, alt yapı yatırım yetersizlikleri, reklam eksiklikleri, yat turizmi ile ilgili mevzuatlarda önemli eksikliklerin mevcut olması ülkemizde yat turizminin gelişmesi açısından dezavantaj oluşturmaktadır.

2.5.2. İzmir'de yat turizmi ve yat limanları

İzmir, Türkiye'nin başta gelen kültür ve turizm merkezleri arasında yer almaktadır. Bunun en önemli bileşenleri şehrin uzun yıllar içinde oluşan tarihî ve kültürel dokusu ile coğrafik konumu ve doğal güzellikleridir. İzmir, büyük bir sahil şeridine, ileri seviye turizm yapılarına, doğal plajlara sahip olmakla birlikte ziyaretçilerine farklı alternatifler sunması sebebiyle deniz turizmi yönünden en önemli şehirlerimizden biridir. 2018 yılında İzmir'e turist sayısı, Türkiye toplam turist sayısının %2,58'ini oluşturmaktadır. (İzmir Kültür ve Turizm Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı)

Çizelge 2.1. İzmir işletme belgeli yat limanları (IMEAK Deniz Sektör Raporu, 2019)

SIRA NO	YAT LİMANININ ADI	TÜRÜ	YAT KAPASİTESİ	
			DENİZDE	KARADA
1	Alaçatı Yat limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	260	100
2	Teos Marina	5 Çıpalı Yat Liman	480	80
3	Çeşme Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	377	100
	TOPLAM		1117	280

İzmir'de 2 adet mavi bayraklı marina bulunmakta olup mavi bayraklı yat bulunmamaktadır. Mavi Bayraklı Marinalar; Setur Çeşme Marina ve Seferihisar Teos Marina'dır. (Mavi Bayrak, 2021) İzmir, ülkemizin en fazla mavi bayrağa sahip 3. ildir (İzmir Kültür ve Turizm Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı).

2.5.3. Aydın'da yat turizmi ve yat limanları

Aydın, doğal, kültürel ve tarihi özelliklerinin yanı sıra, turizm faaliyetlerinin en yoğun olduğu bir coğrafi konumda bulunmaktadır. Aydın deniz yolu ile ülkemize en çok giriş çıkışların olduğu limanlara, dünyaca üne sahip plajlara ve temiz koyalara sahiptir.

Aydın turizm açısından uygun iklim koşullarına sahiptir ve bu nedenle turizm sezonu uzun sürmektedir. Bu özellik Aydın'ı turizm açısından cazip kılmaktadır. Akdeniz iklim koşullarının hüküm sürdüğü Aydın'da sıcak aylar çoğunluktadır. İlave olarak deniz suyunun yılın yarısında sıcak olması su sporları ve yüzme imkânı vermektedir. Ayrıca, halka açık plajlar il içinden ve şehirlerden tercih edilmektedir. Bu talebi öncelikli olarak Söke, Aydın, Nazilli ve Denizli oluşturmaktadır. (Aydın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2021)

Çizelge 2.2. Aydın işletme belgeli yat limanları (IMEAK Deniz Sektör Raporu, 2019)

SIRA NO	YAT LİMANININ ADI	TÜRÜ	YAT KAPASİTESİ	
			DENİZDE	KARADA
1	Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	310	-
2	D-Marin Didim Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	576	600
	TOPLAM		886	600

Aydın'da 2 adet mavi bayraklı marina bulunmakta olup mavi bayraklı yat bulunmamaktadır. Mavi Bayraklı Marinalar; Setur Kuşadası Yat Limanı ve D-Marin Didim Yat Limanı'dır. (Mavi Bayrak, 2021)

2.5.4. Muğla'da yat turizmi ve yat limanları

Muğla'nın, deniz kesimleri dünyaca ünlenmiş bir turizm merkezi olup Türkiye'nin yat limanı kapasitesinin yarısından fazlası Muğla'da bulunmaktadır. Muğla'ya zengin kesimlerce ve turist kaynaklı son yıllarda artan bir talep bulunmaktadır. Muğla, orta sınıf Avrupalı aileler tarafından da en çok tercih edilen turizm alanlarından birisidir (İkiz, 2016).

Çizelge 2.3. Muğla işletme belgeli yat limanları (IMEAK Deniz Sektör Raporu, 2019)

SIRA NO	YAT LİMANININ ADI	TÜRÜ	YAT KAPASİTESİ	
			DENİZDE	KARADA
1	Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	676	122
2	Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	121	-
3	Kumlubükü Yat Clup	Yat Yanaşma Yeri	10	-
4	D-Marin Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	455	100
5	Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	230	-
6	Milta Bodrum Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	425	50
7	My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	67	15
8	D-Marin Göcek Marina	3 Çıpalı Yat limanı	379	-
9	Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	116	200

Çizelge 2.3. (Devam) Muğla işletme belgeli yat limanları (IMEAK Deniz Sektör Raporu, 2019)

10	Port Lasos	Rıhtım ve İskele	100	-
11	Skopea Marina	Rıhtım ve İskele	80	-
12	Marmaris Adaköy Marina	Rıhtım ve İskele	33	-
13	Güllük Yat Marin	Rıhtım ve İskele	270	-
14	Gökova Ören Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	416	130
15	Yalıkavak Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	710	40
	TOPLAM		4088	657

Muğla'da 8 adet mavi bayraklı marina bulunmakta olup 4 adet mavi bayraklı yat mevcuttur. Bunlar; D-Marin Turgutreis Marina, Milta Bodrum Marina, Yalıkavak Marina, D-Marin Göcek, Ece Marina, Marmaris Adaköy Marina, Martı Marina ve Netsel Marmaris Marina'dır. (Mavi Bayrak, 2021)



3. GEMİ ATIKLARININ YÖNETİMİ VE ATIKLARA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

3.1. Gemi Atıkları İle Kirlenme

Deniz kirlenmesi Norman ve Cook'a (1998) göre deniz ortamına, biyolojik ekosisteme ve insan sağlığına zarar verici atıkların denize bırakılması, denizden elde edilen ekonomik yararları kısıtlayan ve su kalitesinin bozulmasına sebep olan faaliyetler olarak tanımlanmakta ve bir faaliyetin kirlenme olarak tanımlanabilmesi için faaliyetin deniz ekosistemine negatif bir etkisinin olması gerektiği belirtilmektedir.

Çevre yönetimi, deniz kaynaklarının yönetimi ve denizlerin kullanımına ilişkin ulusların hak ve sorumluluklarını tanımlayan ve düzenleyen uluslararası bir sözleşme olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (1982) birinci kısmında ise “deniz çevresinin kirlenmesi”, “*canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dâhil olmak üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dâhil olmak üzere, deniz çevresine dâhil edilmesi*” olarak tanımlanmaktadır.

Deniz kirliliğinin "denizlerin karasal kökenli nedenlerle kirletilmesi" ve "denizlerin gemi atıklar ile kirletilmesi" olmak üzere iki çeşidi bulunmaktadır. Denizlerin karasal kökenli kirleticiler ile kirletilmesine ilişkin oran %80 iken gemi atıkları kaynaklı kirlilik bu kirlenmenin %20'lik kısmını oluşturmaktadır (Baykal, 1999).

Gemi kaynaklı kirlenme oluş şekline göre “rutin kirlenme” ve “kaza sonucu kirlenme” olmak üzere iki başlık altında toplanabilmektedir (Yiğit, 2006). Gemi kaynaklı “rutin kirlenme”, “yağlı balast”, “tank yıkama suları”, “sintine suları”, “evsel nitelikli atık sular” ve “çöplerin” kurallara uygun olmayana şekilde denize bırakılması veya kaza sonucu yüklerin deniz ortamına dökülmesi olarak ifade edilmektedir (Yiğit, 2006;Özdemir, 2012). “Kaza sonucu kirlenme” ise tanker veya tehlikeli atık taşıyan gemilerin çatması, karaya oturması gibi sebepler ile oluşan kirlilik olarak ifade edilmektedir (Yiğit, 2006).

Tütüncü (1993) deniz kirliliğine ilişkin iki hususun önemli olduğunu vurgulamaktadır. Bu hususlar, kirlenmenin insan faaliyetleri sonucunda olduğu ve bu faaliyetlerin denizlerde çevresinde istenilmeyen hasarlara neden olmasıdır. Buradan hareketle denizlerde faaliyet icra eden tüm herkes tarafından benimsenmiş bir çevre bilinci oluşmasının deniz kirliliğinin engellenmesinde çok büyük bir rol oynayacağını söylemek yanlış olmayacaktır.

3.2. Gemi Atıkları İle İlgili Düzenlemeler

3.2.1. Uluslararası düzenlemeler

MARPOL 73/78 Sözleşmesi (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme)

Denizcilik alanında Birleşmiş Milletler uzman kuruluşu olan IMO, 1973 yılında sadece "deniz kirliliği" konusunu içeren bir konferans yapılması kararına vermiştir. "Uluslararası Denizlerin Gemilerden Kirliliğini Önleme Konferansı" adıyla bilinen bu konferansta, yeni bir sözleşme oluşturulmuş ve "Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL-International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)" kabul edilmiştir. MARPOL Sözleşmesinin iki ana hedefi vardır (Difeto, 2010: 2). Bu hedefler; denizlerin petrol ve zararlı maddelerle kasti bir şekilde kirletilmesinin engellenmesi ve gemi kazaları neticesinde oluşan deniz kirliliğinin asgari seviyeye indirgenmesidir.

1973 yılında imzalanan sözleşme 1978 yılında değiştirilerek ek protokoller getirilmiştir. "MARPOL 73/78 Sözleşmesi"nin 6 ek protokolü bulunmaktadır. Bu protokoller aşağıda olduğu gibidir (IMO, 2011: 2-5):

- Ek-I Petrolden Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar
- Ek-II Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Deniz Kirlenmesinin Kontrolü için Kurallar
- Ek-III Denizde Ambalajlı Halde Taşınan Zararlı Maddelerle Oluşan Kirlenmenin Kontrolü İçin Kurallar
- Ek-IV Gemilerden Çıkan Pis Sularla Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar
- Ek-V Gemi Çöpleri ile Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar
- Ek-VI Gemi Baca Gazlarından Kirlenmenin Önlenmesi için Kurallar

Deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla 1973 yılında yürürlüğe konulan "MARPOL 73/78" sözleşmesi deniz kirliliğinin engellenmesine yönelik olarak liman kabul tesislerinin yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bu sözleşmeyi imzalayan ülkeler bu zorunluluğu yerine getirmekle sorumludur. Bu konuda uluslararası alanda çalışmaları IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) yürütmektedir.

Devletler, kendi iç hukuk düzenlemelerinde "MARPOL 73/78" kurallarına uyum sağlamakla mükelleftir. Liman devletleri, ülkesindeki limanların ulusal ve uluslararası düzenlemelere uygunluğunu denetlemekle yükümlüdür. İlave olarak liman devletlerinin, ülkedeki limanlara giriş yapan gemilere liman atık alım işlemlerinin uygun bir şekilde sağlanması konusunda yükümlülüğü bulunmaktadır (Ball, 1999: 67).

Türkiye "MARPOL 73/78 Sözleşmesi"nin Ek-I, Ek-II, Ek-III, Ek-IV, Ek-V ve Ek-VI'dan oluşan eklerinin tamamına taraf ülke konumundadır (IMO, 2021).

Diğer sözleşme ve bölgesel ölçekli hukuki düzenlemeler

Gemi atıklarına yönelik olarak gerek IMO gerekse ülkeler tarafından çeşitli sözleşme ve düzenlemeler yapılmıştır. "MARPOL 73/78 Sözleşmesi" haricinde yapılan diğer uluslararası kapsamda sözleşmeler ve bölgesel kapsamlı anlaşmalar aşağıda sunulmuştur (IMO, 2021).

- *Petrol Kirliliği Hasarına İlişkin Uluslararası Sivil Sorumluluk Sözleşmesi (CLC 1992-International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)*: Petrol taşıyan geminin kazaları sebebiyle oluşan petrol kirliliği hasarına maruz kalan kişiler için yeterli tazminatın sağlanmasını sağlamak için kabul edilmiştir.

- *Petrol Kirliliği Kazalarında Açık Denizlere Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme (INTERVENTION 1969-International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties)*: Sözleşme, Bir kıyı devletinin, bir deniz kazası neticesinde, petrol kirliliği kaynaklı kıyı şeridinde veya söz konusu devletin çıkarlarına yönelik tehlikeyi engellemek, azaltmak veya ortadan kaldırmak amacıyla açık denizlerde gerekli olabilecek önlemleri alma hakkını teyit etmektedir.

- *Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (LC 1972-The Convention on the Prevention of Marine Pollution by*

Dumping of Wastes and Other Matter): Londra Sözleşmesi, belirli tehlikeli maddelerin denize boşaltılması hususunda yasaklama getirerek deniz kirliliğinin uluslararası anlamda kontrol edilmesine ve engellenmesine katkıda bulunmaktadır.

- *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (The United Nations Convention on the Law of the Sea)*: Çevre ve deniz doğal kaynaklarının yönetimi kapsamında devletlerin haklarını ve sorumluluklarını düzenleyen uluslararası bir sözleşmedir. Türkiye çeşitli siyasi nedenlerden dolayı bu sözleşmeye taraf olan ülkelerden birisi değildir.

- *Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme (OPRC 1990-International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation)*: Sözleşmeye taraf ülkeler kirlilik olaylarıyla başa çıkmak için diğer ülkelerle koordineli bir şekilde önlemler alması gerektiğini belirten sözleşmedir. Sözleşme gemilerin "Petrol Kirliliği Acil Durum Planı" taşımasını gerekliliğini belirtmektedir.

- *Petrol Kirliliği Zararları İçin Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme (FUND 92-International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage)*: 1969 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi tarafından sağlanan korumanın yetersiz kaldığı yerlerde kirlilik zararının tazmini sağlamak amacıyla düzenlenmiştir.

- *Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Neden Olduğu Kirlilik Olaylarına Karşı Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Protokolü (OPRC-HNS Protocol-Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances)*: OPRC Sözleşmesi gibi, OPRC-HNS Protokolü de büyük deniz kirliliği olayları veya tehditleriyle mücadelede hazırlık ve müdahale konusunda ulusal sistemler oluşturmayı hedeflemekte ve uluslararası işbirliği için küresel bir çerçeve sağlamayı amaçlamaktadır.

- *Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM 2004-International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments)*: Sözleşme, gemilerin balast suyu ve tortularının yönetimi amacıyla standartlar ve prosedürler belirleyerek, suda yaşayan zararlı organizmaların bölgeler arasında yayılmasını engellemeyi amaçlamaktadır.

- *Gemilerden Kaynaklanan Atıklar İçin Liman Kabul Tesisleri 2000/59 AB Direktifi (Port Reception Facilities for Ship-Generated Waste and Cargo Residues - 2000/59 EC Directive)*: Bu Direktifin amacı, gemi kaynaklı atıklar için liman kabul tesislerinin mevcudiyetini ve kullanımını geliştirerek, özellikle yasa dışı boşaltımlar olmak üzere, gemi kaynaklı atıkların ve kargo kalıntılarının denize boşaltımını azaltmak ve bu sayede deniz çevresinin korunmasını geliştirmektir (ECOLEX, 2021).

- *Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi) (The Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona Convention))*: Sözleşmeyi imzalayan ülkelerin, çevre kirliliğini önlemek, azaltmak, mücadele etmek ve mümkün olan en geniş ölçüde ortadan kaldırmak için uygun önlemleri almayı taahhüt ettikleri sözleşmedir. Türkiye'de dahil olmak üzere bir çok Akdeniz ülkesi tarafından imzalanmıştır (UNEP, 2021).

- *Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi) (The Convention on the Protection of the Black Sea Against Pollution (Bucharest Convention))*: Sözleşmenin amacı, sözleşmeye taraf olan ülkelerin deniz çevresini korumak ve muhafaza etmek için Karadeniz'deki kirliliği önleme, azaltma ve kontrol etme konusundaki genel yükümlülüğünü kanıtlamak ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi kapsamında işbirliği ve uyumlu eylemler için yasal çerçeve sağlamaktır. Türkiye, Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Bulgaristan ve Romanya tarafından imzalanmıştır (The Black Sea Commission, 2021).

3.2.2. Ulusal düzenlemeler

Türkiye'de çevre yönetimine ilişkin süreç ve düzenlemeler incelendiğinde, ülkemizde çevre sorunlarını bütüncül bir bakış açısıyla ele alan, çevre yönetimine ilişkin bağımsız bir kamusal yapı veya düzenleme mevcut değildir. Günümüzde de çevre yönetimi ile ilgili bütüncül bir yapı yerine dağınık bir yapılanma mevcuttur. Çevre yönetimine ilişkin görev ve sorumluluklar çeşitli kurum ve kuruluşlar arasında, uluslararası mevzuatlar ışığında şekillenen çeşitli ulusal mevzuatlarla dağıtılmış bulunmaktadır.

Türkiye'de gemi atıkları ve liman işletmelerinin çevre yönetimi ile ilgili ulusal düzenlemeler aşağıda olduğu gibidir:

- Çevre Kanunu
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği
- Limanlar Kanunu
- Limanlar Yönetmeliği"
- Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun
- Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği

Çevre Kanunu

"Çevre Kanunu", çevre yönetimi konusunda Türkiye'deki en geniş çaplı kanunlardan birisidir. Bahse konu olan kanun 11 Ağustos 1983 tarihinde 18132 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. "Çevre Kanunu", çevrenin korunmasına ilişkin hususları düzenlemekte ve bu alanda uygulanması gereken tedbirleri belirtmektedir.

Anılan kanunun amacı birinci maddede "bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak" olarak belirtilmektedir.

Kanunun ikinci maddesi çevrenin korunması kapsamında kanunda geçen terimleri açıklamaktadır. Sıkça karşımıza çıkan "sürdürülebilir çevre", "atık", "atıksu", "tehlikeli atık", "kirli balast" ve "çevre yönetimi" gibi terimler bu kanunda tanımlanmaktadır.

Anılan kanun kapsamında tanımı yapılan "çevre yönetimi" üzerinde hassasiyetle durulması gereken bir konudur. "Çevre yönetimi" eldeki her türlü aracı kullanarak çevrenin her türlü düzeyde önlem ve stratejilerle korunmasını içeren bir anlayışlar bütünüdür. Etkin bir çevre yönetiminin çeşitli gereklilikleri bulunmaktadır. Bu gereklilikler; doğru şekilde örgütlenme gerekliliği, yasal altyapısının hazırlanmış olması gerekliliği, mali kaynaklarının oluşturulması gerekliliği, gereken katılım desteğinin sağlanması gerekliliği ve olması gereken şekliyle icra edilen bir denetim sisteminin kurulması gerekliliğidir (Şengün, 2015).

Bahse konu olan kanun, çevrenin korunması kapsamında ilkeler belirlemekte olup bu ilkelerden en önemlileri özetle aşağıda olduğu gibidir:

- Tüm herkesin çevrenin korunması kapsamında belirlenen kurallara uyma mükellefiyeti bulunmaktadır.
- Çevre ile ilgili faaliyetlerde tüm birimler birbiriyle işbirliği yaparlar.
- Proje değerlendirmelerinde sürdürülebilir kalkınma ilkeleri gözetilir.
- Faaliyetlerde çevre dostu teknolojilerin kullanılması esastır.

İlgili kanunun belirlediği ilkelerde de görüldüğü gibi çevrenin korunması, toplu bilinçle icra edilecek, işbirliği ve koordinasyon gerektiren, sürdürülebilir kalkınma ilkelerini gözetilen ve çevre dostu teknolojilerin etkin rolünü içeren bir anlayıştır.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği

Çevre yönetimi ve atık düzenlemeleri kapsamında bir diğer mevzuat, Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'dir. Bahse konu olan yönetmelik 31 Aralık 2004 tarihinde 25687 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik, atıksuların boşaltma prensiplerini, atıksulara ilişkin tesisleri ile ilgili hususları ve su kirliliğinin engellenmesi maksadıyla yapılacak denetim esaslarını içermektedir.

Yönetmeliğin amacı birinci maddede, "ülkenin yeraltı ve yerüstü su kaynakları potansiyelinin korunması ve en iyi bir biçimde kullanımının sağlanması için, su kirlenmesinin önlenmesini sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle uyumlu bir şekilde gerçekleştirmek üzere gerekli olan hukuki ve teknik esasları belirlemektir" olarak ifade edilmektedir.

Bu yönetmelik de Çevre Kanunu'nda olduğu gibi sıkça karşılaşılan terimleri tanımlamaktadır. Çevre Kanunu'ndan farklı olarak bu yönetmelikte "atık", "atıksu" ve "sintine" kavramları aşağıda belirtildiği şekilde tanımlanmıştır:

"Atık: Her türlü üretim ve tüketim faaliyetleri sonunda, fiziksel, kimyasal ve bakteriyolojik özellikleriyle karışıkları alıcı ortamların doğal bileşim ve özelliklerinin değişmesine yol açarak dolaylı veya doğrudan zararlara yol açabilen ve ortamın kullanım potansiyelini etkileyen katı, sıvı veya gaz halindeki maddelerle atık enerji,

Atıksu: *Evsel, endüstriyel, tarımsal ve diğer kullanımlar sonucunda kirlenmiş veya özellikleri kısmen veya tamamen değişmiş sular ile maden ocakları ve cevher hazırlama tesislerinden kaynaklanan sular ve yapılaşmış kaplamalı ve kaplamasız şehir bölgelerinden cadde, otopark ve benzeri alanlardan yağışların yüzey veya yüzeyaltı akışa dönüşmesi sonucunda gelen sular,*

Sintine: *Gemilerin makine ve yardımcı makine alt tankları, koferdamlar, ambarlar veya benzer bölümlerinde oluşan sızıntı su ve yağlı atık suların biriktiği bölümler"*

Kavramların incelenmesi neticesinde, "atık" ve "atıksu" kavramlarının farklı mevzuatlarda farklı şekilde tanımlandığı görülebilmektedir.

Anılan yönetmelik suların korunmasına ilişkin esaslar ve suların korunacağı kirletici etkenler açıklanmaktadır. Burada dikkat çekici husus 13 Şubat 2008 tarihinde 26786 sayılı Resmi Gazete ile yapılan değişiklik ile gemilerden kaynaklanan petrol türevli katı ve sıvı atıkların (sintine suyu, kirlı balast, slaç, slop, yağ ve benzeri atıklar) suların korunacağı kirletici etkenler arasına sokulmuş olmasıdır.

Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği

Gemi atıklarının yönetimi konusunda en önemli yönetmeliklerden birisi olan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" 26 Aralık 2004 tarihinde 25682 numaralı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Anılan yönetmeliğin amacı, *"Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının denize verilmesinin önlenmesi ve deniz ortamının korunması maksadıyla, yükümlüleri tarafından atık kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesi ile atık alma gemilerine ilişkin usul ve esasları belirlemek"* olarak ifade edilmiştir.

Anılan yönetmelik, deniz gemi atıklarını denize atmayı yasaklamakta ve atıkların atık tesislerine taşınması sürecinde görev alan personelin, doğaya zarar vermeyecek şekilde önemler alması zorunlu tutulmaktadır (Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 2004:5).

"Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" limanlarda atık kabul tesislerinin kurulmasını zorunlu tutmakta ve atık alımıyla ilgili yükümlülükleri belirtmektedir. Yönetmelik gereğince atık alımında görevliler; ilgili mevzuat hükümlerine göre atıkların bertarafını sağlamakla, atıkların gemilerden gecikmeye mahal vermeksizin

alınmasıyla, atık transfer formlarını doldurmakla ve atık yönetim planını her üç yılda bir Bakanlığa sunmakla yükümlü tutulmuşlardır.

Limanlar Kanunu

En eski tarihli düzenlemelerden biri olan "Limanlar Kanunu" 95 sayılı Resmi Gazete ile 1925 yılında yürürlüğe girmiştir. Anılan kanun ülkemiz limanlarına giriş çıkış yapan tüm gemiler için bağlayıcılık oluşturmaktadır (Limanlar Kanunu, 1923:2). Bu yönü ile yat limanı işletmeleri ve yatlar için de bağlayıcı olduğu mütalaa edilmektedir.

Limanlar Yönetmeliği

Limanlar Yönetmeliği 31 Ekim 2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe girmiştir. Bahse konu olan yönetmeliğin amacı, *"liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarında uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer ilgili hususları düzenlemek"* olarak ifade edilmiştir (Limanlar Yönetmeliği, 2012:1).

Anılan yönetmeliğin "Çevrenin korunması ve çevre kirliliğinin önlenmesinde uyulacak kurallar" başlıklı 23.maddesinde gemilerin atıkları ile ilgili işlemleri Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ve söz konusu yönetmelik kapsamında yayınlanan başka düzenlemeler çerçevesinde icra edeceği ve kıyı tesislerinde yük işlemleri esnasından her türlü atığın denizel ortamlara dökülmemesi için gerekli tedbirlerin alınması gerektiği belirtilmektedir.

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun 11 Mart 20105 tarihli ve 25752 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe girmiştir. Bahse konu olan kanunun amacı, acil durum

kirlenme tehlikesini için hal tarzını, olay vukuu bulmuşsa zararların tespit ve ödeme hususlarını, uluslararası zorunlulukların uygulama şeklini ve kanun kapsamında sorumluluk dağılımlarını belirlemektir (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, 2005:1).

Anılan kanunun 2.maddesi "*Petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesisleri*" kapsam içerisine almaktadır. Yat limanı işletmelerinde yapılan akaryakıt bütünlemesi faaliyetleri göz önünde bulundurularak kanunun yat limanı işletmeleri için bağlayıcı olduğu mütalaa edilmektedir.

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği

"Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği" ise Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun hükümlerinin etkin olarak yürütülmesi kapsamında detaylandırıcı kurallar içermektedir.

3.3. Limanlarda Atık Yönetimi ve Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU)

3.3.1. Limanlarda atık yönetimi ve atık kabul tesisleri

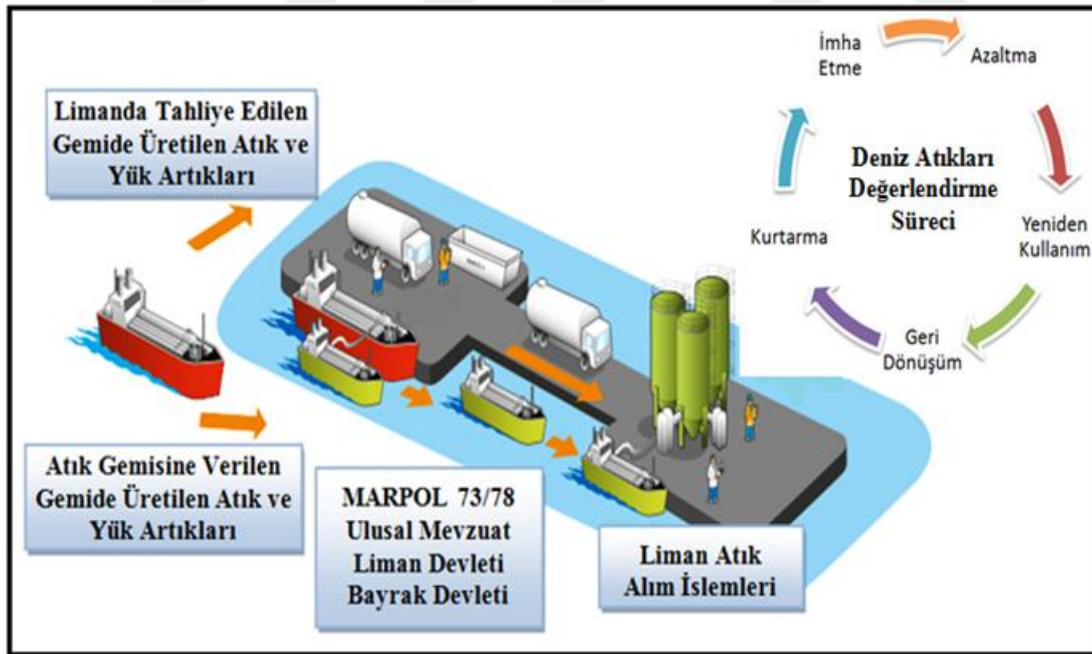
Gemi atıklarına ilişkin en temel düzenlemelerden biri olan "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" 'nde deniz kirliliğini engelleme kapsamında gemi atıklarının doğayı olumsuz etkileyecek şekilde denizel alanlara bırakmanın yasak olduğu belirtilmiştir (Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 2004:5).

Bahse konu olan yönetmelikte atık kabul tesisleri, "*gemilerden kaynaklanan atıklar ile atık alma gemilerinin taşıdığı atıkların alınması ve geçici depolanması amacıyla kurulmuş kabul tesisleri*" olarak ifade edilmiştir (Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 2004:4).

Yine aynı yönetmelikle limanlarda gemi atıkların alınmasına hizmet etmek üzere gerekli yeterliliğe ve teknik kapasiteye haiz atık kabul tesislerinin kurulması zorunlu tutulmuştur

(Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 2004:6) . “MARPOL 73/78 Sözleşmesi” ve eklerinde ise atık kabul tesisleri kurulması, taraf devletler limanlarda, tersanelerde ve gemilerin boşaltacak petrolü kalıntıları olduğu diğer limanlarda, gemilerden çıkacak olan atık ve artıkların gemileri gereksiz şekilde geciktirmeden, alabilme yeteneğine sahip alım tesisleri bulundurulmasını sağlayacaktır” şeklinde tanımlanarak zorunlu tutulmuştur.

“MARPOL 73/78 Sözleşmesi” kuralları gereğince liman işletmeleri; gemi faaliyetlerini aksatmayacak ve zarar vermeyecek şekilde gemi atıklarının, yükler neticesiyle oluşan artıkların ve liman safhasındaki faaliyetler sonucu oluşan artıkların kabulünü sağlamak amacıyla bir atık yönetim planına sahip olmak zorundadırlar. Limanlardaki atıkların (gemi ve liman atık kaynaklı) bertarafının koordineli, sürdürülebilir ve entegre olarak yasal düzenlemelerde belirtildiği gibi yapılması önem arz etmektedir. "Atık yönetim planları" atıkların atıklarla ilgili süreçlerde belirtilen tüm faaliyetleri (Önleme, Azaltma, Geri Dönüşüm, Yakılarak Bertaraf) içerecek şekilde olmalıdır (Palabıyık, 2003: 42). Gemi ve liman atıklarına ilişkin süreç aşağıdaki şekilde belirtildiği gibidir:



Şekil 3.1. Gemi ve liman atık yönetim süreçleri (Köseoğlu ve diğerleri, 2016: 13)

3.3.2. Denizcilik atıkları uygulaması (DAU)

"Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU)" denizcilik atıklarının çevrimiçi takip edilebilmesi amacıyla Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından geliştirilen bir uygulamadır. Uygulamaya yönelik hususlar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından 2020/21 sayılı "*Denizcilik Atıkları Uygulaması Hk.*" genelgesi ile açıklanmıştır. Anılan genelge ile atıkların takibi işlemleri için çevrim içi uygulama geliştirilmiş olup;

- 150 GRT ve üstündeki petrol tankerleri ile 400 GRT ve üstündeki diğer gemilerin ve bu gemilere hizmet veren kıyı tesisleri için kullanılan sistem "Gemi Atık Takip Sistemi (GATS)",

- Bayrağı ne olursa olsun GATS kapsamı dışında kalan gemiler için kullanılan sistem "Mavi Kart Sistemi (MKS)",

- "Gemi Atık Takip Sistemi" ile "Mavi Kart Sistemi"ni kapsayan sistem "Denizcilik Atıkları Uygulaması (DAU)",

- Gemilere ilişkin yapılması gereken bildirimlerin tek bir veri tabanından giriş yapılmasını sağlayan sistem ise "Liman Tek Pencere Sistemi (LTP)"

olarak belirtilmiştir.

"Denizcilik Atıkları Uygulaması" yukarıda belirtildiği üzere gemilerin atık bertaraf sorumluluklarının etkin bir şekilde takibini yapmayı amaçlamaktadır. Anılan uygulama ile gemilerin atık yönetim sürecinde yapmaları gereken bildirimler elektronik ortam üzerinden veri girişi yapılarak takip ve kontrol edilebilmektedir. Yatlar tonajlarının küçük olması sebebi ile atık işlemlerini MKS'ye göre yürütmektedirler.

Araştırma kapsamında yat limanı işletmecileri ile icra edilen görüşmelerde halihazırda teknelere fiziki olarak Mavi Kart verilmediği atık takibinin sistem üzerinden çevrimiçi yapılmakta olduğu şifahen öğrenilmiştir.

Araştırma kapsamında yat limanı işletmecileri ile icra edilen görüşmelerde hâlihazırda teknelere fiziki olarak Mavi Kart verilmediği atık takibinin sistem üzerinden çevrimiçi yapılmakta olduğu öğrenilmiştir. Mavi Kart broşürüne ilişkin görsel EK-1'de sunulmuştur.



4. YAT LİMANI İŞLETMELERİNDE ÇEVRE YÖNETİMİ

4.1. Çevre Yönetim Sistemleri

“Çevre” kelimesi yalnızca insanların yaşamlarını idame ettiği alan olarak düşünülmemeli aynı zamanda işletmeler için ekonomik bir kaynak olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Üretim, çevrenin sağladığı kaynaklar ile icra edilmektedir. Bu mihverde kaynakların bitmesi ve çevrenin kirletilmesi toplum için diğer etkilerinin yanı sıra işletmeler için de kaynak kıtlığı anlamına gelmektedir.

Çevre konusundaki problemlerin çözülebilmesi maksadıyla çevreye duyarlı bir model geliştirilmelidir. Çevreye duyarlılık anlayışı, tüm faaliyetlerde çevreyi göz önünde bulunduran, çevre açısından oluşturulan zararı asgari seviyeye indirgeyen, çevre çıkarlarına göre üretim süreçlerini düzenleyen, personelini çevre duyarlılığı konusunda yetiştiren, çevrenin korunması kapsamında yeni projelere açık olan bir anlayıştır.

Marina yönetimi ile iç içe olan “Çevre Yönetim Sistemi”; marinalarda alınacak kararlarda çevrenin öncelikli olarak dikkate alınması, kararların uygulanması için gerekli sistem ve süreçler geliştirilmesine imkân sağlamaktadır. “Çevre Yönetimi”, yalnızca bir kontrol mekanizması değil aynı zamanda, marinaların çevre ile yükümlülüklerine cevap veren ve ekonomik kalkınmaya da destek sağlayan bir kavramdır (İstanbul Sanayi Odası Çevre Yönetim Sistemi Rehberi, 2008).

Çevre yönetim sistemleri limanların çevresel ayak izini öngörülü bir şekilde yönetmek için geliştirilmiş resmi sistemlerdir. Çevre yönetim sistemleri, limanların günlük operasyonlarına ve stratejik planlamalarında çevresel hususları göz önünde bulundurmaya ve çevre hakkında karar vermeyi içermektedir. İlave olarak, çevre yönetim sistemleri, mevzuata uygunluğun ötesinde sürekli çevresel iyileştirme sağlamak için tasarlanmış sistemlerdir. Çevre yönetim sistemleri limanların; verimliliği artırmalarına, maliyetleri düşürmelerine ve insan sağlığı ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri en az düzeye indirmelerine yardımcı olan sistemlerdir (U.S. Environmental Protection Agency, 2007).

Dünyada farklı ülkelerde uygulanmakta olan farklı çevre yönetim sistemi standartları mevcuttur. Bunların en önemlileri;

- BS 7750 Çevre Yönetim Standardı

- Eko Yönetim ve Denetim Programı (EMAS; Eco-Management and AuditScheme)
- ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemleri olarak sayılabilir.

BS 7750 Çevre yönetim standardı: BS 7750 Çevre Yönetim Standardı, “Birleşik Krallık Ulusal Standartlar Enstitüsü (British Standards Institute)” tarafından işletmelerden kaynaklanan çevreye yönelik potansiyel zararlar kapsamında 1992 yılında hazırlanmış ve iki yıllık pilot uygulama sonucunda 1994 yılında ilan edilmiş olup "çevre yönetim sistemi" alanında dünyada ilk standart olma özelliği taşımaktadır (Delmas, 2002).

Birçok kaynakta BS 7750'nin ISO 14000 standart serisine model teşkil ettiği belirtilmiştir.

BS 7750Çevre Yönetim Standardı sonrasında EMAS ve ISO14001 standartları geliştirilmiş ve ISO14001'in kabul edilmesinden sonra 1997 yılında Avrupa Birliği bünyesinde yürürlükten kaldırılmıştır (Çolak, 2010:8).

Eko Yönetim ve Denetim Programı (EMAS; Eco-Management and Audit Scheme): AB Eko-Yönetim ve Denetim Programı (EMAS), Avrupa Komisyonu tarafından işletmelerin çevresel performanslarını gözden geçirmeleri, rapor oluşturmalarını ve performanslarını iyileştirmeleri amacıyla geliştirilmiş bir çevre yönetim sistemidir. EMAS, çevresel performansını artırma amacıyla olan tüm kuruluşlar tarafından kullanılabilir. EMAS, tüm ekonomik ve hizmet sektörlerini kapsamakta olup küresel anlamda uygulanabilir bir sistemdir. EMAS'ın; performans, güvenilirlik ve şeffaflık olmak üzere üç temel aracı mevcuttur:

Performans: EMAS; kuruluşları, çevresel performanslarını iyileştirmek amacıyla uygun araçları bulma konusunda destekler.Katılımcı kuruluşlar, çevresel etkilerini hem değerlendirmeyi hem de azaltmayı gönüllü olarak taahhüt ederler.

Güvenirlik: Üçüncü taraf doğrulaması, EMAS kayıt sürecinin harici ve bağımsız yapısını garanti etmektedir.

Şeffaflık: Bir kuruluşun çevresel performansı hakkında kamuya açık bilgilerin sağlanması EMAS'ın önemli bir yönüdür. Kuruluşlar, hem çevresel beyan yoluyla hem de çalışanların aktif katılımıyla dâhili olarak daha fazla şeffaflık elde etmektedirler. (European Commission, 2021)

Çizelge 4.1. EMAS Akreditasyonlu organizasyon ve endüstriyel alan sayıları (Haziran 2021) (European Commission, 2021)

Ülke	Organizasyon	Endüstriyel Alan
Avusturya	263	1243
Belçika	63	760
Bulgaristan	17	38
Hırvatistan	3	4
GKRY	72	72
Çek Cumhuriyeti	19	45
Almanya	1111	2255
Danimarka	13	47
Estonya	14	28
İspanya	955	1100
Finlandiya	4	21
Fransa	30	41
Yunanistan	35	1334
Macaristan	27	54
İrlanda	1	1
İtalya	1028	5019
Litvanya	4	24
Lüksemburg	7	11
Malta	1	1
Norveç	3	16
Polonya	69	513
Portekiz	47	82
Romanya	5	5
İsveç	12	23
Slovenya	10	16
Slovakya	38	103

ISO 14001 Çevre yönetim sistemleri: ISO 14000, esas olarak çevreye verilen zararların asgari seviyeye indirgenmesini hedefleyen standartlar serisidir. Bunun icrasının temelinde performans izlemesi ve sürekli iyileştirme faaliyetleri yer almakta olup çevre düzenlemelerine uyulması temel gereklilik teşkil etmektedir. ISO 14001, kurum ve kuruluşların çevre zararlarını düzenli bir şekilde azaltmayı, hatta mümkünse tamamen ortadan kaldırmak amacıyla geliştirilmiş bir çevre yönetim sistemi olarak ön plana çıkmaktadır. ISO 14000 standart serisi, bünyesinde birden fazla standart içermektedir. Bu standartlar içerisinde en önemlileri ve bilinenleri:

- ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemleri - Şartlar ve Kullanım Kılavuzu
- ISO 14004 Çevre Yönetim Sistemleri - Prensipler, Sistemler ve Destekleyici Tekniklere Dair Genel Kılavuz
- ISO 14020 Çevre Etiketleri ve Beyanları - Genel Prensipler
- “ISO 14031 Çevre Yönetimi - Çevre Performans Değerlendirilmesi – Kılavuz
- “ISO 14040 Çevre Yönetimi - Hayat Boyu Değerlendirme - İlkeler ve Çerçeve”

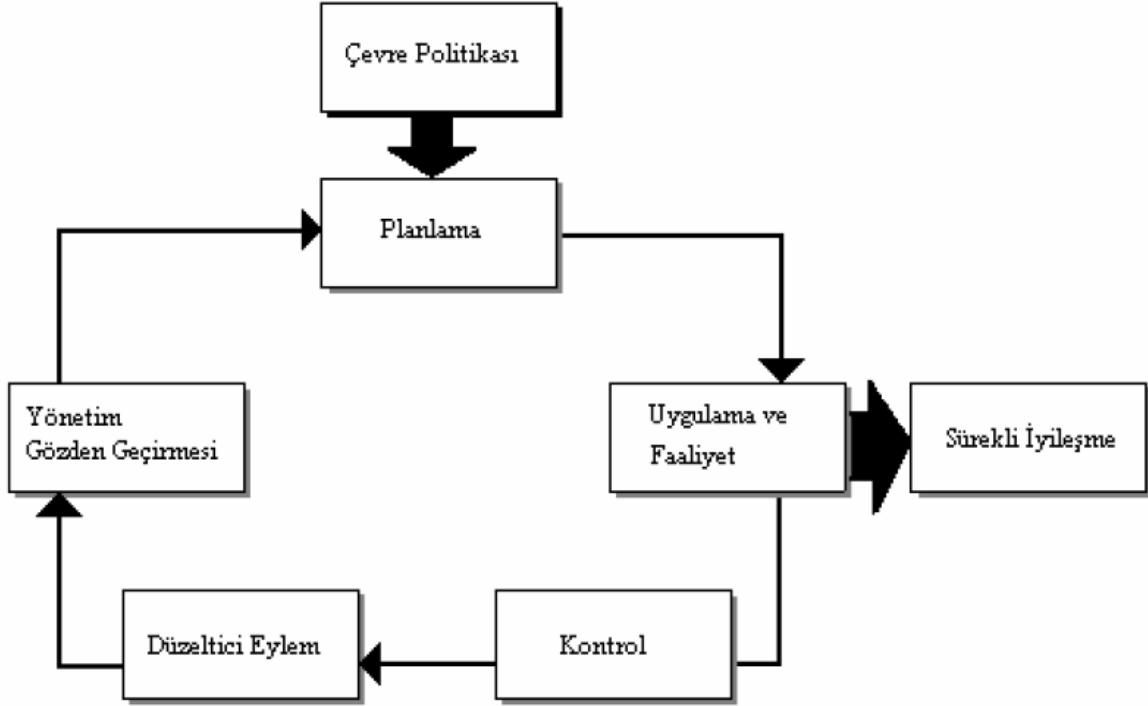
olarak sayılabilmektedir (CTR, 2021) .

ISO 14001, 1996 yılında yayınlanmış olup, üçüncü taraf denetimleri ile sertifikalandırılan bir "Çevre Yönetim Sistemi (ÇYS)"dir. ISO 14001'in çevre yönetim sistemi kapsamında küresel bir standart olarak geliştirilmesi, küreselleşmenin net bir sonucu olarak kabul edilebilmektedir. ISO 14001'in dünya çapında kabulünün temel motivasyonu, çevre yönetim standartlarını uyumlu hale getirerek sürdürülebilir kalkınma, çevre kirliliği engelleme ve uygunluk için uluslararası anlamda geçerliliğe sahip bir standart oluşturarak küresel ticareti hızlandırma gayesidir (Delmas, 2002).

ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi'nin işletmelere sağladığı faydaları; mevzuat uyumu, itibar kazanımları, belge kolaylıkları, masraf ve maliyetlerin düşürülmesi, verimliliğin artırılması, kirlenmenin azaltılması, müşteri güven artışı, işyeri kalitesi artışı ve personel motivasyonun yükselmesi, pazarlara girme kolaylığı ve çevre bilincinde artış olarak sıralamak mümkündür.

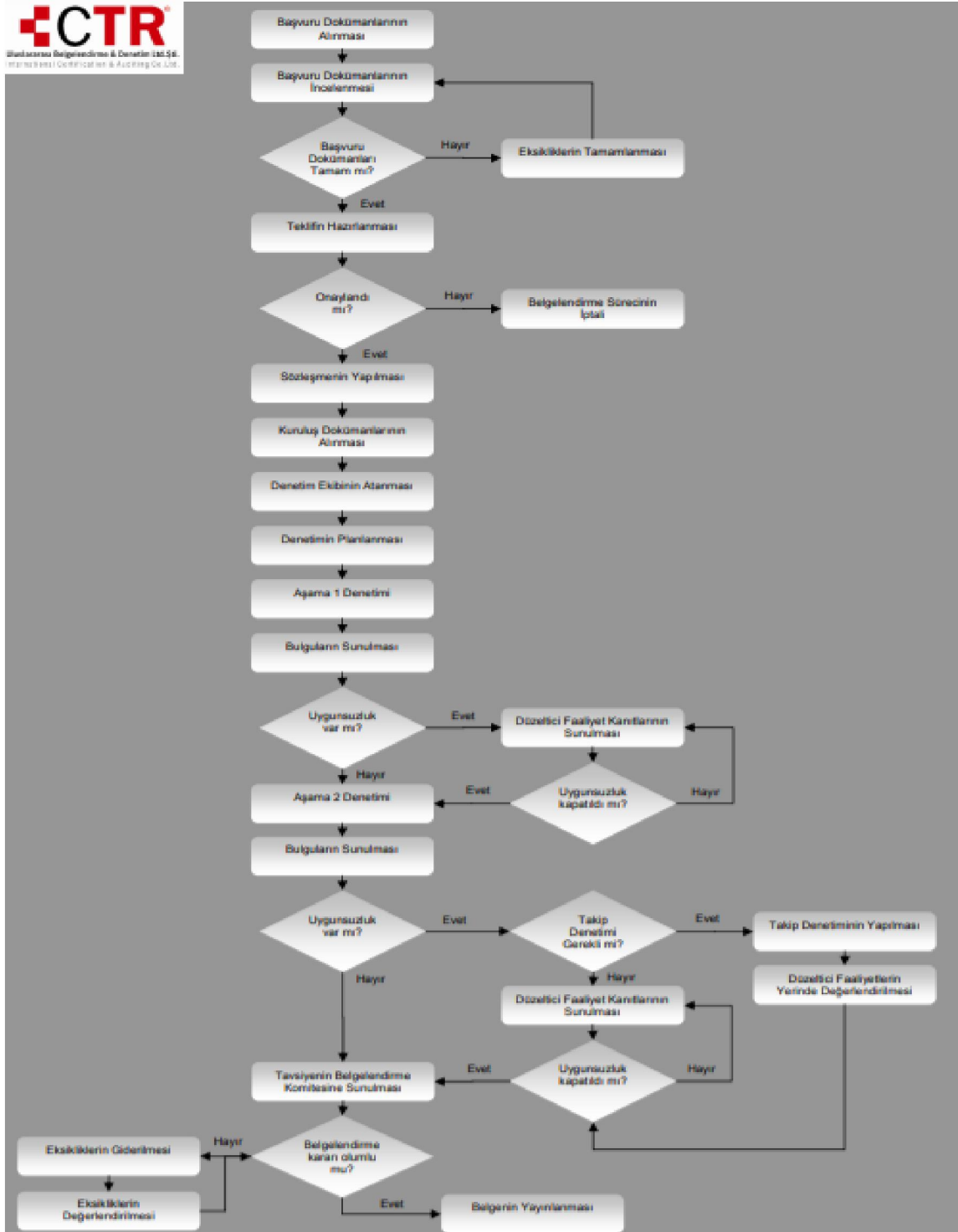
Goetsch ve Davis'e (2001) göre Çevre Yönetim Sistem metodolojisi; işletme tarafından belirlenen çevre politikasına ulaşmak için plan yapılması, yapılan plan çerçevesinde gerekli uygulamaların yapılması, uygulamaların kontrol edilmesi,düzetici eylemlerde bulunulması ve gözden geçirme basamaklarından oluşan çevrimin tekrarlanması sonucu

sürekli iyileşme sağlanması temeline dayanmaktadır. Bu döngüde devamlılık, yani sürekli iyileşme, sistemin sürdürülebilirliği açısından önem teşkil etmektedir.



Şekil 4.1. ISO 14001 Çevre yönetim sistemi modeli (Goetsch ve Davis, 2001: 32)

ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemleri, hizmet ve ürün çıktısı veren bütün kuruluşlar ve üreticiler tarafından kullanılabilir olma özelliğine sahiptir. Aşağıda ISO 14001 Çevre yönetim sistemine yönelik başvuru yapmak isteyen bir işletme için örnek bir belgelendirme akış süreci sunulmuştur:



Şekil 4.2. ISO 14001 Çevre yönetim sistemi belgelendirme akış süreci (CTR, 2021)

4.2. Yeşil Liman (Green Port) Uygulamaları

Limanlar genel olarak şehir merkezine yakının bir alanlarda kurulmakta veya şehir merkezleri zamanla liman tesislerine doğru genişlemektedir. Bunun bir sonucu olarak şehir merkezlerinde gemi atıklarının oluşturduğu çevre kirliliğine maruz kalınmaktadır.

Liman yapılarının çevreye duyarlılıklarının artırılması amacıyla “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü” tarafından “Yeşil Liman (Green Port)” projesi yürürlüğe konulmuştur. Bahse konu proje gerekliliklerini yerine getiren liman tesislerine “Yeşil Liman” unvanı verilmektedir. Bu kapsamda yapılacak belgelendirmeler TSE ile koordineli bir şekilde yapılmaktadır.

Yeşil Liman Projesi tüm liman işletmelerini kapsamamakta olup proje “Dökme Kuru Yük, Dökme Sıvı Yük, Kruvaziyer, Konteyner, Genel Kargo, Ro-Ro/Araç İskele/Rıhtım/Terminalleri” ile kısıtlıdır.

Yeşil Liman uygulaması gönüllülük esasına dayalı bir uygulamadır. İşletmeler Yeşil Liman olarak nitelendirilebilmek için bazı kriterleri sağlamak zorundadır., Bu kriterler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yeşil Liman/ Eko Liman Projesi Uygulama Esasları (2015) ile belirlenmiş olup özetle aşağıda olduğu gibidir;

- İlgili yönetmelikler gereğince işletme izinleri alınmış olunmalıdır,
- Uluslararası hizmet sağlayan tesisler “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Koduna” sahip olmalıdır,
- İşletmeler, “TS EN ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi”, “TS EN ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi”, “TS 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi” ve “Yeşil Liman/Eko Liman Projesi Sektörel Kriterlere Uygunluk” belgelendirme süreçlerini başarı ile tamamlamış olmalıdırlar.

Liman İşletmelerinin Yeşil Liman/Eko Liman Projesi kapsamına sağlamak zorunda oldukları sektörel kriterler özetle aşağıda olduğu gibidir:

Genel Hususlar:

- Elleçleme faaliyetleri için iş akış şemaları oluşturulmalıdır.
- Liman içi proje sorumlusu belirlenmeli ve sorumlu personel konu ile ilgili temel eğitimleri almalıdır.
- Elleçleme donanımı için envanter listesi oluşturulmalı ve güncel olarak tutulmalıdır.

- Limana yanaşma ve limandan ayrılma faaliyetleri için gerekli emniyet tedbirleri alınmalıdır.
- Sürdürülebilirliğini efektif iletişim yöntemleri belirlenmelidir.
- Acil durumlar için kılavuzluk, romörkaj vb. hazır olmalıdır.
- Şikâyetin/önerilerin belirlenen proje sorumlusuna iletilmesi amacıyla uygun yöntem belirlenmelidir.
- Liman içi hizmet sağlayan iş sağlığı ve güvenliği konularında bilinç düzeyleri artırılmalıdır.
- İlgili sözleşmelerle onaylanmayan ve sertifikası bulunmayan konteynerler ile taşımacılık yapılmaması için gerekli önlemler alınmalıdır.
- Elleçleme faaliyetlerinde kullanılacak donanımın ulusal ve uluslararası mevzuat seviyelerine uygun olması sağlanmalıdır.

Çevre yönetimine ilişkin olarak:

- Gemi atıklarının yönetimi kapsamında ilgili millî ve uluslararası düzenlemelerde açıklanan gereklilikler göz önünde bulundurulmalıdır.
- Atık sular çevre mevzuatına uygun bir şekilde bertaraf edilmelidir.
- Atıklarının alıcı ortamları kirletmesini engelleyecek tedbirler alınmalıdır.
- Yakıt sızıntılarının neden olabileceği olumsuz çevresel etkileri asgari seviyeye indirebilmek için gerekli önlemler alınmalıdır.
- "Atık Yönetim Planı" hazırlanmalıdır.
- Atık yönetimi için tüm şartlar sağlamalı ve sağlanan şartlar sürdürülebilir olmalıdır.
- Bütün tehlikeli atıklar için mali sorumluluk sigortası yaptırılmalıdır.
- Acil durumlar için "Acil Müdahale Birimi" ve "Acil Müdahale Planı" oluşturulmalıdır.
- Kirliliğe müdahale konusunda tatbikat düzenlenmeli ve kayıt altına alınmalıdır.
- Acil durum toplanma alanlarını belirten vaziyet planı oluşturulmalıdır.
- Gürültü ölçümleri yaptırılarak gürültü haritaları hazırlanmalıdır.
- Çevre dostu alternatif enerji kaynakları kullanımı konusunda gerekli düzenlemeler olmalıdır.
- Aydınlatmaların sistemlerinde yüksek teknolojilerin kullanılması için gerekli tedbirler alınmalıdır.
- Deniz suyu kalitesi çalışmaları takip edilmelidir.
- Oluşan atıkların kaynağında ayrıştırılması için gerekli önlemler alınmalıdır.

- Bütün atık çeşitlerini içerecek şekilde tüm personelin eğitim alması sağlanmalıdır.
- Elleçleme faaliyetleri esnasında deniz çevresinin kirliliğe maruz kalmaması amacıyla gerekli önlemler alınmalıdır.
- Sızdırma yapabilecek ünitelerin bulunduğu alanlarda muhtemel kirlenmenin önüne geçmek amacıyla zemin sızdırmazlığını sağlayıcı altyapı imkânlarına sahip olunmalıdır.
- Sıvı yük faaliyetleri sırasında oluşabilecek emisyonlara karşı gerekli önlemler alınmalıdır.

Ayrıca Yeşil Liman yeterliği alınabilmesi kapsamında bahse konu olan uygulama esaslarında iş sağlık ve güvenliği hususları ile tehlikeli yük elleçlenmesi süreçleri hususları da detaylı olarak belirtilmiştir.

Dünya’da yeşil liman kategorisinde önde gelen limanlar: Hamburg, Rotterdam ve Antwerp limanlarıdır. Rotterdam Limanı’nda birçok çevre dostu yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan uygulama bulunmaktadır. Bahse konu liman sadece yeşil liman kapsamında uygulamalarda bulunmamakta aynı zamanda Yeşil Ödül sertifikası bulunan gemiler için de indirimler uygulamayarak teşvik mekanizması oluşturmaktadır. Avrupa’da çevresel değerlerin korunmasına yönelik uygulamalar teşvik ve ceza sistemi ile desteklenmektedir (TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektör Raporu, 2021).

Türkiye’de yeşil liman sertifikasına sahip olan limanlar; Aksa Limanı, Altıntel Limanı, Asyaport, Bodrum Kruvaziyer Limanı, Borusan Limanı, Ege Port, Evyapport, Hopaport, Kumport, Limakport, Limaş Limanı, Mardaş, Marport, Petkim Limanı, Solventaş, Nemport, Efesanport, Port Akdeniz, Poliport ve Samsunport’ dur (TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektör Raporu, 2021).

4.3. Mavi Bayrak Uygulaması

Mavi Bayrak, belirli kriterleri yerine getiren plajların ve yat limanlarının almaya hak kazandığı uluslararası kapsamlı bir çevre ödülüdür. Temiz, sürdürülebilir çevre kapsamında sembol bir uygulamadır. Plajlar için öncelikle deniz suyu temizliğini ikincil olarak ise çevre konusunda eğitime önem veren, istenilen donanımı bünyesinde bulduran bir çevre yönetim anlayışını temsil etmektedir. Marinalar için deniz suyu analizi gerekmekte olup diğer isterler benzerlik içermektedir.

Mavi Bayrak uygulaması çevrenin korunması ve çevre sürdürülebilirliğini amaçlamasının yanı sıra, küresel turizm sektöründe de önemli bir yere sahiptir. Çünkü bu uygulama tatil

beldelerindeki yıldız sayısına benzer şekilde seçim önceliğine neden olmaktadır. Türkiye'de Mavi Bayrak Projesi 1993 yılından itibaren yürürlüktedir. Mavi Bayrak sembolünü elde edebilmek için sağlanması gereken kriterler bulunmaktadır. Plajlar için 33 adet marinalar için 25 adet kriterin sağlanması gerekmektedir. (Türkiye Çevre Eğitim Vakfı, 2021)

Marinalar için Mavi Bayrak kriterleri zorunlu kriterler (z) veya kılavuz kriterler (k) olarak iki kategoriye ayrılmaktadır. Zorunlu kriterler marinaların Mavi Bayrak akreditasyonuna sahip olmak için uygulanması zorunlu kriterlerdir. Kılavuz kriterler ise, uygulanması zorunlu olmayan ancak kendisini geliştirmek isteyen marinaların uygulaması tavsiye olunan kriterlerdir. Bazı kriterde, dünyanın farklı bölgelerinde ufak farklılıklar olabilmektedir (Mavi Bayrak, 2021).

Zorunlu veya kılavuz kriterlerin yanı sıra Mavi Bayrak zorunluluğu olarak marinalar;

- Mavi Bayrak ile ilgili tüm bütün imkânların sergilendiği bir harita, marinada yıl boyunca icra edilmesi amaçlanan çevre bilinçlendirme etkinlikleri programı tablosu, marinada uyulacak çevresel davranış kuralları hakkında bilgiler ve Mavi Bayrak kriterleri ve program hakkında bilgiler içeren "Mavi Bayrak Panosu",
- Atık toplamak için konteyner,
- Atık geri dönüşüm kutuları,
- Yangın Söndürme Donanımı,
- İlk yardım ve cankurtaran teçhizatı,
- Çamaşır yıkama üniteleri,
- Engelliler için olanaklar

bulundurmaları zorundadır (Mavi Bayrak, 2021).

2021 yılı itibari ile ülkemizde 519 Mavi Bayraklı Plaj, 22 Mavi Bayraklı Marina, 6 Mavi Bayraklı Yat ve 10 Mavi Bayraklı Turizm Teknesi mevcuttur. (Mavi Bayrak, 2021).

Çizelge 4.2. 2021 Yılı mavi bayrak ödüllü marinalar (Mavi Bayrak, 2021)

1	ANTALYA	ALANYA	ALANYA MARİNA
2		KONYAALTI	SETUR ANTALYA MARİNA
3		KEMER	G MARİN KEMER
4		FİNİKE	SETUR FİNİKE MARİNA
5		KAŞ	MAKMARİN KAŞ MARİNA

Çizelge 4.2. (Devam) 2021 Yılı mavi bayrak ödüllü marinalar (Mavi Bayrak, 2021)

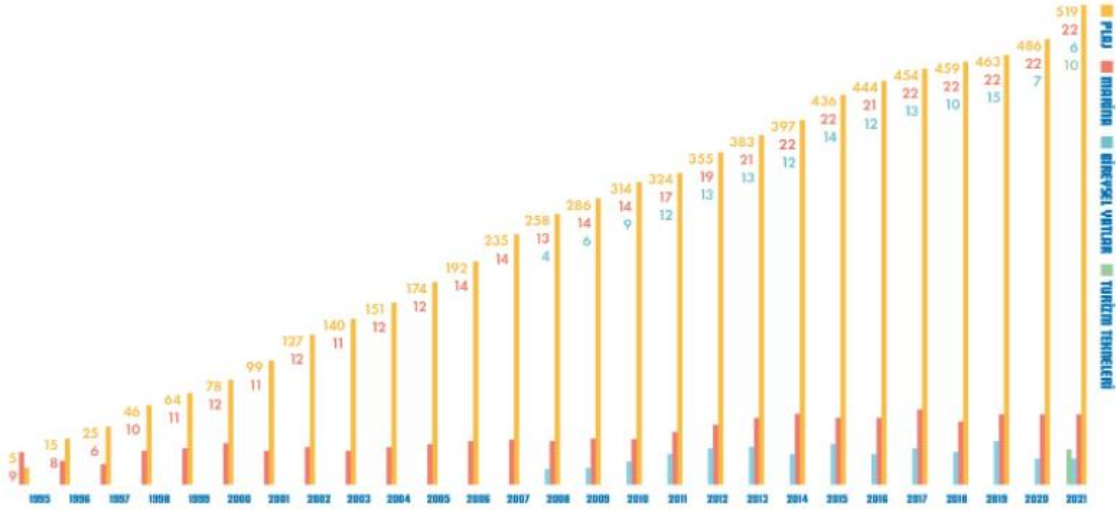
6	MUĞLA	BODRUM	BODRUM MİLTA MARİNA
7			PALMARİNA YALIKAVAK
8			D-MARİN TURGUTREİS
9		MARMARİS	MARTI MARİNA
10			D-MARİN GÖCEK
11			NETSEL MARİNA
12		FETHİYE	ECE MARİNA
13		AYDIN	DİDİM
14	KUŞADASI		SETUR KUŞADASI MARİNA
15	İZMİR	SEFERİHİSAR	TEOS MARİNA
16		ÇEŞME	SETUR ÇEŞME MARİNA
17		MERKEZ	İZMİR MARİNA
18	BALIKESİR	AYVALIK	SETUR AYVALIK MARİNA
19	İSTANBUL	BAKIRKÖY	ATAKÖY MARİNA
20		BEYLİKDÜZÜ	WEST İSTANBUL MARİNA
21	YALOVA	MERKEZ	SETUR YALOVA MARİNA
22	MERSİN	YENİŞEHİR	MERSİN MARİNA

Yukarıda verilen tablo incelendiğinde 2021 yılı için Ege Bölgesi Mavi Bayraklı Marina Sayısı'nın Türkiye Mavi Bayraklı Marina Sayısı'nın %54,5'ini oluşturduğu görülmektedir.

Çizelge 4.3. 2021 Yılı mavi bayrak ödüllü bireysel yatlar (Mavi Bayrak, 2021)

S.NO:	İL	BAĞLI OLDUĞU MARİNA	YATIN ADI
1	MUĞLA	D-MARİN GÖCEK	SODA
2		ECE MARİNA	PASSION 1
3		D-MARİN TURGUTREİS	XANAX
4		D-MARİN TURGUTREİS	S/Y IN LOVE
5	BALIKESİR	SETUR AYVALIK MARİNA	TUANA K
6		SETUR AYVALIK MARİNA	ARMİN

1995-2021 yılları arası dönemi kapsayan Türkiye mavi bayrak sayıları aşağıda sunulmuştur:



Şekil 4.3. Türkiye mavi bayrak sayıları (1995-2021) (Mavi Bayrak, 2021)

Çizelge 4.4. 2020 Yılı uluslararası mavi bayraklı marina sayıları (Mavi Bayrak, 2021)

Hollanda	128
Fransa	106
İspanya	94
Almanya	92
İtalya	75
Hırvatistan	29
Türkiye	22
Danimarka	18
Portekiz	18
Yunanistan	14
Diğer 41 ülke toplam	95
Toplam	691

Not: Sadece kuzey yarım küre ülkeleri baz alınmıştır.

Yukarıda verilen tablo incelendiğinde 2020 yılı için Türkiye Mavi Bayraklı Marina Sayısı'nın Dünya Mavi Bayraklı Marina Sayısı'nın %3,18'ini oluşturduğu gözükmektedir.

4.4. Altın Çıpa Uygulaması

Altın Çıpa, yat limanı standartlarını ve yat limanı müşterileri ve kullanıcılarının deneyimlerini artırmak amacıyla dizayn edilmiş uluslararası kapsamlı marina

akreditasyonudur. Altın Çıpa marinaları, müşteri anketleri de dâhil olmak üzere sürekli olarak endüstri uzmanları tarafından bağımsız denetimlere tabi tutulmaktadır. Altın Çıpa akreditasyonu, konaklamayı seçen müşteriler için yıldız derecelendirme sistemine benzer şekilde çalışır. Altın Çıpa akreditasyonuna sahip marinalar, tesisleri için, operasyonları için ve müşteri hizmetleri için detaylı bir dış değerlendirmeyi karşılamış demektir. (Gold Anchor, 2021)

Program, marinaların kendilerini pazarda konumlandırmalarına ve farklılaşmalarına katkıda bulunur. Akredisyon aynı zamanda sürekli iş gelişimine katkıda bulunan küresel anlamda performans karşılaştırması olanağı verir. Altın Çıpa, tüketiciler için ihtiyaçları doğrultusunda marinaların değerlendirilmesi ve seçiminde yardımcı olur.

Altın Çıpa programına giren marinalar, ana program kriterlerine göre kendi kendini değerlendirmeyi seçebilir veya uzman değerlendirme ekibinden biri tarafından bağımsız olarak değerlendirilebilir.

Katılımcı marinalardan alınan geri bildirimler, son derece deneyimli altyapı ve müşteri hizmetleri tarafından her üç yılda bir yapılan denetimin önem değerini doğrularken, aynı zamanda iyileştirme için yenilikçi fikirler de sağlar.

Altın Çıpa, marinaları hem yerel hem de dünya genelinde diğerleriyle karşılaştıran bağımsız üçüncü taraf değerlendirme ve geri bildirimler yoluyla katılımcı marinalara yönelik bir iş geliştirme aracı sağlar. Akreditasyon süreci, iyileştirme alanlarını belirlemek için iyi araştırılmış kriterleri kullanan bir iş sağlığı kontrolü ve marina personelini standartları yükseltmeleri için bilgilendiren ve motive eden bir eylem kontrol listesi sağlar.

Altın Çıpa, kalıcı veya ziyaretçi yavaşma arayan tekneçiler için net bir referans ve güven sağlar ve bu nedenle akredite marinalar için mükemmel bir pazarlama fırsatıdır. Altın Çıpa tarafından mevcut ve potansiyel marina rıhtım sahipleri ile iletişime yardımcı olmak için akredite marinalara dijital ve fiziksel kaynaklar sağlanmaktadır. Altın Çıpa akreditasyonu, marinalar tarafından rekabetçi konumlandırma oluşturmak ve güçlendirmek ve pazardaki marinaları açıkça ayırt etmek için kullanılır.

Altın Çıpa, The Yacht Harbour Association (TYHA) ve Marina Industries Association (MIA) tarafından ortaklaşa yönetilmektedir, hâlihazırda 26 ülkede yat limanları toplu olarak temsil edilmektedir (Gold Anchor, 2021).

The Yacht Harbour Association (TYHA), marina endüstrisini desteklemek ve geliştirmek için kurulmuş küresel bir ticaret birliğidir. Organizasyon, yatçıların kaliteli yat limanı bulmasına ve işletmelerinin hizmet kalitesini geliştirmelerine ve işletmelerin yüksek, modern standartlarda faaliyet icra etmelerine katkıda bulunmaktadır. Organizasyon tarafından marina yönetimi için birçok konuda uzman tavsiyesi, pazarlama araçları, özel eğitimler ve diğer işletmeler ile birlikte çalışma olanağı sunulmaktadır. Yat liman standartlarının geliştirilmesi organizasyon çalışmalarının merkezinde yer almakta olup faaliyetler, Altın Çıpa küresel marina akreditasyon programı ile desteklenmekte ve tanınmaktadır (The Yacht Harbour Association (TYHA), 2021).

Marina Industries Association (MIA), çeşitli bölgelerdeki üyeleri ile marina endüstrilerini temsil eden üst düzey bir organdır. MIA kendini, eğitim, akreditasyon ve araştırma yoluyla marina endüstrilerinin geliştirilmesine kendini adanmış bir kurum olarak tanımlamaktadır. Üyeler arasında çeşitli kategorilerdeki marinalar, tersaneler, marina tedarikçiler, danışmanlar ile diğer grup ve bireyler bulunmaktadır. MIA, Altın Çıpa akreditasyonunu kapsamında TYHA ile bağlantılı olarak çalışmaktadır (The Yacht Harbour Association (TYHA), 2021).

Ülkemizdeki Altın Çıpa akreditasyonuna sahip marinalar; Ataköy Marina, Teos Marina, Yalıkavak Marina, D-Marin Turgutreis Marina, Milta Bodrum Marina, Marmaris Yacht Marina, D-Marin Göcek Marina, Ece Saray Marina, G Marina Kemer, Setur Antalya Marina ve Karpaz Gate Marina (K.K.T.C.)'dir (Global Gold Anchor, 2021).

Ayrıca Yalıkavak Marina “5 Altın Çıpa Platin” statüsü elde ederek bu anlamda ülkemizin tek, Akdeniz bölgesinin 4’üncü ve dünyanın 10’uncu marinası olmuştur (Yalıkavak Marina, 2021).

5. EGE BÖLGESİNDEKİ YAT İŞLETMECİLERİNİN ÇEVRE YÖNETİM UYGULAMALARINA YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA

5.1. Araştırmanın Konusu

Bu incelemenin konusu, Ege Bölgesi'ndeki yat işletmecilerinden hareketle yat limanı işletmecilerinin çevre yönetim uygulamalarının araştırılması ve çevre yönetiminde mavi kart, yeşil liman ve mavi bayrak gibi çevre sürdürülebilirliği açısından önem arz eden uygulamalarının bu alanda aktif görev yapan personelin görüşleri alınarak araştırılmasıdır.

5.2. Araştırmanın Amacı

Bu incelemenin amacı, her geçen gün daha da önemi artan çevre yönetimi hususunda yat limanı işletmecilerinin yapmış olduğu çevre yönetim uygulamalarını incelenmek, varsa eksikleri ortaya çıkararak çözüm önerisi üretmeye çalışmak ve bu alanda müteakip dönemde yapılacak çalışmalar için literatüre katkı sağlamaktır.

5.3. Araştırmanın Motivasyonu

Yat limanları doğaları gereği çevreyi olumsuz etkileme potansiyeline sahip birçok operasyonun yapıldığı alanlardır. Yat limanlarında hem birçok operasyonun yürütülmesi hem de limanların şehir içi alanlara yakın olması yat limanlarında çok etkin sürdürülebilir çevre politikalarının benimsenmesini gerektirmektedir. Bu çalışmanın, çevre yönetimi alanındaki eksikleri ortaya koyması ve olumlu olarak bulunan uygulamaların daha da geliştirilerek yaygınlaştırılması açısından önem arz ettiği değerlendirilmektedir.

5.4. Araştırmanın Kısıtları

Araştırmada veri toplama faaliyeti, Türkiye'de bulunan tüm yat limanı işletmelerine ulaşmanın zor ve maliyetli olması sebebi ile ege bölgesinde icra edilmiştir. Bu durum araştırma açısından bir kısıt oluşturmaktadır.

5.5. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada iki basamaklı bir yaklaşım belirlenmiştir. Öncelikli olarak araştırma problemi oluşturulmuş ve müteakiben yabancı ve Türkçe kaynaklar incelenmek suretiyle yazın taraması yapılmıştır. Yapılan yazın taramasında “Denizcilik”, “Deniz Turizmi”, “Yat Turizmi”, “Gemi Atıkları”, “Atık Düzenlemeleri”, “Çevre Yönetimi” ve “Sürdürülebilir Çevre” başlıkları kullanılarak yat limanı işletmelerini çevre yönetimi alanında etkileyen yasal mevzuat ve yat limanı işletmelerinin bu alandaki hâlihazırdaki uygulamaları incelenmiştir.

Müteakiben ikinci aşamada araştırma probleminin çözümüne yönelik olarak yapılacak araştırmada öncelikli olarak örneklem belirlenmiştir. Örneklemin belirlenmesini müteakip veri toplama yöntemine karar verilmiştir. Veri toplama kapsamında nitel araştırma veri toplama araçlarından sıkça tercih edilen (Gürbüz ve Şahin, 2018: 183) görüşme (mülakat) tekniği tercih edilmiş, belirlenen görüşme tekniği kapsamında katılımcı öz bilgileri için yapılandırılmış, diğer sorular için yarı yapılandırılmış görüşme tekniği ile hazırlanmış ve içeriği Ek-2'de sunulan veri toplama aracı örnekleme uygulanmış ve sonuçlar, sosyal bilimler araştırmalarının vazgeçilmez yöntemlerinden biri olan içerik analizi ile analiz edilerek yorumlanmıştır.

Bu çalışmada veri analiz yöntemi olarak nitel analiz yöntemlerinden biri olan betimleyici içerik analizi tercih edilmiştir. Bu yöntemin tercih edilmesindeki ana sebep, yat limanı işletmecilerinin yürüttükleri çevre yönetim uygulamaları hakkında ana akımları (eğilimleri) tespit etmektir. Zaten betimleyici içerik analizi de veri analizinde eğilimlerin tespit edilmesinde sıklıkla kullanılan bir nitel bir yöntemdir (Cohen et al., 2007). Betimsel içerik analizi adından da anlaşılacağı üzere bulguları elde etmek amacıyla konunun betimsel istatistikler temelinde irdelendiği ve analiz için genellikle yüzde dağılımları ve frekansların kullanıldığı bir yöntemdir.

Araştırma sürecinin bir bölümü olan verilerin analizi bölümü, toplanan bilgilerin sıralandığı, değişkenlerin belirlendiği ve raporlama için kararların verildiği aşamadır (Bogdan ve Biklen, 1992).

Nitel veri analizleri doğası gereği sübjektif bir bakış açısı içermekte ve uzmanlar tarafından farklı şekillerde yorumlanmaktadır. Bu nedenle nitel verileri ve doğal olarak analiz yöntemlerini sınıflandırmaya çalışmak bu araştırmanın doğasına aykırıdır. Bununla birlikte okuyucu zihninde daha açık bir çerçeve çizmesi amacıyla nitel araştırma yaklaşımında sıklıkla kullanılan analiz yöntemleri; fenomenolojik analiz, içerik analizi, betimsel analiz, yerleşik kuram, söylem çözümlenmesi ve etnometodoji olarak sayılabilmektedir (Özdemir, 2010).

"İçerik analizi", nitel veri analiz çeşitlerinden en çok tercih edilenlerden birisidir. Bu yöntem, elde edilen verilerin detaylı incelemesini gerektirmekte ve araştırmaya ait belirsiz yönlerin aydınlatılmasına imkân tanımaktadır. Fakat içerik analizinde nicel veya nitel verilerin ele alınması yüzünden birden fazla tanımla karşılaşılabilir. Bunlar, meta-analiz, meta-sentez ve betimsel içerik analizidir. Meta-sentez ile meta-analiz belirli ölçütler ile önceki çalışmalarda ki bulguları karşılaştırmayı hedefleyen bir yöntemdir fakat kesinlikle kesin bir sonuca götürme hedefleri yoktur ve çelişkiler doğurabilirler. Bu durumda, daha sistematik bir içerik analiz yönteminin yani betimsel bir şekilde içerik analiz yapılmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Analiz aşamasında öncelikle araştırma konusuna ilişkin kategoriler oluşturulmaktadır. Müteakiben, incelenen veri setlerinde, bu kategoriler içerisine giren veriler sayılmaktadır. Kategori oluşturma safhasında dikkatli olunarak araştırmada doğru sonuçlara ulaştıracak kategoriler oluşturulmalıdır (Silverman, 2001).

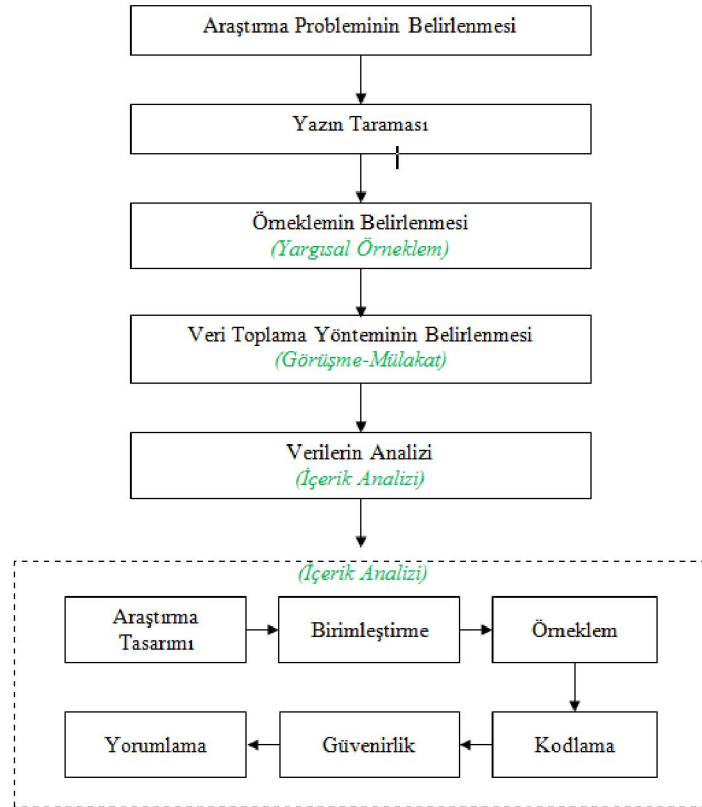
İçerik analizi hem nitel hem nicel araştırmalarda kullanılabilen bir yöntem olup yöntem tümevarımcı veya tümdengelimci bir şekilde kullanılabilir. Araştırmada hangi yöntemin kullanılacağı araştırmanın amacına göre belirlenmektedir. Araştırma hakkında daha önceden yeterli bilgi yoksa veya olan bilgiler parçalar halindeyse tümevarımcı yaklaşım, analizin yapısı önceki bilgilere dayanılarak oluşturulmuşsa veya araştırma amacı teori testi ise tümdengelimci yaklaşım tercih edilmektedir (Lauri&Kyngäs, 2005; Kyngäs&Vanhanen 1999).

İçerik analizi Krippendorff'a (1989) göre altı aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalar; araştırma tasarımı, birimleştirme, örneklem, kodlama, güvenilirlik ve son aşama ise yorumlamadır.

5.5.1. Araştırma tasarımı

Bu aşama, araştırmacının bilmek istediği ve direkt olarak gözlemleyemediği içeriği ortaya çıkarmaya çalıştığı, mevcut veya erişilebilir bağlantılı verinin kaynağının araştırıldığı ve veri-içerik ilişkisinde erişilebilir bilgiyi biçimlendiren bir analitik yapının benimsendiği kavramsal aşamadır (Krippendorff, 1989).

Tasarım, kullanılan ampirik prosedürleri betimlemesinin yanında aynı zamanlı olarak temsilin güvenilir olabilmesi için çıkarımların güvenilir olarak kabul edildiği gözlemsel koşulları belirtmelidir. Bu çalışmada, Şekil 4.1’de görüldüğü üzere tüm süreç aşamalı bir şekilde tanımlanmış ve tasarlanmıştır.



Şekil 5.1. Araştırma akış diyagramı

5.5.2. Birimleştirme

Bu aşama analiz birimlerinin, mevcut veri hacminden tanımlandığı ve nihai olarak belirlendiği aşamadır. Örneklem birimleri, potansiyel erişilebilir veriden istatistiksel bir temsil örneği çizmeyi mümkün kılar. Potansiyel erişilebilir veriler, gazeteler, kitaplar,

televizyon yayınlarının bölümleri, kurgusal karakterler, makaleler ve reklamlarda yer alabilmektedir. Kayıt birimleri birbirinden bağımsız olarak anlamlıdır.

Weare ve Lin'e (2000) göre bu aşama örneği seçme, kayıt altına alma ve birimlerin bağlamından oluşmaktadır. Örneklemin seçimi ilk aşama olup araştırmacı, araştırma probleminde göre kolay şekilde veri toplayabilecek şekilde strateji belirler.

Bu çalışmanın veri hacmini örnekleme uygulanan görüşme formları oluşturmaktadır, ilave görsel veya işitsel veri hacmi bulunmamaktadır.

5.5.3. Örneklem

Nitel araştırmalarda kuram oluşturma çeşitli aşamaları içermektedir. Bu aşamaların en önemlilerinden birisi örneklemin seçilmesidir. Nitel araştırmalarda yer alan örneklem modeli “amaçlı örneklem” olarak isimlendirilmektedir. Nicel araştırma yöntemleri daha çok olasılık kuramına dayanırken amaçlı örnekleme hedef, araştırmacının konusunu hakkında detaylı bilgi elde etmektir (Maxwell, 1996).

Örnekleme yöntemleri genel anlamda olasılığa dayalı ve olasılığa dayalı olmayan örnekleme yöntemleri olmak üzere iki temel başlık altında incelenmektedir. Yargısal örnekleme tesadüfi olmayan örnekleme yöntemlerinden biri olup nitel araştırmalarda sıklıkla kullanılmaktadır.

Örnekleme sürecinde diğer bir önemli nokta araştırmadaki örneklem boyutudur. Yat limanı işletmelerinin endüstriyel işletmeler oldukları düşünüldüğünde veri toplamada çok sayıda kişiye/işletmeye ulaşmada zorluklar ile karşılaşılacağı aşikârdır. Nitel araştırmalarda kullanılan örneklem boyutlarına bakıldığında, örneklem sayılarının çalışmadan çalışmaya değiştiği görülmektedir (Marshall et al, 2013). Boddy (2016)'ya göre nitel bir çalışmada kullanılan örneklemin yeterli fakat çok büyük olmaması gerektiği araştırmacılara önerilmektedir. Mason (2010) çoğunlukla kullanılan örneklem büyüklüklerinin 20 ile 30 arasında olması gerektiğini savunmaktadır. Dworkin (2012) bu örneklem büyüklüğünün 25 ile 30 arasında olmasını tavsiye etmektedir. Fakat yapılan çalışmaların tüketici pazarlarına hitap etmesi, endüstriyel pazarlarda yapılan çalışmalarda örneklem kısıtını hiçe saymaktadır. Endüstriyel bir pazarda cevaplayanlar çoğunlukla tüketici pazarına nazaran

konularında daha tecrübeli ve pragmatist düşünen kişilerden oluşmaktadır. Bu durumda, örneklem sayısının küçülmesinde de araştırmanın geçerliliğini etkileyecek bir durum söz konusu değildir. Örneğin, Fofana ve diğerleri (2013) örneklem büyüklüğünün endüstriyel kullanıcılar için hesaplanmasında 3 ile 9 arasındaki bir sayının yeterli olacağını savunmaktadır. Bu durumda, bu çalışma için 3 ile 9 arası bir örneklem sayısının yeterli olacağı düşünülmüştür.

Örneklem ve örneklem boyutu seçildikten sonra, konuya ilişkin veri toplama süreci başlamaktadır. Nitel araştırmayı oluşturan içeriklerden en değerlisi “nitel veri”dir. "Nitел veri", amaca hizmet etmek maksadıyla, çeşitli yöntemlerle toplanan bilgileri ifade etmektedir (Leech ve Onwuegbuzie, 2007). Nitel veride amaç okuyuculara açıklayıcı, doğruluk payı yüksek ve konu hakkında belirli bir ayrıntı içeren bilgi sunmaktır. Bu yüzden nitel araştırmalarda nicel araştırmalarda olduğu gibi verilerin sayılarla ifade edilmesi hedeflenmez (Yıldırım ve Şimşek, 2003).

Bu araştırma için araştırma evreni Türkiye'deki Yat Limanı İşletmecileri olarak belirlenmiştir. Türkiye'de bulunan tüm yat limanı işletmelerine ulaşmanın zor ve maliyetli olması birçok nitel araştırmada olduğu gibi bu araştırmada da örneklem kullanılmasını zorunlu kılmıştır. Araştırma konusunun alanında uzman kişilerin görüşlerini gerektirmesi sebebi ile bu çalışmada olasılığa dayalı olmayan örnekleme tekniklerinden olan yargısal (amaçlı) örnekleme tekniği tercih edilmiştir. Ege Bölgesi'ndeki yat işletmeleri, balıkçı barınakları ve çekek yerlerinden seçilecek alanında uzman kişi görüşlerinin tüm evreni temsil edeceği değerlendirilerek, “Ege Bölgesi'ndeki yat işletmeleri, balıkçı barınakları ve çekek yerlerinde çalışan ve alanında uzman kişiler (yat kaptanları dâhil)” bu araştırmanın örnekleme olarak belirlenmiştir.

5.5.4. Kodlama

Kayıt birimlerinin tanımlaması veya kayıt birimlerinin seçilen analitik yapı açısından kategorilere ayrılması aşamasıdır. Bu aşama anlamın temel kavramının küçük bir kopyasını oluşturur ve hem bilgisayar kodlaması yoluyla hem eğitimli insanlarca kodlanarak elde edilebilir.

Araştırmacılar ve bilim insanları tarafından içerik analizine katkı sağlamak amacıyla, kodlayıcılar arasında sübjektif yorumları asgari seviyeye düşürmeyi amaçlayan farklı sayı ve çeşitlerde yazılımlar ve akış diyagramları geliştirilmiştir (Evans, 1996; Krippendorff, 2008; Scott, 1996, 2008; Smith, 2000).

Literatürde tümevarımcı ve tümdengelimci olmak üzere iki tür kodlama yöntemi bulunmaktadır (Krippendorff, 2004; Bernard, 2000; Mayring, 2000). Bu çalışmada kodlar ve kategoriler metne uygulanmadan önce daha önceki literatür çalışmalarına dayanarak önceden oluşturulmuştur (Stemler, 2001; Mayring, 2000; Bernard, 2000) ve bu sebeple araştırma tümdengelimci bir yaklaşım benimsemektedir.

Birçok bilgisayar destekli niteliksel veri analiz programı mevcuttur. Bazı programlar kelime sayısı üretmekte, bazıları ise frekans sayımlarının yanı sıra anahtar sözcük listesi oluşturmaktadır. Bu çalışmada NVIVO 11 veri analiz programı kullanılmıştır. Örnekleme uygulanan görüşme form sonuçları temel veri kaynağını oluşturmakta olup görüşme formları programa ayrı ayrı dokümanlar şeklinde yüklenmiştir.

Kodlama aşamasında araştırmada yanıtlayıcılara yöneltilen sorular kategoriler halinde temalaştırılmıştır. Bunun için araştırmada güvenilirliği artırmak adına benzer çalışmalara katılmış ve bu çalışmada kodlama yapmak üzere eğitim almış uzmanlardan iki kodlayıcı seçilmiştir. Çalışma özelinde kodlayıcılara ne yapacakları hususunda tekrardan bir eğitim verilmiştir. Ölçüm aracındaki kelimelerin gruplanarak sayılması ve belge analizi yapmak suretiyle temaların belirlenerek frekans çıkarımı yapılması sosyal bilimlerde yaygın olarak kullanılmaktadır. Aşağıdaki tabloda çalışmada sorulara karşılık gelen temalar ile görüşmelerden elde edilen bilgiler beraber kodlanmıştır.

Çizelge 5.1. Araştırmada tema olarak kodlanan kategoriler

No	Kategoriler	Ankette Karşılık Gelen Soru Numarası
1	Uygulanan Çevre Yönetim Politika ve Süreçleri	1
2	Çevre Yönetim Uygulamalarındaki Sorunlar	2
3	Çevre Yönetim Uygulamalarının Sunduğu Avantajlar	3
4	Çevre Yönetim Uygulamalarının Sunduğu Dezavantajlar	3
5	Mavi Kart Uygulamasının Avantaj	4
6	Mavi Kart Uygulamasının Dezavantajları	4
7	Yeşil liman kavramı ve Uygulamaları	5
8	Mavi Bayrak Uygulamaları	6
9	Diğer	7

5.5.5. Güvenilirlik

Yapılan içerik analiz çalışmasının güvenilir bir araştırma olarak kabul edilebilmesi için kodlayıcıların görüşme formlarındaki kodladıkları verilerin birbirleriyle örtüşmesi gerekmektedir. Kodlayıcıların kodlamalarının karşılaştırılması sonucu, Cohen Kappa katsayı puanlarının 0.65'ten az olmadığı görülmüştür, bu da kodlamalar arasında orta ile iyi arasında bir anlaşma ve/veya uyum olduğunu göstermektedir (McHugh, 2012). Cohen Kappa katsayısı, nitel araştırmacılar için faydalı ve kodlayıcılar arası güvenilirliğin istatistiksel olarak ölçüldüğü nicel bir ölçüttür.

5.5.6. Verilerin yorumlanması

İçerik analizinde daha pratik ve daha hızlı netice elde etmek için bilgisayar kullanımını tavsiye edilmektedir. Bu araştırmada verilerin içe aktarılması ve analiz edilmesi için zaman kaybı ve veri kaybı oluşturmaksızın pratik bir şekilde veri analiz imkânı sağlaması sebebiyle NVIVO 11 programı kullanılmıştır.

Tanımlayıcı istatistikler

Araştırma kapsamında çeşitli yat limanı işletmelerinde görev yapan 9 katılımcıdan veri toplanmıştır. Katılımcıların 2'si kadın 7'si erkektir. Katılımcılar ön lisans ve üzeri mezuniyet derecesine sahip olup katılımcılardan 4'ünün sektör tecrübe süresi 1-10 yıl bandında, 4'ünün 11-20 yıl bandında ve 1'inin 21-30 yıl bandındadır. Katılımcılardan 3'ünün yat kaptanı ehliyeti, 3'ünün amatör denizcilik belgesi ve 1'inin hem yat kaptanı ehliyeti hem amatör denizcilik belgesi bulunmakta olup 2 kişinin herhangi bir deniz ehliyet yeterliliği yoktur. Katılımcıların hepsi marina olarak hizmet veren işletmelerde görevli/çalışan olup 2 katılımcı marinasının aynı zamanda rıhtım/iskele ve çekek yeri olarak da hizmet verdiğini belirtmiştir. Katılımcıların görevli olduğu/çalıştığı marinaların işletme faaliyetlerini de içerecek şekilde hazırlanan "Katılımcıların Tanımlayıcı İstatistikleri" tablosu aşağıda sunulmuştur. (Yapılan incelemeler neticesinde katılımcıların işletme faaliyetlerine ilişkin alanı hassas bir şekilde doldurmadıkları, işletmenin tüm faaliyet alanlarını belirtmedikleri, işletme faaliyetlerinin bir ya da birkaçını belirttikleri tespit edilmiştir).

Çizelge 5.2. Katılımcıların tanımlayıcı istatistikleri

Kat.	Cinsiyeti	Mezuniyet Derecesi	Sektör Tecrübesi (Yıl)	Deniz Ehliyet Yeterliliği	İşletme Türü	İşletme Faaliyetleri
K1	Kadın	Lisansüstü	1-10	-	Marina	- Dört Çıpalı Marina - Mavi Kart Sistemi - Gemi Atık Takip Sistemi - Altın Çıpa
K2	Erkek	Lisans	1-10	Yat Kaptanı	Marina	- Beş Çıpalı Marina - Altın Çıpa
K3	Erkek	Lisans	11-20	Amatör Denizci	Marina	- Beş Çıpalı Marina - Mavi Kart Sistemi - Mavi Bayraklı Marina
K4	Erkek	Lisans	1-10	Yat Kaptanı	Marina	- Dört Çıpalı Marina
K5	Erkek	Ön lisans	11-20	Amatör Denizci	-Marina -Rıhtım/iskele -Çekek Yeri	- Dört Çıpalı Marina - Mavi Kart Sistemi - Mavi Bayraklı Marina
K6	Kadın	Ön lisans	1-10	-	Marina	- Mavi Kart Sistemi - Mavi Bayraklı Marina
K7	Erkek	Lisans	11-20	Yat Kaptanı	Marina	- Beş Çıpalı Marina - Mavi Kart Sistemi - Mavi Bayraklı Marina - Altın Çıpa
K8	Erkek	Ön lisans	11-20	- Amatör Denizci - Yat Kaptanı	Marina	- Mavi Kart Sistemi
K9	Erkek	Lisans	21-30	Amatör Denizci	-Marina -Rıhtım/iskele -Çekek Yeri	- Dört Çıpalı Marina - Mavi Kart Sistemi

Görüşme formlarının analizi

Çizelge 4.3’de görüldüğü üzere frekans dağılımlarına göre mavi bayrak uygulamaları kategorisi en yüksek frekansa sahip tema olmuştur. Bu kategorinin en yüksek frekans değerine sahip olması, yanıtlayıcıların özellikle Mavi Bayrak uygulamaları üzerine konuşmaları, avantaj ve dezavantajları hususunda önemli bilgiler vermeleridir. Tüm yanıtlayıcılar Mavi Bayrak uygulaması kapsamında yaptıklarından (örn. atık su alımları, atık su bertarafı, çevrenin ağaçlandırılması, veya çevre sağlığına zararlı ilaçların kullanılmasının önlenmesi vb.) bahsederek yorum yapmışlardır.

Çizelge 5.3. Frekanslara göre kategorilerin dağılımı

No	Kategoriler	Frekans (%)
1	Mavi Bayrak Uygulamaları	25
2	Mavi Kart uygulamasının Avantajları	18
3	Mavi Kart Uygulamasının Dezavantajları	15
4	Yeşil liman kavramı ve Uygulamaları	12
5	Uygulanan Çevre Yönetim Politika ve Süreçleri	11
6	Çevre Yönetim Uygulamalarındaki Sorunlar	9
7	Çevre Yönetim Uygulamalarının Sunduğu Avantajlar	4
8	Çevre Yönetim Uygulamalarının Sunduğu Dezavantajlar	3
9	Diğer	3

Örneğin, yanıtlayıcılardan biri *“Arıları ve diğer canlıları rahatsız etmemek ve zarar vermemek için tüm peyzaj ilaçlamalarımızı gece saatlerinde, çevre sağlığına uygun ilaçlarla yapıyoruz.”* diyerek mavi bayrak uygulamasında diğer marina işletmelerinden farklı bir şekilde uygulamalar yaptıklarını belirtmiştir. Bu durum, çevresel sürdürülebilirlik ve aynı zamanda rekabetçi üstünlük açısından marina işletmelerinin örnek alacağı bir davranıştır. Yine başka bir yanıtlayıcı, marina çevresindeki su kalitesini arttırmak için farklı projelere *“kalamar yuvası projesi, deniz patlıcanı projesi ve aeratör sistemi”* odaklandıklarını belirtmiştir. Bu araştırma göstermektedir ki, mavi bayrak uygulaması Türkiye’deki marina işletmecileri tarafından beğenilmekte ve farklı projelerle desteklenmektedir. Fakat her uygulamada olduğu gibi çevre ve mavi bayrak uygulamalarında da Türk marina işletenleri için avantajlar ve dezavantajlar bulunmaktadır. Mavi Bayrak uygulamasının avantajlarına değinen yanıtlayıcılar, çevresel ve rekabet açısından bir çok başarıya ulaştıklarını belirtmişlerdir. Bir yanıtlayıcı *“Bölgeye has düzenlememiz ile çevresel sürdürülebilirlik alanında iki uluslararası çevre ödülüne layık görüldük.”* ifadesiyle uluslararası ödüller aldıklarını ve bu sayede uluslararası yat camiasında da görünürlüklerinin arttığını ifade etmiştir. Bu durum özellikle Avrupa’daki yat limanı işletmelerine nazaran yerli yat limanı işletmelerimizin de rekabet gücünün arttığını göstermektedir. Bir yanıtlayıcı bu durumu destekler şekilde şunu ifade *“Yurtdışındaki marinaların uygulamaları ile özellikle Ege ve Akdeniz havzasında yer alan marinalar karşılaştırıldığında büyük bir fark olduğunu düşünmüyorum. Aksine bazı yönlerden bizim avantajlarımızın olduğunu düşünüyorum. Uluslararası alanda yapmış olduğumuz tanıtımlar süresince çevre yönetim politikalarımıza verdiğimiz önemi de öne çıkararak tüm işletme uygulamalarımızın sadece ticari amaçlı değil aynı zamanda çevre ve doğa dostu olduğunu belirttik. Özellikle Mavi Kart gibi uygulamaların bu tanıtımlarımızda somut örnekler olarak öne çıktığını söyleyebilirim.”* etmiştir.

Katılımcılara ilk soru olarak *“İşletmenizde uygulanan çevre yönetim politikaları ve süreçleri hakkında bilgi verebilir misiniz?”* sorusu yöneltilmiştir. Bazı katılımcılar çevre yönetimi için ilgili firmalardan hizmet aldıklarını ve firmanın ilgili mevzuatlar ve düzenlemeler kapsamında yat limanı işletmesi için çevre yönetim hususlarını yerine getirdiklerini belirtmektedir. Bunun haricinde soruya cevap olarak verilen yat limanlarındaki çevre yönetim uygulamaları kapsamındaki hususlar aşağıda sunulmuştur:

- Çevre yönetiminin danışmanlık hizmeti sağlayan firmalar tarafından icra edilmesi

- ISO 14001 Çevre Yönetim Sisteminin uygulanması
- Mavi Kart Sistemi ile atıkların yönetimi
- Tekne altı yıkama suları için filtreleme sistemi kullanılması
- Deniz dostu olarak nitelendirilen sivil toplum kuruluşları tarafından denizlerimizin korunması amacıyla üretilen doğa dostu ürünlerin kullanılması
- Sıfır Atık Kitapçığı ile misafirlerin bilgilendirilmesi faaliyeti
- Personele çevre ve su tasarrufu konusunda eğitimler verilerek personelin bilinçlendirilmesi
- LPG yerine ısı pompası ile sıcak su sağlayıp fosil yakıtların tüketiminin azaltılması
- Aydınlatma sistemleri için tasarruflu ya da LED ampuller kullanılması
- Şarj edilebilir piller kullanılması
- Eski bilgisayarların daha az enerji tüketen dizüstü bilgisayarlar ile değiştirilmesi
- Gün ışığından daha fazla yararlanabilmek için ofis açılış ve kapanış saatleri ayarlaması
- Arıları ve diğer canlıların rahatsız edilmemesi ve zarar verilmemesi için peyzaj ilaçlamalarına saatlerinin gece saatlerinde düzenlenmesi
- Yat limanı çevresinin ağaçlandırılması faaliyetleri
- Yat limanı içerisine elektrikli araç şarj istasyonu kurulması
- Yat limanı çevresindeki doğal ekosistemin korunması ve su kalitesinin artırılması kapsamında projeler uygulanması (Kalamar Yuvası Projesi, Deniz Patlıcanı Projesi ve Aeratör Sistemi)
- Geri dönüşüm maksatlı çöp konteynerleri kullanımı
- Yağ kaçağı oluşması durumunda yağ bariyerlerinin kullanılması
- Bakımdaki tekneler de dahil olmak üzere hassas bir şekilde atık alımı yapılarak atıkların yönetilmesi

Katılımcılara ikinci olarak sorulan *"Yat limanı işletmecisi olarak Çevre Yönetim uygulamalarınızda karşılaştığınız sorunlar nelerdir? Bu sorunların giderilmesi amacıyla ne gibi önlemler alıyorsunuz?"* sorusuna cevap olarak verilen çevre yönetimi konusunda karşılaşılan sorunlar aşağıda sunulmuştur:

- Bölgedeki dere ağzının yat limanı bölgesinde olması
- Su kalitesinin düşük olması

- Atık yönetim hususları
- Personelin yeterli bilgiye sahip olmaması
- Personelin çevre yönetimini kalıcı bir bilinç olarak görmemesi ve bu nedenle konuyu sahiplenmemesi
- Tekne ve yat sahiplerinin yeterli bilince sahip olmaması
- Yerel makamlar ile yeterli koordinenin sağlanamaması
- Alt yapı ve üst yapı yetersizlikleri
- Çevre yönetimi konusunda öncü kuruluş eksiklikleri nedeniyle yaşanan kafa karışıklıkları ve ikilemler
- Bazı yat limanı işletmelerinde çevre temizliği konusunda hizmet eksiklikleri,
- Sıvı atıkların denize sızması durumları
- Yakıt istasyonlarındaki uygulama eksiklikleri
- Temizlik malzemesi atıklarının denize ulaşması
- Acil durum eylem planındaki eksiklikler

Yine aynı soruda sorulan çevre yönetimi konusunda karşılaşılan sorunların çözümü için yapılan uygulamalar aşağıda sunulmuştur:

- Yat limanına ulaşan kirletici dere ağzı çıkışı için bariyer takılarak gelen çöplerin engellenmesi
- Su kalitesinin artırılmasına yönelik olarak aeratör sisteminin kullanılması
- Atık yönetim hususlarındaki yaşanan sıkıntılar için alanında uzman atık bertaraf eden tedarikçiler ile çalışılması
- Çevre bilincinin oluşturulabilmesi için personele alanında uzman kişiler tarafından eğitim verilmesi
- Yerel makamlar ile koordinenin artırılması ve yerel makamların ihtiyaçlar konusunda bilgilendirilmesi
- Alt yapı ve üst yapı yetersizlikleri için ilave yatırımlar yapılması,
- Tekne sahiplerinin bilgilendirilmesi
- Yat limanı içerisine çevre politikalarını içeren tabelalar ve görseller konulması,
- Misafirlerin bilgilendirilmesi amacıyla broşür hazırlanması
- Sıvı atıkların denize sızması durumunda kullanılmak üzere yağ bariyeri temin edilmesi

Katılımcılara üçüncü soru olarak *"Yurtdışındaki yat limanı işletmelerinin çevre yönetim uygulamalarının avantaj ve dezavantajlarını belirtebilir misiniz? Sizce bu limanların uygulamaları, ülkemizdeki işletmelere göre rekabetçi bir üstünlük sağlamakta mıdır?"* sorusu sorulmuştur. Bazı katılımcılar fikrinin olmadığını beyan etmiş, bazı katılımcılar diğer ülkelerin çevre yönetimi konusunda bize göre avantajlı yönlerinin olduğunu belirtmiş, bazı katılımcılar ise ülkemizin bu konuda rekabetçi üstünlükleri olduğunu belirtmiş, bazı katılımcılar yurtdışındaki yat limanlarında çevre konusunda uygulanan tedbirleri daha sıkı bulurken bazı katılımcılar ülkemizdeki çevre tedbirlerini daha sıkı bulmuştur. Yurtdışındaki çevre yönetim uygulamalarını Türkiye'ye göre avantajlı bulan katılımcılar bu avantajların yurtdışında bu uygulamalar için verilen teşviklerden kaynaklandığını belirtmiştir. Katılımcılar tarafından üçüncü soruya verilen cevaplarda tespit edilen hususlar aşağıda sunulmuştur:

- Yurtdışındaki denetimlerin daha sıkı bulunması ve bu sebeple yat limanı işletmelerinin çevre yönetimi konusunda daha fazla harcama yapması
- Yurtdışı uygulamaların daha çok gönüllülük esasına dayalı olduğunun değerlendirilmesi ve daha teşvik edici bulunması
- Yurtdışında yat kaptanlarına farkındalık oluşturu simüle eğitimler verilmesi, eğitimler sonucunda kaptanlar tarafından çevresel sorunlar konusunda bilinç oluşması

Katılımcılara dördüncü soru olarak *"Ülkemizdeki Mavi Kart uygulamasının avantaj ve dezavantajlarını nasıl değerlendirirsiniz?"* sorusu sorulmuştur. Uygulama hakkında güncel bilgiye sahip olan bazı katılımcılar güncel olarak uygulama kapsamında teknelere fiziki olarak Mavi Kart verilmediğini, bunun yerine atık takibinin çevrim içi uygulama üzerinden takip edildiğini, bu hususu prosedürlerde azalma olduğu için olumlu bulduklarını belirtmiştir. Katılımcılar tarafından dördüncü soru için avantaj olarak değerlendirilen hususlar aşağıda sunulmuştur:

- Teknolojinin sektörde daha yaygın kullanımı ve dolayısıyla süreç takibinin daha kolay bir şekilde yapılabilmesi ve denetimler ile çevre duyarlılığın mecburi olarak artmış olması
- Gemi atıklarının gemi bazında cins ve miktarlarının takibinin yapılabilmesi

- Gemi atıklarından kaynaklanabilecek kirliliğin önüne geçmede önemli bir araç olduğunun değerlendirilmesi
- Uygulama sayesinde kıyı belediyelerinin kanalizasyon hatları gibi altyapı imkanlarının gelişim sağladığının değerlendirilmesi
- Mavi kart edinimi hakkında bilgilendirmeler neticesinde personelde genel bir çevre bilincinin oluşmasına katkı sağlaması
- Uygulamanın gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini engellediğinin değerlendirilmesi

Katılımcılar tarafından dördüncü soru için dezavantaj olarak değerlendirilen hususlar aşağıda sunulmuştur:

- Prosedürlerin zaman akışında yavaşlamaya yol açtığı değerlendirilerek sistemin zahmetli bulunması
- Yat limanlarının buldukları belediyelerin atık alım istasyonlarının yeterli olmaması ve yeni atık alım noktalarının yapılmamasından dolayı atıkların bertarafında sorun yaşanması
- Uygulamada zaman zaman sistem sorunlarının yaşanmasından dolayı otomatik kayıt işlemlerinde aksaklıklar oluşması
- Kart edinim sürecinde sorunlar yaşanması
- Yat sahiplerinin ve yat kaptanlarının yeterli bilgiye sahip olmaması nedeniyle atık alımlarında sorunlar yaşanması
- Tüm teknelere uygulanmaya çalışılması
- Amatör denizciler ve ülkemiz yat limanlarına gelmek isteyen yabancı yatlar için uygulamanın zor bulunması, yabancıların uygulamayı tam olarak anlamadıkları için kendilerine ceza yazılacağını düşünmeleri
- Mevzuat ve alt yapı eksiklikleri nedenleri

Katılımcılara beşinci soru olarak *"Ülkemizdeki yeşil liman uygulamaları hakkında ne düşünüyorsunuz? Sizce bu uygulamanın yat işletmelerine sunacağı avantaj ve dezavantajlar nelerdir?"* sorusu sorularak yeşil liman uygulamalarının yat limanları için de uygulanabilir olup/olmadığı ölçülmeye çalışılmıştır. Katılımcılar tarafından beşinci soru için avantaj olarak değerlendirilen hususlar aşağıda sunulmuştur:

- Çalışma ortamının iyileşmesi
- Liman işletmelerinin çevreye duyarlılıklarının artacağı ve çevreye verilen zararların azaltılacağı değerlendirilmesi
- Daha iyi bir çevre ortamı, daha kaliteli bir yaşam standardı ve daha mutlu bir insan topluluğunun oluşacağı değerlendirilmesi
- Yenilenebilir enerji kaynakları ile enerji verimliliğinin artacağı değerlendirilmesi
- Güven, itibar ve prestij artışı sağlayacağı değerlendirilmesi
- Gemilerden kaynaklı zararlı gaz emisyonlarını azaltılacağı değerlendirilmesi
- Liman sahasındaki deniz suyu kalitesini yükselterek ekolojik dengenin korunmasına katkı sunulacağı değerlendirilmesi
- Entegre bir yönetim sistemi oluşturacağı değerlendirilmesi
- Liman tesislerindeki binaların çevresel performanslarını artıracığı değerlendirilmesi
- Çevre kirliliğinin azaltılacağı değerlendirilmesi
- Geri dönüşüme katkı sağlayacağı değerlendirilmesi

Katılımcılar tarafından beşinci soru için dezavantaj olarak değerlendirilen hususlar aşağıda sunulmuştur:

- İşletmeler için ilave maliyet getireceğinin değerlendirilmesi
- Oluşacak ilave maliyet nedeniyle işletmelerin isteksiz olmalarının değerlendirilmesi

Katılımcılara altıncı soru olarak "Gönüllülük esasına dayalı uygulamalardan Mavi Bayrak Uygulaması hakkındaki düşünceleriniz nelerdir? Mavi Bayrak uygulamasının yatlarda daha fazla kullanım alanı bulması gerektiğini düşünüyor musunuz? Uygulamanın avantaj ve dezavantajlarını nasıl değerlendirirsiniz?" Katılımcılar tarafından altıncı soru için avantaj olarak değerlendirilen hususlar aşağıda sunulmuştur:

- Reklam ve prestij sağlanması
- Deniz kirliliği konusunda farkındalık yaratması ve deniz temizliğine katkıda bulunması
- Denizde yaşayan canlı ve cansız değerleri koruması

Katılımcılar tarafından Mavi Bayrak uygulaması genel olarak olumlu bulunmuş, sadece bazı katılımcılar tarafından uygulamanın ek bütçe gerektirmesi dezavantaj olarak belirtilmiştir.

Katılımcılardan son olarak diğer görüş ve katkılarını belirtmeleri istenilmiş bazı katılımcılar yat limanı işletmelerini, yatları ve amatör denizcileri zora sokmadan çevre yönetimi kapsamında ülke çapında bir vizyon belirlenerek belirlenen vizyon çerçevesinde düzenlemeler ve farkındalık oluşturucu çalışmalar yapılmasının çevre açısından faydalı olacağını belirtmiştir.



6. TARTIŞMA

Çevre yönetimi konusu yat limanı işletmelerinde hassasiyetle üzerinde durulması gereken ve profesyonel anlamda icra edilmesi gereken bir husustur. Araştırma kapsamında katılımcılara sorulan ilk soru ile katılımcıların çevre yönetimi konusundaki farkındalık seviyeleri ölçülmeye çalışılmış ve varsa yat limanları arasında varsa örnek olabilecek farklı uygulamaların ortaya çıkılması hedeflenmiştir. Nitekim bazı yat limanı işletmelerinin çevre yönetimi kapsamında çevre yönetim sistemleri ile ortaya konulan gereklilikler haricinde gönüllü olarak bazı örnek çevresel sürdürülebilirlik uygulamaları yaptığı müşahede edilmiştir. Bu örnek uygulamalar IC Çeşme Marina'da uygulanmakta olan "Kalamar Yuvası Projesi", "Deniz Patlıcanı Projesi" ve "Aeratör Sistemi" 'dir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından başlatılan bir proje olan Kalamar Yuvası Projesi, kalamarların kirlilik ve yanlış avlanma neticesinde kalamar sayılarındaki azalma ile mücadele etme kapsamında geliştirilmiştir. IC Çeşme Marina yat limanı deniz sahasına gönüllü olarak kalamar yuvası yerleştirmek suretiyle projeye destek vermektedir. Projenin çevre bilinci, çevreye duyarlılık ve doğal ekosistemin korunması kapsamında örnek bir proje olduğu değerlendirilmektedir.

Deniz Patlıcanları denizlerde filtre mantığıyla çalışan canlılardır. Besin maddesi olarak deniz dibinde çökelti halinde bulunan organik materyalleri tüketerek doğal bir dönüşüm gerçekleştirmektedir (Çaklı vd., 2004; Borrero-Pérez vd., 2011). Deniz patlıcanının ülkemizde tüketimi olmayıp avlanılan deniz patlıcanları uzak doğu ülkelerine ihraç edilmektedir. Deniz patlıcanı avcılığı belirli dönemlerde ruhsat almış balıkçı gemileri ile icra edilmektedir. Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Tarım ve Orman Bakanlığı Tarafından deniz patlıcanlarının izinsiz ve yasak dönemlerde avlanmasının önüne geçilmesi amacıyla denetimler yapılmaktadır (Çekiç vd., 2020). IC Çeşme Marina, Sahil Güvenlik ve Tarım ve Orman Bakanlığı ile koordineli olarak izinsiz avlanan deniz patlıcanlarını marina deniz sahasında hayata döndürme projesi yürütmektedir. Böylelikle izinsiz avlanan deniz patlıcanları ekosisteme geri döndürülmekte ve marina su kalitesi yükseltilmektedir. Uygulamanın çevre bilinci, çevreye duyarlılık, doğal ekosistemin korunması ve su kalitesinin artırılması kapsamında örnek bir uygulama olduğu mütalaa edilmektedir.

Aeratörler, oksijen bakımından fakir su ortamlarının oksijen miktarını artırmak amacıyla kullanılmakta olan ekipmanlardır. IC Çeşme Marina, deniz sahası içerisinde su sirkülasyonunun az olduğu bölgelerde aeratörler ile sirkülasyon sağlamak ve yat limanı deniz sahası içerisindeki su kalitesini artırmaktadır.

Verilerin analizi neticesinde bazı yat limanı işletmelerinin enerji yönetimi konusunda hassasiyetle durdukları ve bu konuda elektrikli araçlar için şarj istasyonu kurulması, aydınlatmalarda tasarruflu veya LED ampuller kullanılması, fosil yakıt kullanımının azaltılması, şarjlı piller kullanılması ve ofis çalışma saatlerinin gün ışığına göre düzenlenmesi gibi uygulamalar yaptıkları görülmüştür.

Bazı yat işletmelerinin tekne altı yıkama suları kapalı filtreleme sistemi kullandıkları ve bu sayede geri dönüşüm yaparak su tasarrufu sağladıkları öğrenilmiştir. Böylelikle bazı işletmelerde enerji yönetiminin yanı sıra su kaynakları yönetiminin de etkin bir şekilde yapıldığı görülmektedir.

Veri toplama aracının bir sorusu ile katılımcıların yurtdışındaki çevre yönetim uygulamalarını değerlendirmeleri istenilmiş ve katılımcıları ağırlıklı olarak yurtdışındaki uygulamaları daha teşvik edici buldukları tespit edilmiştir.

Katılımcıların Mavi Kart Uygulamasına yönelik görüşlerinin talep edildiği soruda katılımcıların genel anlamda sisteme karşı olumlu oldukları, sistemin genel bir çevre bilinci oluşturduğunu düşündükleri ve uygulamanın deniz kirliliğini önlemek için bir araç olduğunu değerlendirdikleri tespit edilmiştir.

Mavi Kart uygulamasının dezavantajları kapsamında sistemde zaman zaman bazı teknik sıkıntılar yaşandığı ve atık alım tesislerinin yetersiz olduğu S. Paker (2020) ve N. Paker (2020) bulgularına paralel olarak verilen cevaplara istinaden tespit edilmiştir.

Öte yandan gemilere fiziki olarak Mavi Kart verilmeyerek atık takibimin çevrimiçi sistem üzerinden yapılması, S. Paker (2020) ve N. Paker (2020) tarafından belirtilen kartların pek çok yerde elektronik olarak işlenememesi sorununu giderdiği ve makbuz saklamak zorunda kalınması sebebiyle oluşan sistem amacının atık kontrolü yerine makbuz

biriktirmek şeklinde oluşan algının verilen katılımcı cevaplarına istinaden ortadan kalktığı değerlendirilmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayımlanan Yeşil Liman projesi hâlihazırda yat limanlarını kapsamamaktadır. Katılımcılara bu konuda sorulan bir soru ile bahse konu olan projenin yat limanları için uygulanabilirliği ile uygulamaların avantaj ve dezavantajları incelenmeye çalışılmıştır. Katılımcılar tarafından Yeşil Liman projesinin yat limanlarına da uygulanabileceği ve uygulanması durumunda bir çok avantaj sağlayacağı belirtilmiştir. Projenin uygulanmasına yönelik dezavantaj olarak belirtilen husus ise projenin ilave maliyet getirecek olması ve bu nedenle işletmelerin uygulama konusunda isteksiz olacağı düşünülmesidir.

Mavi Bayrak uygulaması kapsamında sorulan soruyu katılımcıların yüksek bir frekansla yanıtladıkları, katılımcıların genel olarak uygulamadan memnun oldukları, uygulamanın reklam ve prestij sağladığını düşündükleri ve herhangi bir zorlama olmadan uygulama kriterlerini sağlayarak Mavi Bayrak almak istedikleri katılımcı cevaplarına istinaden tespit edilmiştir.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Teknolojik gelişmeler, müşteri talepleri, değişen hayat koşulları vs. sebeplerle günümüzde işletmeler sürekli bir büyüme ve gelişim halindedir. Büyüme ve gelişme sağlayan her işletme aynı zamanda direkt veya dolaylı olarak çevre ile etkileşimini artırmaktadır. İşletmelerdeki büyüme ve gelişmeler sağlanırken bir yandan da çevrenin gözetilmesi önem arz etmektedir çünkü içinde bulunduğumuz temiz ve güzel bir çevre bizim hayat kalitemizi artırırken aynı zamana gelecek nesillere en büyük mirasımızı oluşturmaktadır.

Bu araştırmada Ege Bölgesindeki yat limanı işletmecilerinin çevre yönetim uygulamaları incelenmiştir. Yapılan araştırma ile, Ege Bölgesindeki yat limanı işletmecilerinin çevre yönetimi kapsamına klasik ve örnek oluşturabilecek farklılık arz eden uygulamaları, çevre yönetim uygulamaları esnasında karşılaşılan sorunlar ile sorunların çözümüne yönelik çözüm önerileri ve işletme personellerinin gönüllülük esasına dayalı çevre yönetim uygulamalarına bakış açıları ortaya konulmuştur. Araştırmanın bu anlamda bilimsel literatüre katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Yapılan araştırmayı önemli kılan bir diğer husus ise hâlihazırda yat limanı işletmelerinin kapsamı içinde olmadıkları Yeşil Liman Projesinin yat limanı işletmeleri için de uygulanabilirliğinin incelenmiş olmasıdır. İşletme profesyonelleri ile yapılan görüşmelerde işletmelerin bu hususa olumlu baktıkları, projenin yat işletmelerine de uygulanması durumunda uygulamanın işletmelere güven, itibar ve prestij artışı ve daha iyi bir çevre yönetimi sağlayacağı değerlendirilmiştir. Uygulamanın getirmesi beklenen ilave maliyet artışının ise yurtdışı limanlarında olduğu gibi devlet teşvikleri uygulanmak suretiyle azaltılabileceği kıymetlendirilmektedir. Bu teşviklere vergi ile düzenlemeler, faturalandırma ile ilgili düzenlemeler veya yatırımlar için uygun krediler örnek olarak verilebilecektir. Bu hususlar göz önünde bulundurularak Yeşil Liman Projesinin uygulama kapsamının yat limanı işletmelerini de kapsayacak şekilde genişletilmesinin ya da "Yat Limanı İşletmeleri İçin Yeşil Liman Konsepti" hazırlanmasının, yat limanı işletmelerinin çevre yönetimi kapsamındaki duyarlılıklarını önemli ölçüde artıracığı kıymetlendirilmektedir.

Çevre yönetimi denilince genellikle akıllara atık yönetimi gelmektedir. Oysaki çevre yönetimi atık yönetimi, gürültü yönetimi, enerji yönetimi ve hava kalitesi gibi birçok

bileşeni olan bir kavramdır. Örneğin; çevre yönetimini bileşenlerinden biri olan ve çevre kalitesinin artırılmasına katkı sağlayan enerji yönetimi, işletmelerin kısa dönem rekabet mücadelesini sağlamasında ve uzun dönem başarısı için hedeflerin karşılanmasında önemli bir araçtır (Turner, 2005). Bu kapsamda bazı yat limanlarına enerji yönetimine yönelik olarak icra edilen faaliyetlerin çevre yönetimi kapsamında faydalarının yanında işletmelerin uzun dönem başarı hedeflerini gerçekleştirmesinde de bir araç olduğu değerlendirilmektedir.

İcra edilen araştırmada elde edilen bir diğer sonuç ise yat limanı işletmelerinde uygulanan çevre yönetim uygulamalarında "*sürdürülebilirlik*" kavramının da ön plana çıkmasıdır. Araştırma kapsamında bazı yat limanı işletmelerinin klasik çevre yönetim uygulamalarına ilave olarak bazı örnek sürdürülebilir çevre yönetim projeleri geliştirdikleri görülmüştür. IC Çeşme Marinada uygulanmakta olan "Kalamar Yuvası Projesi", "Deniz Patlıcanı Projesi" ve "Aeratör Sistemi" gibi sürdürülebilir çevre yönetim uygulamalarının tüm yat limanı işletmelerinde uygulanabilecek örnek uygulamalar olduğu mütalaa edilmektedir.

Yatların ve yat işletmelerinin çevre yönetimi konusunda yaşadığı sıkıntılardan birisi ilgili mevzuat düzenlemeleridir. Bu alanda uluslararası gereksinimleri gözeten, yatların çevre yönetimi kapsamında tüm hususları içeren ve yatlar ile işletmelerin çevre yönetim süreçlerinde rol alan tüm kurum ve kuruluşların yetki ve sorumluluklarını düzenleyen tek bir ulusal mevzuat oluşturulmasının işletmelerde oluşan kafa karışıklıklarını gidererek daha iyi bir çevre yönetimi sağlayacağı kıymetlendirilmektedir.

Yat işletmelerinin ve yatların atık yönetimi konusunda geliştirilen bir uygulama olan Mavi Kart Uygulaması bir çevre yönetim bileşeni olan atık yönetimi kapsamında konusunda ülkemizde atılmış önemli bir adımdır. 2015 yılından itibaren ülkemizde kademeli olarak uygulanmakta olan sistem sürekli bir gelişme halindedir. İlerleyen zamanlarda atık alım tesislerinin sayısının artırılması, alt yapı eksikliklerinin giderilmesi, sistemde yaşanan teknik sıkıntıların giderilmesi ve sistem hakkında daha çok bilgilendirme yapılarak kullanıcı personelin bilgilendirilmesi durumunda sistemin tam anlamıyla başarıya ulaşacağı değerlendirilmektedir.

Araştırma kapsamında varılan bir diğer sonuç ise çevre yönetimi kapsamında gönüllülük esasına dayalı uygulamaların tercih edilme nedeninin belirlenmesidir. Zorlayıcı bir husus

olmamasına rağmen yat işletmelerince bu tarz uygulamalar için istenilen kriterlerin sağlanarak uygulamaya katılım sağlanması, bu tarz uygulamaların hem çevre yönetimi kapsamında farkındalık oluşturmak isteyen hem de reklam ve itibar sağlamak isteyen yat işletmelerince tercih edildiğini göstermektedir. Bu husus aynı zamanda bir çevre yönetim uygulamasının başarıya ulaşma ölçütünü göstermektedir. Geliştirilen bir çevre yönetim uygulamasının getirisinin (tercih edilme sebebini artırması, reklam sağlanması, prestij oluşturması vs.) uygulama için yapılan ilave maliyetlerden fazla olması, o uygulamanın uygulanabilirliği açısından itici güç oluşturmaktadır. İlerde geliştirilmek istenilen uygulamalar için bu hususun göz önünde bulundurulması faydalı olacaktır.

Konuya bir diğer açıdan bakmak gerekirse bir tarafta çevre yönetimi konusunda sağlanan artılar, reklam ve prestij getirilerinin yanı sıra gönüllülük esasına dayanan uygulamalar için ayrılması gereken ilave bir bütçenin olması bir çatışma içermektedir. Bu durum aslında bir yöneylem araştırması alt disiplini olan Çok Kriterli Karar Verme (Multiple-Criteria Decision-Making (MCDM)) metotları ile ele alınması gereken bir problem oluşturmaktadır. Bu konuda yat limanı işletmelerinin gönüllülük esasına dayalı uygulamalara katılım sürecini MCDM metotları ile ele alan bir çalışma yapılmasının, sürecin daha iyi anlaşılması ve bilimsel literatüre katkı sağlanması açısından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Araştırma kapsamında kısıt oluşturan bir durum araştırma örneğinin ülkemiz yat işletmeleri (Bu araştırma Ege Bölgesi için yapılmış olmakla birlikte varılan sonuçlar itibari ile ülkemiz genelini ilgilendirdiği değerlendirilmektedir) ile kısıtlı kalmış olmasıdır. Müteakip dönemlerde özellikle Akdeniz havzasında bulunan yat işletmelerinde görevli personel ile benzer çalışmanın yapılarak diğer ülke yat limanı işletmelerinin çevre yönetim uygulamalarının incelenmesi ve varsa örnek olarak bulunan uygulamaların belirlenerek ülkemizde de uygulanması için teklifte bulunulmasının literatüre katkı sağlayacağı ve çevre yönetimi kapsamında bilincimizi artıracığı kıymetlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

- Ball, I., (1999). Port waste reception facilities in UK port. *Marine Policy*, 23(4-5), 307-327.
- Baykal, B. B., Baykal, M. A., (1999). Gemi Kaynaklı Eysel Atıksular ve Gemilerde Atıksu Yöntemi. *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi*, İ.T.Ü., Aralık, İstanbul.
- Bernard, H. R., (2000). Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches, *SAGE*, California and UK.
- Boddy, C. R. Sample size for qualitative research. *Qualitative Market Research: An International Journal*, 19(4), 426-432
- Bogdan, R. C., Biklen, S. K., (1992). Qualitative Research for Education: Introduction and Methods. *Allyn and Bacon*, Boston.
- Borrero-Pérez, G., González Wangüemert, M., Marcos, C., & Pérez-Ruzafa, A. (2011). Phylogeography of the Atlanto Mediterranean sea cucumber *Holothuria (Holothuria) mammata*: the combined effects of historical processes and current oceanographical pattern. *Molecular Ecology*, 20(9), 1964-1975.
- Çaklı, Ş., Cadun, A., Kışla, D., Dincer, T., (2004). Determination of quality characteristics of *Holothuria tubulosa* (Gmelin, 1788) in Turkish Sea (Aegean Region) depending on sun drying process step used in Turkey. *Journal of Aquatic Food Product Technology*, 13(3), 69-78.
- Çakmak, T. F., İstanbullu Dinçer, F., (2016). Deniz Turizmi. Ankara: *Detay Yayıncılık*, 89,129.
- Çatıl G., Hayırlı M., (1982). Türkiye Kıyılarında Yat Turizmi. *Kültür ve Turizm Bakanlığı Planlama ve Yatırımlar Dairesi Başkanlığı*, Ankara.
- Çekiç, M., Hereklioğlu, M., Ergüden, D., (2020). Ege Denizi'nde deniz patlıcanı *Holothuroidea* avcılığı yapan balıkçıların sosyo-ekonomik durumu. *Acta Aquatica Turcica*, 16(2), 214-237. <https://doi.org/10.22392/actaquatr.637400>
- Çevre Kanunu, *T. C. Resmi Gazete*, 18132, 11.08.1983.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü'nün 2020/20 Sayılı "Denizcilik Atıkları Uygulaması Hk." Genelgesi.
- Çolak, E., (2010). Avrupa Birliği Eko-Yönetim ve Tetkik Programı (EMAS) ve Türkiye'de EMAS Uygulamasının İncelenmesi. *46. Dönem AB Temel Eğitim Kursu*, Orman Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Delmas, M. A., (2002) The Diffusion of Environmental Management Standards in Europe and in the United States: An Institutional Perspective. *Policy Sciences*, 35(1), 102.

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun, *T. C. Resmi Gazete*, 25752, 11.03.2005.

Deniz Sektör Raporu 2019, İMEAK Deniz Ticaret Odası.

Deniz Turizmi Yönetmeliği, *T. C. Resmi Gazete*, 27298, 24.07.2009.

Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği, *T. C. Resmi Gazete*, 27565, 28.04.2010.

Difeto, P. M., (2010). Waste and port reception facilities. Diploma Project, *School of Economics and Finance Faculty of Management Studies, Kwazulu-natal University*, Durban.

Diñer, Z., (1987). Türkiye’de Yat Turizmi. *Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Yıllığı*, Ankara.

Dworkin, S. L., (2012). Sample size policy for qualitative studies using in-depth interviews. *Archives of sexual behavior*, 41(6), 1319-1320.

Ercanik, C., (2003). Türkiye’de Yat Turizmin Coğrafya Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara.

ESPO Environmental Report 2020.

ESPO Green Guide 2021, A Manual For European Ports Towards A Green Future.

Evans, W., (1996). Computer-supported content analysis: trends, tools, and techniques. *Social Science Computer Review*, 14(3), 269–279.

Fofana, F., Bonnaud-Antignac A., Guillemain I., Marrel A., Beriot-Mathiot A., Regnault A., (2013, Ekim). A mixed method approach to saturation: applying partial least square regression to qualitative data. In *ISOQOL 20th Annual Conference*, Miami, Florida, USA.

Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, *T. C. Resmi Gazete*, 25682, 26.12.2004.

Goetsch, D. L. and Davis, S. B., (2001). ISO 14000 Environmental Management. *Prentice Hall Inc.*, New Jersey, 32.

Gürasar, Y., (1994). Yat Turizminde Türkiye'nin Konumu, *Deniz Ticaret Odası Dergisi*, 59.

Gürbüz, S. ve Şahin F., (2018). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri, Ankara: *Seçkin Yayıncılık*.

IMO, (2011). MARPOL Consolidated Edition 2011. Fifth ed. London: *CPI Group (UK) Ltd.*

İnternet: Aydın İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (2021). URL: <https://aydin.ktb.gov.tr> Son Erişim Tarihi: 15.02.2021.

İnternet: CTR (2021). ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi. URL: <https://belgelendirme.ctr.com.tr/iso-14001-nedir.html> Son Erişim Tarihi: 20.12.2021.

İnternet: ECOLEX, (2021). Search results/ Legislation. URL: <https://www.ecolex.org/details/legislation/directive-200059ec-of-the-european-parliament-and-of-the-council-on-port-reception-facilities-for-ship-generated-waste-and-cargo-residues-lex-faoc035001/> Son Erişim Tarihi: 30.11.2021.

İnternet: European Commission, (2021). Environment/emas URL: https://ec.europa.eu/environment/emas/index_en.htm Son Erişim Tarihi: 30.11.2021.

İnternet: Global Gold Anchor, (2021). URL: <http://www.globalgoldanchor.com/> Son Erişim Tarihi: 16.12.2021.

İnternet: Gold Anchor, (2021). URL: <http://www.goldanchors.com/content.html#content5-5> Son Erişim Tarihi: 16.12.2021.

İnternet: İMEAK Deniz Ticaret Odası, (2021). Odamız. URL: <https://www.denizticaretodasi.org.tr> Son Erişim Tarihi: 20.10.2021.

İnternet: IMO, (2021). About IMO. URL: <https://www.imo.org/> Son Erişim Tarihi: 21.12.2021.

İnternet: IMO, (2021). Conventions. URL: <https://www.imo.org/> Son Erişim Tarihi: 21.12.2021.

İnternet: IMO, (2021). Status of Conventions. URL: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx> Son Erişim Tarihi: 21.12.2021.

İnternet: İstanbul Sanayi Odası Çevre Yönetim Sistemi Rehberi, (2008, Aralık). URL: https://www.iso.org.tr/sites/1/upload/files/cevre_yonetim_sistemi_rehberi-100.pdf Son Erişim Tarihi: 21.11.2021.

İnternet: Kültür ve Turizm Bakanlığı (2021). Bakanlığımız. URL: <https://www.ktb.gov.tr> Son Erişim Tarihi: 15.02.2021.

İnternet: Mavi Bayrak (2021). Genel. URL: <https://www.mavibayrak.org> Son Erişim Tarihi: 08.11.2021.

İnternet: The Black Sea Commission, (2021). The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution. URL: http://www.blacksea-commission.org/_convention.asp Son Erişim Tarihi: 30.11.2021.

İnternet: The Yacht Harbour Association (TYHA), (2021). About Us. URL: <https://www.tyha.co.uk/information/about-us> Son Erişim Tarihi: 16.12.2021.

- İnternet: Türkiye Çevre Eğitim Vakfı, (2021). Mavi Bayrak. URL: http://www.turcev.org.tr/V2/icerikDetay.aspx?icerik_id=36 Son Erişim Tarihi: 30.11.2021.
- İnternet: TÜRKLİM Türkiye Limancılık Sektör Raporu, (2021). URL: <http://www.turklim.org/turklim-sektor-raporu-2021/> Son Erişim Tarihi: 30.12.2021.
- İnternet: T. C. Dış İşleri Bakanlığı, (2021). Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (BMDTÖ). URL: <https://www.mfa.gov.tr/birlesmis-milletler-dunya-turizm-orgutu.tr.mfa> Son Erişim Tarihi: 11.03.2021.
- İnternet: UNEP, (2021). UNEP MAP. URL: <https://www.unep.org/unepmap/who-we-are/barcelona-convention-and-protocols> Son Erişim Tarihi: 30.11.2021.
- İnternet: U.S. Environmental Protection Agency, (2007). An Environmental Management System Primer for Ports: Advancing Port Sustainability. URL: https://archive.epa.gov/sectors/web/pdf/ems_primer.pdf Son Erişim Tarihi: 10.12.2021.
- İnternet: Yalıkavak Marina, (2021). URL: <https://yalikavakmarina.com.tr/tr/yalikavak-marina-achieves-yet-another-first-time-success/> Son Erişim Tarihi: 16.12.2021.
- İkiz, A. S., (2016). Şehir Markalaşmasında Marinaların Önemi: Türkiye'de Muğla Şehri Üzerine Bir Değerlendirme, *Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 1-23.
- Krippendorff, K., (1989). Content Analysis. *International encyclopedia of communication*, Vol. 1, 403-407.
- Krippendorff, K., (2004). Content Analysis: An Introduction to Its Methodology, 2nd ed., *Sage Publications*, Thousand Oaks, CA.
- Krippendorff, K., (2008). Testing the reliability of content analysis data: what is involved and why. In Krippendorff, K. and Bock, M.A. (Eds.): *The Content Analysis Reader*, Sage, Thousand Oaks, CA, 350-357.
- Köseoğlu, B., Töz, A. C., Şakar, C., (2016). Deniz Atıklarının Değerlendirilmesi ve Geri Dönüşümü: İstaç Örneği. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* ULK 2015 Özel Sayı, 153-177.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, (1992). Yat Turizmi Master Planı, *Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları*, Ankara.
- Kyngäs H. and Vanhanen L., (1999). Content analysis (Finnish). *Hoitotiede*, 11, 3-12.
- Lauri, S. and Kyngäs, H., (2005). Developing nursing theories. Vantaa, Finland: *Werner Söderström*, Dark Oy.
- Leech, N. L., Onwuegbuzie, A. J., (2007). An Array of Qualitative Data Analysis Tools: A Call For Data Analysis Triangulation. *School Psychology Quarterly*, 22, 557-584.

- Lickorish, L. J., (1988). Travel Megatrends in Europe to the Year of 2000. *Annals of Tourism Research*, 15(2), 270.
- Limanlar Kanunu (Kanun No:618), *T. C. Resmi Gazete*, 95, 20.04.1341.
- Limanlar Yönetmeliği, *T. C. Resmi Gazete*, 28453, 31.10.2012.
- Marshall, B., Cardon, P., Poddar, A. and Fontenot, R. (2013). Does sample size matter in qualitative research?: a review of qualitative interviews in IS research. *Journal of Computer Information Systems*, 54(1), 11-22.
- Mason, M., (2010). Sample size and saturation in PhD studies using qualitative interviews. *In Forum qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research*, 11(3).
- Maxwell, J. A., (1996). *Qualitative Research Design: An Interactive Approach*. SAGE Publications, California.
- Mayring, P., (2000). Qualitative content analysis. *Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research*, 1(2), 1-10.
- McHugh, M. L., (2012). Interrater reliability: the kappa statistic. *Biochemia medica*, 22(3), 276–282.
- Norman J., Cook J. E., (1998). *New Dimensions of U.S. Marine Policy*. Massachusetts Institute of Technology Sea Grant Project Office, Massachusetts, 238.
- Özdemir, M., (2010). Nitel Veri Analizi: Sosyal Bilimlerde Yöntembilim Sorunsalı Üzerine Bir Çalışma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), 323-343.
- Özdemir, Ü., (2012). Türkiye'de Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğinin İncelenmesi. *Journal of Life Sciences*, 1(2), 373-384.
- Özer, M., (1990). Türkiye'de Yat Turizmi. *Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Proje Değerlendirme Müdürlüğü*, Ankara.
- Paker, S. ve Paker, N., (2020). Mürettebatlı Yat Kiralama Hizmetinin Sürdürülebilirlik Analizi ve Öneriler. *Journal of Maritime Transport and Logistics*, 1(1), 9-19.
- Scott, M., (1996). *Wordsmith Tools*. Oxford University Press, Oxford.
- Scott, M., (2008), Developing WordSmith. *International Journal of English Studies*, 8(1), 95–106.
- Silverman, D., (2001). *Interpreting Qualitative Data: Methods for Analysing Talk, Text and Interaction*. London: SAGE Publication.
- Smith, A. E., (2000). Machine mapping of document collections: the Leximancer system. *Proceedings of the Fifth Australasian Document Computing Symposium*, Sunshine Coast, Australia.

- Stemler, S., (2001). An overview of content analysis. *Practical Assessment, Research&Evaluation*, 7(17), 137–146.
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği, *T. C. Resmi Gazete*, 25687, 31.12.2004.
- Şengün, H., (2015). Türkiye’de Çevre Yönetimi ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Uygulamaları. *Strategic Public Management Journal (SPMJ)*, 1, 109-130.
- Turizmi Teşvik Kanunu, *T. C. Resmi Gazete*, 17635, 16.03.1982.
- Turner, W. C., (2005). Energy Management Handbook (Fifth ed.). Lilburn: *Fairmont Press*, 2.
- Tütüncü, A. N., (1993). Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi. Doktora Tezi, *İstanbul Üniversitesi*, İstanbul, 6-7.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yeşil Liman/Eko Liman Projesi Uygulama Esasları (2015).
- Usta Ö., (1983). Sosyal Turizm, Ders Notları. *Dokuz Eylül Üniversitesi Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksek Okulu*, Aydın.
- Weare, C. and Lin, W. Y., (2000). Content analysis of the world wide web – opportunities and challenges. *Social Science Computer Review*, 18(3), 272–292.
- Yıldırım, A., Şimşek, H., (2003). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. Ankara: *Seçkin Yayınları*.
- Yılmaz, E., (2016). Yat Charter Acentalarının Rekabet Stratejileri Üzerine Görgül Bir Araştırma: Güney Ege Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Muğla.
- Yiğit, F., (2006). Gemi Kaynaklı Kirleticiler ve Trabzon Limanına Gelen Bazı Gemilerin Atıksularının İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, 4-5.
- Yontar, İ. G., (2006). ISO 14001 Çevre Yönetim Sistem Standardı ve Türkiye’de Durum Analizi, Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

EKLER

EK-1. Mavi Kart Bilgilendirme Broşürü

T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

Mavi Kart Nedir?

Mavi Kart, motorlu deniz taşıtı atıklarının dijital olarak takibi için hazırlanmış bir sistemdir.



Neden Mavi Kart?

Mavi Kart ile, bugüne kadar "Ek-5 Atık Bildirim Formu" ile işletilen süreç, daha kolay ve hızlı olarak yürütülebilecektir.

Bilgiler çevrimiçi olarak, daha güvenli bir ortamda tutulacak, ihtiyaç halinde anında erişim mümkün olacaktır.

Atık bildirimini, hem atık alım tesisleri, hem de Mavi Kart sahipleri için sanjyeler içinde tamamlanabilecektir.

T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

Deniz ve Kıyı Kirliliğini önlemek elimizde!

Her Canlının Sağlıklı Bir Çevrede Yaşamaya Hakkı Vardır...

Denize Bırakılan Yağlı Atıklar, Deniz Canlıları Üzerinde Öldürücü Etkiye Sahiptir...

Denize Bırakılan Pis Sular Deniz Ekosistemini Bozmakta ve Eşsiz Güzelliğindeki Durgun Sulara Sahip Koyarlarda Kirliliğe Neden Olmaktadır...

Denize bırakılan katı atıklar doğada çok uzun yıllar yok olmamaktadır.

MAVİ KART

Bir plastik bardağın 50 yılda, plastik poşetin 10 ile 20 yılda, cam şişenin 1 milyon yılda, hatta bir sigara izmaritinin bile 5 yılda doğaya karışabildiğini biliyor muydunuz?



T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

Mavi Kart'ta Yetki ve Sorumluluk Sahipleri Kimlerdir?

Mavi Kart'ın uygulanmasına ilişkin mevzuatın düzenlenmesi, işletilmesi ve denetimi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yetkisindedir.

Mavi Kart'ların tedarik noktası, aynı zamanda atık alım noktası da olan marina, liman ve balıkçı barınaklarıdır. Mavi Kart kullanıcıları, Mavi Kart Genelgesi kapsamında tanımlanan, motorlu deniz taşıtları sahipleridir.

Mavi Kart denetimi,

- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Denetçileri,
- Sahil Güvenlik Komutanlığı Bağlı Bot Komutanlıkları,
- Liman Başkanlıkları dahilindeki yetkili deniz denetçileri,

tarafından yapılır.

Denetim esnasında Mavi Kart sahibi, denetçiye, denetlenen taşıta ait kartı beyan etmekle yükümlüdür.



T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

Muğla Atık Alım Noktaları

Mavi Kart'ın devreye alındığı illerde, tüm liman, marina ve balıkçı barınakları atık alım noktalarına sahiptir. Atık alım noktalarını harita üzerinde, güncel olarak görmek için, aşağıdaki web sitesini ziyaret edebilirsiniz:



Marina Yık (Bata Marina)	Göcek	36° 43' 18" N	28° 08' 08" E
D-Marina (Port Göcek)	Göcek	36° 43' 52" N	28° 08' 28" E
Elber Club Marina	Göcek	36° 43' 02" N	28° 08' 08" E
Göcek Konağı	Göcek	36° 43' 08" N	28° 08' 31" E
Sakur Hotel Marina's Marina	Marmaris	36° 51' 42" N	28° 19' 28" E
Akdeniz Marina	Marmaris	36° 53' 08" N	28° 17' 58" E
Marmaris Yık Marina	Marmaris	36° 49' 48" N	28° 18' 32" E
Çuhayyik Mark Marina	Marmaris	36° 49' 38" N	28° 18' 38" E
Milis Marina	Bodrum	37° 16' 30" N	27° 52' 08" E
D. Marina Turquoise Marina	Bodrum	36° 58' 58" N	27° 52' 21" E
Bodrum Yıkama & Marina	Bodrum	37° 58' 28" N	27° 52' 52" E
E-ten Marina	Fethiye	36° 37' 03" N	28° 08' 18" E
Bodrum Balıkçı Marina	Bodrum	37° 02' 58" N	27° 52' 08" E
Fethiye Balıkçı Marina	Fethiye	36° 37' 18" N	28° 08' 28" E
Marmaris Belediyesi Marina	Marmaris	36° 51' 08" N	28° 08' 28" E
Çiğdem Balıkçı Marina	Göcek	36° 43' 18" N	28° 08' 48" E
Dutlu Balıkçı Marina	Dutlu	36° 43' 22" N	27° 47' 22" E
My Marina	Kıyıköy	36° 49' 28" N	28° 08' 28" E
Balıklar Balıkçı Barınak	Marmaris	36° 49' 58" N	28° 18' 28" E
Bodrumun Balıkçı Balıkçı Barınak	Marmaris	36° 49' 28" N	28° 08' 28" E
Çiğdem Balıkçı Barınak	Bodrum	37° 02' 42" N	27° 52' 48" E
Turku Balıkçı Barınak	Bodrum	37° 02' 18" N	27° 52' 18" E
Turquoise Balıkçı Barınak	Bodrum	37° 02' 21" N	27° 52' 28" E
Akyaka Balıkçı Barınak	Bodrum	36° 58' 08" N	27° 52' 28" E
Çiğdem Balıkçı Barınak	Bodrum	37° 02' 18" N	27° 52' 48" E
Yıkama Balıkçı Barınak	Bodrum	37° 02' 28" N	27° 52' 38" E
Akyaka Belediyesi Balıkçı Barınak	İbo	37° 02' 02" N	28° 18' 28" E
Çiğdem Yık Balıkçı Barınak	Kıyıköy	36° 49' 28" N	28° 08' 28" E
Dutlu Balıkçı Balıkçı Barınak	Ortaca	36° 48' 08" N	28° 38' 21" E

T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

Antalya Atık Alım Noktaları



Kaş Balıkçı Barınak	Kaş	36°15'44.26"K	29°24'49.92"E
Kaş Marina	Kaş	36°12'14.99"K	29°37'48.10"E
Kalkan Balıkçı Barınak	Kalkan	36°15'44.26"K	29°24'49.92"E
Uçakçı (Kekova) İskele	Demre	36°11'46.34"K	29°52'50.34"E
Çevreli Menderes	Demre	36°11'26.80"K	29°52'50.09"E
Fınke Setap Marina	Fınke	36°17'36.00"K	30° 0' 06.44"E
Fınke Balıkçı Barınak	Fınke	36°17'43.15"K	30° 0' 56.88"E
Kemer Türkiz Marina	Kemer	36°56'1.67"K	30°54'20.61"E
Antalya Çelme Marina	Antalya	36°49'58.58"K	30°56'24.28"E
Antalya Balıkçı Barınak	Antalya	36°49'17.17"K	30°56'21.68"E
Antalya Kalkıcı Yat Limanı	Antalya	36°53'4.72"K	30°42'10.48"E
Manavgat Belediyesi (Imak Kemer)	Manavgat	36°48'18.73"K	31°29'23.74"E
Side Balıkçı Barınak	Side	36°45'57.71"K	31°23'2.85"E
Alanya Balıkçı Barınak	Alanya	36°33'11.36"K	31° 0' 1.64"E
Alanya Marina	Alanya	36°33'50.32"K	31°56'58.91"E
Adnanan Belediyesi	Kemer	36°18'28.01"K	30°27'56.91"E

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanlığı
Tel : +90 (312) 586 30 46 - 586 31 34
Faks : +90 (312) 474 03 35
Muğla Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü
Tel : +90 (252) 214 12 58
Antalya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü
Tel : +90 (242) 321 80 06
Sahil Güvenlik
158
İlgili Liman Başkanlıklar
e-mail: mavikart@csb.gov.tr

T.C. ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI

ÇEVRE YÖNETİMİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ




MAVİ KART

"Daha Temiz Deniz İçin Dünyada Bir İlk"

Kaynak: <http://www.mavikart.com.tr/> (Erişim Tarihi: 26.04.2021)



**İSKENDERUN TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ YÜKSEK LİSANS
PROGRAMI**

**EGE BÖLGESİNDEKİ YAT LİMANI İŞLETMECİLERİNİN ÇEVRE YÖNETİM
UYGULAMALARI**

Bu araştırma, İskenderun Teknik Üniversitesi Lisans Üstü Eğitim Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı Yüksek lisans Programı öğrencisi Yunus ÇANAK tarafından, Dr. Öğr. Üyesi Sedat BAŞTUĞ danışmanlığında yürütülen “Ege Bölgesindeki Yat Limanı İşletmecilerinin Çevre Yönetim Uygulamaları” başlıklı bir araştırma çalışmasıdır.

1. Çalışmada, Ege Bölgesindeki yat limanı işletmecilerinin çevre yönetimi uygulamaları ve işletmelerin farklı çevresel yöntemlerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmada yöntem olarak nitel bir teknik olan içerik analizi kullanılacaktır. Çalışmanın örneklemini, balıkçı barınağı, çekek yeri ile marina yöneticilerinden elde edilen bilgiler oluşturmaktadır. Ayrıca, örnekleme büyütme maksadıyla yat kaptanlarının da görüşlerine başvurulacaktır.
2. Görüşme süresi yaklaşık 30-45 dakika arası olarak öngörülmektedir.
3. Araştırma kapsamında elde edilen bilgiler sadece bilimsel amaçlı kullanılacak olup, işletme ve yanıtlayıcılara ilişkin bilgiler kesinlikle hiçbir kişi ve kurumla paylaşılmayacaktır. Talep etmeniz halinde araştırma sonuçları sizlerle sunulacaktır.
4. Deniz Ulaştırma Mühendisliği bilimine katkı sağlamasını amaçladığımız bu çalışmaya sağlayacağınız yardım ve destek için şimdiden teşekkür ederiz.

Saygılarımızla,

GÖRÜŞME FORMU

A) Yanıtlayıcı Öz Bilgileri:

İşletme Adı	:	
Görevi	:	
Cinsiyeti	:	<input type="checkbox"/> Erkek <input type="checkbox"/> Kadın
Mezuniyet Derecesi	:	<input type="checkbox"/> İlköğretim <input type="checkbox"/> Lise <input type="checkbox"/> Ön lisans <input type="checkbox"/> Lisans <input type="checkbox"/> Lisansüstü
Sektör Tecrübesi	:	<input type="checkbox"/> 1-10 Sene <input type="checkbox"/> 11-20 Sene <input type="checkbox"/> 21-30 Yıl <input type="checkbox"/> 31 ve üstü
Deniz Ehliyet Yeterliliği (Varsa)	:	<input type="checkbox"/> Amatör Denizci <input type="checkbox"/> Yat Kaptanı <input type="checkbox"/> Sınırlı Kaptan <input type="checkbox"/> Yakın yol Vardiya Zabiti
Çalıştığınız İşletmenin Türü	:	<input type="checkbox"/> Uzak yol Vardiya Zabiti <input type="checkbox"/> Diğer ()
İşletme Faaliyetleri (İlgili tüm seçenekler işaretlenebilir, ilave varsa belirtiniz)	:	<input type="checkbox"/> Marina <input type="checkbox"/> Rıhtım/İskele <input type="checkbox"/> Çekek Yeri <input type="checkbox"/> Balıkçı Barınağı <input type="checkbox"/> Diğer ()
		<input type="checkbox"/> Üç Çıpalı Marina
		<input type="checkbox"/> Dört Çıpalı Marina
		<input type="checkbox"/> Beş Çıpalı Marina
		<input type="checkbox"/> Mavi Bayraklı Marina
		<input type="checkbox"/> Mavi Kart Sistemi
		<input type="checkbox"/> Gemi Atık Takip Sistemi
		<input type="checkbox"/> Eko Yönetim ve Denetim Programı
		<input type="checkbox"/> BS 7750 Çevre Yönetim Standardı
		<input type="checkbox"/> ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi Standartlar Serisi
		<input type="checkbox"/> Yeşil Liman
		<input type="checkbox"/> Mavi Bayrak
		<input type="checkbox"/> Altın Çıpa

B) Görüşme Soruları:

1. İşletmenizde uygulanan çevre yönetim politikaları ve süreçleri hakkında bilgi verebilir misiniz?
2. Yat limanı işletmecisi olarak Çevre Yönetim uygulamalarınızda karşılaştığınız sorunlar nelerdir? Bu sorunların giderilmesi amacıyla ne gibi önlemler alıyorsunuz?
3. Yurtdışındaki yat limanı işletmelerinin çevre yönetim uygulamalarının avantaj ve dezavantajlarını belirtebilir misiniz? Sizce bu limanların uygulamaları, ülkemizdeki işletmelere göre rekabetçi bir üstünlük sağlamakta mıdır?
4. Ülkemizdeki Mavi Kart uygulamasının avantaj ve dezavantajlarını nasıl değerlendirirsiniz?
5. Ülkemizdeki yeşil liman uygulamaları hakkında ne düşünüyorsunuz? Sizce bu uygulamanın yat işletmelerine sunacağı avantaj ve dezavantajlar nelerdir?
6. Gönüllülük esasına dayalı uygulamalardan Mavi Bayrak Uygulaması hakkındaki düşünceleriniz nelerdir? Mavi Bayrak uygulamasının yatlarda daha fazla kullanım alanı bulması gerektiğini düşünüyor musunuz? Uygulamanın avantaj ve dezavantajlarını nasıl değerlendirirsiniz?

C) Diğer Görüş ve Katkılarınız:

.....

.....

.....

.....

YANITLARINIZ İÇİN ÇOK TEŞEKKÜR EDERİZ.

DİZİN**A**

Aeratör Sistemi · 60, 67, 71
Altın Çıpa · viii, 47, 48, 49, 57

C

Charter · vii, 12, 13, 14, 78

Ç

çevre bilinci · 23, 67, 68

D

Deniz Turizmi · 4, 7, 9, 11, 17,
18, 50, 73, 74

E

EMAS · x, xii, 36, 37, 73

G

gemi atıkları · 22, 26

I

IMO · xii, 15, 16, 23, 24, 74, 75
ISO 14001 · xi, 36, 38, 39, 40, 41,
59, 75, 78

i

içerik analizi · 1, 51

M

MARPOL · xii, 23, 24, 32, 74
Mavi Bayrak · viii, x, xi, 19, 20,
21, 44, 45, 46, 47, 56, 58, 66,
69, 75, 76
Mavi Kart · ix, xii, 33, 34, 56, 57,
58, 59, 63, 68, 71, 79

N

NVIVO 11 · 55, 56

Ö

örneklem · 51, 52, 54, 55

S

Sürdürülebilirlik · 3, 58, 67, 71

Y

Yat Çeşitleri · vii, 7, 8
Yeşil Liman · viii, 41, 43, 68, 70,
78



TEKNOVERSİTE



teknoversite **AYRICALIĞINDASINIZ**

İSTE

