

4. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu  
“Küresel Eğilimler-Yerel Etkiler”  
23-24 ŞUBAT 2018 - İZMİR

**MARİNALARDA ÇEVRE YÖNETİMİ UYGULAMALARI:  
TÜRKİYE MARİNALARI ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA\***  
**<sup>1</sup>Can AKALTAN, <sup>2</sup>Nurser GÖKDEMİR IŞIK**

**Özet**

*Deniz turizmi, turizm sektörünün bileşenleri arasında ülke ekonomilerine ve tanıtımlarına yaptığı katkılar ile önemli bir yere sahiptir. Deniz turizmi çeşitleri arasında yatçılık ve marinacılık ülkemizde öne çıkan başlıklar olmuşlardır. Günümüz marinaları güvenli limanlar olmanın ötesinde birçok hizmet ve faaliyetin yer aldığı destinasyonlar haline dönüşmüşlerdir. Hizmet ve faaliyetlerdeki artış, çevreye olan zararlı etkilerin de artışına sebep olabilmektedir. Çevre yönetimi uygulamaları, marinaların ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliklerini korumaları için her geçen gün daha önemli hale gelmektedir. Çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri göz önünde bulundurularak çevre yönetimi uygulamalarındaki eksikliklerin neler olduğunun tespit edilmesi ve çevre yönetimi uygulamalarını etkileyen faktörlerin ortaya çıkarılması amacıyla bu çalışma belirli tecrübesi bulunan uzman Türk marina yöneticilerinin katılımlarıyla nitel araştırma yöntemi olan yapılandırılmış mülakat tekniği kullanılarak sonuçlandırılmıştır. Elde edilen veriler içerik analizi yapmak suretiyle değerlendirilmiştir. Mevcut ve planlanan marina yatırımlarında doğaya verilecek zararların en aza indirilmesi, gelecek nesillere bırakacağımız en büyük mirasımız olan doğal kaynaklarımızın korunması için büyük önem arz etmektedir. Çevre yönetim uygulamalarını dikkate almayan işletmelerin varlıkları, değişen çevre anlayışı ile birlikte şüphesiz tehlikeye girecektir.*

**Anahtar Kelimeler:** Marina, Çevre Yönetimi Uygulamaları, Çevre.

*\*Bu çalışma bildiri sahiplerinin yazarlığını ve danışmanlığını yaptığı sunulmuş ve kabul edilmiş Yüksek Lisans tezinden türetilmiştir.*

---

<sup>1</sup> Genel Müdür, İÇ Çeşme Marina, İzmir  
can.akaltan@cesmemarina.com.tr

<sup>2</sup> Yrd.Doç.Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi,  
İzmir nurser.gokdemir@deu.edu.tr

## 1. GİRİŞ

Deniz turizmi, turizm sektörünün bileşenleri arasında ülke ekonomilerine ve tanıtımlarına yaptığı katkılar ile önemli bir yere sahiptir. Deniz turizmi çeşitleri arasında yatçılık ve marinacılık ülkemizde öne çıkan başlıklar olmuştur.

Farklı yerlere olan özlem, günlük rutinden ve stresli şehir hayatından kaçış ile yolculuklara merak, turistlerin deniz aşırı yolculuklar yapmalarına sebep olmaktadır. Tekneler ve yatların varacakları destinasyondaki en önemli ihtiyaçları güvenli barınmadır. Yat limanları ve marinaların temeli bu barınma ihtiyacına dayanır. Nitekim ülkemizdeki yat sayısı, marina bağlama kapasitesinin artışıyla uyum içerisinde artış göstermektedir.

Günümüz marinaları güvenli limanlar olmanın ötesinde bir çok hizmet ve faaliyetin yer aldığı destinasyonlar haline dönüşmüşlerdir. Hizmet ve faaliyetlerdeki artış, çevreye olan zararlı etkilerin de artışına sebep olabilmektedir. Çevre yönetimi uygulamaları marinaların ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliklerini korumaları için her geçen gün daha önemli hale gelmektedir.

Tüketime dayalı sistemler ile yönetilen dünyamızda yatçılar çevreye karşı daha duyarlı hale gelmektedirler. Mevcut ve planlanan marina yatırımlarında doğaya verilecek zararların en aza indirilmesi, gelecek nesillere bırakacağımız en büyük mirasımız olan doğal kaynaklarımızın korunması için büyük önem arz etmektedir. Çevre yönetim uygulamalarını dikkate almayan işletmelerin varlıkları, değişen çevre anlayışı ile birlikte tehlikeye girecektir.

## 2. LİTERATÜR TARAMASI

### 2.1. Marina Kavramı

İlk yat kulübü 18. yüzyılın başlarında resmileşmiştir. İngiliz "TheRoyal Cork Club" 1720 yılında kurulmuş; bu yat kulübünü 1775 yılında "Royal Thames" ve 1815 yılında "The Royal Yacht Squadron" yat kulüpleri izlemişlerdir (The Yacht Harbour Association, 2013: 6).

1930'larda ilk marinalar Amerika'da yer alırken, Avrupa'da ilk marinalar 1950'lerde inşa edilmiştir. Genellikle nehir kıyılarında ve yatçılığa ilgi duyulan yerlerde yer alan bu birinci jenerasyon marinaları, savaş zamanı kullanılmış ahşap iskelelerin ve kazıklı bağlama yerlerinin yerini almışlardır. 1970'lerle birlikte deniz kıyısı yaşamının ve ikincil evlerin popülerlik kazanması ile marinacılıkta ikinci jenerasyon anlayışı kendisini göstermiştir. Bu dönemde ikincil ev ve villalar tarafından desteklenen birçok marina projesi hayata geçirilmiştir. Zaman içinde

değişim gösteren müşteri beklentileri ve yeni marina sahası arayışlarında karşılaşılan çevresel zorluklar, 1990'lı yıllarla birlikte marinacılıkta üçüncü jenerasyonun başlamasına yol açmıştır (Bourne, 1993: 1)

Günümüzde marinalar yalnızca yatçıların teknelerini barındırabildikleri, yakıt, gıda ve su gibi temel ihtiyaçlarını temin edebildikleri yerler olarak değil, bölgesel sosyo-ekonomik gelişmenin de odak noktası olan deneyim yerleri olarak tanımlanmaktadır. Yat limanları, yatçılık endüstrisinin temel altyapısını oluşturduğu gibi ulusal bölgesel ve yerel gelişim planlarında da farklı sektörlerin, sanayi dallarının gelişmelerinde önemli bir rol oynamaktadırlar (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Yüksel Proje Uluslararası A.Ş., Belde Proje ve Danışmanlık Tic. Ltd. Şti. Ortak Girişimi, 2010: 3).

Ülkemizin bulunduğu coğrafi konum, doğası ve iklimi deniz turizmi alanında uluslararası pazarlardaki önem ve çekiciliğini arttırmaktadır. Yatçılık ve yat turizmi son yıllarda ülkemizde hızlı bir gelişme göstermekle birlikte, katma değeri yüksek turizm aktivitelerinden olan deniz turizminin, mevcut potansiyel dikkate alındığında ve bölgesinde bu konuda önde gelen ülkelerle kıyaslandığında, yeterli pay alamadığı görülmektedir (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013: 1).

## **2.2. Marinalarda Çevre Yönetimi Uygulamaları**

Ülkemizde ve dünyada çevreye karşı duyarlılık günden güne artmakta, doğal yaşamın ve buna paralel olarak da denizlerin korunması konusundaki bilinç yaygınlaşmaktadır. Uluslararası Doğa Koruma Birliği (International UnionforConservation of Nature), Dünya Doğayı Koruma Vakfı (World Wild Fundfor Nature), Doğal Hayatı Koruma Derneği (Wildlife ConservationSociety), Greenpeace, Deniz Çobanı (SeaShepherd), Deniz Temiz Derneği-TURMEPA gibi çevre koruma örgütlerin yaptırım güçleri artmaktadır (Heron ve Juju, 2012: 36).

Görken (2004)'e göre marinalar, deniz kirliliği kaynağı olmayıp deniz kirlilikleri marinaların barındırdıkları deniz araçlarından kaynaklanır. Buna karşın marina deniz ve kara sahalarının temizliği marinaların ekonomik sürdürülebilirliği için hayati önem taşımaktadır.

Marina ve çekek sahalarında yapılan yat yanaşma, yakıt alım ve bakım-onarım gibi operasyonlar atık ve kirleticilerin oluşmasına sebep olurlar. Bununla birlikte marina ticari alanlarındaki restoran, bar ve alışveriş merkezleri de katı ve sıvı atıklar üretmektedirler. Bu nedenle önlem alınmadığı takdirde marinalarda çevre için kuvvetli ve çeşitli potansiyel kirlilik kaynakları mevcuttur. (Dolgen, Alpaslan ve Serifoglu, 2003: 58).

Marinalarda çeşitli aktiviteler sonucunda oluşan atıklar dört başlık altında incelenebilir:

1. Yağ ve yakıt atıkları
2. Tehlikeli atıklar
3. Atık sular
4. Katı atıklar

Yağ ve yakıt atıkları çoğunlukla akaryakıt alımları, sintine, jeneratör ve motor bakımları sırasında meydana gelirler. Yakıt kirliliklerinin temel kaynağı akaryakıt alımları sırasında oluşan yakıt taşmalarıdır. Motor bakımlarında yapılan yağ değişimleri özellikle bahar aylarında yapılan sezon öncesi hazırlıklarında kirli yağ atıklarının oluşmasına sebep olur. Tekne bakım-onarımlarında sürekli kullanılan çözücüler, antifrizler, boyalar, deterjanlar, vernikler, tinerler, bataryalar, agresif temizlik maddeleri, yapıştırıcılar, ahşap koruyucular ve boya sökücüler tehlikeli atık kaynaklarıdır (Dolgen, Alpaslan ve Serifoglu, 2003: 58).

Tekne sahipleri özellikle 20 metre ve üstü uzunluktaki yatlarda çamaşır, bulaşık, tuvalet ve banyo ihtiyaçlarını marina üniteleri yerine teknelerinin konforunda gidermeyi tercih ederler. Bu nedenle teknelerde “pis su” ve “gri su” olarak adlandırılan iki tür atık su meydana gelir. Tuvalet suları pis su; bulaşık, çamaşır ve duş-lavabo suları ise gri su olarak adlandırılır (Dolgen, Alpaslan ve Serifoglu, 2003: 58).

Atık suların yanında yatların günlük aktivitelerinden kaynaklanan kâğıt, cam, metal kutular ve plastikler gibi katı atıklar oluşmaktadır. Bu atıklar düzgün bir şekilde bertaraf edilmedikleri takdirde estetik ve hijyen sorunlarına yol açabilirler (Dolgen, Alpaslan ve Serifoglu, 2003: 58).

Gönüllülük esasına dayalı uygulamalar sadece çevre yönetimi uygulamaları ile ilgili olabileceği gibi, çevre yönetimi uygulamaları, gönüllülük esasına dayalı uygulamaların bir parçası da olabilir.

Küresel ısınma, kaynakların azalması, çevre kirliliği, sosyal etkiler ve birçok benzer etki nedeniyle marinalar çevre uygulamaları ile ilgili sürdürülebilir önlemler alma gereksinimi duymaktadır. Tablo 1’de verilen çevre uygulamaları ile ilgili ulusal ve uluslararası örgütler tarafından belirli belgeler ile tesis ve işletmelerde belli standardizasyonlar belirlenmiştir (Tuğdemir, Soğukpınar, Özbolat ve Cerit, 2016: 1).

Tablo 1: Türkiye'nin Taraf Olduğu Çevre ile İlgili Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmeleri ve Uluslararası Sözleşmeler

Sözleşme Adı	Açıklama
MARPOL 73/78	Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine ait uluslararası sözleşme
CLC 92	Petrol kirliliği zararlarından doğan hukuki sorumluluk
IOPC-FUND 92	Petrol kirliliği zararları için uluslararası tazminat fonu kurulmasına dair sözleşme
LDC-1972	Atıklar tarafından denizlerin kirletilmesinin önlenmesine ilişkin sözleşme
OPRC-990	Petrol kirliliğine karşı hazırlıklı olma, mücadele ve işbirliğine dair sözleşme
OILPOL-1954	Denizlerin petrol ile kirlenmesi önlemeye ilişkin sözleşme
Barcelona Sözleşmesi	Akdeniz'in kirliliğe karşı korunması sözleşmesi
Bükreş Sözleşmesi	Karadeniz'in kirliliğe karşı korunması sözleşmesi

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012

Marinalardaki çevre yönetimi uygulamaları ile ilgili ülkemizdeki yasal düzenlemeler ise; 2872 Sayılı çevre kanunu, Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği (ÇED), Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliklerinden oluşmaktadır.

Marinalardaki çevre yönetimi uygulamaları ile ilgili gönüllülük esasına dayalı uygulamalar ise; Mavi Bayrak, Altın Çıpa, Mavi Yıldız, ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi, ICOMIA Temiz Marina Programlarından oluşmaktadır.

### 3. ARAŞTIRMA MODELİ

Aşağıda sırasıyla araştırmanın konusu, amacı, önemi, kısıtları, araştırmanın yöntemi, modeli, örnekleme, veri toplama araçları verilmiş, son bölümde ise bulgular tanımlanarak değerlendirilmiş ve sonuçlar paylaşılmıştır.

#### 3.1. Araştırmanın Konusu

Bu çalışmada, Türkiye marinalarında çalışan ve marina operasyonlarında aktif olarak görev yapan marina müdürlerinin görüşleri alınarak Türkiye marinalarında çevre yönetimi uygulamalarının

bilinirliği ve ne derecede uygulandığı analiz edilmiştir. Bu alışma, evre yönetimi uygulamalarının öneminin ortaya çıkarılmasına yönelik yapılan bir çalışmadır.

### **3.2. Araştırmanın Amacı**

Bu araştırmada, çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri göz önünde bulundurularak evre yönetimi uygulamalarındaki eksikliklerin neler olduğunun tespit edilmesi ve evre yönetimi uygulamalarını etkileyen faktörlerin ortaya çıkarılması amaçlanmıştır.

### **3.3. Araştırmanın nemi**

Gelecek nesillere yaşanabilir bir evre bırakmak tüm insanlığın olduğu gibi marinaların da en öncelikli hedefi olmalıdır. Orta ve uzun vadede ekonomik sürdürülebilirliğin sağlanabilmesi için marinaların yeni trendleri takip ederek buldukları çevreye olan etkilerinin en aza indirmeleri şarttır. evre yönetimi uygulamaları (YU) marina operasyonları sonucunda oluşan çevresel etkilerin tamamen ya da kısmen kontrol altına alınmasını sağlar.

Bu çalışmada, marinalarda hangi evre yönetimi uygulamalarının yürütüldüğü sorulmuş, verilen cevaplar göz önünde bulundurularak marina yöneticileri açısından evre yönetimi uygulamaları ile ilgili karşılaşılan zorluklar değerlendirilmiştir. Ayrıca gönüllük esasına dayanan evre yönetimi uygulamalarının faydaları ve yatçıların YU hakkında yeterli bilgiye sahip olup olmadıkları marina yöneticilerinin cevapları doğrultusunda analiz edilmiştir. Bu değerlendirmenin sonucunda marinalardaki evre yönetimi uygulamalarının bir başlık altında toplanarak marina yatırımcı ve yöneticilerine bir kılavuz olması; T.C. evre ve şehircilik Bakanlığı'nın marinalar ile ilgili mevzuat düzenlemelerinde de destek olması hedeflenmektedir.

### **3.4. Araştırmanın Kısıtları**

Araştırmada, marina yönetici ve yatırımcıları tarafından benimsenmiş evre yönetimi uygulamaları ile ulusal ve uluslararası kaynaklardan sağlanan literatür bilgileri kullanılarak marina yöneticileri ile yapılandırılmış görüşme yapılmış, elde edilen verilen değerlendirilmesi ile araştırma sonuçlandırılmıştır. Görüşmeler yüz yüze yapılmaya çalışılmış, marina müdür ve sektör profesyonellerinin zaman kısıtlaması nedeniyle görüşme formları e-posta yolu ile marinalara gönderilmiş, marina müdürlerine telefon yolu ile ulaşılmış ve 21 yöneticiden dönüş alınmıştır. Araştırma, Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk

Cumhuriyeti’nde aktif olarak görev yapan 19 marina yöneticisi ve 2 marina profesyoneli ile tamamlanmıştır.

### **3.5. Araştırmanın Yöntemi**

Araştırma yöntemi olarak bu çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden tam biçimsel (yapılandırılmış) mülakat tekniği kullanılmıştır. Bu teknik yüz yüze veya telefon ile internetin kullanıldığı iletişim yoluyla veri toplama üzerine kuruludur. Standardize edilmiş sorular belirlenerek ve araştırmacı bu soruları katılımcıya iletilerek, katılımcının verdiği cevapları kayda geçirilmiştir. Bu yöntem sayesinde zaman kaybının önlenmesi sağlanmaktadır ve soruları sorduğumuz katılımcıların buldukları pozisyonlar gereği zaman kısıtlarının bulunması sebebiyle bu yöntem tercih edilmiştir. Bu çalışmada katılımcılar ile yüz yüze görüşme denenmiş fakat katılımcıların iş yoğunlukları ve araştırmanın coğrafi kapsamı nedeniyle internet aracılığı ile gönderilen formlar ve telefonda verilen bilgiler ile araştırma süreci tamamlanmıştır (Altunışık ve diğerleri, 2012: 80, 94).

Araştırmacının görüşme başlanmadan önce katılımcıya iletişim yöntemleri ile kısa bilgi vermesi faydalı olmuştur. Bu görüşme türünde genellikle açık uçlu sorularla kişinin düşüncesi sorulmaktadır ve bu düşünceyi olumsuz etkileyecek görüşme ortamı şartlarından kaçınılmıştır (Güven, 2006: 171; Kan ve Kişi, 2016: 118).

#### **3.5.1. Evren ve Örneklem**

Nitel araştırmalarda örneklem sayısı belirlenirken genelleme kaygısı bulunmamaktadır. Bu nedenle örneklem sayısının çokluğundan ziyade katılımcıların yetkinliği ve çalışmanın derinliği önem kazanmaktadır. Bu araştırmanın evreni Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde bulunan tüm marinaların çevre yönetimi uygulamalarından sorumlu bulunan yöneticileridir. Araştırma kapsamında Türkiye Deniz Turizm Birliği’ne üye olan Marina Yöneticileri örneklem olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda evreni temsilen geri dönüş alınmış 21 kişilik alanlarında uzman ve araştırma problemlerine cevap verebileceğine inanılan Yargısal Örneklem grubu seçilmiştir (Kıncal, 2013: 64).

#### **3.5.2. Veri Toplama Araçları**

Bu çalışmanın ilk iki bölümünde ikincil veri kaynaklarından yararlanılarak ulusal ve uluslararası raporlar, lisansüstü tezler, makaleler, internet veri tabanları ve kitaplar incelenmiş ve bunların hepsi kaynakça

bölümünde listelenmiştir. Son bölümde ise veri toplama tekniklerinden görüşme tekniği kullanılarak 06.07.2016-27.07.2016 tarihleri arasında yapılandırılmış görüşme formu oluşturulmuş, ve örnekleme oluşturan marina yöneticilerine uygulanmıştır.

### 3.6. Bulgular ve Değerlendirme

Araştırmada görüşme yapılan katılımcıların 3'ü kadın; 18'i ise erkektir. Katılımcıların yaş aralığı 26 ile 62 olup, yaş ortalamaları 42,52; sektör tecrübelerinin ortalamaları ise 13,04 yıldır. Katılımcıların 13 tanesi Amatör Denizci Belgesi yeterliliğine, bir tanesi kılavuz kaptan yeterliliğine, 1 tanesi Uzakyol Baş Mühendis yeterliliğine, 1 tanesi Uzakyol Vardiya Zabiti yeterliliğine, 1 tanesi Yakın Yol Vardiya Zabiti yeterliliğine, 1 tanesi Yat Kaptanı yeterliliğine, 1 tanesi de Yardımcı Vardiya Zabiti yeterliliğine sahiptir.

Araştırma kapsamında görüşme yapılan katılımcıların profil bilgileri Tablo 2'de verilmektedir.

Tablo 2: Katılımcıların Profil Bilgileri

Katılımcı Kod Numarası	PROFİL BİLGİLERİ				
	Yaş	Sektör Tecrübesi (Yıl)	Cinsiyet	Mezun Olduğu Öğrenim Kurumu	Deniz Ehliyeti Yeterliliği
K1	62	36	Erkek	Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fak.	Amatör Denizci Belgesi
K2	45	3	Erkek	Marmara Üniversitesi Turizm İşletmeciliği	Amatör Denizci Belgesi
K3	35	11	Kadın	Ankara Üniversitesi	Amatör Denizci Belgesi
K4	31	8	Erkek	Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri	Amatör Denizci Belgesi
K5	49	26	Erkek		Yat Kaptanı
K6	36	7	Erkek	Çankaya Üniversitesi	Amatör Denizci Belgesi
K7	26	2	Erkek	Balıkesir Üniversitesi	Amatör Denizci Belgesi



K8	65	10	Erkek	Kara Harp Okulu	Amatör Denizci Belgesi
K9	37	10	Erkek	Virginia Tech & Southampton Solent University	Amatör Denizci Belgesi
K10	52	10	Erkek	Deniz Harp Okulu	Kılavuz Kaptan
K11	59	37	Erkek	Hacettepe Üniversitesi Sosyal ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Yönetimi	Amatör Denizci Belgesi
K12	35	2	Kadın	Bilkent Üniversitesi	Amatör Denizci Belgesi
K13	34	11	Erkek	İTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği	-----
K14	40	17	Erkek	İTÜ Denizcilik MYO-Güverte Bölümü	Uzakyol Vardiya Zabiti
K15	41	17	Erkek	Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi	Yakın Yol Vardiya Zabiti
K16	31	9	Kadın	Mersin Üniversitesi Çevre Mühendisliği	-----
K17	42	5	Erkek	İTÜ Denizcilik Fakültesi Gemi Makine Mühendisliği	Uzakyol Baş Mühendisi / Yat Kaptanı
K18	37	13	Erkek	Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	Amatör Denizci Belgesi
K19	47	25	Erkek	İTÜ Sakarya Mühendislik Fakültesi Elektrik Bölümü	Amatör Denizci Belgesi
K20	35	14	Erkek	Yalova Üniversitesi İşletme Yüksek Lisansı	Yardımcı Vardiya Zabiti
K21	54	1	Erkek	Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi	Amatör Denizci Belgesi

Katılımcılara ilk olarak “*Marinanızda hangi Çevre Yönetimi Uygulamaları (ÇYU)’nu yürütüyorsunuz?*” sorusu yöneltilmiştir. Tablo 3’de gösterildiği gibi katılımcıların tamamı Atık Su Yönetimi Uygulamalarının marinalarınca yürütüldüğünü belirtmişlerdir. 16 katılımcı Geri Dönüşüm ve Çöp Yönetimi Uygulamalarının, 4 katılımcı Enerji Yönetimi Uygulamalarının, 2 Katılımcı Yatçıların Eğitilmesi ile İlgili Uygulamaların, 1 katılımcı Çekem Sahası Atık Yönetimi

Uygulamalarının ve 1 katılımcı da Yağmur Suyu Yönetimi Uygulamalarının marinalarında yürütüldüğünü ifade etmişlerdir. Ayrıca 7 katılımcı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca onaylanan Atık Yönetim Planı gereklerini yerine getirdiklerini ve 4 katılımcı da Gönüllülük Esasına Dayalı Çevre Yönetimi Uygulamalarını marinalarında yürüttüklerini belirtmişlerdir.

Tablo 3: Katılımcıların Bağlı Bulunduğu Marinalarda Yürüttükleri Çevre Yönetim Uygulamaları

Marinalarda Yürütülen Çevre Yönetimi Uygulamaları	Katılımcı Sayısı
Atık Su Yönetimi Uygulamaları	21
Geri Dönüşüm ve Çöp Yönetimi Uygulamaları	16
Enerji Yönetimi Uygulamaları	4
Yatçıların Eğitilmesi ile İlgili Uygulamalar	2
Çekek Sahası Atık Yönetimi Uygulamaları	1
Yağmur Suyu Yönetimi Uygulamaları	1
Çevre Bakanlığı Atık Yönetim Planı	7
Gönüllülük Esasına Dayalı Çevre Yönetimi	4

Araştırma sorusu olarak ikinci soru ise “ÇYU'nun sizce faydaları nelerdir?” sorusu yöneltilmiştir. Tablo 4'de da görüldüğü gibi katılımcılardan 9'u Çevre Yönetim Uygulamalarının şirket içinde çevre bilincini oluşturduğunu ifade etmiştir. 8 katılımcı ÇYU'nun çevre kirliliğinin önlenmesi ya da azaltılmasına yaradığına ve çevre açısından sürdürülebilir bir gelecek sağladığını belirtmişlerdir. 5 katılımcı ÇYU'nun daha iyi bir su kalitesi sağladığını, 3'er katılımcı da ÇYU'nun çevre maliyetlerini azaltıp kamuoyunda prestij kazandırdığını ifade etmişlerdir. 2 katılımcı da ÇYU'nun Çevre Mevzuatına uyum sağlamakta yardımcı olduğunu ifade etmişlerdir.

Tablo 4: Katılımcılara göre Çevre Yönetim Uygulamalarının Faydaları

ÇYU Faydaları	Katılımcı Sayısı
Şirket içinde çevre bilinci oluşturur	9
Çevre Kirliliğinin Önlenmesi ya da Azaltılması	8
Çevre açısından sürdürülebilir bir gelecek sağlar,	8
Daha iyi bir su kalitesi sağlar	5
Çevre maliyetlerini azaltır	3

Kamuoyunda prestij kazandırır	3
Mevzuata Uyum Sağlar	2

Araştırma sorusu olarak sorulan üçüncü soru ise “ÇYU göz önünde bulundurulduğunda operasyonel, finansal ve bürokratik olarak sizleri sıkıntıya düşüren etkenler nelerdir?” şeklinde yöneltilmiştir. Tablo 5’de de görüldüğü gibi katılımcıların 8’i bürokraside özellikle izin ve onay işlemlerinin uzun sürdüğünü belirtmişlerdir. 7 katılımcı mevzuat çerçevesinde zorunlu olan ve marinaların yüklendiği çevre yönetim uygulamaları ile ilgili altyapı yatırım maliyetlerinin yüksek olduğunu ifade etmiştir. Katılımcılardan beşi, kanun koyucuların marina operasyonları hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarını, bu sebeple çıkarılan kanunların uygulamalarında çeşitli sıkıntılar yaşandığını belirtmişlerdir. Çevre yönetimi uygulamaları için ilave personel gerekliliği yine beş katılımcı tarafından dile getirilmiştir. Ülke genelindeki atık alım altyapı eksikliklerinin marinaların atık alım tesislerinde yoğunluğa yol açtığı hususu 3 katılımcı tarafından dile getirilmiştir. Atık bertaraf komisyonunun 6 ayda bir kurulma zorunluluğunun sıkıntılara yol açtığı, atık nakliye ve bertaraf ücretlerinin yüksek olması, kara kaynaklı kirliliklerin kontrol altına alınmasında yeterli özenin gösterilmemesi hususları da 3’er katılımcı tarafından ifade edilmiştir.

Tablo 5: Çevre Yönetim Uygulamaları Göz Önünde Bulundurulduğunda Yaşanan Operasyonel, Finansal ve Bürokratik Etkenler

ÇYU göz önünde bulundurulduğunda operasyonel, finansal ve bürokratik etkenler	Katılımcı Sayısı
Bürokratik işlemlerin uzun sürmesi	8
Altyapı (Mavi Kart) yatırımının yüksek olması	7
Kanun Koyucuların marina operasyonları hakkında yeterli bilgiye sahip olmamaları	5
ÇYU uygulamaları için ilave personel gereksinimi	5
Atık bertaraf komisyonunun 6 ayda bir kurulması	3
Atık nakliye ve bertaraf ücretlerinin yüksek olması	3
Kara kaynaklı kirliliklerin kontrol altına alınmasında yeterli özenin gösterilmemesi	3
Ülke genelindeki atık alım altyapı eksiklikleri	3

Araştırmada dördüncü ve beşinci soru “Yatçıların ÇYU ile ilgili yeterli derecede bilgiye sahip olduklarını ve ÇYU’nu yerine getirdiklerini

*düşünüyor musunuz? Hayır ise sizce bununla ilgili neler yapılabilir?”* şeklinde sorulmuştur. Tablo 6’da da görüldüğü gibi katılımcıların ikisi dışında hepsi, yatçıların ÇYU ile ilgili yeterli derecede bilgiye sahip olmadıklarını ve ÇYU’nı yerine getirmediklerini ifade etmişlerdir.

Yatçıların çevre yönetimi uygulamaları ile ilgili yeterli derecede bilgiye sahip olabilmeleri için 8 katılımcı seminer, kitapçık, broşür, çevrimiçi kurslar ile eğitim düzenlenebileceğini; 6 katılımcı deniz ehliyeti yeterliliklerinin ve yeterlilikler ile ilgili sınavların içeriğine çevre yönetim uygulamalarının eklenebileceğini; 3 katılımcı Sahil Güvenlik ve Çevre Bakanlığı yetkililerince denetimlerin daha sık yapılabilceğini; bir katılımcı da gönüllü çevre dedektifleri uygulaması yapılabilceğini ifade etmiştir. Bir katılımcı ise çevre kirliliği müdahale kitinin tüm yatlarda zorunlu hale getirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Tablo 6: Katılımcılara Göre Yatçıların Çevre Yönetim Uygulamalarının Yerine Getirmemeleri İle İlgili Yapılması Gerekenler

<b>Yatçıların ÇYU ile ilgili yeterli derecede bilgiye sahip olmamaları ve ÇYU’nı yerine getirmemeleri ile ilgili neler yapılabilir?</b>	<b>Katılımcı Sayısı</b>
Seminer, kitapçık, broşür, çevrimiçi kurslar ile eğitimler düzenlenebilir	8
Yeterliliklerin ve Yeterlilikler ile ilgili sınavların içeriğine ÇYU eklenebilir	6
Denetimler daha sıkı yapılabilir	3
Gönüllü çevre dedektifleri uygulaması yapılabilir	1
Çevre kirliliği müdahale kiti tüm yatlarda zorunlu hale getirilmeli	1

Araştırma sorusu olarak altıncı soru ise *“Mavi Bayrak, Altın Çıpa, Mavi Yıldız ve ISO 14001 gibi gönüllük esasına dayanan uygulamalar ÇYU açısından sizce marinalar için ne kadar gerekli?”* sorusu yöneltmiştir. Katılımcılardan 14’ü gönüllülük esasına dayanan uygulamaların gerekli olduğunu; 4’ü ise bu uygulamalarının gerekli olmadığını ifade etmiştir. 3 katılımcı ise gönüllülük esasına dayanan uygulamaların “belgeden ibaret” olduğunu belirtmişlerdir.

Araştırmada katılımcılara son olarak *“Marinalardaki ÇYU ile ilgili eklemek istediğiniz başka şeyler var mı?”* sorusu yöneltmiştir. Tablo 7’de de görüldüğü gibi 3’er katılımcı çevre yönetimi uygulamalarının belediyelere de şart koşulması ve gerekli denetimlerin yerine getirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Kara kaynaklı kirliliklere de marinalar içerisinde oluşan kirliliklere gösterilen hassasiyetin benzerinin gösterilmesi gerektiği 3 katılımcı tarafından belirtilmiştir. Çevre yönetimi

uygulamalarının devlet tarafından teşvik edilip, maddi olarak desteklenmesi gerektiği iki katılımcı tarafından dile getirilmiştir. İki katılımcı ise çevre yönetimi uygulamaları ile ilgili Deniz Turizm Birliği tarafından bir farkındalık çalışması yapılması gerektiğini iletmiştir. ÇYU ile ilgili mevzuat düzenlemelerinde holistik bir yaklaşım izlenmesi gerektiği; gönüllülük esasına dayalı uygulamalarda belge ücreti alınmaması gerektiği ve atık bertaraf komisyon süresinin kaldırılması ya da 6 ayda bir atık verme süresinin uzatılması gerektiği hususları birer katılımcı tarafından ifade edilmiştir.

Tablo 7: Katılımcıların Çevre Yönetimi Uygulamaları Konusundaki Fikirleri

Marinalardaki ÇYU ile ilgili eklemek istediğiniz başka şeyler var mı?	Katılımcı Sayısı
Belediyelere de ÇYU şart koşulmalı ve denetimi yapılmalı	3
Kara kaynaklı kirliliklere de marinalara gösterilen hassasiyetin benzeri gösterilmeli	3
ÇYU Devlet tarafından teşvik edilip maddi olarak desteklenmeli	2
Deniz Turizm Birliği'nin ÇYU ile ilgili bir farkındalık çalışması olmalıdır	2
ÇYU ile ilgili mevzuat düzenlemelerinde holistik bir yaklaşım izlenmeli	1
Gönüllülük esasına dayalı uygulamalarda belge ücreti alınmamalı	1
Atık bertaraf komisyon süresi kaldırılmalı ya da 6 aylık süre uzatılmalı	1

#### 4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüz marinaların yıllar içindeki dönüşümleri çevreye olan zararlı etkilerin de artışına sebep olabilmektedir. Çevre yönetimi uygulamaları marinaların ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliklerini korumaları için her geçen gün daha önemli hale gelmektedir.

Bu araştırma, çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri göz önünde bulundurularak Türkiye marinalarındaki çevre yönetimi uygulamalarındaki eksikliklerin neler olduğunun tespit edilmesi ve çevre yönetimi uygulamalarını etkileyen faktörlerin ortaya çıkarılmasını amaçlamıştır. Çevre yönetimi uygulamaları çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması ve çevre bilincinin oluşturulması konularında ön plana çıkmaktadır.

Araştırmada ortaya çıkan veriler, literatür çalışması ve belli bir tecrübeye sahip uzmanlardan alınmış, bilgiler doğrultusunda hazırlanmış, olan yapılandırılmış, mülakat soruları yardımıyla marina yöneticileri ve marina profesyonelleri ile yapılan görüşmelerden elde edilmiştir.

Elde edilen tüm veriler içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiş ve marina yöneticilerinin ÇYU ile ilgili sıkıntılarının neler olduğuna ve bu sıkıntıların çözüm önerilerine dair önemli verilere ulaşılmıştır.

Bu çalışmada önce 19 marina yöneticisi ve 2 marina profesyoneli ile görüşülmüştür. Görüşülen katılımcıların yaş ortalaması 42,5 yıl, ortalama sektör tecrübeleri ise 13 yıldır.

Yakıt İstasyonu Uygulamaları, Temizlik Maddelerinin Kullanımı, Su Yönetimi Uygulamaları ve Acil Durum Eylem Planı çevre yönetimi uygulamalarına hiçbir katılımcı değinmemiştir. Acil Durum Eylem Planının her marina için bir zorunluluk olduğu göz önüne alınırsa, katılımcıların değinmedikleri ÇYU'nun bazılarını ya da hepsini uyguladıkları fakat bu uygulamaları ÇYU'nun bir parçası olarak algılamadıkları söylenebilir. Marina müdürlerine Çevre Yönetimi Uygulamaları denildiğinde akıllarına ilk Atık Yönetimi Uygulamaları gelmektedir.

Çevre yönetimi uygulamaları çevre bilinç ve kültürünün gelişmesinde, marinaların çevreye etkilerinin en aza indirilmesinde, operasyon giderlerinin azaltılmasında ve marinaların pazarlama faaliyetlerinde önemli bir role sahiptir. Bu nedenle ÇYU'lar marinalar için bir seçenek değil, olmazsa olmaz uygulamalar olarak ele alınmalıdır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, ilgili mevzuatı çevre yönetimi uygulamalarının tamamını kapsayacak şekilde güncelleyebilir. Ne var ki yeni düzenlemelerde, gerekli altyapı yatırım maliyetlerinin sırtlarında yüksek finansal yükler taşıyan marinalara yüklenmemesi gerekir. Bu yüzden Çevre Yönetimi Uygulamalarını yürüten marinalar teşvikler ile desteklenebilir. Çevre Yönetim Uygulamaları ile ilgili altyapı maliyetleri, devlet tarafından marinalara çeşitli teşvik şemsiyeleri altında yıl ve yıl geri ödenebilir. Marinalarda çevreyi korumaya yönelik gönüllü ya da zorunlu her uygulama devlet tarafından desteklenmelidir. Çünkü sürdürülebilir bir çevrenin gelecek nesillere sağlanması herkesin görevi ve ödevidir.

Yapılan araştırma sonuçlarına göre marina yöneticileri en çok bürokratik işlemlerin süresinden şikayetçi olmuşlardır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bünyesinde yapılacak yeni bir düzenleme ile Lisanslı Atık Kabul Tesisi başvurularında verilecek İl Müdürlüğü uygunluk yazısı, geçici faaliyet belgesi ve çevre izin lisans belgesi için toplam süre 90 gün ile sınırlandırılabilir.

Aynı zamanda marinalardaki mevzuattan sorumlu bakanlık personeline marina operasyonlarının ve yatçılığın anlaşılabilmesi için marinalarda ücretli "staj" uygulaması getirilebilir. Uygulamalar düşünülmeden hazırlanan yönetmelik ve tebliğler yatçıları uygun olmayan yüksek cezaları ödemeye mahkûm etmekte ve ülkemizin dünya imajını, dolayısıyla ülkemiz deniz turizmi sektörünü olumsuz etkilemektedir. Marinalarda staj yapan personellerin çevre ile ilgili

mevzuat düzenlemelerinde holistik bir yaklaşım benimseyecekleri de aşikardır.

Marinalar atık kabul tesisi lisansı kapsamında, yat ve gemilerden atık yağ, sintine suyu ve pıssu almaktadırlar. Sintine suyu ve atık yağ atık depolama alanı içerisinde depolanarak en fazla 180 gün sonunda komisyon ile lisanslı bertaraf firmalarına gönderilmektedir. Ne var ki birçok marina 180 günün sonunda depolarında yeterince atık yağ ve sinine suyu biriktirememektedirler. Bu nedenle gereksiz yere atık bertaraf ve nakliye ücretlerini ödemek zorunda kalmaktadırlar. Komisyon kurulma süresi en az yılda bir olacak şekilde bir düzenleme getirilerek ya da zaman sınırı tamamen kaldırılarak söz konusunu sıkıntı giderilebilir.

Marina müdürlerinin karşılaştıkları bir diğer sorun ise marinalarına akan dereler yoluyla oluşan deniz kirlilikleridir. Tablo 8, deniz sahasının içine dere akan marinaları; tablo 9 ise deniz sahalarının yakınına dere akan marinaları göstermektedir. Marina yöneticileri, çevre yönetimi uygulamalarını ne kadar hassasiyetle uygularlarsa uygulansınlar, deniz alanlarına ya da yakınına akan derelerin getirdiği atıkların olumsuz etkilerini önleyememektedirler. Ülkemizdeki altyapı tesislerinin yeterli düzeye getirilmesi için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından bir master plan yapılmalı ve titizlikle takip edilmelidir. Ayrıca atık toplama ve arıtma görevini yöneten belediyelerin de çevre yönetim uygulamalarını sıkı bir şekilde takip etmeleri ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından titizlikle denetlenmeleri gerekmektedir.

Tablo 8. Deniz Sahasının İçine Dere Akan Marinalar

IC Çeşme Marina
Teos Marina
Marmaris Netsel Marina
Göcek Club Marina
D-Marin Göcek

Tablo 9. Deniz Sahasının Yanına Dere Akan Marinalar

Kalamış Marina
Marina İstanbul
Ataköy Marina
Marınturk İstanbul
Setur Yalova Marina
Port Alaçatı Marina
Marmaris Adaköy Marina
Marmaris Yat Marina
Marınturk Göcek Village Port

Göcek Belediye Marina
Ecesaray Marina
Skopea Marina
Setur Finike Marina

Araştırmada Mavi Bayrak, Altın Çıpa, Mavi Yıldız ve ISO 14001 gibi gönüllük esasına dayanan uygulamaların ÇYU açısından marinalar için gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Marinalarda ve yatlarda Çevre Yönetimi Uygulamaları Deniz Turizm Birliği'nin gündemine alınmalı ve konu üzerinde öncü farkındalık çalışmaları yapılmalıdır. Farkındalık çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile iş birliği içerisinde yapılabilir.

İleride çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri göz önünde bulundurularak Türkiye kara sularındaki yatlarda çevre yönetimi uygulamalarındaki eksikliklerin neler olduğunun tespit edilmesi ve çevre yönetimi uygulamalarını etkileyen faktörlerin ortaya çıkarılması amaçlanarak araştırma kapsamı genişletilebilir.

## KAYNAKÇA

- Bourne, S. (1993). The Issues Facing Marina Management in Today's Market. ICOMIA Online Library. <http://www.icomia.com/> Erişim Tarihi: 23.10.2016
- Dolgen, D., Alpaslan, M.N. ve Serifoglu, A.G. (2003). Best Waste Management Programs (BWMPs) formarinas: A case study. Journal of Coastal Conservation (pp.57-63). EUCC: Opulus Press Uppsala. Springer
- Heron, R. ve Juju, W. (2012). The Marina, Sustainable Solution for a Profitable Business.
- Güven S. (2006), Toplumbilimde Araştırma Yöntemleri. Bursa: Ezgi Kitabevi Yayınları.
- Görken, Ö. (2004). Development of Best Management Practices for Marinas. (Unpublished Master Thesis). İzmir: Dokuz Eylül University The Institute of Marine Science and Technology.
- Kan, E. ve Kişi, H. (2016). Köprüüstü Tasarımı Ergonomik Analizi: Kullanıcı Algısı Üzerine Bir Çalışma. Journal of ETA Maritime Science. 4(2): 113-133.
- Kıncal, R.Y., (2013). Bilimsel Araştırma Yöntemleri. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. (2013). Ülkemizde Yat Limanı (Marina) İşletmeciliği. Ankara.



- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Yüksel Proje Uluslararası A.Ş., Belde Proje ve Danışmanlık Tic. Ltd. Şti. Ortak Girişimi. (2010). Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu. Ankara
- Tuğdemir, G., Soğukpınar, H., Özbolat, M. ve Cerit, G. (2016). Marina İşletmeleri ve Kullanıcıların Sürdürülebilir Çevreye Etkisi: İzmir İçin Kalitatif Bir Çalışma. III. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Girişimcilik ve Yeni Fikirler Bildiriler Kitabı. Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 26 Şubat 2016.
- TYHA (The Yacht Harbour Association). (2015). Gold Anchor Award Scheme.