



Doğanın Sesi, Aralık 2023 Cilt: 6 Sayı: 12, 29-47

SÜRDÜRÜLEBİLİR DENİZ TURİZMİ AÇISINDAN MARİNA İŞLETMELERİNİN ÖNEMİ

The Importance of Marina Businesses in Terms of Sustainable Marine Tourism

12 SORUMLU ÜRETİM
VE TÜKETİM



Tuççe Merve İNAK ÖZBERK

Dr. Öğr.Gör.

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi,
Datça Kazım Yılmaz Meslek Yüksek
Okulu,

Ulaştırma Hizmetleri Bölümü
Datça, Muğla

ORCID: 0000-0002-7642-346X
tugecinak@mu.edu.tr

Levent KARADAĞ

Doç.Dr.

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi,
Datça Kazım Yılmaz Meslek Yüksek
Okulu,

Otel, Lokanta ve İkrâm Hizmetleri
Bölümü

Datça, Muğla

ORCID: 0000-0002-0932-8315
levontk@mu.edu.tr

Derleme makale

Geliş: 05.12.2023

Kabul: 21.12.2023

Anahtar Kelimeler:

Sürdürülebilir turizm, deniz turizmi,
marinacılık

Keywords:

Sustainable tourism, marine tourism,
marinating

Sürdürülebilirlik üzerine farklı disiplinlerde birçok çalışmanın literatüre kazandırıldığı görülmektedir. Başlangıçta kalkınma odaklı yürütülen sürdürülebilirlik çalışmaları zaman içerisinde hemen her bilim dalının ana ögesi haline gelmiştir. Sürdürülebilir kalkınma, sürdürülebilir ekonomi, sürdürülebilir çevre, sürdürülebilir toplum, sürdürülebilir turizm ve daha nice sürdürülebilir temasının farklı perspektiflerde çalışıldığı bilinmektedir. Turizm sektörü ve özellikle deniz turizmi sürdürülebilirliği merkezine alması gereken önemli bir hizmet kolu olarak dikkat çekmektedir. Tüketilen kaynaklar dikkate alındığında ve dünya genelinde sayıları milyara ulaşan turistlerin tüketim potansiyeli düşünüldüğünde sürdürülebilirlik, turizm için kaçınılmaz bir felsefe olarak karşımıza çıkmaktadır. Marinacılık sektörü deniz turizmi konusunda önemli bir bileşen olarak çalışmada incelenmektedir. Bu çalışmanın amacı, günümüzde oldukça popüler bir unsur olan ve birçok çalışmada bir destinasyon olarak ele alınan marinaların, deniz turizminde sürdürülebilirliği sağlama noktasında uyguladığı çevreci politikalar üzerinden önemini ortaya koymaktır. Bu bağlamda marinacılık sektöründe gerçekleştirilen altın çıpa, mavi bayrak vb. sürdürülebilirlik uygulamaları irdelenmiş ve sektörün sürdürülebilir deniz turizmi açısından önemine yer verilmiştir.

ÖZET

It is seen that many studies on sustainability in different disciplines have been brought to the literature. Sustainability studies, which were initially focused on development, have become the main element of almost every discipline over time. It is known that sustainable development, sustainable economy, sustainable environment, sustainable society, sustainable tourism and many other sustainable themes are studied from different perspectives. The tourism sector, and especially maritime tourism, draws attention as an important service branch that should put sustainability at its center. Considering the resources consumed and the consumption potential of the billion tourists worldwide, sustainability is an inevitable philosophy for tourism. The marina sector is examined in this study as an important component of marine tourism. The aim of this study is to reveal the importance of marinas, which are very popular today and are considered as a destination in many studies, through the environmental policies they implement in terms of ensuring sustainability in maritime tourism. In this context, sustainability practices such as golden anchor, blue flag, etc. realized in the marina sector are examined and the importance of the sector in terms of sustainable marine tourism is given.

Yazıların tüm teknik ve hukuki sorumluluğu yazarlarına aittir. İleri sürülen fikir ve iddialar Doğa ve Sürdürülebilirlik Derneğinin görüşünü yansıtmayabilir.

İNAK ÖZBERK T.M., KARADAĞ L. (2023). "Sürdürülebilir deniz turizmi açısından marina işletmelerinin önemi". Doğa ve Sürdürülebilirlik Derneği, Doğanın Sesi, 6 (12): 29-47



DOĞANIN SESİ



Yalıkavak Marina (www.yalikavakmarina.com.tr)

GİRİŞ

Birleşmiş Milletler tarafından gerçekleştirilen çeşitli organizasyonlar ile dünya genelinde anılmaya başlanan ve günümüzde oldukça popüler bir yaklaşım olan sürdürülebilirlik kavramı, bir çok yönüyle incelenen farklı disiplinlere yönelik araştırmalarda kendine yer bulan önemli bir felsefe olarak dikkat çekmektedir (Özmehmet, 2012; Dodds, 2007). Tarımdan turizme, ekonomiden sosyolojiye uzanan geniş bir çerçevede gündemde tutulan sürdürülebilirlik kavramını ulusal ve uluslararası literatürde birçok çalışmada görmek mümkündür (Beyhan ve Ünügür, 2005).

Sürdürülebilirlik kavramı ekonomik, çevresel ve toplumsal boyutlarıyla birlikte hareket edilmesi gereken bütüncül bir yaklaşımdır. Var olan boyutları nedeniyle ve dünya genelinde ulaşılan tüketim seviyeleri dikkate alındığında farklı bilim dalları açısından tartışılması kaçınılmazdır. Turizm sektörü, özellikle arz tarafı dikkate alındığında sürdürülebilirlik felsefesine tam olarak uyması gereken bir sektör olarak ifade edilmektedir.

Deniz turizmi bağlamında marina işletmeleri sürdürülebilirlik açısından önem teşkil etmektedir. Özellikle yatların marinada bağlanması ve

koalarda demirleme yaparken deniz dibine fiziksel temasın

oluşturduğu çevresel riskleri minimize etmesi, özellikle deniz çayırları, balık yavruları gibi canlı ortamların zarar görmesini önlemesi nedeniyle, marina işletmeciliğinin sürdürülebilirlik açısından önemli olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca yatlar marinada demirli olduğu süre boyunca, evsel atıkların, marina tesisine ait duşlar, tuvaletler, çamaşırhane ve çöp toplama ünitelerinin kullanılması sayesinde, bu atıkların büyük ölçüde yat dışında toplanması ve etkili bir şekilde bertaraf edilmesi sağlanmaktadır.

Bu çalışmada sürdürülebilir deniz turizminin sağlanabilmesi noktasında marina işletmeciliğinin gerekliliğini sunmak amaçlanmaktadır. Bu kapsamda sürdürülebilirlik ve deniz turizminden hareketle marinacılığın gelişimine değinilmekte ve marina sektörünün sürdürülebilir deniz turizm açısından önemi marina işletmeciliğinde gerçekleştirilen çevreye duyarlı uygulamalar üzerinden aktarılmaktadır.



DOĞANIN SESİ

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

Birleşmiş Milletlerin belirli aralıklarla gerçekleştirdiği organizasyonlar sonucunda uluslararası boyutta olumlu gelişmeler görülmüştür. Dünya genelinde bürokratlar ve hatta başkanlar düzeyinde görülen katılımlar ile yapılan toplantılar, gerek yerel gerek uluslararası düzeyde sürdürülebilirlik ile ilgili kararlarının alınmasına ve gerekli düzenlemelerin yapılmaya başlanmasına yol açmıştır. Söz konusu toplantılarda başlangıçta yalnızca kalkınmaya yönelik sürdürülebilirlik fikirleri geliştiriliyorken, günümüzde hemen her alanda sektör ile ilgili düşüncelerin ortaya atıldığı dikkat çekmiştir. Sürdürülebilir tarım, sürdürülebilir kalkınma, sürdürülebilir çevre, sürdürülebilir turizm önemli başlıklar arasında yer almaktadır (Nemli, 2004).

Birleşmiş Milletler düzeyindeki toplantılarda sürdürülebilirlik temasına sürekli dikkat çekilmekle birlikte 1987 yılında sunulan Bruntland Raporu ile kabul edilen ilk sürdürülebilirlik tanımlamasına yer verildiği bilinmektedir. Bruntland Raporunda yer alan tanımlama devamında sürdürülebilirlik olgusuna yönelik çalışmalarını içeren birçok organizasyon vb. toplantılar beraberinde getirmiştir (Dodds, 2007). Sürdürülebilirlik ile ilgili düzenlenen organizasyonlara bakıldığında 1972 yılında Stockholm Konferansı ile başlayan sürecin 2002 yılında Johannesburg Zirvesi'ne kadar uzandığı görülmektedir (Özmehmet, 2012):

- 1972 Birleşmiş Milletler Stockholm Konferansı
- 1987 Çevre ve Kalkınma Raporu (Bruntland Raporu)
- 1992 Rio Zirvesi
- 1996 Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı
- 1997 Birleşmiş Milletler Özel Oturumu
- 2002 Johannesburg Zirvesi

Esas itibarıyla ekoloji ile ilişkilendirilen sürdürülebilirlik kavramı, ekolojik sistemlerin bugünün gereksinimlerini karşılarken, gelecek nesillerde de mevcut yapısına devam edebilmesi olarak tanımlanmaktadır (Chapin, vd, 1996). Bir diğer ifadeyle sürdürülebilirlik, ekonomik büyüme ve kalkınmaya yönelik hedeflere ulaşabilmek için var olan ekolojik yapının korunarak kullanılması şeklinde ifade edilmektedir (Ruckelhouse, 1989). Sürdürülebilirlik konusunda literatürde farklı perspektiflerde sayısız tanımlama bulmak mümkündür. Bununla birlikte sürdürülebilirliğin herhangi bir yerde tamamen gerçekleşmesi için aşağıda belirtilen prensiplere uyulması gerekmektedir (Kirk, 1995).



DOĞANIN SESİ

- Geleceği öncelemek
- Gelecek nesil ile bugünkü nesil arasında eşitliği sağlamak
- Tüm paydaşların katılım sağladığı bir yapı dizayn etmek
- Ekonomik faktörler ile çevresel değerler arasında bir denge oluşturmak
- Çevre ve taşıma kapasitesine dikkat etmek
- Yerel gereksinimlere ve ekosisteme öncelik göstermek

Dünya Turizm Örgütü'nün 2019 yılında yayınladığı raporda, 2030 yılında dünya genelinde seyahat eden turist sayısının yaklaşık 1.8 milyar seviyelerine geleceği tahmin edilmektedir (UNWTO, 2019). Aslında tek başına bu tahmin bile tüketimin tahmini boyutlarını gözler önüne sermekte ve turizmde sürdürülebilirliği ne denli önemli bir husus olduğunu ortaya koymaktadır.

Turizm sektörünün tarihi, kültürel ve doğal kaynakları bir arz unsuru olarak kullanması dikkate alındığında yalnızca sürdürülebilir turizm felsefesinin gerçekleşmesi halinde kültürel, çevresel ve diğer kaynakların bütünlüğünün korunarak hedeflenen ekonomik kalkınma sağlanabilecektir (Ding ve Piagram, 1995). Başka bir bakış açısıyla sürdürülebilir turizm, faaliyetleri nedeniyle oluşabilecek çevresel ve kültürel handikapları en aza indirmeyi, turistlerin memnuniyetini sağlamayı ve uzun vadeye yayılacak kalkınma planını gerçekleştirmeyi hedeflemektedir (Lane, 1994).

Sürdürülebilir turizm, seyahat edilen bölgenin sahip olduğu doğal ve kültürel yapıya zarar vermeyen, yerel halkın kültürel dinamiklerini dikkate alan aynı zamanda ekonomik olarak en uygun faydayı sağlayan önemli bir felsefe olarak nitelendirilmektedir (Saarinen, 2006). İlksen (1996) ise sürdürülebilir turizmi, biyolojik çeşitliliğin ve ekolojik hayatın korunduğu, tarihi ve kültürel dokuya mutlak hassasiyet gösterildiği ve bölgede turizmden elde edilen gelirin yine bölgenin ve gelecek nesillerin gereksinimlerine yönelik kullanıldığı bir ekonomik yaşam biçimi olarak tanımlamaktadır.

Aslında sürdürülebilir turizmi ortaya çıkaran ana unsur turizmin doğal ve kültürel çevreye verdiği veya verebileceği zararın öngörülmesi olarak ifade edilebilir. Söz konusu olumsuz etkiler, kültürel ve çevresel değerlerin neredeyse tükenme noktasına gelme ihtimali ve bu ihtimali engelleme isteği sürdürülebilir turizm hareketini hızlandırmıştır (Leslie, 2005).

Özellikle çevresel kaynakları hızlıca tüketme eğiliminde olan turizm türü için bilinen kitlesel turizmin odağı olan deniz turizmidir. Çünkü deniz turizmi esas olarak turizm sektörünün en büyük kısmını oluşturan turizm türüdür (Honey ve Krantzi, 2007). Buradan hareketle deniz turizminin, sürdürülebilir turizm perspektifinde oldukça önemli bir noktada yer aldığı söylenebilir.

Marina ve yat faaliyetlerinin deniz, deniz dibi ve kıyı ortamlarında ekolojik, fiziksel ve çevresel etkilerine maddeler halinde değinilecek olursa (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023):



DOĞANIN SESİ

Marinaların çevreye olan etkileri “*Tesisin inşasından kaynaklanan etkiler*”, “*Tesisin işletilmesinden kaynaklanan etkiler*” olarak iki farklı olgu kapsamında değerlendirilebilir.

Tesisin inşasından kaynaklanan etkiler, tesisin coğrafik olarak yerine ve tesisin sahip olduğu yapısal özelliklere bağlı olarak, farklı projeler için niteliksel ve niceliksel olarak farklılıklar gösterecektir. Tesisin inşasının denizdeki ve karadaki doğal yaşam unsurlarına (fauna ve flora) olan etkileri, çevredeki tarımsal faaliyetlerde ortaya çıkacak değişiklikler, tesise ait dalgakıran, iskele, rıhtım, dolgu alanları gibi yapıların deniz tabanına, deniz içi akıntı ve dalgalara olacak etkileri nedeniyle deniz dibi ve kıyı bölgesinde yaşanması beklenen fiziksel, kimyasal ve biyolojik değişiklikler vb. çevreye olan etkilerin araştırma konusu olacaktır.

Kara ve deniz alanlarında yapılacak dolgu, betonlama, kazı, tarama, kazık çakma vb. işlemler, bölgenin mevcut çevresel yapısını değiştirecektir. Su içinde oluşturulan (dolgu dalgakıran, kazıklı iskele, tonoz sistemleri vb.) yapısal eklemeler, deniz içindeki ve dibindeki su ve toprak hareketlerinde değişimlere neden olacak, akıntı ve dalga yapısındaki değişiklikler o çevredeki deniz dibi ve kıyı yapısını etkileyecektir.

Kara ve deniz sahasındaki inşaa faaliyetleri, deniz ve kara alanında bulunan hayvan ve bitki türlerinin yaşamlarını etkileyecektir.

İnşaatla kullanılan dolgu malzemelerinin seçiminde dikkatli davranılmazsa, dolgu malzemelerinin kimyasal yapısı, deniz suyunun kimyasal yapısında değişiklikler yaratarak çevre değerleri açısından olumsuzluk yaratabilir.

Tesisin inşaa edilerek faaliyete geçmesine ait resmi kararın oluşmasından önce yapılacak bir diğer araştırmanın konusu da, tesisin işletilmesi sırasında ortaya çıkacak çevresel etkilerdir. Tesisten yararlanılanların oluşturacakları faaliyetlerde ortaya çıkacak su, hava ve kara ortamlarını kirletici etkilerin kontrol edilebilir ve giderilebilir olması gerekir.

Marina müşterisi olan teknelerdeki yaşamdan kaynaklanan (siyah su, gri su,... gibi) sıvı ve evsel ağırlıklı katı atıklar, teknelerdeki makinalardan kaynaklanan petrol türevli bulaşığa sahip (kullanılmış motor yağı vb.) atıklar, teknelerdeki benzinli ve dizel yakıtla çalışan motorların egzozlarından havaya ve deniz suyuna karışan (yakıt, yağ,... gibi) kirletici unsurlar, tekne içine giren deniz suyunun tekne içindeki kirletici unsurlarla karışması halinde ortaya çıkan sintine suyu,... usulüne uygun olarak toplanması ve bertarafı gereken atıklardır.

Yat faaliyetlerinin yarattığı çevresel etkilerden bazıları atıkların oluşmasına neden olmakla, bazıları da fiziksel tahribata neden olmaktadır. Demirleme nedeniyle deniz tabanında bulunan deniz çayırlarının (posedonia) ve çevresine halat bağlaması yapıldığı için (kıyıda bulunan) çam ağaçlarının gövdelerinin zarar görmesi bunlardan en yaygın olanlardandır. Dolan atık depolama tanklarını bağlama yaptığı koya ya da seyir güzergahına bırakan yatlar, organik sıvı atıkların yanı sıra içinde çevreye zararlı kimyasal bileşiklerin bulunduğu gri su ve sintine suyunun doğal ortamı kirletmesine neden olabilmektedir.

Bu noktadan hareketle marina işletmelerinde ekolojik, fiziksel, kimyasal, biyolojik etkilerin neler olduğu ve marina projesinin gerçekleşmesi halinde bu etkilerin yaratacağı sonuçlar, Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporlarıyla belirlenir. ÇED raporuyla uygunluğu belirlenen tesislerin inşasına izin verilir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023)



DOĞANIN SESİ

DENİZ TURİZMİ KAVRAMI VE DENİZ TURİZMİ BİLEŞENLERİ

Deniz turizmi, bireylerin ikamet ettikleri yerlerden ayrılarak, denizle ilgili unsurların odak noktasını oluşturduğu ve rekreasyonel faaliyetlerini gerçekleştirdikleri seyahatler olarak tanımlanabilir (Orams, 1999). Kizielew ve Lukovic (2013) ise deniz turizmini, turistlerin deniz turizmi limanlarında veya dışında denizcilik ve turizm faaliyetlerini gerçekleştirdikleri, çok yönlü aktivitelerini kapsayan (rekreasyon, spor, eğlence veya diğer ihtiyaçlar) ilişkilerin bütünü olarak açıklamaktadır.

Deniz turizmi bileşenleri; kıyı turizmi, yat turizmi ve kruvaziyer turizmi olarak sıralanmaktadır (Diakomiha-lis, 2007). Kozan vd., (2014) ise deniz turizmiyle ilgili gerçekleştirdikleri literatür taramasında yat turizmi, kruvaziyer turizmi, su sporları turizmi ve ada turizmi gibi konulara odaklanmışlardır. Bu bağlamda, deniz turizmi unsurları sadece deniz-kum-güneş veya kruvaziyer turizmi gibi kavramlarla sınırlı değil, geniş bir çeşitlilik sunmaktadır.

Tablo 1’de deniz turizminin kıyı temelli ve deniz temelli bileşenleri görülmektedir. Kıyı temelli bileşenler, kıyı alanlarında bulunan tesisleri (kıyı otelleri, marinalar, iskeleler, su parkları vb.) ve kıyı alanlarında gerçekleştirilen aktiviteleri (güneşlenme, tüplü dalış, kıyı ve ada kampı vb.) içermektedir. Deniz temelli bileşenler ise deniz içinde veya yüzeyindeki yapay tesis ve araçları (yapay adalar, su altı gözlemeleme tekneleri vb.) kapsarken, deniz temelli aktiviteler (yüzme, su sporları, yat ve tekne gezileri, kruvaziyer seyahatler vb.) deniz yüzeyinde, içinde veya altında yapılan faaliyetleri ifade etmektedir (Gladstone vd., 2013).

Tablo 1. Deniz Turizmindeki Kıyı Temelli ve Deniz Temelli Unsurlar (Gladstone vd., 2013.)

DENİZ TEMELLİ UNSURLAR	
Aktiviteler	Tesisler
Su sporları (rüzgar sörfü, su kayağı, parasailing, uçurtma sörfü) ve yüzme	Kıyılarda bulunan restoran, kafe ve oteller
Teknelerle su altı gözlem yapma	Yapay olarak insan eliyle yapılmış kumsallar, göller ve kanallar
Kruvaziyer, Yat ve Tekne gezileri	Marinalar, İskeleler, Yürüyüş yolları
Sportif amaçlı balıkçılık ve tekneler ile yaban hayatı gözlemeleme	Su parkları, müze ve akvaryumlar
KIYI TEMELLİ UNSURLAR	
Aktiviteler	Tesisler
Sahilde (kıyıda) güneşlenme, Yüzme	Kıyı otelleri, restoranlar, kafeler
Tüplü şnorkelle ve tüplü dalış	Yapay kumsallar, yapay göller kanallar
Kıyı ve ada kampı	Yürüyüş yolları, iskele ve marinalar
Kıyı kumullarında off-road sürüşleri	Müze, akvaryum ve su parkları



DOĞANIN SESİ

Tablo 2’de, Türkiye’deki deniz turizmi envanterini Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB) verilerine dayanarak incelemek mümkündür (yigm.ktb.gov.tr, 27.11. 2023).

Tablo 2. Deniz Turizmi Envanteri

DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI	
Ticari Yatlar	1979 Adet
Günübirlik Gezi Tekneleri	2662 Adet
Yüzer Restoran	38 Adet
Dalabilir Deniz Turizmi Aracı	2 Adet
Gezi Teknesi (İçsularda gezen)	1000 Adet
Su Üstü Aktivite Şirketleri	697 Adet
DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ	
Yolcu (Kruvaziyer) Limanları	12 Adet
KTB’den Belgeli Marinalar	41 Adet
KTB’den Belgesiz ve Diğer Marina, İskele, Rıhtım vb.	42 Adet

Kaynak: yigm.ktb.gov.tr, 27. 11. 2023.

Türkiye’deki turizm gelirlerinin yaklaşık %20’si deniz turizmi gelirlerinden oluşmaktadır (Deniz Turizmi Çalışma Grubu, 2023). Bu durum, deniz turizminin turizm sektöründe yüksek katma değerli hizmetler sağlayan bir sektör olduğunu göstermektedir (Muslu, 2018).

Aynı zamanda, deniz turizmi tesislerinin vazgeçilmez bir parçası olan marina işletmelerinin deniz turizmi içindeki önemi de ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla, marina kavramını daha yakından incelemek de önemli hale gelmektedir.

MARİNA TANIMI VE TÜRKİYE’DEKİ MARİNA İŞLETMELERİ

Marina işletmeleri (yat limanları) yatlara ve yat sahiplerine temel ve sosyal hizmetler sunan modern kıyı tesisleridir (Muslu, 2017). Marinalar, yatların yanaşmalarına uygun yeterli derinliğe (draft) sahip, yatçıların ise yatlarına doğrudan yürüme mesafesiyle ulaşabildikleri, otopark, duş tuvalet gibi diğer temel ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri, eğlence amaçlı yatların yanaştığı tesisler olarak tanımlanmaktadır (TYHA- The Yacht Harbour Association- Yat Limanları Birliği, 2003) Bu anlamda marinalar hem yatçıların yatları için emniyetli bir palamar hizmeti, çekek ve diğer teknik destekleri alabildikleri, hem de yatçıların çeşitli sosyal aktivitelere katılarak çeşitli ihtiyaçlarını giderebildikleri yerler olarak belirtilmektedir (Diakomihalis, 2007).



DOĞANIN SESİ

Türkiye’deki marinalar ise genellikle yap-işlet-devret modeli üzerinden geliştirilmekte ve bu süreç, devlet tarafından belirlenen konum ve koşullarda “yatırım” adımıyla başlamaktadır. Yatırım aşamasında, marinaların gerekli altyapı ve üstyapı çalışmalarını başarıyla tamamlaması beklenir. Bu süreç aynı zamanda Kültür ve Turizm Bakanlığı, Şehircilik ve Altyapı Bakanlığı gibi resmi kurumlar tarafından belirlenen kriterlerin uygunluğunun denetlendiği bir aşamayı içermektedir. Eğer marina, belirlenen standartlara uygunsa, “işletme” aşamasına geçiş yapabilmektedir (KTB, 2023; DTO, 2023).

Türkiye genelinde faaliyet gösteren 28 marinanın tamamı Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından turizm işletme belgesine sahiptir. Ülkemizdeki turizm işletme belgeli marinalar; Alanya Marina, Ataköy Marina, Ayvalık Marina, Alaçatı Marina, Çeşme Marina, D- Marin Turgutreis, D- Marin Didim, D- Marin Göcek, Ece Marina, G-Marina Kemer, Gökova Ören Marina, Güllük Marina, İltur Club Marina, Kumlubükü Yat Club, Marmaris Yat Marina, Marmaris Adaköy Marina, Marintürk Göcek Village Port, Mersin Yat Limanı, Milta Bodrum Marina, Netsel Marmaris Marina, Setur Antalya Marina, Setur Kuşadası Yat Limanı, Skopea Marina, Port lasos, Teos Marina, Yalova Yat Limanı ve West İstanbul Marina’dır. Turizm işletme belgeli 28 marinanın toplam bağlama kapasitesi 12.716’dır. Ayrıca turizm yatırım belgesine sahip 4 marina bulunmaktadır. Bunlar; Ataport Marina Mandalya Yat Yanaşma Yeri, Meersea Körmen Marina ve Tümsağ Kumkuyu Marina’dır. Turizm yatırım belgeli 4 marina ise 1.882 bağlama kapasitesine sahiptir (KTB, 2023; DTO, 2023).

Türkiye genelinde inşa aşamasında olan marinalar ise; Haliç Yat Limanı, Ataport Yat Limanı, Tekirdağ Yat Limanı, Güllük Yat Limanı, Datça Yat Limanı, Karaöz Marinasi, Demre Yat Limanı, Gazipaşa Marina’dır. Bununla birlikte proje aşamasındaki marinalar ise; Aliğa Marina, Dikili Marina, Çandarlı Marina, Dal-yanköy İskelesi, Çeşme Dalyan Marina, Ilıca Marina, Pasaport Yat Marina, İnciraltı Marina, Mordoğan Marina, *Kalkan Marina*, Kumburgaz Yat Limanı, Kartal DAT Marina, Maltepe Marina, Silivri Marina, Şile Marina, Avşa Adası Yat Limanı, Lapseki Yat Limanı-Balıkçı Barınağı, Şakran Yat Limanı, Karşıyaka Marina, Bayraklı Yat Limanı, Şifne Yat Limanı, Karaburun Marina, Ürkmez Yat Limanı, Çeşmealtı Yat Limanı, Datça Aska Marina, Dalaman Yat Limanı, Kumluca Marina, Kemer Alacasu - Çamyuva Yat Limanı, Antalya Aksu Marinaları’dır (KTB, 2023; DTO, 2023).

DÜNYADAKİ VE TÜRKİYE’DEKİ MARİNALARDA ÇEVRE YÖNETİM UYGULAMALARI

Marina sayısının Türkiye ve dünya genelinde artış göstermesi, özellikle yatlardan kaynaklanan çevresel kirliliğin önemli ölçüde artmasına neden olmuştur (Fedai ve Madran, 2015). Marina işletmeleri hem hükümetlerin hem de çevreye duyarlı tüketicilerin talepleri doğrultusunda, küresel çapta çeşitli sürdürülebilir çevreci uygulamaları hayata geçirmektedirler. Marinalardaki çevre yönetimi uygulamaları, genellikle gönüllülük esasına dayalı olup Mavi Bayrak, Altın Çıpa, Mavi Yıldız, ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi, ICOMIA Temiz Marina Uygulaması, Mavi Kart Uygulamasından oluşmaktadır (Akaltan ve Işık, 2019).

MAVİ BAYRAK UYGULAMASI

Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı (FEE), Mavi Bayrak programını plajlar ve marinalar için uygulamaktadır (blueflag.global, 2023). Mavi Bayrak programı, ilk kez 1985’te Fransa’da başlatılmış olup, 1987’den bu yana Avrupa’da ve 2001’den beri de Güney Afrika’da etkin bir şekilde yürütülmektedir (Heron, 2015). Mavi Bayrak, plajlar ve marinalar için belirli kriterlere dayanan çevre bilinci, su kalitesi, emniyet ve hizmetler ile çevre yönetimi alanlarında başarı gösteren yerlere verilmektedir (UNEP, 2006). Hoballah (2007)’e



DOĞANIN SESİ

göre ise, Mavi Bayrak Programı, çevre bilincini artırmayı ve turistlerle birlikte yerel halk, plaj ve marina yönetimi ile personel arasında çevre dostu uygulamaları teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Dünya genelinde kabul gören Mavi Bayrak ödülü, Türkiye’de Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) tarafından yönetilen ulusal ve uluslararası jüri değerlendirmeleri ile verilmektedir. Mavi Bayrak ödülüne layık görülen marinalarda bulunması gereken kriterler deniz suyu kalitesi, güvenlik ve hizmetler, kurumsal sosyal sorumluluk, çevre eğitimi ve bilgilendirme, çevre yönetimi, halkın katılımı olarak altı ana başlık altında belirtilmektedir (Heron ve Juju, 2012; TÜRÇEV, 2018). Mavi Bayrak ödülü almayı amaçlayan marinalar, bu ödülle deniz suyu temizliğine ve çevre yönetimine verdikleri önemi müşterilere açıkça iletmeyi hedeflemektedir. Aynı zamanda, sürdürülebilir çevre bilincinin marinalarda etkin bir şekilde oluşturulduğunu gösteren etkinliklere de vurgu yapmaktadır. Mavi bayrak çevre yönetim uygulaması, marinaların Eko-Label (Eko-Etiket) sahibi olduklarını ve uluslararası düzeyde müşteri ihtiyaçlarına uygun donanım ve hizmet sunduklarını garantilemektedir (UNEP, 2006; blueflag.global, 2023).

Mavi Bayrak, Avrupa, Güney Afrika, Fas, Tunus, Yeni Zelanda, Kanada ve Karayipler de dahil olmak üzere toplamda 41 ülkede uygulanmaktadır (TÜRÇEV, 2018). 2023 yılı itibarıyla, dünya genelinde Mavi Bayrak ödülüne sahip 123 marina ile Hollanda birinci sırayı almaktadır. Fransa 107 marina ile ikinci, İspanya ise 99 marina ile üçüncü sıradadır. Bu sıralamayı Almanya 90, İtalya 72, Hırvatistan 27 ve Danimarka 20 marina ile takip etmektedir. Türkiye ise 23 Mavi Bayraklı marina ile 8. sırada yer almaktadır (blueflag.global, 2023).

Tablo 3. Türkiye’deki Mavi Bayrak Ödüllü Marinalar (mavibayrak.org.tr, 2023)

İL	MARİNA
ANTALYA/Alanya	Alanya Marina
ANTALYA/Konyaaltı	Setur Antalya Marina
ANTALYA/Kemer	G-Marina Kemer
ANTALYA/Finike	Setur Finike Marina
ANTALYA/Kaş	Makmarin Kaş Marina
AYDIN/ Didim	D-Marin Didim
AYDIN/ Kuşadası	Setur Kuşadası Marina
BALIKESİR/ Ayvalık	Setur Ayvalık Marina
İSTANBUL/ Bakırköy	Ataköy Marina
İSTANBUL/Beylikdüzü	West İstanbul Marina
İZMİR/ Seferihisar	Teos Marina
İZMİR/ Merkez	İzmir Marina
İZMİR/ Çeşme	Setur Çeşme Marina
İZMİR/ Çeşme	İC Çeşme Marina
MERSİN/ Yenişehir	Mersin Marina
MUĞLA/ Fethiye	D-Marin Göcek
MUĞLA/ Fethiye	Ece Marina
MUĞLA/ Marmaris	Martı Marina
MUĞLA/ Marmaris	Netsel Marina
MUĞLA/ Bodrum	Milta Marina
MUĞLA/ Bodrum	Yalıkavak Marina
MUĞLA/ Bodrum	D-Marin Turgutreis
YALOVA/ Merkez	Setur Yalova Marina
TOPLAM:	23 Marina



DOĞANIN SESİ

2023 verilerine göre, Türkiye’de Mavi Bayrak sahibi toplam 551 plaj, 10 adet yat, 14 adet turizm teknesi ve 23 adet marina bulunmaktadır (mavibayrak.org.tr, 2023). Tablo 3’de belirtilen Türkiye genelindeki Mavi Bayraklı marinaların illere göre dağılımın bakıldığında, Mavi Bayraklı marina sayısının en yüksek olduğu yer Muğla ili görülmekte ve toplamda 7 adet Mavi Bayraklı marina bulunmaktadır. Buna ek olarak, marinalar arasında kullanılan Mavi Bayrak sürdürülebilir çevre yönetim uygulamaları gibi öne çıkan bir başka uluslararası marina çevre uygulaması da Altın Çıpa olarak belirtilmektedir.

ALTIN ÇIPA UYGULAMASI

TYHA (The Yacht Harbor Association- Yat Limanları Birliği) ve MIA (Marina Industries Association-Marina Endüstrileri Birliği) tarafından birlikte yürütülen Altın Çıpa (Gold Anchor) programı, marinaların uluslararası alanda konumlandırılmasına ve farklılaşmasına yardımcı olmak amacıyla, marinaların fiziksel koşulları, kurallar ve düzenlemeleri, sürdürülebilir çevre yönetimi, bağlama yeri inşaatı ve hizmetleri gibi niteliklerini belgelendirmesini sağlamaktadır. Altın Çıpa programına, 17 ülkeden toplamda 130 marina katılmaktadır (TYHA, 2015; Heron, 2015). Bu uygulama, uluslararası alanda kabul gören bir gönüllülük esaslı değerlendirme programı olarak değerlendirilmekte olup, marinaların uluslararası alanda tescillendiğini ifade etmektedir (Heron ve Juju, 2012; tyha.co.uk, 2023).

Tablo 4’de ise Türkiye’deki 5 Altın Çıpalı marinaların listesini görmek mümkündür. Özellikle Muğla bölgesi Altın Çıpalı marinaların en yoğun olduğu bölge olarak görülmektedir.

Tablo 4. Türkiye’deki 5 Altın Çıpa Ödüllü Marinalar (Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2023)

İL	MARİNA
Antalya	Kemer Türkiz Marina
Antalya	Setur Antalya Marina
Aydın	D-Marin Didim
İstanbul	Ataköy Marina
İstanbul	West İstanbul Marina
İzmir	Teos Marina
KKTC	Karpaz Gate Marina
Muğla	D-Marin Göcek
Muğla	D-Marin Turgutreis
Muğla	Ece Marina
Muğla	Marmaris Yat Marina
Muğla	Milta Bodrum Marina
Muğla	Martı Marina
Muğla	Yalıkavak Marina



DOĞANIN SESİ

Bir diğer yandan Altın Çıpa tespit tutanağı, ayrıntılı bir yapıya sahiptir ve temelde yaşama ve yerleşim, müşteri işlem ve ilişkileri, hizmetlerin sunumu, genel iskele düzeni, sağlanan ekipmanlar, sağlık, güvenlik, çevre politikası, marina içi bakım onarım, alınmış diğer lisans ve sertifikalar ile kalifiye personel durumu olmak üzere ana başlıklardan oluşmaktadır (TYHA, 2015). Bu bölümler, marinanın genel performansını değerlendirmek üzere detaylı bir inceleme sunmaktadır. Özellikle sürdürülebilir çevre yönetimi uygulamaları içerisinde atık alım tesisleri, atık geri dönüşüm programları, yüzer çöp yönetimi, atık tanklarında seviye göstergesi, marina çevre politikası, yakıt ve yağların uygun bir şekilde depolanması, atık yönetim planı, marina boyutuna uygun yeterli sayıda yağ/ yakıt sızıntı kiti gibi kriterlere bakılarak denetimler sağlanmaktadır (Heron ve Juju, 2012; TYHA, 2013). Bununla birlikte marina çevre uygulamaları üzerinde etkili bir diğer uluslararası marina sertifikasyonu Mavi Yıldız (Blue Star) olarak belirtilmektedir.

MAVİ YILDIZ UYGULAMASI

Mavi Yıldız, uluslararası tanınırlığa sahip olan ve özellikle Almanya'daki marinaların sınıflandırılmasında yaygın olarak kullanılan bir marina sertifikasyon programıdır. Bu sertifikasyon programı, Uluslararası Deniz Sertifikasyon Enstitüsü (IMCI- International Marine Certification Institute) ve Alman Turizm Birliği tarafından birlikte oluşturulmuştur (Manigel, 2011; Heron, 2015).

Mavi Yıldız sertifikasyon programı, marinaları 1'den 5 yıldıza kadar olan bir derecelendirme skalası içinde çeşitli kriterlere göre değerlendiren bir uygulamadır. Temel değerlendirme kriterleri arasında marinanın dış görünümü ve sunumu, emniyet standartları, sıhhi tesisat ve hijyen koşulları, hizmet kalitesi, yiyecek ve eğlence birimleri, yönetim etkinliği, çevre koruma önlemleri, atık yönetimi ve kışlama alanları (marina içinde uygun kışlama hizmeti sunulacaksa) bulunmaktadır (Heron ve Juju, 2012).

Özellikle çevre koruma ve atık yönetimi uygulamaları olarak; atık yağ, sintine suyu, piller, boya gibi malzemeler için geri dönüşüm konteynerleri ve tanklarının bulunması, teknelerin karinalarının yıkanması ve kirli su ve atık tesislerinin olması, marinalardaki tehlikeli malzemeleri yönetmek ve talimatların oluşturulması için sorumlu bir çalışanın bulundurulması gibi kriterlere bakılarak denetimler sağlanmaktadır (Heron ve Juju, 2012).

Mavi Yıldız sertifikasyonunu elde etmiş marinalar dünya çapında Almanya, Danimarka, Finlandiya, İtalya, Norveç, Portekiz, Slovenya, İspanya ve Türkiye gibi ülkelerde bulunmaktadır. Türkiye'de ise Mavi Yıldız sertifikasına sahip marinalar arasında Muğla ilinde Yalıkavak Marina ve İzmir ilinde Teos Marina yer almaktadır (bluestarmarina.org, 2023; yalikavakmarina.com.tr/tr, 2023).

ICOMIA TEMİZ MARİNA UYGULAMASI

ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations- Uluslararası Deniz Endüstrisi Dernekleri Konseyi), dünya çapında marinaların, tekne depolama tesislerinin, tekne seyahatine erişimin ve ilgili altyapının geliştirilmesini, en iyi uygulama yönetimlerinin benimsenmesini teşvik etmek ve bilgi paylaşımını artırmak amacıyla faaliyet göstermektedir. ICOMIA'nın Temiz Marinalar Programı (Clean Marina), ulusal veya bölgesel düzeyde temiz marina programlarının oluşturulmasını teşvik etmeyi hedeflemektedir (Heron ve Juju, 2012; ICOMIA, 2017). Tablo 5'de ise ICOMIA temiz marina programına ait yeterlilik kriterleri detaylarıyla belirtilmektedir.



DOĞANIN SESİ

Tablo 5. ICOMIA Temiz Marina Programı Yeterlilik Kriterleri (Heron ve Juju, 2012)

ICOMIA Temiz Marina Programı Yeterlilik Kriterleri
<input type="checkbox"/> Temiz marina programı kapsamında marinaların en az üç yılda zorunlu denetimden geçmesi,
<input type="checkbox"/> Marinalardaki katı atıkların (evsel, tehlikeli atık, cam, alüminyum gb.) ayrıştırılma planlamasının yapılması,
<input type="checkbox"/> Yangın ve kirlilik ile ilgili acil durum planlarının oluşturulması,
<input type="checkbox"/> Çöp konteyner yerlerinin marina içerisinde nerelerde olacağını belirlenmesi,
<input type="checkbox"/> Marinalardaki petrol kirlilikleri ve diğer acil durumlar için emici malzemelerin tedarik edilmesi,
<input type="checkbox"/> Marinalardaki atık geri dönüşümü ile ilgili uygulamaların ve programların geliştirilmesi
<input type="checkbox"/> Marinalarda atık su yönetim planlarının yapılması,
<input type="checkbox"/> Marina çalışanlarının sürdürülebilir çevre yönetim uygulama süreçlerini detaylarıyla takip etmesi,
<input type="checkbox"/> Marının kara tarafında (çekerek sahası ve bakım onarım yapılan bölgelerinde vd.) atık yönetim uygulamalarının yapılması,
<input type="checkbox"/> Marina kara tarafı ve deniz tarafı (yat kaptanı, yat sahibi veya yat işletmecilerinin) müşterilerinin çevre yönetimi uygulamaları ile ilgili bilgilendirilmesinin sağlanması,

Temiz Marina Programı, Avustralya, İngiltere, Avrupa ve Orta Doğu’da etkin bir biçimde devam eden bir uygulamadır. Bu program, marinaların deniz ekosistemini koruma konusundaki sorumluluklarını yerine getirmelerine yardımcı olmaktadır. Tablo 5’de görüldüğü gibi, program kapsamında marinaların karasal su arıtma, atıkların düzenli yönetimi, dökülmelerin önlenmesi, filtrasyon süreçleri, drenaj kontrolü, sürdürülebilir ürün kullanımı ve plastik kirliliği önleme gibi temel konularda doğru bilgileri edinmeleri sağlanmaktadır. Ayrıca Temiz Marina Programı ve Sertifikası, deniz tutkunlarının çevre dostu bir yaşam tarzına yönelmelerini teşvik etmeyi de amaçlamaktadır (Heron ve Juju, 2012). Türkiye’de ise Temiz Marina sertifikasına sahip marinalardan birisi de Muğla ilindeki Yalıkavak marinası (yalikavakmarina.com.tr, 2023). Ayrıca marina çevre uygulamaları üzerinde etkili bir diğer uluslararası marina sertifikasyonu ISO 14001 olarak belirtilmektedir.

ISO 14001 UYGULAMASI

ISO 14001, Uluslararası Standart Organizasyonu (ISO) tarafından 1996 yılında kabul edilen bir standarttır ve temel olarak doğal kaynakların, özellikle toprak, su ve hava gibi, kullanımının azaltılmasını amaçlamaktadır. ISO 14001, işletmelerin çevresel performanslarını artırmayı, maliyetleri kontrol etmeyi, kirliliği yönetmeyi, enerji tasarrufu sağlamayı ve yetki ve izin belgelerini düzenlemeyi içeren geniş bir düzenleme yelpazesini kapsamaktadır (Gültepe Mataracı, 2016). İşletmeler, bu kriterlere uygun fiili uygulamalarını gerçekleştirdiklerinde ISO 14001 sertifikasına hak kazanmaktadır (Koçel, 2014; kaliteturk.com, 2023).



DOĞANIN SESİ

2015 yılında gerçekleştirilen revizyon ile ISO 14001:2015, tüm kuruluşlar için geçerli olan bir standart olmuştur. Bu güncellenmiş haliyle ISO 14001, yeşil limanların uluslararası standartlara daha fazla uyum sağlamasını, limanlarda enerji tasarrufu ve etkili enerji yönetimi sağlanmasını, kaynak kullanımının ve çevresel atıkların azaltılmasını amaçlayan düzenlemeleri içermektedir (Yılmaz, 2019). Bal (2014)'e göre bir limana ait ISO 14001 çevre yönetim sisteminin ilkeleri Tablo 6'deki gibi uygulanmaktadır.

Tablo 6. ISO 14001 Çevre Yönetim Sisteminin İlkeleri (Bal, 2014)

PLANLA	Liman faaliyetlerinin çevresel hedeflerinin belirlenmesi çalışmaları.
UYGULA	Liman kaynaklı çevresel etkilerin azaltılmasına yönelik çabaların gerçekleştirilmesi çalışmaları.
KONTROL ET	Liman faaliyetlerinin düzenli olarak denetlenmesi ve değerlendirilmesi çalışmaları.
ÖNLEM AL	Gerçekleştirilen çevre yönetim sisteminin sürekli olarak iyileştirilmesine yönelik önlemlerin alınması çalışmaları.

ISO 14001 standardı, liman yönetimlerinde çevre yönetim sistemi oluşturulmasına katkı sağlayarak, kaynak tüketimi ve atık yönetimi maliyetlerinin azaltılmasına destek olmaktadır. Aynı zamanda, liman faaliyetlerinin belirlenen standartlara uygunluğunun denetlenmesinde kullanılmaktadır (Bal, 2014; Şimşek ve Baştuğ, 2023).

MAVİ KART UYGULAMASI

Mavi Kart uygulaması, Ağustos 2011'de Muğla ilinde başlamış olup, 2013/12 Sayılı Gemi Atık Takip Sistemleri Uygulama Genelgesi kapsamında yer almakta ve resmi olarak Temmuz 2012'de Antalya ilinde başlatılmıştır. Bu sistem, motorlu deniz taşıtlarına ait atıkların sayısal verilerle takibini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Mavi Kart uygulamasının düzenlenmesi, işletilmesi ve denetimi Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. Mavi Kart'ın atık alım noktaları marinalar, limanlar ve balıkçı barınaklarıdır. Mavi Kart kullanıcıları, motorlu deniz taşıtı sahiplerini içerir ve bu uygulama, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı denetçileri, Sahil Güvenlik Komutanlığına bağlı Bot Komutanlıkları, yetkili deniz denetçileri tarafından denetlenmektedir (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2011).

Mavi Kart Sistemi, küçük deniz araçlarının operasyonel faaliyetlerinden kaynaklanan atıkların (sintine, atık yağ, atık su ve çöp) takibini elektronik ortamda gerçekleştiren bir web tabanlı ve çevrimiçi gemi atık takip uygulamasıdır (Ergenç, 2021). Bu sistem, atıkların sayısal verilerle kaydedilmesine ve kontrol edilmesine imkan tanıyan bir yapıyı benimsemektedir. Ayrıca, 2015 yılı sonuna kadar ülkemiz kıyılarındaki tüm balıkçı barınaklarına, marina işletmelerinde olduğu gibi atık alım noktası ve mavi kart sistemi oluşturma yükümlülüğü getirilmiştir (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017).



DOĞANIN SESİ

Tablo 7. Mavi Kart Uygulamasının Faydaları (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2017.)

<input type="checkbox"/> Gemi ve tekne atıkları, elektronik ortamda çevrimiçi olarak izlenebilir hale gelir.
<input type="checkbox"/> Toplanan atıkların envanter bilgileri detaylı bir şekilde kaydedilir.
<input type="checkbox"/> Gemilerin atık deşarj frekanslarının takibi sayesinde, gemilere bağlanmadan ve onları durdurmadan denetleme ve kontrol imkanları sağlanır.
<input type="checkbox"/> Gemilerin atıkları beklemeden ve gecikmeden toplanabilir.
<input type="checkbox"/> Uygulama alanlarında farkındalığın artırılması ve görünürlüğün iyileştirilmesine katkıda bulunur

Tablo 7’de ise mavi kart uygulamasının faydaları görülmektedir. Bu bağlamda Mavi Kart sistemi, deniz araçlarından (gemi, tekne vb.) kaynaklanan siltine, pis su ve çöplerin denize deşarjını engellemektedir. Bu sistem sayesinde, oluşan atıkların miktarı, türü, üretildiği tarih ve bu atıkların hangi kıyı tesisine teslim edildiği gibi bilgiler, elektronik ortamda web tabanlı bir platformda anlık olarak izlenebilmektedir (Danışman, vd., 2015). Bu sistem, teknelerin tesislere bıraktığı atık su miktarını kesin olarak belirleyerek, ürettikleri atık suyun marinalara tamamen teslim edildiğinden emin olmasını da sağlamaktadır.

TARTIŞMA, SONUÇ VE ÖNERİLER

Deniz turizminin önemli bileşenleri arasında yer alan yat ve marinaların tek işlevi önemli bir gelir payına sahip olmaları değildir. Oldukça cazip bir konuma gelen bireysel yat seyahatleri ve kruvaziyer yolculuklara yönelimde çok belirgin artışlar vardır. Söz konusu artışlar mutlak bir tüketimi ve özellikle kıyılarda kirliliği beraberinde getirmektedir. Marinalar tam bu noktada devreye girmekte söz konusu yatların özellikle kıyılarda demir atma sırasındaki biyolojik atık yönetiminde, bakım onarımlarında oluşabilecek kimyasal atıkların denetiminde ve diğer unsurlarda engelleyici ve korumacı bir rol üstlenmektedir.

Çevre yönetim uygulamaları, marina işletmelerinin çevresel etkilerini en aza indirme, operasyonel maliyetleri düşürme ve pazarlama faaliyetlerinde öne çıkma konusunda kritik bir rol oynamaktadır (Akaltan, 2016). Bu nedenle, marinalar için çevre yönetimi sadece bir seçenek değil, aynı zamanda vazgeçilmez bir gerekliliktir, çünkü bu uygulamalar çevre bilincinin ve kültürünün gelişmesine de katkı sağlamaktadır.

Yat limanları veya marinalar özellikle yatların sıklıkla geldikleri bölgelerde özellikle deniz kirliliğinin önüne geçilmesi açısından oldukça önemlidir. Ancak yat limanlarının veya marinaların da sundukları hizmetler nedeniyle maalesef çevreye zararları olabilmektedir. Söz konusu zararları en aza indirmek ve çevreyi olabildiğince korumak adına sürdürülebilir politikalar uygulanmalıdır. Özellikle enerjinin etkin kullanımı ve karbon atığına dikkat edilmesi gerekmektedir. Ayrıca kimyasal ve petrol atıkları, yağ vb ürünler de denize ve deniz canlılarına oldukça zararlıdır (Fedai ve Madran, 2015; Akaltan ve Işık, 2019). Bir yandan koyların ve dolayısıyla denizlerin korunması noktasında marinaların önemli olduğu diğer yandan ise marinaların da benzer oranda zarar potansiyeli olduğuna dikkat edilerek sürdürülebilir planlamalar yapılarak yönetilmesi gerektiği gözden kaçırılmamalıdır.

Marinaların çevre kirliliğine yol açabilecek diğer unsurları bünyelerinde faaliyet gösteren yiyecek içecek mekanları ve diğer mağazalar olabilmektedir. Bu gibi işletmelerde katı ve sıvı atıkların oluştuğu bilinmektedir. Çevrenin sürdürülebilir kullanımı noktasında söz konusu işletmelerin (kara kaynaklı kirliliklere yol açan) faaliyetlerinin denetlenerek gerekli önlemlerin alınıp çalışmaya devam etmesi sağlanmalıdır. Bu sayede marina işletmelerinde çevre bilinci oluşturularak, daha iyi bir su kalitesi, daha sağlıklı bir su altı eko- sistemi, çevre maliyetlerinin azalması (aydınlama sisteminin LED ışık sistemine dönüştürülmesi ve



DOĞANIN SESİ

mazotlu kullanılan araçlardan elektrikli sisteme geçilmesi gb.) ve kamuoyu tarafından çevre bilinci imajı marinalar için kazandırılmış olmaktadır (Dolgen vd. 2003).

Marina işletmelerinde de diğer sektörlerde olduğu gibi, kirliliği kaynağında kontrol etmek ve önleyici önlemler almak, en etkili ve maliyet açısından verimli bir çözüm yolu olarak görülmektedir (United States Environmental Protection Agency, 2003). Bu bağlamda liman işletmelerinin faaliyetleri ve yeni marina alanlarının belirlenmesi ile ilgili olarak, devlet otoritelerinin çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik ilkelerini gözetecek düzenleyici ve sınırlayıcı önlemler alması gerekmektedir (Yorulmaz ve Baykan, 2023).

Deniz turizmi bağlamında sürdürülebilirlik anlamında marina işletmeciliğinin neden gerekli olduğunu ifade etmek gerekirse:

Yatçılarının yoğun ilgi gösterdiği bir koyda bağlama yapan yatların ve içindeki yatçıların ürettikleri atıkların toplanması ve bertarafı pratikte birçok zorluk içerir. Halbuki, yatların marinada bağlı olduğu süreçte, evsel atıklar, marina tesisine ait tuvaletin, çamaşırhanenin, çöp toplama ünitelerinin kullanılması sayesinde daha çok yat dışında toplanır ve bertaraf edilir.

Yatlar, koylarda demirleme yoluyla bağlama yaparken deniz dibinde fiziksel temas oluştururlar. Fiziksel temasın olduğu zeminlerde (varsa) deniz çayırları, balık yuvaları gibi canlı ortamları zarar görür. Yatların marinada marina tesisine ait sistemleri kullanarak bağlama yapması, bu zararın azalmasını sağlar.

Yatların marina tesislerine bağlı oldukları süreçte elektrik ihtiyacı, çoğunlukla marina işletmesinin elektrik dağıtım sisteminden karşılanır. Eğer yat koyda konaklıyorsa, bu ihtiyaç genellikle ana makina motoru ve/veya jeneratör motorunun çalıştırılması ile karşılanır. Motorlardan çıkan egzoz gazları, denizin ve havanın kirlenmesine dönük riskleri içerir.

Yatlarda marina işletmelerinde konakladıkları süreçte yapılan tamir- bakım çalışmalarında ortaya çıkan atıkların deniz ortamına karışmadan toplanması ve bertarafı, yat bir koyda bağlıyken yapılacak aynı tamir-bakım işlemine göre çevrenin olumsuz etkilenmesine karşı daha uygundur (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023).

Sonuç olarak günümüzde marina işletmelerinin doluluk oranlarının oldukça yüksek olması, artan talebin karşılanması için yeni marina işletmelerinin ortaya çıkmasını teşvik edecek, yatların yoğun bulunduğu koylarda (Göcek koylarında başlatılmış olan) tonozlu bağlama sistemleri yaygınlaşacaktır. Yat sayısı ve trafiğinin arttığı (özellikle Covid-19 pandemi sürecindeki artış) ve buna paralel olarak yat bağlama yeri sayılarının arttığı coğrafik ortamlarda kıyıların toplumun diğer kesimleri tarafından kullanılabilmesi ve çevrenin korunması hususlarındaki hassasiyetler gündeme daha çok gelecektir. Bu nedenle, yeni marina işletmeleri için yer belirlenmesi, mevcut marina işletmelerinde kapasite artışları ve uygun koylarda tonozlu yat bağlama sistemleri şeklinde oluşacak tüm bu yeni yapılaşma, çevrenin olumsuz etkilenmesine izin vermeyecek bir yaklaşımla planlanmalıdır. Çünkü, yat turizminin temel motivasyonu faaliyetlerin yürütüldüğü deniz çevresinin kalitesindedir. Sürdürülebilir bir marina işletmeciliği için, marina işletmelerinin sayı ve kapasitelerinin, konumlandırılacakları coğrafik bölgedeki çevresel değerlerin korunması şartıyla belirlenmesi gereklidir.



DOĞANIN SESİ

KAYNAKLAR

- Akaltan, C. (2016). "Marinalarda çevre yönetim uygulamaları: Türkiye marinaları üzerine bir uygulama". Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, Türkiye.
- Akaltan, C. ve Işık, N. G. (2019). "Marinalarda çevre yönetimi uygulamaları: Türkiye marinaları üzerine bir çalışma". Dokuz Eylül Üniversitesi, *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 11: 73-92.
- Bal, K. (2014). "Liman işletmelerinde ISO 14001 çevre yönetim sistemi standardı ve uygulama örneği". Yüksek Lisans Tezi, Okan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Beyhan, Ş. G. ve Ünügür, S. M. (2005). "Çağdaş gereksinimler bağlamında sürdürülebilir turizm ve kimlik modeli". *İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi*, 4(2): 79-87.
- Chapin, F.S., Torn, M.S. ve Tateno, M. (1996). "Principles of Ecosystem Sustainability". *American Naturalist*, 148(6): 1016-1037.
- Danışman, İ. K., Koç, E. ve Kılıç, A. (2015). "Türkiye'de yatçılık faaliyetlerinde mavi kart uygulaması ve uygulamada yaşanan sorunlar". III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Girişimcilik ve Yeni Fikirler, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, Türkiye.
- Deniz Ticaret Odası (DTO). (2023). "Deniz sektörü raporu". https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/2023/DenizcilikSektor_Raporu%202022_21.08.2023_web.pdf (04.12.2023).
- Diakomihalis, M. (2007). "Chapter 13/ Greek maritime tourism: evolution, structures and prospects, maritime transport: The Greek paradigm". *Research in Transportation Economics*, 21: 419-455.
- Dodds, R. (2007). "Sustainable tourism policy – rejuvenation or a critical strategic initiative". *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 18(2): 1-18.
- Dolgen, D., Alpaslan, M. N. ve Serifoglu, A. G. (2003). "Best waste management programs (BWMPs) for marinas: A case study". *Journal of Coastal Conservation*, 9(1): 57-63.
- Ergenç, M. C. (2021). "Mavi kart uygulamasının sürdürülebilir deniz turizmine etkisi". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 13(2): 247-266.
- Fedai, A. ve Madran, C. (2015). "Sürdürülebilir liman yönetimi ve Antalya'da iki yat limanında vaka incelemesi". II. Ulusal Liman Kongresi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, Turkey.
- Gladstone, W., Curley, B. ve Shokri, M.R. (2013). "Environmental impacts of tourism in the Gulf and the Red sea". *Ege Academic Review*. 7(1): 37-55.



DOĞANIN SESİ

- Gültepe Mataracı, G. D. (2016). "Yeşil liman yaklaşımı ve liman işletmelerinde sürdürülebilirlik". İstanbul Teknik Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimler Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Heron, R. ve Juju, W. (2012). "The marina: Sustainable solutions for a profitable business". Marina Publications.
- Heron, R. (2015). "The marina vol II: Your guide to certification and classification". Marina Publications.
- Hoballah, A. (2007). "20 years of blue flag". Copenhagen, Denmark.
- Honey, M. ve Krantz, D. (2007). "Global trends in coastal tourism center on ecotourism and sustainable development". A Nonprofit Research Organization Stanford University, Washington DC.
- ICOMIA (Uluslararası Deniz Endüstrisi Dernekleri Konseyi). (2017). "Clean Marina Programme". ICOMIA, <http://www.icomia.com/committees/32/default.aspx> (25.11.2023).
- İlksen, D. (1996). "Sürdürülebilir turizmin hayata geçirilmesi için aktive olması gereken dinamikler ve işlevleri-model çalışması, Sürdürülebilir Turizm; Turizm Planlamasına Ekolojik Yaklaşım". 19. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, Turkey.
- Kirk, D. (1995). "Environmental management in hotels". *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 7(6): 3-8.
- Kizielewicz, J. ve Lukovic, T. (2013). "The phenomenon of the marina development to support the european model of economic development". *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 7(3): 461- 466.
- Koçel, T. (2014). "İşletme Yöneticiliği". İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Kozan, Y., Özdemir, S. ve Günlü, E. (2014). "Turizm yazınında deniz turizminin olgusal gelişimi". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6(2):115-129.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (KTB). (2023). <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-174655/deniz-turizmi-tesisleri-ve-araclari-istatistikleri.html> (08.12.2023).
- Lane, B. (1994). "Sustainable rural tourism strategies: A tool for development and conservation". *Journal of Sustainable Tourism*, 2: 102-111.
- Manigel, U. (2011). "IMCI blue star marina certification: A transparent system to indicate the quality level of marinas". *Journal of Coastal Research*, 61: 123-125.
- Muslu, A. (2017). "Yaşanabilir kıyı kentleri için marinaların yönetim ve organizasyonunun önemi". *Kent Akademisi*, 10(30): 123-138.



DOĞANIN SESİ

- Muslu, A. (2018). "Deniz turizminin gelişimi için yönetim ihtiyacı: Bodrum bölgesinde nitel bir araştırma". *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 10(2): 183-210.
- Nemli, E (2004). "Sürdürülebilir Kalkınma: Şirketlerin Çevresel ve Sosyal Yaklaşımları". İstanbul, Filiz Kitabevi.
- Orams, M. (1999). "Marine tourism: Development, impacts and management". London & New York: Routledge.
- Resmi Gazete (2023). "Kıyı tesislerine yeşil liman sertifikası düzenlenmesi hakkında yönetmelik". <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/11/20231118-25.htm> (22.11.2023).
- Ruckelhouse, W. D. (1989). "Toward a sustainable world". *Scientific American*, 261(3): 66-175.
- Özmehmet, E. (2012). "Dünyada ve Türkiye Sürdürülebilir Kalkınma Yaklaşımları". *Journal of Yasar University*, 3(12): 1-23.
- Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4): 1121-1140.
- Şimşek, N. ve Baştuğ, S. (2023). "Avrupa limanlarında çevre ve enerji yönetimi uygulamaları". *Muş Alparslan University Journal of Agriculture and Nature*, 3(1): 6-15.
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2011). "Mavi kart uygulama genelgesi". Ankara. <https://www.denizlerdeyiz.org/wp-content/uploads/2020/05/k-mavi-kart-GENELGE-2013-12.pdf> (27.11.2023).
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2017). "Mavi kart uygulaması". Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü, Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanlığı. Ankara.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2023). "Datça yat limanı projesi ÇED raporu". Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Ankara.
- TÜRKÇEV, Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (2018). "Marinalar için mavi bayrak kriterleri ve kılavuz notları". Ankara: Türçev Yayınları.
- TYHA. The Yacht Harbour Association. (2003). "A code of practice for the design, construction and operation of coastal and inland marinas and yacht harbours". England, Ashford: The Yacht Harbour Association Ltd.
- TYHA (The Yacht Harbour Association) (2015). "Gold anchor award scheme".
- TYHA (The Yacht Harbour Association) (2013). "A code of practice for the design and construction of marinas and yacht harbours in conjunction with the marina operations manuel". 7th Additon.



DOĞANIN SESİ

United States Environmental Protection Agency (2003). "Shipsshape Shores and Waters".

UNEP (2005). "Making tourism more sustainable: A guide for policy makers". United Nations Environment Programme and World Tourism Organization.

UNEP (United Nations Environment Programme) (2006). "Awards for improving the coastal environment: The blue flag example".

Yılmaz, F. (2019). "Yeşil-Eko liman yaklaşımının deniz ticareti ve lojistik sektörüne katkıları: Türkiye ve AB'deki uygulamaların karşılaştırması". *Journal of Transportation and Logistics*, 4(2): 65-78.

Yorulmaz, M. ve Baykan, Y. (2023). "Türkiye'de Sürdürülebilir Liman İşletmeciliği ve Yönetimi Literatürünün Değerlendirilmesi". *Sürdürülebilir Çevre Dergisi*, 3(1): 1-12.

<https://yalikavakmarina.com.tr/tr/yalikavak-marina-the-best-superyacht-marina-of-2022-is-awarded-with-2023-clean-marina-certificate/> (25.11.2023).

<https://yalikavakmarina.com.tr/tr/yalikavak-marina-the-best-superyacht-marina-of-2022-is-awarded-with-2023-clean-marina-certificate/> (25.11.2023).

https://www.kaliteturk.com/iso14001-cevre-yonetim-sistemi?gclid=CjwKCAiA27LvBRB0EiwAPc8XWVsJyzHK3L4c2HUIN7mpbmvPhY85xsqSZiiHr7QSmrXXRi2Bc_PchoCH9kQAvD_BwE (25.11.2023).

<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/deniz-turizmi-calisma-grubu> (27.11.2023).

<https://www.blueflag.global/all-bf-sites> (23.11.2023).

<http://www.mavibayrak.org.tr/tr/Default.aspx> (25.11.2023).

<http://www.bluestarmarina.org/en/harbours> (25.11.2023).

<https://yigm.ktb.gov.tr/TR-174655/deniz-turizmi-tesisleri-ve-araclari-istatistikleri.html> (27.11.2023).

<https://www.tyha.co.uk/gold-anchor-scheme/what-is-the-gold-anchor-scheme> (25.11.2023).

https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/sektor_raporu_tr_2023.pdf (25.11.2023).

<https://www.unwto.org/news/new-data-shows-impact-of-covid-19-on-tourism> (25.11.2023).

<https://yalikavakmarina.com.tr/tr/discover-y-loungerestaurant-bodrum-the-culinary-delight-of-bodrum/> (25.11.2023).

<https://yalikavakmarina.com.tr/tr/discover-y-loungerestaurant-bodrum-the-culinary-delight-of-bodrum/> (25.11.2023).