

**DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI**  
**DENİZ TURİZMİ UZAKTAN ÖĞRETİM TEZSİZ YÜKSEK LİSANS**  
**BİTİRME PROJESİ**

**TÜRKİYE'DE CHARTER YAT İŞLETMELERİNİN SEKTÖRDE**  
**YAŞADIKLARI SORUNLAR**

**İSMAİL KIRMIZI**

**Danışman**  
**DR. SERİM PAKER**

**İZMİR-2022**

**DOKUZ EYLÜL UNIVERSITY  
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES  
DEPARTMENT OF MARITIME BUSINESS MANAGEMENT  
MARINE TOURISM PROGRAM  
NON-THESIS MASTER'S TERM PROJECT**

**THE PROBLEMS FACED BY CHARTER YACHT ENTERPRISES IN  
TURKEY**

**İSMAİL KIRMIZI**

**Supervisor  
DR. SERİM PAKER**

**İZMİR-2022**

## YEMİN METNİ

Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesi olarak sunduğum “Türkiye’de Charter Yat İşletmelerinin Sektörde Yaşadıkları Sorunlar” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2022

İsmail KIRMIZI

## DECLARATION

I hereby declare that this non-thesis master's term project titled as "The Problems Faced By Charter Yacht Enterprises in Turkey" has been written by myself in accordance with the academic rules and ethical conduct. I also declare that all materials benefited in this thesis consist of the mentioned resources in the reference list. I verify all these with my honour.

.../.../2022

İsmail KIRMIZI

## ÖZET

### Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesi

#### Türkiye’de Charter Yat İşletmelerinin Sektörde Yaşadıkları Sorunlar

İsmail KIRMIZI

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Deniz Turizmi Programı

Türkiye Charter Yat Turizmi için; Tarihi, Kültürel alanlar ve Limanlar açısından çok zengindir. Uygun iklim koşulları nedeniyle Ege Denizi ve Akdeniz’deki koylar ve kıyılar yat turizmi bakımından önemli bir potansiyele sahiptir.

Bu çalışmada Charter Yat Turizmi ile ilgili tanımlamalar yapılarak, yatların ülkemiz mevzuatında tabi oldukları kanun ve yönetmeliler incelenmiş, sektörde yaşadıkları sorunlar tespit edilmiştir.

Yat kiralama sektörü Deniz Turizmi faaliyetleri içerisinde benzersiz bir konuma sahiptir. Türkiye sahilleri, Ülkemizin sahip olduğu kıyı alanları, koylar ve temiz denizler düşünüldüğünde; Akdeniz Çanağı içerisinde deniz turizmi faaliyetleri için eşsiz bir destinasyondur. Yat kiralama sektörünün marka haline getirmiş olduğu ‘Mavi Yolculuk’ kavramının yine Ülkemizin milli üretimi Gulet ve türleri tekne tipleri ile icra ediliyor olması, yatçılara Ülkemizin benzersiz koylarında seyir yapma fırsatı tanınması gibi özellikleri ile Dünya Yat Kiralama pazarında güçlü konuma getirmiş olsa da Yat Kiralama sektörü ülkemizde hala hak ettiği noktalara ulaşamamıştır.

Sonuç olarak Charter Yat İşletmecilerinin sektörde yaşamış olduğu sorunları çözüme ulaştırmak, Türkiye Deniz Turizmi verilerine katkı sağlayacağı şüphesidir. Ülkemizin sahip olduğu Deniz Turizmi Destinasyonları ve Akdeniz Çanağında ki sahip olduğu konumu göz önüne alındığında Yat İşletmelerine sağlanan lojistik destek amacı ile inşa edilen Limanlar, Çekek Yerleri ve benzeri tesisler yetersizdir. Sektördeki yatırımların çok hassas olaylardan kolaylıkla etkilendiği ve bu yönde politikaların geliştirilmesi gerekmektedir. Sunulan hizmetlere kolay erişim için altyapı ve üstyapı geliştirilmelidir. Charter Yat Turizminin verileri düzenli bir şekilde değişim analizlerine tabi tutularak düşünüş gerçekleşen pazarlardaki nedenler araştırılmalı ve iyileştirmeler yapılmalıdır.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz Turizmi, Yat Kiralama, Akdeniz Çanağı

## **ABSTRACT**

### **Non-Thesis Master's Term Project**

#### **The Problems Faced By Charter Yacht Enterprises in Turkey**

İsmail KIRMIZI

Dokuz Eylül University

Graduate School of Social Sciences

Marine Tourism Program

For Turkey Charter Yacht Tourism; It is very rich in terms of historical, cultural areas and ports. Due to favorable climatic conditions, the bays and coasts of the Aegean Sea and the Mediterranean have an important potential for yacht tourism.

In this study, definitions related to Charter Yacht Tourism were made, the laws and regulations that yachts are subject to in our country's legislation were examined, and the problems they experienced in the sector were determined.

Yacht charter sector has a unique position in Sea Tourism activities. Considering the coasts of Turkey, the coastal areas, coves and clean seas of our country; It is a unique destination for marine tourism activities within the Mediterranean Basin. Although the concept of 'Blue Cruise', which has become a brand by the yacht charter industry, has brought it to a strong position in the World Yacht Charter market with its features such as the fact that it is performed with the national production Gulets and types of boats of our country, giving yachtsmen the opportunity to cruise in the unique bays of our country. It still hasn't reached the level it deserves.

As a result, it is doubtful that it will contribute to the Turkish Marine Tourism data by solving the problems experienced by the Charter Yacht Operators in the sector. Considering the Sea Tourism Destinations of our country and its location in the Mediterranean Basin, the ports, dockyards and similar facilities built for the logistic support provided to the Yacht Enterprises are insufficient. Investments in the sector are easily affected by sensitive events and policies need to be developed in this direction. Infrastructure and superstructure should be developed for easy access to the services offered. The data of Charter Yacht Tourism should be subjected to change analysis on a regular basis, the reasons in the markets that have decreased should be investigated and improvements should be made.

**Key Words:** Marine Tourism, Yacht Charter, Mediterranean Bowl

## TEŞEKKÜR

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Deniz Turizmi uzaktan öğretim tezsiz yüksek lisans programında gerçekleştirmiş olduğum proje çalışmam süresince desteklerini esirgemeyen ve beni yönlendiren saygı değer hocam Dr. Serim PAKER 'e lisansüstü eğitimim boyunca engin bilgilerini bizlere aktaran değerli hocalarıma, Bu çalışmanın yürütülmesi sırasında sabır gösterdiği ve bana katlandığı için eşim Deniz'e ve kızım Melisa'ya teşekkürü bir borç bilirim.

İsmail KIRMIZI

# TÜRKİYE’DE CHARTER YAT İŞLETMELERİNİN SEKTÖRDE YAŞADIKLARI SORUNLAR İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ .....	i
DECLARATION .....	ii
ÖZET .....	iii
ABSTRACT .....	v
TEŞEKKÜR .....	vii
İÇİNDEKİLER .....	viii
KISALTMALAR .....	xi
GİRİŞ .....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM TÜRKİYE’DE CHARTER YAT TURİZMİNE GENEL BİR BAKIŞ

### 1.1 CHARTER YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ GENEL TANIMLAR

1.1.1 Yat Turizmi.....	2
1.1.2 Yat.....	2
1.1.3 Yatçı.....	2
1.1.4 Yatçılık.....	2
1.1.5 Yatçılık Bölgesi.....	2
1.1.6 Yat Limanı-Marina.....	2
1.1.6.1 Ana Yat Limanı.....	3
1.1.6.2 Tali Yat Limanı.....	3
1.1.7 Yat Yanaşma Yerleri.....	3
1.1.8 Çekek Yerleri.....	3
1.1.9 Yat İşletmeleri.....	3
1.1.9.1 Mürettebatlı Yatçılık.....	3
1.1.9.2 Mürettebatsız Yatçılık.....	4
1.1.10 Mavi Yolculuk.....	4

### 1.2 TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ

1.2.1 Türkiye’de Yat İşletmeciliği.....	4
1.2.2 Türkiye’de Yat Turizminin Gelişimi.....	5
1.2.3 Türkiye’nin Yat Turizmine İlişkin Politikalarının Gelişimi.....	6

### 1.3 TÜRKİYE’DE CHARTER YAT İŞLETMELERİNİN KULLANDIĞI TEKNE TİPLERİ

1.3.1 Gulet.....	7
1.3.2 Ayna Kıç.....	7
1.3.3 Tirhandil.....	

### 1.4 TÜRKİYE’DE CHARTER YAT TURİZMİ POTANSİYELİNİN COĞRAFİ KONUM VE İKLİMSEL ÖZELLİKLER AÇISINDAN İRDELENMESİ

1.4.1 Coğrafi ve Stratejik Konum.....	7
---------------------------------------	---



1.4.2 İklimsel Özellikler.....	8
1.5 CHARTER YAT TURİZMİNİN HEDEF KİTLESİNDEKİ MÜŞTERİ PROFİLİ.....	9

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE'DE CHARTER YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE YATLARA UYGUYANAN FORMALİTELER

2.2 TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT.....	9
2.2.1 Turizmi Teşvik Kanunu.....	10
2.2.2 Yat Turizmi Yönetmeliği.....	11
2.2.3 Diğer Mevzuatlar.....	11
2.3 CHARTER YATLARIN TÜRKİYE KARASULARINA GİRİŞ VE ÇIKIŞLARINDA UYGULANAN FORMALİTELER.....	13
2.3.1 Charter Yatların Türkiye Karasularına Giriş ve Çıkış İşlemleri.....	13
2.3.2 Yat Kayıt Belgesi (Transitlog).....	13
2.3.3 Charter Yat İşletmelerinin Giriş ve Çıkış İşlemleri için Uğrayacakları Otoriteler....	13

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE YAT KİRALAMA SEKTÖRÜNDE YAŞANILAN SORUNLAR

3.1 CHARTER YAT İŞLETMELERİNİN SEKTÖRDE YAŞADIKLARI SORUNLAR.....	14
3.1.1 Charter Yatların Bağlama Hizmeti Alabileceği Tesislerin Yetersiz Olması.....	14
3.1.2 Charter Yatların Kullanımı için Mevcut Bulunan Çekme Alanlarının Yetersizliği.....	14
3.1.3 Deniz Turizmi Destinasyonlarında Koylarda Bulunan Hareketsiz Teknelerin Varlığı....	14
3.1.4 Mavi Kart Atık Alım Sisteminin Charter Yatlar İçin Oluşturduğu Güçlükler.....	16
3.1.5 Yabancı Bayraklı Yatların Türkiye Karasularında Ticari Faaliyetlerde Bulunması.....	17
3.1.6 Charter Yat İşletmelerinin Gereksinim Duyduğu Yat Limanlarının Yatırım Aşamasında Karşılaşılan Bürokratik Sorunlar.....	18
3.1.7 Charter Yatlara Görev Alacak olan Gemi Adamlarının Eğitim Sorunları.....	19
3.1.8 Charter Yat Kiralama Modelinin Uygulandığı Deniz Turizmi Destinasyonlarında Yaşanan Ulaşım Sorunları.....	19
3.1.9 Türkiye'de Bulunan Deniz Turizmi Destinasyonlarına Talep Artışının Olması.....	19
3.1.10 Mevzuat Sorunları.....	20
3.1.11 Charter Yat İşletmelerinin Tabi Oldukları Mevzuatlarda Yaşanan İdare Sorunları.....	21

3.1.12 Charter Yat Turizmi Pazarında Tanıtım ve Pazarlama Sorunları.....	22
3.1.13 Charter Yatların Lojistik Destek Amacı İle Gereksinim Duydukları Marina ve Yat Limanlarının İnşasında Yaşanan Teşvik Sorunları.....	22
3.1.14 harter Yatların Seyir Esnasında Yaşadıkları Haberleşme Sorunları.....	22
3.1.15 Çevre Sorunları ve Yat Turizminin Çevre İle Olan İlişkileri.....	23
3.1.16 Charter Yat Turizmi Kapsamında Sektörde Yaşanan Diğer Sorunlar.....	23
3.1.16.1 Gezinti Tenezzüh Tekneleri Sorunu .....	24
3.1.16.2 Amatör Yatçılık Sorunları.....	24
3.1.16.3 Su Sporları Sorunları.....	24
3.1.16.4 Meteoroloji Sorunları.....	25
3.1.16.5 Ceza Uygulama Sorunları.....	25
3.1.16.6 Yat İnşaatı Sorunları.....	25
<b>SONUÇ.....</b>	<b>27</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>29</b>

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>COLREG</b>	: Denizde atışmayı nleme Tüzüğü
<b>IALA</b>	: Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği
<b>IMO</b>	: Uluslararası Denizcilik rgt
<b>KEGM</b>	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
<b>MARPOL 73/78</b>	: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin nlenmesine Ait Uluslararası Sözleřme
<b>P&amp;I</b>	: Korunma ve Tazminat
<b>SOLAS</b>	: Denizde Can Güvenliği ile İlgili Uluslararası Sözleřme
<b>T.C.</b>	: Türkiye Cumhuriyeti
<b>TTK</b>	: Türk Ticaret Kanunu
<b>DTO</b>	: Deniz Ticaret Odası
<b>KTB</b>	: T.C Kültür ve Turizm Bakanlığı
<b>UAB</b>	: T.C Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı
<b>SG</b>	: Sahil Güvenlik Komutanlığı
<b>TTK</b>	: Turizmi Teşvik Kanunu

## GİRİŞ

Dünyada bilinen ilk yelkenli tekne MÖ 4000’li yıllarda Nil nehrinde firavunların zevk amaçlı gezilerinde kullanılmıştır. Bugün Yat Turizmi ülke ekonomileri açısından çok önemli gelir kaynağı yaratan bir sektördür. Dünyada yat turizminin en çok gelişme gösterdiği bölgeler Karayip Adaları ve Akdeniz olmuştur. Özellikle Batı Akdeniz ülkeleri büyük çapta yat limanı yapımına önem vererek, bu tür turizm için alt yapılarını hazırlamışlardır. Ayrıca yatların ticari amaçla kiraya verilmesi ve tekne sahibi olmadan yatçılık yapabilme olanaklarının yaratılması bu sektörün gelişmesinde önemli adımlardan birisidir.

Türkiye’de 1980’li yıllardan sonra gelişmeye başlayan Yat Turizmi, sağladığı sosyal ve ekonomik katkıların yanı sıra tanıtım faaliyetlerine katkısı ve sağladığı döviz girdisiyle turizm sektöründe önemli bir yer tutmaktadır.

Ülkemizde deniz turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık yüzde 20’sini oluşturmaktadır. 2002 yılında; 1,9 Milyar Dolar olan deniz turizmi gelirimiz, 2014 yılında 6,8 Milyar Dolar’a ulaşmıştır. Ancak 2015, 2016 ve 2017 yıllarında yaşanan global kriz sebebiyle 2017 yılında 3,2 Milyar Dolar’a gerilemiştir. 2018 yılında gelirimiz 5,9 Milyar Dolar’a ulaşmıştır.

Akdeniz Çanağı ülkeleri arasında yat turizmi gelirlerindeki payını artırmayı hedefleyen Türkiye, yat turizmi için ideal koşullara sahip ülkelerden birisidir. Bu koşullar yat turizmi için gerekli olan doğal ve korunaklı koylar başta olmak üzere, uzun kumsallar, kıyı ormanları, uzun bir sezon, uygun deniz rüzgarları, kuru ve yağışsız hava koşulları, tarihi ve arkeolojik miras, yüzme, balık avlama, çeşitli su sporları yapma olanakları biçiminde ifade edilebilir.

Türkiye 1983 yılında yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile yatçılık alanında ilk kez özel bir yasal düzenlemeye sahip olmuştur. Böylece Türkiye’de ciddi anlamda yatlara hizmet veren limanlar ve marinalar inşa edilmeye başlanmıştır. Böylece, ülkemizde bugün Turizm Belgeli olmak üzere işletmede ve inşası tamamlanmak üzere olan birçok liman ve marina vardır. Bu tesislerin dışında Bodrum, Datça, Fethiye ve Göcek gibi yerel belediyelerin işlettikleri Yat Limanları da mevcuttur.

Charter Yat İşletmelerinin Türkiye karasularında icra ettiği Deniz Turizmi faaliyetleri ülke ekonomisi için çok önemli bir girdi kaynağıdır. Ülkemiz özellikle Güney Ege kıyılarında sahip olduğu benzersiz kıyı ve koyları ile Yat Turizmi için çok elverişlidir. Ancak Charter Yat İşletmeleri icra ettikleri faaliyetler esnasında birçok sorun ile karşılaşmaktadır.

Bu çalışmada birinci bölümde Charter Yat Turizmi ile ilgili genel tanımlamalar yapıp, ikinci bölümde Türkiye’de Charter Yat Turizmi ile ilgili Mevzuat ve Yatlara uygulanan formaliteler incelenerek, üçüncü bölümde Türkiye’de Yat Kiralama sektöründe yaşanan sorunlar tespit edilecektir.

## 1.1 Charter Yat Turizm'ine İlişkin Genel Kavramlar ve Tanımlar

Türkiye'de Charter Yat Turizm'ine ilişkin genel kavramlar ve tanımların açıklanması, bitirme projesinin anlaşılması açısından gerekli görülmektedir. Bitirme projesinin kapsamı çerçevesinde konuya ilişkin kavramlar ve tanımlar aşağıda belirtilmiştir.

### 1.1.1 Yat Turizmi

Deniz yolu ilk çağlardan beri insanoğlunun hem savaşlarda, hem ticarete kullandığı çok önemli ulaşım biçimlerinden birisi olmuştur. Denizciliğin ve deniz yolu ulaşımının gelişmesi özellikle seyahat faaliyetlerinde etkisini göstermiştir. Aynı zamanda turizm sektörünün eğlence, gezi, spor ve görsel güzellikler açısından zenginleşmesine katkıda bulunmuştur. Deniz turizminin önemli bir alt bölümü olan yat turizmi iki bileşenden oluşmaktadır. Bunlar, hizmeti veren yat limanları ve yat limanından hizmeti alan yatlardır. Yatçılık faaliyeti amatör ve ticari olmak üzere iki temel gruptan oluşuyor. Ticari yatçılık, günlük tur tekneleri ve yat kiralama, amatör yatçılık ise küçük boyutlu tekneler ile gezinti ve ya yarış amaçlı faaliyetleri içermektedir.(Ersel Zafer Oran).1990'lı yıllardan sonra önem kazanmaya başlayan yat turizmi, Dünyada ve Türkiye'de son yıllarda hızla gelişmektedir. Gelişme potansiyeli en yüksek eko turizm çeşitlerinden birisi olmaya aday olan yat turizmi ülkeye bıraktığı gelir bakımından Turizm sektörü içinde cazip bir yeri vardır. Ancak turist açısından henüz istenilen seviyede değildir.

**1.1.2 Yat:** Yat Turizmi Yönetmeliği'ne göre "yat" deyimi yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacı ile yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36'yı geçmeyen, yük veya yolcu gemisi niteliği olmayan, tolinato belgelerinde "Ticari Yat" veya "Özel Yat" olarak belirtilen deniz araçlarını ifade etmektedir. Bir başka tanımla yatlar; "Konaklama-mutfak-banyo gibi yaşama bölümlerinden oluşan, suda yüzen, seyahat ve turizm amaçlı kullanılan deniz araçlarıdır. Yatlar hareket yeteneklerini ya yelken kullanarak rüzgârdan, ya da motor gücünden elde ederler. Yatlar kullanım amaçlarına göre özel ve ticari, kullanım şekillerine göre yelkenli, motorlu ve karma, yapım türlerine göre ahşap, fiberglas ve sac yatlar olarak sınıflandırılırlar. Birçok yatta hem yelken hem de motor bulunmaktadır. "Klasik" olarak adlandırılan yatlar ise, ahşap imal edilmektedir. Bu tip teknelere, Bodrum yöresi ile özdeşleşmiş olan ve ahşaptan imal edilen "Gulet" stili tekneler örnek verilebilir. Yabancı bir ülkenin karasularından, başka bir limana giriş yapan yatlar, sarı bayrak (Q flag) çekmek zorundadırlar. Bu yatlara "Sarı Bayraklı Yat" denilmektedir. Bir geminin kayıtlı olduğu ülkenin bayrağına ise bandır denilmektedir.

**1.1.3 Yatçı:** Yat seyahatine fiilen katılarak yat kullanan kimselere denmektedir.

**1.1.4 Yatçılık:** Yatların eğlence, spor ve turizm amaçlı kullanılmasına denmektedir. Diğer bir tanımla; gezi ve spor amacıyla geçici bir süre mürettebatlı yat kiralayan veya yeterli ehliyeti olduğu takdirde kenedine ait veya kiraladığı yatı kullanabilen kişilere yatçı, bu kişilerin yaptıkları faaliyetlere de yatçılık denilmektedir.

**1.1.5 Yatçılık Bölgesi:** Yat Turizmi Yönetmeliği'ne göre, yat turizminin ülke içinde geliştirilmesi için, yat turizmi açısından potansiyel oluşturan, Bakanlar Kurulu ve Genel Kurmay Başkanlığının uygun görüşü ile ilan edilen yerlere "Yatçılık Bölgesi" denmektedir.

**1.1.6 Yat Limanı-Marina:** Marina ve Yat Limanı çoğu kez aynı anlama sahip olan dilimizde, kavram karmaşası içindedir. Marina terimi 1928'lerden beri ABD'de kullanılmaya başlanmıştır. Buradaki National Association of Boat and Engine Manufacturers ( Ulusal Makine ve gemi Yapımcıları Derneği) toprak, su ve özel servis kolaylıklarının gelişimini

kapsayan bir liman tanımı vermeye çalışmıştır. Söz konusu derneğe göre; Marina “gemicinin uyuma, yemek yeme, tatil yapma ve gemisinin yakıt ve gıda talebini karşılayan, yelkenini gerebileceği, duş yapabileceği, kıyıda akşam yemeği yiyebileceği, haberleşmenin, teçhizatın ve ulaşımın sağlanabildiği bir faaliyet alanı yaratan yerdir”.

Yat Turizmi Yönetmeliği 'ne göre yat limanı deyimi; Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yerleri ve Çekek Yerleri olarak belirlenen mahaller olarak ifade edilmektedir. Yat Limanları, Yönetmelikte belirlenen alt ve üst yapı niteliklerine ve bunlara ilave olarak sağladıkları imkânlarla göre sınıflandırılır ve belgelendirilir. Bu sınıflandırmaya göre;

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

**1.1.6.2 Tali Yat Limanı:** Tabii veya kapalı bir su alanına sahip olan, uzun süreli kalış ve onarım imkânları yanında, akaryakıt satışı, 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte vinç, meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkânı, yangın ikaz sistemi, yatçılarının dinlenmeleri için sosyal bir mahal, satış üniteleri, telefon ve telsiz sistemi, çamaşır yıkama ve yıkatma imkânı, eşya emanet deposu, teknik servis, kapalı depo, otopark, yiyecek içecek ünitesi, emniyetli bağlama sistemi ve en az yabancı dil bilen bir personel bulunduran yat limanları olarak belirtilmiştir.

**1.1.1.7 Yat Yanaşma Yerleri:** Yatlara kısa süreli, küçük çapta ve sadece deniz üzerinde park etme imkânı sağlayan, karada ise park etme imkânının mümkün olmadığı yat limanlarıdır.

**1.1.1.8 Çekek Yerleri:** Deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan, yatların kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük çapta onarım hizmetlerini verebilecek niteliklere sahip yerlerdir. Yat çekek yerlerinde giriş ve çıkış kontrolü ile yangın, hırsızlık, soygun ve benzeri yönünden teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir.

**1.1.1.9 Yat İşletmeleri:** Yat Turizmi Yönetmeliği'ne göre yat işletmeleri, sahip oldukları veya kiraladıkları, yerli ve yabancı bayraklı yatları, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak, gezi, eğlence ve spor amacıyla kullanımları için yatçıların geçici kullanımlarına vererek faaliyette bulunan, Kültür ve Turizm Bakanlığında belgeli yatırım ve işletmelerdir. Kullanım amaçlarına göre yatlar özel ve ticari yatlar olmak üzere ikiye ayrılır;

Yat kiralama mürettebatlı ve mürettebatsız yat kiralama olarak ikiye ayrılmaktadır. Mavi yolculuk mürettebatlı bir yat kiralama şeklidir. Daha fazla lüks ve konfor isteyen ve gerekli yatçılık tecrübesi çok sınırlı veya hiç olmayan turistler tam mürettebatlı kiralamayı tercih etmektedirler. Türk yat işletmecilerinin yaklaşık %80'i bu tür kiralamayı uygulamaktadır.

**1.1.1.9.1 Mürettebatlı Yatçılık:** Boyları 15 m'den büyük yatlar günlük, haftalık olarak kiraya verilmektedir. Bu yatların konfor ve lüks derecesi müşterinin isteğine bağlı olarak değişmektedir. Daha fazla lüks ve konfor isteyen ve gerekli yatçılık tecrübesi çok sınırlı veya

hiç olmayan turistler tam mürettebatlı kiralamayı tercih etmektedirler. Türk yat işletmecilerinin yaklaşık %80'i bu tür kiralamayı uygulamaktadır.

**1.1.1.9.2 Mürettebatsız Yatçılık (Bare-Boating Yatçılığı):** Mürettebatsız olarak kiralanan, bir ve bir kaç yatın toplu şekilde seyir etmesi şeklinde yapılan yatçılığa denilmektedir. Mürettebatsız yatçılıkta yatı kiralayan kişiler, istedikleri programı uygular, kiraladıkları yatları kendileri kullanır ve seyir sonunda belirlenen limanda teslim ederler. Bu tür kiralama Türkiye'de ağırlıklı olarak yabancı yat işletmeleri tarafından yürütülmekte iken yerli yat işletmecileri de bu yöntemi kullanmaya başlamıştır.

#### **1.1.1.10 Mavi Yolculuk**

Mavi Yolculuk; Halikarnas Balıkcısı, Azra Erhat ve Sabahattin Eyüboğlu tarafından literatüre kazandırıldığı kabul edilen ve günümüzde özellikle turizmde kullanılan bir terimdir. İsmi kaynağı, Azra Erhat'ın ilk olarak 1957'de, daha sonra daha kapsamlı tarzda 1962 ve 1979'da yayınlanan aynı adlı kitaplarıdır. Erhat'ın deyişiyle "Cevat Şakir Kabaağaçlı mavi yolculuğun kurucusu ise, Sabahattin Eyüboğlu onun isim babasıdır."

1950'li yıllarda bu tanınmış hümanist aydınların keşif ve huzur dolu olarak gerçekleştirdikleri tekne gezileri bu tarihten sonra alternatif bir tatil konsepti olarak gelişmiştir. 1980'li yıllara kadar kendi teknesine sahip şanslı azınlık bir grup tarafından yapılan Mavi Yolculuk, bu tarihten sonra Türkiye'de gelişen turizm kavramının içerisinde yerleşmeye başlamıştır. Sahil şeridimizde hızla artan tekne sayısı ile tekne kiralama fiyatlarının ekonomik ölçülere inmesi yerli ve yabancıların bu konseptte olan ilgisini arttırmıştır.

Günümüzde kiralık tekneler ile 5 - 15 günlük süreçte tekne üzerinde sahil şeridinde belirli bir rota izlenerek yapılan sakin, huzurlu ve doğa ile iç içe bir dinlenme tatili olarak yaşanmaktadır.

Başlangıç noktası Ayvalık'tan, Antalya'ya kadar genişlemiştir. Yoğun olarak kullanılan çıkış noktaları şunlardır: Ayvalık, Foça, Çeşme, Kuşadası, Didim, Gökova, Datça, Marmaris, Göcek, Fethiye, Antalya (Vikipedi Ansiklopedi)

### **1.2 Türkiye'de Yat Turizmi**

Türkiye'yi kuzey, batı ve güneyden Akdeniz, Ege denizi, Marmara denizi ve Karadeniz çevrelemektedirler. Mavi yolculuğa ev sahipliği yapan Türkiye, yatçıların geceleri özel demir atacakları körfez, koy ve plajların hazinesi olarak bilinmektedir. Mavi yolculuk esnasında turistler benzersiz koylarda konaklama, çok sofistike deniz araçları ile ülkemiz kıyılarında seyir yapma ve Yatın sahip olduğu tüm imkanlardan yararlanma fırsatına sahip olmaktadır. Bu gün Türkiye'nin 19.162 bin kiralananabilir yat yatağının önemli bir bölümü mavi yolculuk turlarını gerçekleştirmektedir.

( <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr> )

#### **1.2.1 Türkiye'de Yat işletmeciliği**

Dünyada hızlı bir gelişme gösteren deniz turizmi, sağladığı sosyal ve ekonomik katkısı ile önemli yer tutmaktadır. Dünya yat turizminin en önemli bölgelerinden biri olan Akdeniz çanağı yatçılık için mükemmel bir ortam sunmaktadır. Özellikle kıyılarımızın doğal koyları ve taşıdığı tarihi ile cazibe merkezi konumundadır. Yatçılık ülkemizde uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen, ancak son zamanlarda turizmi bir parçası olarak binlerce filo halinde büyümüştür. Özellikle ahşap tekne yatlarımızın (gulet) oluşturduğu "Mavi Yolculuk" kavramı özgün bir

turizm dalı olmuştur. Akdeniz alanında yüz binlerce yat bulunmasına rağmen, Bodrum-Antalya rotasında sadece 3000 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Mevcut durum diğer Akdeniz ülkelerinin kapasiteleri ile karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır. (Kara vd 2008)

Turist sayısı itibariyle turizmin dünyada ilk onun içinde yer alan Türkiye, kitle turizminden daha çok kazandıran Yat Turizmi'nde, potansiyelinin ancak yüzde 10'unu değerlendirebildiği bildirilmiştir (DTO 2008).

Diğer yandan, Yat Turizmi dünyanın en hızlı gelişen turizm türleri arasında yer alıp gelişen dünya ekonomisine paralel olarak bir zamanların lüks hobisi olan amatör yatçılık, gelişmiş ülkelerde orta sınıfa nüfuz edecek düzeylere gelmiş durumdadır. Ayrıca, yat "charter" şirketlerinin sunduğu olanaklarla, Yat Turizm'inin ürünlerinden faydalanmak da artık bir lüks olarak görülmemektedir.

Kültür ve Turizm Bakanlığının 2005 yılına ait açıkladığı son istatistiklere göre Türkiye'de işletmekte oldukları yatları yerli yabancı ziyaretçilerin hizmetine sunan Bakanlıktan işletme belgeli 86 adet yat işletmesi bulunuyor. Bu işletmelerin elindeki 1068 yatta toplam 8.880 yatak bulunuyor. Bununla beraber, bu turizm türündeki uzmanlar Türkiye'deki yat işletmelerinin elinde toplam 30 bin civarında yatak olduğunu belirtmektedirler. Belgesi olmayan işletmeler tekneleri için Denizcilik Müsteşarlığından "Gezi Tekneleri Yönetmeliği" çerçevesinde denize uygunluk belgesi alarak faaliyetlerini sürdürmektedir (Tuğrul İçemer vd 2009).

### **1.2.2 Türkiye'de Yat Turizminin Gelişimi**

Yat turizminde yatırımların yetersizliği ve gecikmelerden dolayı Türkiye dünyadaki gelişmelerin gerisinde kalmıştır. 1960'lı yıllarda Yunanistan'ın Ege ve Anadolu kıyılarını kapsayan yat turlarının satılmaya başlanmasıyla Türkiye'de yatçılık konusu dikkat çekmeye başlamıştır. 1971 yılında Türkiye'de ilk olarak yat limanları ve yat yanaşma yerlerinin hizmet vermesi beklenmiştir. Bu tesislerinin ulaştırma bakanlığı tarafından en verimli şekilde işletilmesi düşünülerek, Bodrum ve Kuşadası yat limanlarının bu dönemde açılması planlanmıştır. 1970'li yıllarda iç ve dış turizme hizmet vermek amacı ile açılan Çeşme yat limanı 1976 yılından sonra gerçekleştirilerek, T.C. Turizm Bankası tarafından işletilmeye başlanmıştır. 1982 yılında yayımlanan 2634 sayılı "Turizm Teşvik Yasası" ile yat limanlarının kapasiteleri arttı, yeni işletmeler hizmete girdi ve bununla yat turizmi tanımlandı. Türkiye 2009 yılında ihracatta, "yat ülkesi" Finlandiya'yı geçmiştir. Aynı zamanda son 15 yıldaki ihracat artışında Çin'den sonra dünyada ikinci sırada yer alıyor. Çin yat ihracatını 10, Türkiye ise 9 kat artırmıştır. İngiliz Financial Times gazetesinin yaptığı incelemeye göre, Türk yatçılığı büyüme hızında dünya yatçılığının iki büyük ülkesi olan Amerika Finlandiya ile rekabet etmektedir. Türkiye turist sayısı itibarı ile dünya liginde ilk onun içinde yer alıyor. Yat turizmi en çok para kazandıran turizm türlerinden biri olmasına rağmen potansiyelinin yüzde 10'unu bile değerlendiremiyor. Fransa'nın yat bağlama kapasitesi 227.000,İspanya'nın 107.000 düzeyinde iken Türkiye'de bu rakam 9.000'i marinalarda olmak üzere, toplam 16.000 civarındadır ve Akdeniz çanağındaki toplam kapasitenin sadece yüzde 4,1'ini oluşturmaktadır. Yat turizminin kazandırdığı dövizle ilgili elde net rakamlar olmasa da, dört aylık sezon döneminde yüzde 70 civarında dolulukla çalıştıkları düşünülerek, yalnızca kiralama gelirlerini 150 milyon dolar olduğu ve bu turlar için gelen yabancıların diğer harcamaları ile beraber toplam 300 milyon dolar civarında bir gelir sağladıkları söylenebilir. Dünya Yat turizmi pazarı her yıl yaklaşık yüzde 8 büyüyor. Yat trafiğinin günümüzdeki 20 yıl içerisinde 3 katına çıkacağı tahmin ediliyor. (www.euronewsport.com, 10.07.2016).Türkiye'nin Ege kıyılarında yeni yat



limanlarının yapılması ile buraya yönelik talep artışı da tetiklenecektir. İzmir bölgesi içinde planlanmış olan Yeni Foça, Karaburun, Çeşme altı, Bayraklı, İncir altı, Seferihisar Ürkmez, Yeni ekran marina projeleri bölgedeki yat turizmi potansiyeli arttıracaktır.

### **1.2.3 Türkiye'nin yat turizmine ilişkin politikalarının gelişimi**

Türkiye'de yat limanları ile ilgili çalışmalar 1967 yılında Bakanlıklar arası Yat Limanları Tetkik Komisyonunun kurulmasıyla resmi olarak başlatılmıştır.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) döneminde bir yat limanı zinciri kurulması öngörülmüş ve bu tesislerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından işletilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür.

1970'li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistler Yunanistan'dan kiraladıkları yatlarla ülkemize gelmeye başlamışlardır. 1970'li yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde, yat turizmi gündeme alınarak, çeşitli marina ve liman yerleri tespit edilerek Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanmıştır. 1976 yılında Bodrum, 1977 yılında Kuşadası ve aynı dönemlerde Çeşme Yat Limanı hizmete girmiştir.

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

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1983), 1980 yılında Turizm Teşvik Çerçeve Kararında kruvaziyer turizm, yat turizmi ve yat limanı işletmeciliğinin geliştirilmesi esas alınmıştır. 1981 yılı icra planında, yat turizminin gelişmesini sağlayacak bir kanun tasarısının hazırlanması kabul edilmiştir

16.03.1982 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 1634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile yat turizminin gelişmesinin önündeki formaliteler ve mevzuat engeli ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Daha sonra ise 04.08.1983 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik" ile konu tüm detayları ile ele alınmıştır. Bu kanun ve yönetmeliğin sağladığı kolaylıklar aşağıdaki gibidir;

- Yat Limanları yatırım ve işletmeciliği, belgeye bağlanmış ve özel sektöre de yer verilmiştir.
- Yat işletmeciliği tanımlanarak, Kültür ve Turizm bakanlığından belge alma zorunluluğu getirilmiştir.
- Yatların ülkemize giriş çıkış formaliteleri azaltılarak, Türk Limanları Yat Kayıt Kanunu uygulamaya konulmuştur. Kabotaj Kanunu uygulamalarında turizm ticareti ve döviz açısından esneklik sağlanmıştır.
- Yıllarca lüks olarak düşünülen yat sözcüğü, her sınıfın gezinti tekneleri için kullanılmaya başlanmıştır.
- Yat turizmine talebin çoğalması ile yat tipi teknelerin yapımı bir sektör haline gelmiş ve ahşap, saç teknelerin yanı sıra fiberglas tekneler de seri halinde üretilmeye başlanmıştır.
- 17 Mayıs 1985 tarihinde yat ithalatı yapılmaya uygun hale getirilmiştir.

## VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1996-2001);

- VI. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1984-1989) charter taşımacılığı geliştirilmesi ve yerli seyahat acentelerinin tur operatörlüğünün teşvik edilmesi öngörülmüştür VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1990-1995) mevcut yat limanlarında (balıkçı barınakları yanaşma yerleri hariç) 5600 olan bağlama imkanının bu dönem içerisinde 19000 yeni yat bağlama imkanı yaratacak yat limanı yatırımlarına gerek göstereceği tahmin edilmiştir.
- Turizmin mevsimlik ve coğrafi dağılımını iyileştirmek ve dış pazarlarda değişen tüketici tercihleri de dikkate alınarak yeni potansiyel alanlar yaratmak amacıyla golf, kış, dağ, termal, sağlık, yat, kongre turizmi ve eko turizm ile ilgili yönlendirme faaliyetleri sürdürülmesi,
- Deniz Turizmi ile ilgili faaliyetlerin eşgüdümü ve sağlıklı bir yapıya kavuşturulması için Deniz Turizmi Birliği Kanun Tasarısı çalışmalarının tamamlanması,
- Yat Turizmi Yönetmeliği'nin yeniden düzenlenmesi öngörülmüştür.

### 1.3 Türkiye’de Charter Yat İşletmelerinin Kullandığı Tekne Tipleri

Ülkemizde geleneksel ahşap tekne tipi olarak mavi yolculukta kullanılan ahşap yat modelleri gulet, tirhandil ve ayna kış isimlendirilir. Geleneksel Mavi yolculuk bu üç ahşap yat tipiyle yapılmaktadır. Bu üç tekne modeline ayırım yapılmadan genelde gulet olarak isim verildiği görülmektedir.

**1.3.1 Gulet:** “Mavi Yolculuk” için en popüler geleneksel ahşap yat gulettir. Rahat yemek yemeniz ve uzanmanız için en uygun biçimde tasarlanmış geniş, yuvarlak kış bölümüyle bir gezi yatıdır. Guletler genelde ketch (marconi) veya iki direkli donanıma sahiptir; 1, 2 veya 3 trinketa yelkeni vardır. Uzunlukları 15-33 m arasında değişir ve 6-16 kişi alabilirler, özel duş ve WC' li, çift kişilik 3-8 yataklı kabinleri vardır (Yılmaz, 2012)

**1.3.2 Ayna Kış:** Yükseltip kareleştirilmiş bir kışa sahiptir ve böylece Guletle mukayese edildiği takdirde ek kabinler için müsait yer anlamına gelir. Kışta bir ana kabin bulunabilir. 8-24 kişi alabilir, özel duş ve WC'li ve 4-12 adet çift kişilik yatak konabilen kabinleri vardır. Genelde ketch (marconi) donanıma sahip olup ve 18-33 m civarındadırlar (Yılmaz, 2012)

**1.3.3 Tirhandil:** Yelkenli desteği de bulunan, mavi yolculuklarda da kullanılan tekne tipi. Kayık yapısı gulete hiç benzemeyen geleneksel ölçüleri 11 ile 15 metre arasında, özellikle Bodrum’la özdeşleşmiş yelkenli. Kabin sayısı az olan, Ege Denizi’ne özgü geleneksel Türk Guleti. Yelken performansı oldukça iyi "denizci" bir tekne tipidir. Gulet ve ayna kışların yuvarlak veya köşeli kışlarının aksine kış bölümü sivri gelir (Yılmaz, 2012).

### 1.4 Türkiye’de Charter Yat Turizmi Potansiyelinin Coğrafi Konum ve İklimsel Özellikler Açısından İncelenmesi

Bu bölümde, Türkiye’deki Charter Yat Turizminin Potansiyeli ve gelişme olanakları ülkemizin coğrafi konumu ve iklimsel özellikleri açısından incelenecektir.

#### 1.4.1 Coğrafi ve Stratejik Konum

Türkiye sahip olduğu coğrafi özellikleri sebebiyle yat turizmi açısından önemli avantajlara sahiptir. Türkiye'nin Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan bir yarımada da yer alması ve üç tarafının denizlerle çevrili olması yat turizmi açısından önemini ortaya koymaktadır. Türkiye Avrupa ile Asya kıtalarını birbirine bağlayan önemli karayolu bağlantılarının yanında deniz trafiği açısından iki önemli boğaza (Çanakkale, İstanbul) sahip bir konumdadır. Bu durum sadece coğrafi değil, politik açıdan da Türkiye'yi önemli kılmaktadır. Özellikle kıyılarımızın sahip olduğu ilginç jeomorfolojik özellikteki kumsallar, korunaklı ve yer yer ormanla birleşen doğal yapı, kıyı aşınımının azlığı, tarihi ve kültürel zenginlikleri ülkemizin yat turizmi açısından önemini artıran diğer faktörlerdir.

Ege kıyılarımız, korunaklı tabii koyları, bitki örtüsü ve yakın adalara seyir mesafesinin kısalığı nedeniyle coğrafi konum itibarıyla yatçılık için büyük bir potansiyele sahiptir.

Karadeniz, Akdeniz ve Ege'ye kıyıları olan ülkemizin deniz aşırı yük taşımacılığında önemi tartışılmazdır. Bu ayrıcalıklı konum, özellikle Akdeniz çanağına katılan Ege ve Akdeniz kıyılarında yat turizmi açısından önem kazanmaktadır. Ege üzerinden Akdeniz'e ulaşan Karadeniz çıkışlı tekneler ve Güney Akdeniz'den İsrail üzerinden Kıbrıs ya da Rodos aktarmalı gelen tekneler için Türkiye uğranması mutlak bir durak haline gelmektedir. Ayrıca, yat turizminde gelişmiş ülkeler olan, Fransa, İspanya, İtalya, Yunanistan'a ve Adriyatik kıyılarına olan coğrafi yakınlık ve bir iç deniz olan Akdeniz'de kıyılarının bulunması Türkiye için de avantaj sağlamaktadır. Türkiye 8333 km uzunluğunda kıyısı bulunan bir yarımada'dır. Dolayısıyla yat turizmine olanak sağlayan koy sayısı da oldukça fazladır. Koyların hâkim rüzgârlara karşı korunaklı, temiz, doğayla iç içe oluşları yatçıları cezbetmektedir. Ayrıca aynı bölgeler antik çağlarda denizcilikle yoğun olarak uğraşan toplumlara da yurt olduğundan özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarındaki bu sakin koylar aynı zamanda antik yerleşmelerin kalıntılarının bulunduğu ören alanlarıdır. Koylar doğal yapılarıyla olduğu kadar bu arkeolojik değerleriyle de denizci turistleri çekmektedirler.

### **1.4.2 İklimsel Özellikler**

Türkiye, yapısal oluşumu nedeniyle, üç tarafı denizlerle çevrili, orta yükseklikte dağlık ve ormanlık, göl ve kıyı yöreleriyle geniş alanlar kaplayan bir ülkedir. Bu doğal görünümün sonucu olarak, farklı iklim bölgelerine ve yükseklik kuşaklarına sahip olan yurdumuz, iklim olanakları ve iklim küreleri açısından turizm için ideal bir ülkedir. Yat turizmi için en uygun iklim koşulları, yelken yapmaya uygun rüzgârlar, ılıman, kuru ve yağışsız hava koşullarıdır. İnsan sağlığı açısından aylık ortalama deniz suyu sıcaklıkları 18-28 oC, hava sıcaklıkları 20-34 oC arasında bulunan yerler yatçılık açısından olumlu ve öncelikli olarak kabul edilir. Bu değerlere göre Antalya, Fethiye, Marmaris ve Bodrum kıyı kesimlerinde deniz suyu sıcaklıkları 8-9 ay, hava sıcaklıkları 6-7 ay olumluluk gösterir. Ancak bu şartlar kuzey enlemlere doğru çıkıldıkça değişir ve turizm mevsimi süresinde genel bir kısalma olur. Ege kıyılarında deniz suyu sıcaklıklarının olumlu değer gösterdiği aylar toplam 6 ay, Marmara ve Batı Karadeniz'de ise 4 ay, Doğu Karadeniz'de 5 ay dolayında bulunmaktadır. Genellikle çam ormanları ile kaplı bulunan Akdeniz ve Güney Ege kıyılarında, özellikle yaz mevsiminde görülen kıyı kesimlerinde etkin olan lodos rüzgârları ve sonucunda oluşan dalga hareketleri ile yıkanan deniz dipleri duru ve temiz bir deniz suyu oluşturur. İklim koşulları, yelken yapabilmek için uygun rüzgârlar ve sıcaklıklara göre en uzun yat turizminin gerçekleştiği en elverişli bölgeler Akdeniz ve Ege Bölgeleridir.

## 1.5 Charter Yat Turizminin Hedef Kitleindeki Müşteri Profili

Yat Turizminin hedef kitleindeki Müşteri profili ağıda belirtilmiştir.

- Gelir düzeyi yüksektir.
- Demografik dağılıma göre özellikle genç ve orta yaşlı, yüksek eğitilmiş ve çocuksuz genç evliler daha çok katılmaktadır.
- Çeşitli hobileri vardır.
- Seyahat deneyimi yüksek kişilerdir.
- Bireysel turizm açısından bakıldığında internet kullanımının yüksek olduğu gruplardır.

Yat turizmine katılan kültür ve eğitim seviyesi yüksek düzeyde olan turistlerin sayıları zamanla artmakla beraber gelecekteki yıllarda turizm sektöründe ne kadar önemli olduğunu daha da hissettirecek bir eko turizm pazarı oluşturacaktır.(Hacıoğlu, N,Avcıkurt, C, 375).

## 2.2 TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT

Yat turizmi hakkında mevzuat, ilk kez 2634 sayılı kanun ile düzenlenmiştir. Sözü edilen kanuna bağlı olarak 4 Ağustos 1983 tarihli Resmi Gazete' de yayınlanan "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik" kapsamında konu tüm detaylarıyla ele alınmıştır.2634 Sayılı Kanun'dan önce ilk defa 1967 yılında Bakanlıklar arası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu kurularak bu konuda çalışma yapılmıştır. Daha sonra, ikinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1968-1972) yat limanlarının inşa edilmesi planlanmıştır. 1976 yılında Bodrum, 1977'de Kuşadası Yat Limanları işletmeye alınmıştır. Çeşme Yat Limanı da yine bu yıllarda hizmete açılmıştır. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1973-1977) 1973 yılı programı ve icra planında, yat Limanları ve yat yaşama yerlerinin işletilmesi, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından birlikte düzenlenmesi kararı alınmıştır.1980 yıl1.fıkrasında "Kurvaziyer turizmi, yat turizmi ve yat liman işletmeciliğinin geliştirilmesi, ulaşım sistemlerinin turizm mevsimi boyunca en yüksek kapasitede hizmet verebilecek seviyede tutulması için tedbirler alınır ve en kısa zamanda sonuçlandırılır" denilmiştir. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1978-1983) ise 1981 yılı programı ve icra planında yat turizminin gelişmesine sağlayacak yeni bir kanun tasarısı hazırlanıp karar mercisine sunulması kabul edilmiştir.16.3.1982 tarihli Resmi Gazete' de yayınlanan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu yat turizminin gelişmesini ve kontrolünü sağlamak, yasal yollardan işlerliğinin çerçevesini çizmek amaçlarını taşımaktadır. Söz konusu kanuna bağlı Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik ile aşağıdaki hususlar bölümler halinde düzenlenmiştir.

- Yat Limanlarının yatırım ve işletmeciliği belgeye bağlanmış ve bu konuda özel sektöre de alan açılmıştır.
- Yat işletmeciliği tanımlanarak düzenlenmiş ve Turizm Bakanlığında belge alma zorunluğu getirilmiştir.
- Türk yat işletmecileri için minimum 30 yatak, yabancı yat işletmecileri içinde 60 yatak kapasitesi zorunlu tutularak organize olmaları sağlanmaya çalışılmıştır.

- Yatların ülkemiz limanlarına giriş ve çıkışlarında tabi oldukları çeşitli formaliteler basitleştirilerek tek bir belge halinde toplanmış ve Türk Limanları Yat Kayıt Belgesi (Transitlog) uygulamaya konmuştur.
- Kabotaj Kanunu uygulamalarında turizm ticareti ve ülke döviz kazancı açısından esneklik sağlanmıştır.
- Yabancı yat işleticilerinin yatak başına belirli bir miktar döviz turizm geliştirme fonuna katkı olarak vermesi şartı getirilmiştir.
- Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yat sahiplerinin en az iki yılda bir yatlarını kullanmak suretiyle beş yıla kadar Türkiye'de kalmaları sağlanmıştır. Söz konusu yat yönetmeliğinin yat turizminin gelişiminde katkıları bulunmuştur. Yat turizmi sektör haline gelmiştir. Ancak, yat turizminin hızlı gelişimi, mevzuat uygulamasının yeni olması, ortaya bir takım sorunların çıkmasını engelleyememektedir. Zaman içinde bu sorunlara çözüm aranarak, yönetmelikte gerekli değişiklikler yapılmaktadır.2634 Sayılı Kanun çerçevesinde yat turizmini teşvik edici imkânlar getirilmiştir. Turizm Bakanlığı'ndan, en az 30 yatak kapasitesi üzerinden yatırım belgesi alan yat işletmeleri 1990 yılı Teşvik Kararnamesi kapsamındaki teşviklerden, teşvik belgesi ve teşvik belgesiz olarak yararlanma imkânına sahiptirler.2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun çerçevesinde yatırım malı ithalatı gibi kolaylıklar da mevcuttur. Turizmi Teşvik Kanunu, Yat Turizmi Yönetmeliği ve diğer mevzuat kısaca müteakip maddelerde özetlenmiştir.

### **2.2.1 Turizmi Teşvik Kanunu**

Kanun No. : 2634

Kabul Tarihi : 12.3.1982

Resmi Gazete'de Yayımı : 16.3.1982-17635

Düzeltilme : 19.3.1982-17638

Değişiklik : Kanun 2817 : 20.4.1983-18024

Değişiklik : Kanun 3487 : 5.11.1988-19980

Değişiklik : Kanun 3492 : 16.11.1988-19991

Değişiklik : Kanun 3754 : 6.6.1991-20893

Değişiklik : Kanun 7334 : 18.07.2021

#### **Amaç**

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

#### **Kapsam**

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

## **Bölümler**

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

### **2.2.2 Yat Turizmi Yönetmeliği**

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

#### **Amaç**

Madde 1 - Bu yönetmeliğin amacı Yat Turizmi, Yat Limanı işletmeciliği ve Yat işletmeciliğinin yönlendirilmesi ve geliştirilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ile işletmecilerin, kamu görevlilerinin ve yatçıların uyacakları kuralların belirlenmesidir.

#### **Kapsam**

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

## **Bölümler**

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

Yat Turizmi Yönetmeliği'nin yat turizmimizin gelişmesine büyük katkıları olmuş ve Türk Yat Turizmi büyük bir sektör haline gelmiştir. Ancak, yat turizminin hızlı gelişimi, mevzuat uygulamasının yeni olması, ortaya bir takım sorunların çıkmasını engelleyememektedir. Zaman içinde bu sorunlara çözüm aranarak, yönetmelikte gerekli değişiklikler yapılmış ve yapılacaktır.( Bkz. Ek-8)

### **2.2.3 Diğer Mevzuatlar**

#### **Mevzuatın Adı No. Kabul Tarihi**

Limanlar Kanunu 6181 4.4.1925

Kabotaj Kanunu 8152 9.4.1926  
Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun 4922 10.6.1946  
Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti Bölümü 2011  
Rıhtım Resmi Kanunu 827 26.1.1967  
Deniz İş Kanunu 854 20.4.1967  
Harçlar Kanunu (Gemi ve Liman Harçları Kısmı) 492 20.4.1967  
Gemi Sağlık Resmi Kanunu (2928 Sayılı Kanunla Değişiklik) 492 2.7.1967  
Pasaport Kanunu 5682  
Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu 2565 18.12.1981  
Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği 2004  
Deniz Turizmi Yönetmeliği 2009  
Karasuları Kanunu 2674 20.5.1982  
Telsiz Kanunu 2813 5.4.1983  
Çevre Kanunu 2872 9.8.1983  
Gümrük Kanunu 4458 1999  
Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun  
Gümrük Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik  
Gümrük Muhafaza Yönetmeliği  
Boğazlar Rejimi Hakkında Montreux'de 20 Temmuz 1936  
Kaçak Olduğu Veya Kaçak Eşya Naklinde kullandığı İddiasıyla El konulan Deniz Taşıtları Hakkında Yapılacak İşlemleri Gösterir Karar  
Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü  
Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun 5312 2005  
Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun Uygulanması ile ilgili Yönetmelik 17733 23.6.1982  
Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi 2013  
Kıyı Kanunu 3621 1990  
Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun 6237 1954  
Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun 2581 2005

## **2.3 CHARTER YATLARIN TÜRKİYE KARASULARINA GİRİŞ VE ÇIKIŞLARINDA UYGULANAN FORMALİTELER**

Charter Yatların ülkemiz karasularına giriş ve çıkış yapmaları durumunda yapması gereken işlemler ile ilgili bilgiler aşağıda yer almaktadır.

### **2.3.1 Charter Yatların Türkiye Karasularına Giriş ve Çıkış İşlemleri**

Türkiye'ye yurt dışından girişler Bakanlar Kurulu kararı ile belirlenmiş hudut kapılarından yapılır. Yat Turizm Yönetmeliği Madde 36'ya göre; "Türkiye'ye giren ve çıkan yatların hudut kapılarından giriş çıkış yapmaları zorunludur. Yat limanlarının 5682 sayılı Pasaport Kanunu'nun 1.Maddesi uyarınca giriş kapısı haline getirilmelerine Turizm Bakanlığı'nın teklifine dayanarak Bakanlar Kurulu karar verir. Yatlarla ilgili Liman, Gümrük, Pasaport, Sağlık ve diğer işlemler, ilgililerce yat limanı içinde bir mahalde toplanır. Bu madde uyarınca bir mahalde toplanan kamu görevlileri arasındaki koordinasyon ve çalışma düzeni bu kişiler arasından Valiler tarafından seçilecek bir görevli tarafından sağlanır. Giriş işlemleriyle ilgili idarelerden birinin yat limanına görevli tahsis edememesi halinde o idareye ilişkin işlemler Valinin tayin edeceği diğer bir Kamu Görevlisi tarafında yürütülür. Türkiye sahillerinde mevcut bulunan hudut kapılarından bazıları; Hopa, Trabzon, Ordu, Samsun, Zonguldak, İstanbul, Tekirdağ, Derince, Gemlik, Bandırma, Çanakkale, Ayvalık, Akçay, İzmir, Dikili, Çeşme, Kuşadası, Güllük, Bodrum, Datça, Marmaris, Fethiye, Kaş, Finike, Kemer, Antalya, Alanya, Anamur, Taşucu, Mersin, İskenderun'da yer almaktadır.

### **2.3.2 Yat Kayıt Belgesi (Transitlog)**

Deniz Turizmi amacıyla gelen tüm Yabancı Bayraklı yatlar ile Türk Bayraklı yatlar giriş çıkış işlemlerini Deniz Ticaret Odaları, Yetkili Acenteler ya da yetkilendirilmiş diğer kuruluşlardan alacakları yat kayıt belgesi (transitlog) ile aşağıda belirtilen kamu otoritelerine giderek yaptırmak zorundadırlar. Yat Turizmi Yönetmeliğinin Madde 4 f bendinde tanımı yapılan yat kayıt belgesi ile ilgili SS.maddesine göre; "Yatçıların gümrük, pasaport, sıhhi muamele, liman, yat, yatçı, mürettebat, eşya ve diğer beyanları ve bu beyanlara göre gümrük, pasaport, liman, sağlık ve diğer görevlilerce yapılan giriş ve çıkış kayıt ve işlemlerinin tamamı yat kayıt belgesinde (Transitlog); çeşitli Kamu İdarelerine ait giriş ve çıkış kayıt işlemlerinin tamamı ise yat kayıt belgesine dayanılarak yat kayıt kütük defterinde kayıt edilir. Yabancı Bayraklı ve yabancı limanlardan gelen yatlar için ilgili mevzuat uyarınca ilk vardıkları Türk Limanında, yat kayıt belgesi kapsamında yapacakları beyan ve görevlilerce yapılan işlemler, kesin çıkış yapılanaya kadar sonradan uğrayacakları Türk Limanlarında da ayrıca bir işleme gerek kalmaksızın geçerlidir. "Türkiye'de kışlayan yatların, alınan belgeye ilişkin işlemleri kışlama mahallerinde yapılır. Yat Turizmi Yönetmeliği'nin "Yatların Karasularında Seyir Esaslarına ilişkin 4.bölümünde; Yat Limanları Yat Kayıt Belgesinin Kullanımı (Madde 39)-Türk Bayraklı Yatların Kayıt Belgesi (Madde 40)-Yat Kayıt Belgesinin Dağıtımı (Madde 41)-Mücbir Sebep ve Olağanüstü Haller (Madde42) ve Sıhhi Muamele (Madde 43) ile ilgili hükümler düzenlenmektedir.

### **2.3.3 Charter Yat İşletmelerinin Giriş-Çıkış İşlemleri İçin Uğrayacakları Otoriteler**

a) Yurtdışından Türk Limanlarına Giriş

- Hudut ve Sahiller Sağlık Müdürlüğü
- Pasaport Polisi



- Gümrük Müdürlüğü
- Gümrük Muhafaza Müdürlüğü

b)Türk Limanından Diğer Bir Türk Limanına Gidiş

- Liman Başkanlığı

c)Türk Limanından Yurtdışına Çıkış

- Liman Başkanlığı
- Pasaport Polisi
- Gümrük Müdürlüğü
- Gümrük Muhafaza Müdürlüğü

Ülke sınırları içerisinde ilk Transitlogdaki güzergâhın bitiminde yeni Transitlog alınarak, Liman Başkanlığı'na tasdik ettirilir.

### **3.1 TÜRKİYE'DE CHARTER YAT KİRALAMA SEKTÖRÜNÜN YAŞADIĞI SORUNLAR**

#### **3.1.1 Charter Yatların Bağlama Hizmeti Alabileceği Tesislerin Yetersiz Olması**

Türkiye'nin Güney Ege kıyıları Charter Yat turizminin çok yoğun icra edildiği bölgelerdir. Özellikle Bodrum'dan başlayarak Antalya iline kadar uzanan sahil şeridi gerek iklim özellikleri gerekse de sahip olduğu benzersiz koyları sebebi ile Mavi Yolculuk için olmaz ise olmazdır. Charter Yat İşletmeleri genellikle Cumartesi günlerini yolcu değişim günü olarak kullanırlar. Cumartesi günleri geldiğinde mevcut müşterilerini limana çıkartarak, yeni alacakları müşterileri için çok yoğun bir faaliyet içerisine girerler. Yeni kumanyalar tedarik edilir, gerekli olan yatık ikmal yapılır, atık verme işlemi tamamlanır, yeni yolcuların gereksinim duyduğu tüm ihtiyaçlar tekne limandayken tedarik edilir. Charter Yatların tüm bu gereksinimleri karşılayabilmesi noktasında uygun bir bağlama yerine zamanında yanaşabilmeleri çok önemlidir. Mevcut yatta bulunan misafirlerin gidecekleri bölgelere olan uçuşları düşünüldüğünde, yeni misafirlerin yata zamanında katılabilmeleri için gerek duyulan faaliyetlerin zamanında tamamlanabilmesi açısından yatın ölçülerine uygun bir bağlama yeri bulunması ve zamanında yanaşabilmesi çok önemlidir.

Charter yatların genellikle 15 metrenin üzerinde misafirlerine çok farklı ve özel hizmetler sunan büyük ölçekli deniz araçları olmaları sebebi ile bağlanabilecekleri uygun fiyatlı bir tesis bulmaları çok zordur. Bu noktada Charter Yatlar bağlama yeri bulabildikleri ölçüde Belediyelere ait Yat Limanlarını tercih ederler. Ancak günümüzde artar Charter Yat işletmeleri sebebi ile Belediyelere ait Yat Limanlarında bağlama yeri bulmak çok güç hale gelmiştir.

Güney Ege bölgesi Ülkemizin en seçkin marinalarına ev sahipliği yapmaktadır. Hatta bunlardan birçoğu Ülkemizin önde gelen Holdingleri Koç Holding, Yıldız Holding, IC Holding gibi kurumların iştiraki Şirketler tarafından işletilmektedir. Marina bağlama ücretlerin ve diğer tüm hizmetlerin genellikle Euro para biriminden hesaplanması, Marinaların büyük ölçekli yatların bağlanabilmeleri için sınırlı alanlar ayırabilmesi sebebi ile Charter Tekneler özel marinaları zorda kalmadıkça tercih etmemektedirler.

Güney Ege Bölgesinde Charter Yat İşletmeleri genellikle Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin iştiraki MUTTAŞ şirketi tarafından işletilen Bodrum Limanı, Marmaris Limanı ve Fethiye Limanını tercih etmektedirler. Bu üç Limanında sahip olduğu bağlama kapasitesi bölgede faaliyet gösteren Charter Yat İşletmelerinin gereksinimlerini karşılamaya yetmemektedir. Bozburun Yarımadasında konuşlanmış birçok Charter Yat İşletmesi şehir merkezindeki kıyılara uzun paserellalarını kullanarak yanaşmaktadırlar.

### **3.1.2 Charter Yatların Kullanımı için Mevcut Bulunan Çekme Alanlarının Yetersizliği**

Güney Ege Bölgesinde Charter faaliyeti için kullanılan yatların genellikle ahşap malzemenen yapıyor olması yatların her yıl karaya çekilerek gerekli bakım faaliyetlerinin icra edilmesini zorunlu kılmaktadır. Ayrıca sezon boyunca bağlama hizmeti aldıkları tesislerin genellikle çapa atılarak kıçtan kara yanaşılan tonozsuz bölgeler olmasıda kış aylarında yatları güvenli bağlama alanı ya da çekme alanları bulmaya zorunlu kılmaktadır.

Ülkemizde İlgili Bakanlıktan İşletme İzin belgesine sahip çekme yerlerinin sayısı oldukça azdır. Güney Ege bölgesinde faaliyet gösteren Charter Yat İşletmecilerini düşündüğümüzde farkı bir bölgedeki Çekme Yerine hizmet almak için seyir yapmanın oldukça masraflı olacağı aşikârdır. Ayrıca tekne karadayken her türlü bakım faaliyetlerinde teknenin bulunduğu bölgeye gitmek zorunda kaçınılacağı düşünüldüğünde bu durum pek tercih edilmemektedir.

Bir diğer konuda İşletme İzin Belgesi bulunmayan tesislere yatları karaya çekmek çok riskli bir durumdur. Sigorta şirketleri böyle bir tesiste oluşabilecek hiçbir riski kapsamamaktadır. Marina İşletmelerinin bünyesinde bulunan Çekme Yerleri ilgili izinlere sahip olmakla birlikte ahşap tekneleri karaya çekmek noktasında çekimsiz davranmaktadırlar. Çünkü ahşap teknelerin bakım faaliyetleri Fiber malzemenen üretilmiş yatlara göre çok daha fazla çevreyi kirletici etkilere sahiptirler.

Marinalarda bulunan Çekme Yerlerinde verilen Çekme Atma ve Alt yıkama hizmetleri de Euro para birimi ile hesaplanmakta bu durumda Charter Yat İşletmelerini farklı Çekme Yerleri bulmaya itmektedir.

Marinaların Çekme Yerlerinde uyguladıkları Usta Giriş Ücreti uygulaması da Charter Yat İşletmelerini zorlayıcı bir unsurdur. Marina bünyesinde bulunan Taşeron Firmalar kullanılmak zorunda bırakılmaktadır. Bu durumda fiyat tekeline sebebiyet vermekte ve Yat İşletmeleri için hendikap oluşturmaktadır.

Charter Yatların ölçüleri ve sahip oldukları tonajlar düşünüldüğünde uygun bir çekme yeri bulmak kolay olmamaktadır.2021-2022 kış sezonunda Marmaris Bozburun Bölgesinde bulunan ve DSV Yatçılık tarafından işletilen Çekme Yerinde yaşanan iç uyuşmazlık sebebi ile bölgede faaliyet gösteren birçok Charter Yat İşletmesi yatını karaya çekemeyerek kışı denizde geçirmek zorunda kalmıştır. Bölgede bulunan diğer Çekme Yerleri ve Marinalara yönelen yatlarda fahiş fiyatlara maruz kalarak mağdur olmuşlardır.

### **3.1.3 Deniz Turizmi Destinasyonlarında Koylarda Bulunan Hareketsiz Teknelerin Varlığı**

Rusya ve Ukranya arasında yaşanmakta olan savaşın neticesinde Avrupa ülkeleri Rus İş adamlarına yaptırımlar uygulayarak Ülkelerinde bulunan yatlarına el koymuşlardır. Bu durumun sonucu olarak tarafsızlığı koruyan Türkiye Cumhuriyeti iki Ülke vatandaşlarına da yaptırım uygulamamıştır. Özellikle Rus İş adamlarına ait yatlar kendilerine uygulanan ambargolardan kaçmak/kurtulmak amacı ile Ülkemiz Marinalarına sığınmışlardır. Hâlihazırda

yüksek doluluk oranına sahip Marinalarımız gelen bu ekstra talepler ile bağlama kapasitesini aşmış olarak hizmet vermektedirler. Hem bu durumun neticesinde hem de artan Euro, Dolar kurları sebebi ile Marinalardan ayrılan kışlamak amacı ile de bakir koyları mesken tutan yat sayıları artmıştır.

Muğla'nın Fethiye İlçesi Göcek Beldesi Charter Yat İşletmecileri için vazgeçilmez bir destinasyondur. Göcek Körfezinin doğal bir liman olması ve yukarıda anılan etkenlerden dolayı koylar hareketsiz halde yaz kış bulunan tekneler ile dolmuştur.

Bu durumun sonucu olarak yaz aylarında Charter Yatlar koylarda bağlayabilecekleri bir yer bulmak noktasında sıkıntı yaşamaktadırlar. Hatta Marmaris ve Bodrum çıkışlı birçok Charter Yat işletmesi rotalarını farklı bölgelere planlamaktadırlar.

Koylarda bulunan hareketsiz teknelerin varlığını engelleyebilmek için mevzuatta herhangi bir dayanak bulunmamaktadır. Bu tarz teknelerin varlığı çevreye de zarar vermektedirler. Atıklarını vermek için dahi buldukları yeri başka bir tekne gelir bağlar diyerekten terk etmemektedirler. Ülke ekonomisine hiçbir katkıları olmadığı gibi katkı sağlayabilecek potansiyele sahip Deniz Turizmi İşletmelerini de engellemektedirler.

### **3.1.4 Mavi Kart Atık Alım Sisteminin Charter Yatlar İçin Oluşturduğu Güçlükler**

Mavi Kart Atık Alım Sistemi Türkiye Karasularında seyir yapan her Bandıradan yatın tabii olduğu bir atık alım kayıt sistemidir. Ülkemizde bulunan Marinalar ve Tekne Bağlama tesisleri Mavi Kart atık alım sistemini kurmak, ilgili atıkları teknelerden toplamak, güvenli bir şekilde depolamak, lisanslı taşıyıcı firmalar ile transferini sağlayarak bertaraf tesislerine ulaştırmak zorundadırlar.

Charter Yatlarda bu sisteme tabidir ve sıkı denetim altındadırlar. Sahil Güvenlik Ekipleri yatı seyir esnasındayken denetleyebilmekte ya da tekne limandayken de ilgili dokümanları talep ederek inceleme yapabilmektedirler. Aykırı bir işlem halinde ya da en son verilen atık işleminin üzerinden limitler üzerinde zaman geçti ise Charter Yata cezai işlem uygulayabilmektedirler.

Charter Yatlar genellikle yolcu değişim günlerinde Limana uğrarlar. Geri kalan bölümde ye seyir yaparlar ya da bakir koylarda misafirlerin isteğine göre konaklama yaparlar. Limanda buldukları sürede tüm ihtiyaçlarını gidermek için çok kısıtlı süreleri vardır. Yapmaları gereken işlemlerden en önemlilerinden biride atık verme işlemidir. Yapılan bu işlemi Liman Ofise giderek Mavi Kart Atık Alım sistemine işletmek zorundadırlar.

Ülkemiz kıyılarında Turmepa'ya ya da Belediyelere ait atık alım tekneleri de hizmet vermektedirler. Yatta yolcu var iken atık vermenin uygunsuz olacağı ve her bölgede bu tarz teknelerin bulunmaması sebebi ile de Charter Yat İşletmeleri zor durumda kalmaktadırlar.

Ayrıca karada bulunan her atık alım tesisinin çalışma prensipleri farklıdır. Bazı tesislerde yatlar kendi majeretörleri yardımı ile atıklarını atık alım tesislerine pompalamak zorundadırlar. Bazı atık alım tesislerinde ise sadece vakumlu sistem ile atık alma hizmeti verilmektedir ve hortum uzunluğu her yata uygun değildir. Uygulamadan kaynaklı bu çeşitlilik Charter Yat İşletmelerinin zaten kısıtlı olan Limanda kalış sürelerinin içerisinde zaman alıcı bir durumdur.

### **3.1.5 Yabancı Bayraklı Yatların Türkiye Karasularında Ticari Faaliyetlerde Bulunması**

2634 sayılı yasanın Kabotaj Kanunu'na getirdiği bir istisna ile yabancı bayraklı yatların; ülkemiz liman ve karasularında, turizm hizmet ticaretinde, gezi ve spor amacıyla serbestçe

çalışmaya başlamaları, bu sektörde çalışan Türk bayraklı yat işletmelerimizi bir anda uluslararası bir rekabet ortamına itmiş ve bu rekabet koşulları, sektörde tüm olumsuzluklara rağmen olumlu ve hızlı gelişmelere neden olmuştur. Bu gelişme yat inşası ve yan sanayini etkilemiş, çok lüks yatlar inşa dilmeye başlanmış ve Türkiye artık Avrupa ve Amerika'ya yat ihraç edebilen bir ülke konumuna gelmiştir. Sektördeki bazı işletmelerimiz, Türkiye'de yaz mevsiminin sona ermesi üzerine, yatlarını daha sıcak denizlere taşımakta ve yılın 12 ayında çalışma ortamı yaratarak, ülkemize yeni döviz gelirleri sağlamaktadır. Ancak; Turizm Yat İşletme belgesinin teşvik dışında sektöre bir yarar sağlamaması, teşvik sistemindeki değişiklikler, sistemin önemli ölçüde geç işlemesi, süratle belgesiz yat ve işletmelerin çoğalmasına neden olmuştur. Bugün ülkemizde 20.000 yatak kapasiteli belgesiz yat bulunduğu bilinmektedir. Belgesiz yat işletmeleri; liman giriş ve çıkışları dışında ürettikleri turizm hareketleri açısından hiçbir denetime tabi olmadıkları için, sektörde ciddi bir haksız rekabet ortamı yaratmaktadır. Sektördeki bu gelişmeler talep doğrultusunda, belli rotalarda birer haftalık programlar düzenlenmesini zorunlu kılmış, bu uygulamaya göre, programlara katılmak isteyen kişilere kamara satışını gündeme getirmiştir. Çok doğal olarak bu gelişme yat inşaatını da etkilemiş ve 18 kamaralı 36 yolcu kapasiteli yatlar inşa edilmeye başlanmıştır.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 19'ncü maddesi, Türk yat işletmelerine, yabancı bayraklı yatları 5 yıla kadar kiralama imkânı getirmiştir. Ayrıca aynı yönetmeliğin 21'nci maddesi, en az 60 yatak kapasiteli yatlarını Türkiye'de bulundurmamak ve bir Türk yat işletmesini temsilci tayin etmek koşulu ile yabancı yat işletmelerinin ülkemiz karasuları ve limanlarında gezi ve spor amacıyla serbestçe çalışmalarına izin vermiştir. Yat Turizmi Yönetmeliği kapsamında Turizm Bakanlığı'nca pek çok yabancı bayraklı yata işletme belgesi verilmiş olup, söz konusu yatların yatak kapasiteleri 4.000'e ulaşmıştır. Bu tip işletmelerin merkezleri ve pazarlamaları. Türkiye dışında bulunduğu için, bu ticari faaliyetlerden doğan vergileri de doğal olarak kendi ülkelerinde ödenmektedir. Ancak, bu işletmeler hizmetlerini tamamen Türkiye'nin egemenlik alanı içinde ürettiklerinden, ödedikleri vergi ve KDV açısından ülkemizin bir vergi kaybı yaşaması gündeme gelmektedir. Ayrıca, bu işletmeler hizmeti kendi ülkeleri dışında ürettikleri için KDV iadelerinden yararlanmak suretiyle, Türk işletmelerimizle aralarında bir haksız rekabet oluşturmaktadırlar

Aynı yasa ve Yat Turizm Yönetmeliği, yabancı bayraklı özel yatlara 5 yıl süre ile Türk karasuları ve limanlarında kalma imkânı tanımıştır. Sektör tespitlerine göre ülkemiz karasuları ve yat limanlarında, ortalama 6.000 yabancı bayraklı yat kalmakta olup, bu yatlarla ülkemize gelen yabancı yatçıların günlük ortalama harcamaları 105 ABD dolarıdır. Bu yatların onarım giderleri ise, üç yılda bir ortalama 15.000 DM olarak tespit edilmiştir. Akdeniz çanağında; bu alandaki gelişmeler sektör tarafından devamlı izlenmekte ve ülkelerin aldıkları teşvik kararları kamuya duyurulmaktadır. Ancak kamunun bu konuda gerekli önlemleri zamanında alamadığı ve bu çanakta sektörümüzü destekleyici rekabet ortamının yaratılmadığı bir gerçektir. Gümrük Müsteşarlığı, bu konuda önemli bir adım atarak, Milli Güvenlik Kurulu tavsiye kararları ve sektörün talebi doğrultusunda, 1994 yılında özel şahıslara ait yabancı bayraklı yatlara transit yakıt verilebilmesi imkânı yaratmışsa da, bürokratik işlemler ve yabancı şirketlere ait yabancı bayraklı özel yatların, kapsam dışı bırakılmış olması, amaçlanan hedefin gerçekleşmesini engellemektedir. Yabancı şirket yatlarının kapsam dışı bırakılmasının temel nedeni, yabancı ülkelerde kurulan ve Türk işadamlarına ait şirketler ve bunların sahip oldukları yabancı bayraklı özel yatlardır.

### 3.1.6 Charter Yat İşletmelerinin Gereksinim Duyduğu Yat Limanlarının Yatırım Aşamasında Karşılaşılan Bürokratik Sorunlar

Türkiye’de Charter Yatların lojistik destek amacı ile kullanmak zorunda oldukları yat limanlarının yapılmasında, işletilmesinde ve bu alanda yetkilerin kullanılmasında ciddi bir yetki karmaşası mevcuttur.

- Ülkemizin kıyı şeridinde bulunan yerleşim merkezlerinde mahalli idareler, kendilerine ait taşınmazlar üzerinde yat limanı yatırımları planlamakta veya mevcut balıkçı barınaklarını yat limanı haline getirmeye çalışmaktadır. Bu yatırımları kendi imkânları, uzun süreli kira anlaşmaları veya ortaklıklar kurarak özel sektöre yaptırmaktadır. Bu nedenle Mahalli İdareler tarafından yapılmaya çalışılan yat limanlarında statünün ne olduğu belli değildir. Açıkça görüldüğü gibi; yat limanları ile ilgili bu sorunlar, işletme aşamasında sektörü çok ciddi sıkıntılara sokacak haksız bir rekabet ortamı oluşturmaktadır.
- Türkiye’de Charter Yat İşletmelerinin Lojistik destek sebebi ile ihtiyaç duydukları Yat Limanı yatırımlarında bürokratik işlemler yatırımcılar için oldukça uzun ve zor bir süreçtir. Ülkemizde bir yat limanı yapmak için ilgili kamu kurumları arasında 27.11.1995 tarihinde imzalanan "Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak prosedür" gereğince; 3830/3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Yönetmeliği, 3194 sayılı İmar Kanunu, 618 sayılı Limanlar Kanunu, 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, 2872 sayılı Çevre Kanunu ve Değişiklikleri ve ÇED Yönetmeliği, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve Yat Turizmi Yönetmeliği, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, 383 sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Kuruluş Kanunu ve yatırım alanının ilgisine göre, Orman Kanunu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu gibi yürürlükteki tüm bu kanunlar çerçevesinde, valilikten başlayan ilgili belediye, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve ilgisine göre diğer ilgili kuruluşlardan oluşan bir bürokrasi zinciri içerisinde, yatırımcı hemen hemen ülkemizde mevcut kamu kurumlarından izin ve onay almak zorundadır. Bu kurumlardan birisinin izin ve onay vermemesi durumunda, yatırımın yapılabilmesi mümkün değildir. Plan ve projelerin tasdiki için yaklaşık 4 yıllık bir zaman süresine ihtiyaç duyulmaktadır. Bu süreç; yat limanı yatırımlarında caydırıcı bir unsurdur.
- Yat limanları fiziksel planlamalarının uygulanması halinde yat turizminin altyapı sorunlarının çözümlenebileceği varsayılmaktadır. Ancak fiziksel planlamanın en büyük sorunu, finansman sorunudur. Pahalı yatırımlar olan yat limanlarının devlet tarafından yapılması ve/veya Yap-İşlet-Devret Modeli uygulamasının yaygınlaştırılması, henüz gerçekleştirilememiştir. Turizm bakanlığı ve sektör işbirliğinde yürütülen yat limanları fiziki planlamasında 1. öncelikli yöre itibariyle çalışmalar tamamlanmış olup diğer yöreler için eksik bulunmaktadır.
- Yapılacak liman ve diğer altyapı tesislerinin yer, kapasite ve verilecek hizmetler tam olarak saptanmamıştır.
- Önerilen öncelikli yörelerin peyzaj projeleri ve günübirlik ihtiyaçlar ortaya konularak programlanmamıştır.

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

### **3.1.7 Charter Yatlara Görev Alacak olan Gemi Adamlarının Eğitim Sorunları**

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

Charter Yat kiralama sektörünün yoğun olarak icra edildiği Bodrum-Antalya arasında bulunan Gemi Adamı Yetiştirme merkezlerinde 499 Grt Yat Kaptanlığı Eğitimi verilmemektedir. Bunun sebebi 499 Grt Yat Kaptanlığı kursuna YDS (Yabancı Dil Sınavı) zorunluluğu getirilmesine müteakip talebin düşmesi gösterilmektedir. Oysaki Bozburun ve Bodrum tersanelerinde 149 GRT üstünde birçok İlkel Yapılı Ahşap Gemi inşa edilmekte ve bu yatları kullanacak yeterliliğe sahip gemi adamlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bölgede ikamet eden ve 499 GRT Yat Kaptanlığı eğitimi almak isteyen kişiler İzmir ya yada İstanbul'da Yat Kaptanlığı eğitimi almak durumundadırlar.

### **3.1.8 Charter Yat Kiralama Modelinin Uygulandığı Deniz Turizmi Destinasyonlarında Yaşanan Ulaşım Sorunları**

Yat turizmini destekleyen önemli alt yapılardan biri de havaalanlarıdır. Yat turizmini geliştiren ülkelerin yat limanlarına çok yakın yerlerde havaalanları bulunması dikkati çekmektedir. Özellikle Charter yoluyla seyahatini tamamlayacak yatçı kitlesi, zamanı kısıtlı kimselerden oluşmaktadır. Bu sebeple transferlerin çabuk yapılması gerekmektedir. Havaalanından yat limanına bir saatten fazla yolculuğun sürmesi sıkıntıya neden olmaktadır. Dolayısıyla fiziksel planlamalar yapılırken havaalanlarının durumu dikkate alınmalıdır. Yapılan yat limanları, düzgün olmayan yollar nedeniyle charter yat işletmecilerinin tepkisini çekmektedir. Yat limanına en yakın olarak bilinen Dalaman Havaalanı Marmaris Yat Limanına 2 saatlik bir karayolu mesafesindedir. Ya da Bozburun Yarımadası çıkışlı bir Charter Yata misafir olarak katılacak olan turistlerin bölgede bulunan Dalaman, Bodrum havalimanlarından oldukça fazla mesafe kat etmeleri gerekmektedir.

### **3.1.9 Türkiye'de Bulunan Deniz Turizmi Destinasyonlarına Talep Artışının Olması**

Türkiye, yat turizmi açısından Akdeniz Çanağında yer alan ülkelerin içerisinde en zengin potansiyele sahip ülkelerden biridir. Son yıllarda Türkiye'ye gelen yat sayılarını incelediğimizde sürekli artan talebi görmekteyiz. Yat turizmi ile Ülke ekonomisine girdi yapan

döviz artışı da bunu açıkça göstermektedir. Sürekli artan yat turizmi talebini karşılamak için Ülkemizin sahip olduğu yat bağlama tesislerinin alt yapıları yeterli değildir. Artan talep sektörde birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Artan talebi sağlıklı bir şekilde karşılayabilmek sorunları önceden tespit edip sonuca ulaştırmamıza bağlıdır.

Türkiye'nin Yat Turizmi Kapsamında tercih edilmesinin sebeplerinin başında;

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

Türkiye'de Turizm İşletme Belgesine sahip Türk Bayraklı İkel Yapılı Ahşap Gemi sınıfında Charter Yat turizmi yapan milli değerlerimizin yanında Yabancı Bayraklı yatların da karasularımızda ticari faaliyette bulunması ve buna mevzuatın olanak sağlıyor olmamız sektöre zarar vermektedir.

### **3.1.10 Mevzuat Sorunları**

Yat turizmi Mevzuatını incelediğimizde, kanun ve yönetmeliklerin çok eski tarihli olduğunu ve aralarındaki çelişkilerden dolayı günün koşullarına ve yat turizminin gelişmesine hitap etmediğini hatta engel teşkil ettiğini görüyoruz. Bu sorunlar genellikle yat limanı yatırım aşamasında ve yat işletmeciliği aşamasında karşımıza çıkmaktadır.

Yat Turizmi Mevzuatından kaynaklı Charter Yat İşletmelerinin karşılaştığı zorluklardan bazıları;

- Yat turizminin tabi olduğu mevzuatın önemli bir bölümü ülkemizde yat turizminin başlamasından çok önce hazırlanmıştır. Bu durum Charter Yat İşletmelerinin güncel gereksinimlerine çözüm bulma noktasında zorluklar çıkmasına sebep olmaktadır,
- Yatçılıkla ilgili sigorta işlemlerinin yeterince açık olmaması,
- Yabancı yatların giriş limanlarından sonra diğer limanlarda da sağlık kontrolüne tabi tutulması,
- Kara nakil araçlarındaki kefalet modeli sisteminin yatlara uygulanmaması,
- Ticari yatların donanımının standart olması için bir yönetmelik bulunmaması,
- Yat inşaatlarında "Türk Yat Klaslarının saptanmaması ve denetim mevzuatının belirlenmemesi,
- Yat limanlarında servis ünitelerinin, kullanılan malzeme ve ekipmanların standartlarını düzenleyen mevzuatın bulunmaması,

- Bölgenin yat yanaşma ve çekek yerlerinin standart güvenlik ve emniyet tedbirlerine haiz bir mevzuat uygulanmaması,
- Yabancıların charter işletmeciliğinin Kabotaj Kanunu'na göre yasak olmasına rağmen kaçak olarak faaliyet düzenlemeleri,
- Yabancı yatların kışlamaya bırakılmalarında giriş kapılarında farklı uygulamalar yapılması,
- Yabancı yatların sadece sahipleri tarafından kullanılması şartının bulunması,
- Yabancı yatçıların ülkemizde kalış sürelerinin 3 ayda sınırlı kalması,
- Kışlamaya bırakılan yatların sahiplerinin transitlog süresinin kısa olması,
- Turizm Yatırım ve İşletme Belgesinin, uluslararası standartlarda bulunmaması ve özendirilmemesi,
- Turizm Sektörü Birlik Yasasının bulunmamasının sektörde dağınıklığa neden olması,
- Yat limanlarına giriş-çıkış ve transitlog işlemlerinin karmaşık olması,
- Yerli yat inşaatı için malzeme ithalinin bir hayli güç olması,
- Yat ve deniz turizmine ilişkin gerçekçi verilerin tam ve doğru olarak elde edilememesi,
- Deniz Turizmi Destinasyonlarında bulunan standart olmayan restoranlar, yangın tehlikeleri, su sporları araçları, fenerler, işaretler gibi müteferrik konuları düzenleyici mevzuatın bulunmamasıdır.

### **3.1.11 Charter Yat İşletmelerinin Tabi Oldukları Mevzuatlarda Yaşanan İdare Sorunları**

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

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

### **3.1.12 Charter Yat Turizmi Pazarında Tanıtım ve Pazarlama Sorunları**

Deniz Turizmin en önemli sorunlarından birisi de tanıtım ve pazarlamadır. Turizm pazarlamasına göre talep yaratmak için şunları yapabiliriz; Pazar araştırması, Hizmet oluşumu



ve gelişimi, Dağıtım sistemini oluşturma, Tanıtım, reklam ve tutundurma. Yat turizmini değerlendirdiğimizde artan talebin yeterli tanıtım ve pazarlamadan kaynaklanmadığı ortadadır. Tanıtım ve pazarlamada şu an ihtiyaç yok görüntüsüne bakmadan gelecekte de talebi korumak ve de arttırmaya devam etmek için şu sorular kısa sürede çözüme kavuşturulmalıdır; Yurt içinde yat turizminin önemi yatırımcılara yeterince taşıtılmadığı için, yat turizmi yatırımları yeterince artırılamamaktadır. Hizmet geliştirme yönünden yeterli pazarlama bilgisinin bulunmaması, daha çok döviz girdisinin sağlanmasını engellemektedir. Yurtdışındaki tanıtım ve pazarlama imkânsızlıkları nedeniyle yabancı yatçıların ortalama % 3 5-40'i ülkemizi arkadaş önerisi ile ziyaret etmektedir. Bu da ülkemiz yat limanlarının yurt dışındaki tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin yetersizliğini göstermektedir.

### **3.1.13 Charter Yatların Lojistik Destek Amacı İle Gereksinim Duydukları Marina ve Yat Limanlarının İnşasında Yaşanan Teşvik Sorunları**

Yürürlükte bulunan teşvik sistemlerinin 1991 yılından sonra finans ve bürokratik işlemler nedeniyle işlerliğini yitirdiğini günümüzde yaşanan bir gerçektir. Ülkemizde uygulanan teşvik tedbirlerini incelediğimizde marina yatırımlarının en az ölçüde teşvik kapsamına alındığı gözlenir. Avrupa'dan ülkemize yönelmeye başlayan yatları marinalarımıza bağlayabilmek için, marina sayımızı arttırmak, yat turizmini İskenderun'dan, Hopa'ya bağlayabilmek için marina zincirimizi oluşturmak zorundayız. Bu nedenle marina yatırımlarımızın gerçekçi bir biçimde teşvik edilmesi zorunludur. Tüm bunların ötesinde marina yatırımları genellikle Yap-İşlet-Devret modelinde yapılmaktadır. Bu yatırımların gerçek sahibi devletin kendisidir. Yatırımcı yatırımı gerçekleştiren yatırımı finanse eden kişidir. Buna rağmen daha işletmeye başlamadan kendi yatırımı için devlete kira ödeyen insandır. Ve yatırımın mülkiyeti de devlete aittir. Tüm bunlara rağmen marina yatırımları teşviklerden en az yararlanan yatırım türüdür. Turizm sektörü, ülke mal varlığından hiç bir eksilmeye neden olmadan ve yerinde hizmet üreterek ihracat yapan sektördür. Ülkemiz döviz girdilerinin %30'unu sağlayan sektördür. Ancak hiçbir dönemde ihracatçı kabul edilmemiş, ihracat teşviklerinden de yararlanılmamıştır. Tekne sahibi olmak isteyen teşvik edilmemekte, korkutulmakta ve caydırılmaktadır.

### **3.1.14 Charter Yatların Seyir Esnasında Yaşadıkları Haberleşme Sorunları**

Türkiye'de Sahil telsiz istasyonlarının kuruluş yerlerinin uygun olmaması bazı kıyı yörelerimizde haberleşme açısından sorun yaratmaktadır. Gökova, Güllük, Datça ve Marmaris, Göcek körfezlerinde kapsama alanı dışında kalan sahalar bulunmaktadır. Sahil radyo istasyonları, röle istasyonlarının sayı olarak yetersizliği nedeniyle yaklaşma sularında gerekli iletişimi sağlamamakta, meteoroloji hizmetlerini tam olarak alamayan yatçıların seyrüsefer emniyeti zafiyete düşmektedir. Deniz Kuvvetleri Komutanlığının Ege ve Orta Akdeniz'e yönelik olarak bir radyo istasyonunun bulunmaması, Yunan Silahlı Kuvvetleri Radyosu'nun tüm Ege'yi kaplayacak şekilde yabancı yatçılara yaptığı yayın ve propaganda, Ege'nin bir Yunan Denizi olduğu izlenimini yaymaktadır. VHF Bandı üzerinden yapılan Deniz haberleşmesi denizciler için çok önemlidir. Böylesine önemli bir görevi olan deniz haberleşmesi sadece denizcilerin iş yerleri ve evleri ile konuşması anlamını kapsamaz. Bu haberleşme yardım, kurtarma ve imdat çağrıları ve meteoroloji haberlerini de kapsamı içerisine alır ve asli grevi de budur. Ege denizinde Yat trafiğinin çok yoğun biçimde seyrettiği, Bodrum/Fethiye rotasında Sahil Radyo istasyonlarımızın, Meteoroloji istasyonlarının sesini duymanın mümkün olmadığını ve VHF telsiz haberleşmesinin yetersiz olduğu aşikardır. VHF haberleşmesinin bir başka işlevi de; en azından karasularımızı dinleyebilmek ve yardım çağrılarına cevap

verebilmek imkânıdır. Ancak yat limanlarımıza; Telsiz Genel Müdürlüğü'nce verilen 5 Watlık imkân ile yat limanlarımızın uluslararası standartta hizmet vermesi imkânsızdır. Hatta yat limanlarındaki bütün işlevler denize dönük olduğu halde liman içi haberleşmede VHF bandı kullanılmasına da izin verilmemektedir. Limana yanaşmaya çalışan bir tekne ile liman görevlisi el telsizini kullanamadığı için ya sahil radyo istasyonu vasıtası ve mobil telefonla veya el kol işaretleri ile haberleşebilmektedir. Tüm bu imkânsızlıklar; Ege Denizi'nde haberleşme ve dinleme tekelini Yunan Radyosu'na terk etmemize neden olmuştur. Bu kıyılarımızda seyreden yatlar meteoroloji bilgilerini dahi Yunan Radyo'sundan almak zorundadır.

### **3.1.15 Çevre Sorunları ve Yat Turizminin Çevre İle Olan İlişkileri**

Charter Yat turlarının icra edildiği ortamlar olan temiz denizlerimizin korunması, yapılan faaliyetlerin sürdürülebilir olması noktasında çok önemlidir. Ülkemiz kıyılarında yaşanmakta olan çevre sorunlarının temelinde;

- Milyonlarca insanın kıyılara yönelmesi ve bu insanların doğal dengeyi bozması,
- Yeterli doğa ve çevre koruma bilincine sahip olunmaması,
- Deniz Turizmi Destinasyonlarında planlamalarındaki yanlışlıklar ve eksiklikler,
- Deniz kıyısında bulunan gerek turistik işletmelerinin, gerekse yerleşmelerin ve sanayi tesislerinin arıtma sistemine sahip olmamaları,
- Yat ve motorların sintine sularını denize boşaltmaları,
- Kıyılarda görülen betonlaşma,
- Doğal dokunun bozulmaya başlaması,
- Covid 19 Pandemi sürecinde insanların denize yönelmesi ve tekne sayılarında meydana gelen kontrolsüz artış,
- Koylarda hareketsiz bulunan teknelerden kaynaklanan atıklar neticesinde meydana gelen deniz kirliliği,
- Bozburun, Selimiye gibi İmar bulunmayan Charter Yat Turizminin icra edildiği benzersiz bölgelerde imara aykırı inşaatların yapılmaya devam edilmesi ve ilgili kurumlar tarafından hiçbir yapılan yaptırımların yetersiz olması bulunmaktadır.

### **3.1.16 Charter Yat Turizmi Kapsamında Sektörde Yaşanan Diğer Sorunlar**

Charter Yat Turizmi sektörünün anılan sorunları dışında daha birçok sorunları vardır. Sorunlara bu çalışmamızda sadece Charter Yat İşletmelerinin temel sorunları olarak değil, deniz turizmi olarak bütün halinde bakmamızın daha yararlı olduğu aşikârdır. Bu sorunları şu şekilde dile getirebiliriz:

#### **3.1.16.1 Gezinti Tenezzüh Tekneleri Sorunu**

Deniz Turizmi Destinasyonlarında Turizm hareketinin yoğun olduğu bölgelerimizde denize elverişlilik belgeleri dışında hiç bir standarda tabi olmayan deniz araçları ile yoğun bir biçimde günlük gezi faaliyetleri düzenlenmektedir. Bu teknelerde can ve mal güvenliği ile ilgili hiçbir sistem mevcut olmadığı gibi, oluşturulmuş hiç bir meslek disiplini de yoktur. Gezinti Tenezzüh

faaliyeti düzenleyen bu teknelerle ilgili olarak Turizm Bakanlığınca Denizcilik ile koordine edilerek bazı düzenlemeler içeren genelgeler yayınlandı ise de, yeterli bir düzenleme gelmemiş ve ülke çapında bir birlik ve beraberlik sağlanamamıştır.

Ayrıca Gezinti Tenezzüh tekneleri faaliyetleri esnasında yüksek ses ile müzik yayını yaparak koylarda bulunan diğer özel tekne ve Ticari yatların üzerlerindeki yatçıları rahatsız etmektedirler. Çoğunlukla ahşap malzemeden imal edilmiş olan bu teknelerin gerek havaleli yüksek yapıları gerekse tekne yapısına uygun olmayan güçsüz tek makineler ile kumanda edilmeye çalışılmaları sebebi ile denizlerimizde can ve mal emniyetinin sağlanmasına karşı risk teşkil etmektedirler. Bu tip teknelerde faaliyet gösteren gemi adamlarının da mesleğin uygulanmasına yeteri kadar haiz olmadıkları gözlemlenmektedir.

Gezinti Tenezzüh tekneleri Mavi Kart Atık alım sistemine tabidirler. Ancak ülkemizde uygulamanın yetersiz kalması neticesinde bu tip teknelerin faaliyet gösterdikleri Deniz Turizmi Destinasyonlarımızda deniz kirliliğinde artış gözlemlenmektedir. Ayrıca Gezinti Tenezzüh Teknelerinden kaynaklanan katı atıkların bertaraf edilmesi ve Mavi Kart sistemine işlenmesi noktasında da yetersizlikler bulunmaktadır.

### **3.1.16.2 Amatör Yatçılık Sorunları**

Son yıllarda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın girişimleri neticesinde Ülkemizde bulunan Amatör Denizci Belgesine sahip vatandaşlarımızın artmasını sağlamak amacı ile politikalar geliştirilerek, yoğunlaştırılmış eğitim programları uygulanarak hiçbir Deniz Eğitimi verilmeden sadece somut bilgiler neticesinde katılımcılara ‘Amatör Denizci Belgesi’ ve ‘Kısa Mesafe Telsiz Operatörü’ belgelerinin verilmesi sağlanmıştır. Hatta bazı bölgelerimizde çeşitli kurumlarda çalışan kitleler için ilgili Liman Başkanlıklarında görevli eğitimler tarafından bu eğitimler düzenlenerek belgeler dağıtılmıştır. Bu uygulamaların neticesinde karasularımızda hiçbir deniz tecrübesi bulunmadan 24 metreye kadar olan tekneleri kullanabilecek yeterliliğe sahip kişiler artmış ve denizlerimizde dolaşmaya başlamaları neticesinde seyir, can ve mal emniyetinin korunması açısından tehlike arz edecek durumlar yaşanmaya başlanmıştır. Ayrıca özel tekne sahipleri daha az maaş ödemek amacı ile Ticari Ehliyetleri olan gemi adamlarının yerine Amatör Denizci Belgesi bulunan azda olsa tekne kullanmayı bilen kişileri tercih etmeye başlamışlardır.

Ayrıca Amatör Denizci Belgeli vatandaşlarımızın artması Charter Yat Turizminin icra edildiği Güney Ege Kıyılarında bulunan koylarda tekne bağlama alanı bulmakta zorluklar olmasına sebebiyet vermiştir.

### **3.1.16.3 Su Sporları Sorunları**

Ülkemizin sahip olduğu Deniz Turizmi Destinasyonlarında turistik tesis önlerinde ve kıyı şeritlerinde eğlence ağırlıklı su sporları hızla gelişmektedir. Bu alanda bir sektör disiplini ve gerekli denetim bulunmadığı için ölüm olaylarının dahi yaşanmaya başladığı, tehlikeli bir ortam oluşmak üzeredir. Özellikle Charter Yatların lojistik destek amacı ile yaşadıkları Marmaris Limanı'nın yer aldığı Marmaris Körfezi içerisinde yer alan su sporları işletmecilerinin gerçekleştirdiği Parasalling, Muz çekme gibi sürat tekneleri ile icra edilen faaliyetler Körfez içerisindeki deniz trafiğini olumsuz etkilemektedir. Üzerlerinde bulunan sürat ve arkalarındaki çektikleri envanterlerin durumu düşünüldüğünde ani manevra yapma imkânları bulunmamaktadır. Körfez içerisindeki Deniz Turizmi Araçları bu tarz teknelerin faaliyetlerine göre rotalarını değiştirmek zorunda kalmaktadırlar. Ayrıca Charter Yatların uğrak yaptıkları

koylarda bulunan su sporları işletmecileri de yatçıların emniyetini riske atmaktadırlar. Yatçıların yüzdükleri deniz alanlarına yakın bölgelerde su sporları faaliyetleri icra etmektedirler.

#### **3.1.16.4 Meteoroloji Sorunları**

Meteoroloji Genel Müdürlüğümüzün çalışmaları, topladığı veriler ve tahminleri ile dünyanın önde gelen meteoroloji kuruluşlarından olduğunun göstergesidir. Ancak meteoroloji bilgilerimizi yaymakta maalesef yeterli olmadığımız ve bu konuda da Ege Denizi kıyılanımda bile Yunan radyosunu dinlemek zorunda kaldığımız bir gerçektir. Sektör ve Meteoroloji Genel Müdürlüğü arasında yapılan çalışmalar sonucunda Meteoroloji Genel Müdürlüğü ve Turizm Bakanlığı arasında bir protokol imzalanmış ve Meteoroloji raporlarının noktasal özellikleri de içerecek biçimde yat limanlarımız telsiz vericilerinden Türkçe ve İngilizce olarak okunması kararlaştırılmıştır. Bu kararın alınması denizlerimizde faaliyet gösteren Charter Yat İşletmelerinin rotalarını belirlemesine, hangi koylara sığınması gerektiği gibi kararları alabilmesi noktasında ihtiyaç duyduğu Meteorolojik verilere kolaylıkla ulaşabilmesi noktasında çok önemlidir.

#### **3.1.16.5 Ceza Uygulama Sorunları**

2872 sayılı Çevre Kanunu hükümleri gereğince, pis sularım denize döken yatlara denizi kirlettikleri gerekçesi ile para cezası uygulanmaktadır. Sahil Güvenlik Komutanlığına ait Gemiler ve botlar bu kapsamda Deniz Turizmi Destinasyonlarında denetim faaliyetleri icra etmektedirler. Türkiye’de uygulanmakta olan Mavi Kart Atık Alım sisteminden ve uygulamanın içeriğinden daha önce bahsetmiştik. Sahil Güvenlik Komutanlığına ait Gemi ve Botların bazılarında Mavi Kart Atık Alım sistemine bağlanmakta ve atıkların takibini yapmakta teknolojik güçlükler olduğu bilinmektedir. Bu kapsamda denetim yaptıkları Charter Yat İşletmelerinden daha önce yapılan atık transfer işlemleri ile ilgili Fatura, Makbuz, Fotoğraf gibi farklı belgeler de talep edilmektedir. Oysa ki Charter Yatlar Atıklarını ilgili tesislere boşalttıktan sonra Marina Ofislerde verilen atık miktarlarını Mavi Kart Atık Alım sistemine online olarak işletmektedirler. Sahil Güvenlik Ekiplerinin farklı belgeler talep etmeleri, denetim süresini artırmakta ve yatta bulunan yatçıların keyfini kaçırmaktadır.

#### **3.1.16.6 Yat İnşaatı Sorunları**

Charter Yat İşletmecilerinin faaliyetlerini icra ettikleri Deniz Araçları olan Guletler ve tipleri genellikle ülkemizin Güney Kıyılarında geleneksel ustalar aracılığı ile inşa edilmekte ve Ülke Ekonomisine kazandırılmaktadır. Ülkenin Güney kıyılarında bulunan tersanelerin yetersiz olması ve mevcut bulunan tam teşekküllü tersanelerin ücretlerinin de yüksek olması sebebi ile Yat İşletmelerinin özellikle Bozburun yarımadasında kendilerine ait boş arazileri kullanmalarına sebebiyet vermiştir. Bu bölgelerde inşa edilmeye başlanan yatlar maalesef sigorta kapsamına alınmamakta ve oluşabilecek risklere karşı korunaksız kalmaktadır. Yine inşa süresince bulunulan ortam Yat inşası için yeterli ekipman ve teçhizata sahip olunmadığı için İşletmecilerin Lojistik açısından sorunlar yaşamasına sebep olmakta ve inşa sürecini uzatmaktadır. Ayrıca bu tarz alanlarda inşa edilen yatların Deniz İndirilmesi için planlanan amatör faaliyetler esnasında da iş kazaları meydana gelebilmekte ve bu durum neticesinde maddi ve manevi kayıplar ortaya çıkmaktadırlar.

Bir başka bakış açısı ile Türkiye Yat turizmindeki gelişmeler; Bodrum,Antalya,Tuzla ve Karadeniz kıyılarında genellikle geleneksel ustalıklarla yapılan yat inşaatını ve buna bağlı yan

sektörü etkilemiş ve bu alandaki gelişmelerle Türkiye'nin Avrupa ve Amerika'ya yat ihraç eder bir ülke konumuna gelmesine sebebiyet vermiştir. Ancak; bu geleneksel tersanelerimiz sipariş sırasında peşin ödenen meblağ için siparişi veren kişi veya şirkete teminat göstermekte zorluklar yaşamış ve ülkemiz bankacılık sistemi böyle bir teminat vermediğinden verilen siparişler iptal edilme riskiyle karşı karşıya kalmıştır.

## SONUÇ

Sahip olduğu deniz turizmi kaynakları bakımından Türkiye; güçlü deniz turizmi arz verilerine sahiptir. Türkiye’de meydana gelen ve geleneksel tekneler ile icra edilen Yat Kiralama aktivitesine paralel ortaya çıkan Mavi Yolculuk kavramı Ülke ekonomisi için katkı sağlayıcı güçlü bir unsur olmuştur. Mavi Yolculuk geleneksel ahşap teknelerimizle marka haline gelmiş, yüksek katma değerli deniz turizmi aktivitesidir. Ülkemizde bulunan Charter Yat İşletmelerinin icra ettikleri Mavi yolculuk hizmeti özgün bir deniz turizmi hizmetidir. Charter Yat İşletmelerinin Türkiye karasularında gerçekleştirdikleri faaliyetler ülkemizde yat imalat ve bakım onarım sektörünün sürdürülmesi noktasında önem arz etmektedir. Charter Yat İşletmelerinin icra ettikleri Mavi Yolculuk kavramının sürdürülmesi deniz turizmi destinasyonlarının ekonomileri için vazgeçilmez olduğu gibi tüm Türkiye ekonomisi için de önem arz etmektedir.

Turizm gelirlerinin içinde yaklaşık dörtte birlik bölümün deniz turizmi gelirlerinden meydana geldiği düşünülmektedir. Türkiye’de Deniz Turizmi gelirlerinin önemli bir bölümü Charter Yat İşletmelerinin gerçekleştirdikleri Mavi Yolculuk aktivitesi neticesinde elde edilmektedir.

Charter Yat İşletmeleri icra ettikleri deniz turizmi faaliyetleri esnasında birçok sorun ile karşılaşmaktadır. Bunların başlıcaları tekne bağlama yerlerinin ve çekek alanlarının yetersiz olması, sektörde faaliyet gösteren gemi adamlarının eğitim sorunları, Mavi Kart atık alım sisteminin oluşturduğu zorluklar, koylarda hareketsiz bulunan tekneler, Ülke karasularına giriş ve çıkış işlemi yapılabilecek kamu otoritelerinin her deniz turizmi destinasyonunda bulunmaması gibi problemlerdir.

Charter Yat İşletmelerinin ülke ekonomisi için meydana getirdikleri katkılar ve gerçekleşen Turizm aktivitelerinin Türkiye Deniz Turizmi sektörü içerisinde sahip olduğu güçlü pay aşikârdır. Charter Yat İşletmelerinin faaliyetlerini sürdürebilmeleri, gerçekleştirdikleri operasyonlar neticesinde elde edecekleri deniz turizmi gelirlerini artırebilmeleri, Dünya Yat Kiralama pazarından daha fazla pay alabilmeleri için sektörde yaşadıkları sorunlara kulak verilmeli ve tüm sorunları çözümlenmelidir.

Charter Yat İşletmelerinin sorunlarının çözülmesi, deniz suyu kirliliğinin engellenmesi, yapılaşma gibi tehditlerin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Pazarlama konusunda bütünlüklü bir çalışma ile eksikler giderilerek mavi yolculuğun talep yaratan bir arz verisi olarak geliştirilmesinin ülke ekonomisine önemli çıktıları olacaktır. Türkiye’de inşa edilen geleneksel tekne modellerine artan ilgi yat imalat ve bakım onarım sektörünü de tetikleyecektir. Bölgede yarattığı ekonomik dışsallıklar ile birçok sektörün sürdürülmesini ve gelişmesini sağlayacaktır. Bu nedenle Charter Yat İşletmecilerinin kullandıkları envanter olan geleneksel tekne modellerinin ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekir. Sahip olunan bu önemli turistik arz verisinin korunup geliştirilerek gelecek nesillere önemli bir miras olarak bırakılması oldukça önemlidir.

Charter Yat İşletmelerinin sektörde yaşadıkları sorunlarının çözümü ile birlikte; Ekonomik ve sosyal değerlere sahip şahsına münhasır bir hizmet alanı olarak icra ettikleri mavi yolculukta; müşteri memnuniyetinin artırılmasına yönelik araştırma çalışmalarına sektörün ihtiyacı vardır. Ahşap tekne imalatında kalite standartlarının geleneksel tekne formları korunarak artırılması gerekmektedir. Mavi yolculuk Türkiye’nin dünya yat pazarında

geleneksel ahşap teknelerin marka değeri oluşturmaya etki edecek nitelikli zenginliğe sahiptir. Küresel deniz turizmi pazarında doğru yönetilip pazarlanarak, yeni ülke pazarlarına hizmet sunularak, sürdürülebilir deniz turizmi yönetimiyle rekabet üstü konuma gelebilecek kaynaklara sahiptir. Mavi yolculuk talep yaratan bir arz kaynağıdır. Bu kaynağın bileşenlerinin hizmet kalitesi, yeme-içme, gastronomi, teknik yetkinlikler, bağlama yerleri, sürdürülebilirlik, kıyı planlaması, insan kaynağı, ürün pazarlaması konuları dikkate alınarak mavi yolculuğun iyi yönetilmesi hususu titizlikle araştırılmalıdır. Mevcut mavi yolculuk misafirlerinin memnuniyetlerinin artırılması ve misafir adaylarına ulaşma kanallarının doğru organizasyonu konusunda akademik çalışmalar gerçekleştirilmelidir.

Charter Yat İşletmelerinin karasularımızda icra ettikleri deniz turizmi aktiviteleri Türkiye için önemli bir deniz turizmi arz kaynağıdır ve doğru şekilde yönlendirildiğinde Ülke ekonomisi için önemli bir gelir kaynağı yaratacaktır.

Sonuç olarak hazırlamış olduğum çalışma deniz turizmi sektörü için önemli ve kilit role sahip Charter Yat İşletmelerinin, icra ettikleri faaliyetler esnasında yaşamış oldukları sorunları ortaya koymaktadır. Charter Yat İşletmelerinin sorunlarının çözülmesi ve faaliyetlerinin Kamu otoriteleri tarafından desteklenmesi ve kolaylaştırılması Türkiye Ekonomisine katkı sağlama noktasında önem arz etmektedir.

## KAYNAKÇA

Hıraca, M., "Türkiye'de Yat Turizminin Sorunları ve Çözüm Önerileri, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara, (1996).

Yeşilöz, M., "Türkiye'de Yat Turizminin Mevcut Durumu ve Çanakkale İlinde Yat Turizmini Geliştirebilme Olanakları", Yüksek Lisans Tezi, **Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı**, Çanakkale, (1999).

Devlet Planlama Teşkilatı, VI. 5 Yıllık Kalkınma Planı, **DPT, Ankara**, (1989).

Devlet Planlama Teşkilatı, "VII. 5 Yıllık Kalkınma Planı Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu", **DPT, Ankara**, (1996).

Özer, M., "Türkiye'de Yat Turizmi", **Kalkınma Bankası, Turizm Proje Değerlendirme Müdürlüğü**, Ankara, (1990).

"Yat Turizmi Master Planı", **Kültür ve Turizm Bakanlığı**, (1992).

Çağlayan, A., "Yat Turizmi ve Eğitimi", **Deniz Turizmi Birliği Yayınları**, Ankara, (1992).

İşgen, G. "Mavi Yolculuktan Yat Turizmine", **Deniz Ticareti Dergisi**, Sayı: 14 (1999).

Yat Turizmi Yönetmeliği, **Resmi Gazete**, Sayı 18125, (1983).

Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi, **Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü** (2013).

Turizmi Teşvik Kanunu, **Resmi Gazete** Kanun Numarası:2634 (1982).

Açıkbaş C, "Kıyı Alanları Kullanımı Kapsamında Yat Turizmi ve Marinalar; Bodrum Yarımadası ve Bodrum Marina Örneği, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara (2006).

Yat Turizmi, Kültür Bakanlığı, <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,11525/yat-turizmi.html> (16 Kasım 2012).

Muslu A. "Mavi Yolculuğun ve Geleneksel Ahşap Yatların Deniz Turizmi Arz Verisi Olarak Önemi: Bodrum Bölgesine Yönelik Nitel Bir Araştırma" **Journal of Tourism and Gastronomy Studies**, (2018).

Deniz Sektörü Raporu, **Deniz Ticaret Odası**, (2022).

Güney Ege Kalkınma Ajansı Doğrudan Faaliyet Desteği Projesi, **İmeak Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi**, Muğla (2014).

Azra Erhat, "Karya'dan Pamfilya'ya Mavi Yolculuk", **Sergi Yaymevi**. s. 18. (1984)

Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap, **Resmi Gazete**, Kanun Numarası:6102 (2011).

Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, **Resmi Gazete**, Sayı 25682 (2004)

Çevre Kanunu, **Resmi Gazete**, Kanun Numarası:2872 (1983).



Deniz Turizmi Yönetmeliği, **Resmi Gazete**, Sıra No: 2634 (2009).

Ercanik C. ‘‘Türkiye’de Yat Turizminin Cođrafya Açısından İrdelenmesi’’ Yüksek Lisans Tezi, **Ankara Üniversitesi Cođrafya (Beşeri ve İktisadi) Anabilim Dalı** (2003).

Ege Bölgesi Marinaları, <https://marinalar.com/konum/ege-bolgesi/> (2022)

Denizcilik ile İlgili Kanunlar, **Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı**, Ankara (2022)