

TÜRKİYE’DEKİ YAT LİMANLARINDA TEKNE GÜVENLİĞİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

¹Özgür ALTINKAYA, ²Oğuz ATİK

ÖZET

Güvenlik, turizm faaliyetlerinin gerçekleşebilmesi için gereken en temel unsurlardan biri olduğu gibi deniz turizmi kapsamında da yat limanı işletmeleri için büyük önem arz etmektedir. Yat limanı işletmelerinin, teknelerin emniyetli bağlanmasıyla birlikte asli görevleri teknelerin güvenliğinin sağlanmasıdır. Yat limanlarında, güvenlik hizmetleri kapsamında hazırlanması gereken güvenlik planlarının yat limanı yönetimince deniz turizminin özellikleri ve gerekleri doğrultusunda, özel hayatı ve mahremiyeti etkilemeyecek şekilde özenle tasarlanması ve hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada, Türkiye’de yat limanlarında güvenlik hizmetleri ve karşılaşılan güvenlik sorunları araştırılmıştır. Araştırmanın amacı, Türkiye’de yat limanlarında başta hırsızlık olmak üzere mevcut güvenlik açıklarını değerlendirmek, neden ve sonuçlarına ulaşmak ve çözüm önerileri sunmaktır. Araştırmada nitel araştırma yöntemleri kullanılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Deniz Turizmi, Yat Limanı, Tekne Güvenliği

1. GİRİŞ

Yatçıların ve ziyaretçilerin yat limanlarının hizmetlerinden faydalanabilmesi için öncelikle kendilerini güvende hissetmeleri gerekmektedir. Yat limanlarının sundukları hizmetlerin temelini güvenlik oluşturmakta, eğer tekne sahipleri ve ziyaretçilerin yat limanı ile ilgili güvenlik algısı olumlu ise yat limanındaki diğer deniz turizmi faaliyetleri gerçekleşebilmektedir. (Gözlem)

Başarılı bir yat limanı, tekne sahipleri ve ziyaretçiler tarafından tercih edilen hizmet düzeyi ve olanaklar olan; emniyet, güvenlik, mahremiyet ile çekici bir atmosfere elverişliliği ve ulaşılabilirliği sağlar (American Society of Civil Engineers Raporu, 2012: 285).

¹ Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir
flamencodnd@gmail.com

² Yrd. Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir,
oguz.atik@deu.edu.tr

Günümüzde yatların bağlama imkânları sadece marinalarla sınırlı değildir. Yatların bağlı oldukları işletmelerde en temel hizmetler emniyetli barınma ve güvenlik olmakla birlikte güvenlik hizmetinin nasıl, ne düzeyde ve hangi teknolojik imkânlardan yararlanarak sağlandığı önemlidir. Türkiye'de yatların bağlanabildikleri liman işletmelerinde güvenlik önlemlerinin nasıl olması gerektiği ilgili mevzuatlar incelenerek mevcut durum ele alınmıştır. Araştırmada yat limanlarının güvenlik sorunları ve çözüm yollarının nasıl olabileceği üzerinde durularak iyileştirme yollarının neler olduğuna değinilmiştir. Tekne sahiplerinin yaşadığı sorunlara çözüm önerileri geliştirilmeye çalışılarak, yat limanlarındaki güvenlik hizmeti ve kapsamı detaylandırılarak incelenmiştir. Güvenlik hizmetlerinin içeriği ve düzeyinin belirlenmesinde inisiyatifin kimde olduğu, yetki ve sorumlulukları incelenmiş, olası güvenlik tehditlerini engellemek için ne gibi önlemler alınabileceği üzerinde durulmuştur.

2. DENİZ TURİZMİ

Deniz turizmi, kara temelli turizmden daha çok geniş çapta su temelli turizmi (yatçılık, su sporları, vb.) kapsayan ancak ilgili karasal faaliyetler ve ilgili turizm tipi için gerekli ürün ve hizmetin üretilmesini de içerir (ECMA, 2015). Bir başka tanıma göre; deniz turizmi, bir kişinin daimi ikamet ettiği yerden uzağa seyahat ederek deniz çevresiyle buluşma aktivitelerini içerir. Deniz çevresi tuzlu ve gelgit etkisinde olan suları tanımlar (Orams, 1999:9).

İlk tanımda yer alan su temelli ifadesinden dolayı iç suları da kapsamakta ve ikinci tanıma göre daha kapsayıcı bir tanım niteliğindedir. Nitekim tüm dünyada su sporları iç sularda da yapılabilmekte ya da yat limanları inşa edilerek, yatçılık faaliyetleri sürdürülebilmektedir. Avalon Waterways firmasının Fransa'nın Sen nehrinde ya da Usa River Cruises firmasının ABD'nin Mississippi nehrindeki kruvaziyer turizmi düşünüldüğünde, kruvaziyer turizmi dâhil aşağıda belirtilen deniz turizmi bileşenlerinin tamamı hem deniz hem de iç sularda faaliyet gösterebilmektedir.

Deniz turizmi bileşenleri ise aşağıdaki gibi belirtilmiştir (DTO Sektörü Raporu, 2009);

- a) Yat Yatırım ve İşletmeciliği
- b) Mavi Tur İşletmeciliği (Guletler)
- c) Bareboat (Çıplak Tekne Kiralama) İşletmeciliği
- d) Günöbirlik Tur Tekneleri İşletmeciliği
- e) Turistik Amaçlı Gezi Tekneleri

- f) Kruvaziyer Turizm ve Feribot İşletmeciliği
- g) Su Sporları ve Dalış Turizm İşletmeciliği
- h) Yat Limanı ve Marina İşletmeciliği

3. YAT LİMANI TANIMI

Yat limanı, 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 9/1 maddesinde; yat limanlarının 5. maddedeki niteliklere sahip, yatların bağlanabilecekleri iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım hizmeti sunan ve benzeri birimlere sahip deniz turizmi tesisleri olarak tanımlanmıştır. Yine aynı tarih ve sayılı Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde atıfta bulunulan 5. maddede belirtilen nitelikler ise; deniz turizmi tesislerinin deniz araçlarına seyir, manevra, yanaşma, bağlanma, barınma, karaya çekilme hizmetleri sunan ve bu hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli emniyet düzeyini sağlayacak şekilde olması gerektiğine değinilmiştir.

13.12.1996 tarih ve 22846 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 9/H maddesinde ise; barınağın müsait olması halinde, yatların da ücret karşılığı barınaktan geçici olarak yararlanmasına izin verilir denilmektedir. Ancak bu izin süresi balıkçı gemilerinin, barınaktan yararlanmalarını engelleyecek süre ve koşullarda olamaz denilerek yatlarında balıkçı barınaklarına bağlama yapabilecekleri belirtilmiştir. Ancak balıkçı barınaklarına yabancı bayraklı teknelerin bağlanması, 6.11.2001 tarih ve 24575 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan yatlara ilişkin 9 Sayılı Gümrük Genel Tebliği ile yasaklanmıştır. Bahsi geçen tebliğin 8. maddesinde; yabancı bayraklı yatların ancak Turizm Bakanlığı'ndan belgeli yat limanları ile yat çekek yerlerine kışlama, bakım ve onarım amacı ile bırakılabileceği belirtilerek, bunların Turizm Bakanlığı'ndan belgeli olmayan şahıs, kurum veya kuruluşlara ait yerlere bırakılamayacağından bahsedilmiştir. Turizm Bakanlığı'ndan belgeli olmayan balıkçı barınakları yabancı bayraklı tekneler için bağlama hizmeti sunması yasaklanmakta, dolayısıyla balıkçı barınaklarından bağlama yeri olması durumunda sadece Türk bayraklı tekneler yararlanabilmektedir. Bu tanımlar doğrultusunda Türkiye'de faaliyet gösteren marinalar ve balıkçı barınakları yönetmeliği gereğince özel yatlarında bulunduğu balıkçı barınakları araştırma kapsamı içine dâhil edilmiştir. Araştırma kapsamında marina ve balıkçı barınağı birlikte ifade edilmek istendiğinde yat limanı kavramı kullanılmış, diğer hallerde marina ve balıkçı barınağı ifadeleri ayrı ayrı belirtilerek ifade edilmiştir.

4. GÜVENLİK KAVRAMI

Emniyet ve güvenlik kavramları çoğu zaman karıştırılmakta ve birbirlerinin yerine kullanılabilmektedir. Öyle ki özel güvenlik şirketlerinin tesisler için hazırladığı koruma ve güvenlik planı içerisinde emniyet ve güvenlik öğeleri birbiriyle iç içe karışık halde maddelendirilmiştir. Emniyet ve güvenlik ayrımı ve güvenlik kavramının tanımı ise şöyledir;

Emniyet, insan hatası, kazalar ve rastgele tehlikelerin oluşturduğu tehditlerden uzak olma durumu olup, Önlem alınması gereken başlıca tehlikeler, doğal güçlerin oluşturduğu potansiyel tehlikelerdir. Güvenlik ise kaynağını insanın bilinçli olarak zarar vermek için oluşturduğu tehlikelerden uzak olma durumunu anlatır ve mücadele konusu insanın oluşturduğu tehlikelerdir (Nas, 2012: 22).

5. İLGİLİ MEVZUAT KAPSAMINDA YAT LİMANLARINDA GÜVENLİK

Yat limanlarında güvenlik kavramına ilgili mevzuatlarda güvenliğin içeriği, nasıl detaylandırıldığı ve güvenliğin sağlanmasından sorumlu kişilerin görev ve sorumlulukları ile işletme içi güvenlik talimatlarının nelerden oluştuğu incelenmiştir.

5.1. Deniz Turizmi Yönetmeliği Kapsamında Güvenlik

24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliğinin 4/F maddesinde; deniz turizm tesisleri, deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım hizmetleri, bu araçlarla gelen yolculara yeme, içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan kruvaziyer gemi limanı, yat limanı, çekek yeri, rıhtım ve iskele gibi turizm tesisleri olarak tanımlanmıştır. Bu kapsamda güvenli bağlama hizmeti sunma yükümlülüğü deniz turizmi işletmesine verilmiştir. Yine 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliğinin 20/1 maddesinde, işletme müdürünün yetki ve sorumlulukları başlığı altında; deniz turizmi tesisi işletmelerinde güvenlik, düzen, temizlik ve çalışan personel arasındaki koordinasyonun işletme müdürü tarafından sağlanacağı belirtilerek, güvenliğin sağlanması işletme müdürünün yetki ve sorumluluğu olarak tanımlanmıştır.

Ayrıca yine işletme müdürünün yetki ve sorumlulukları başlığı altında 20/Ç maddesinde; deniz turizmi tesislerinde huzur, güven ve düzeni bozanları uyarmak ve herhangi bir sorun olması durumunda ilgili mercileri bilgilendirmek yine deniz turizmi işletmesi müdürünün görevidir.

Marinalarda güvenliğin ne şekilde sağlanması gerektiği, asgari güvenlik şartları ya da ideal güvenlik önlemlerinin nasıl olması gerektiği hususunda, Deniz Turizmi Yönetmeliği kapsamında herhangi bir detay bulunmamaktadır.

5.2. Balıkçı Barınakları Yönetmeliği Kapsamında Güvenlik

13.12.1996 tarih ve 22846 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nin 9. maddesinde, barınak işletmecisi, karadan gelebilecek tehlikelere karşı sınırlarını tel, çit veya ihata duvarı ile belirlemek gibi güvenlik önlemleri almak, giriş çıkışları kontrol altında tutmakla ilgili sorumlu kılınmıştır. Barınak işletmecisi bu amaçla aynı yönetmeliğin 9/C maddesine göre; barınakta huzur, güven ve emniyeti bozan gemiler ve kişileri uyarmak ve gerekiyorsa mülki idari amiri aracılığı ile barınağın dışına çıkarılmalarını sağlamakla ilgili gerekli müdahalelerde bulunur denilmektedir.

Yine aynı yönetmeliğin barınaktan yararlananların yükümlülükleri başlığı altındaki madde 10/B ifadesinde; tekne mürettebatı sorumlu teknelerde bulunan eşyaların kaybolmaması, çalınmaması veya hasara uğramaması konusunda gerekli tedbirleri almakla sorumlu tutulmuş ve gerekli hallerde barınak işletmecisi tarafından özel tedbirler alınması istenebileceklerinden bahsedilmiştir.

Dolayısıyla güvenlik önlemlerinin ne düzeyde olacağı ve alınacak önlemlerin detayları yönetmelik kapsamında bulunmamakla birlikte, marinalara göre çok daha dezavantajlı bir durum da; balıkçı barınaklarının özel güvenlik şirketleri ile çalışmaması/çalışmaması (ekonomik sebeplerden) ve buna binaen gerekli güvenlik değerlendirmeleri, fizibilite ve risk analizlerinin yapılmayarak koruma ve güvenlik planı oluşturulmamasıdır.

5.3. Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik Kapsamında Güvenlik

07.10.2004 tarih 25606 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan özel güvenlik hizmetlerine dair kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmeliğin 7.

maddesine göre bir tesisin güvenlik hizmeti valilik iznine tâbi olmak kaydıyla kendi iç bünyesinde kurabileceği güvenlik birimi ya da dış kaynak sağlayarak özel güvenlik şirketlerince yapılabilir. Bu konuda seçim tesis işletmesine bırakılmıştır.

07.10.2004 tarih 25606 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan özel güvenlik hizmetlerine dair kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmeliğin koruma ve güvenlik planları başlığı altındaki 12. maddede; özel güvenlik şirketlerinin bu yönetmelik kapsamında hizmet verecekleri tesis ve alanlara ilişkin koruma ve güvenlik planlarının bir örneğini 30 gün içerisinde valiliğe vermeleri gerektiğinden bahsedilerek planda valiliğin gerekli görmesi durumunda değişikliğe gidilebileceği ya da tespit edilen yetersizliklerin giderilmesini isteyebileceği belirtilmiştir.

4.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde ya da 13.12.1996 tarih ve 22846 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nde detayı bulunmayan güvenlik önlemleri özel güvenlik şirketinin, güvenlik hizmeti sunacağı tesiste yaptığı koruma ve güvenlik planı dâhilinde detaylandırılır.

Bu plan içerik bakımından 07.10.2004 tarih 25606 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan özel güvenlik hizmetlerine dair kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmeliğin koruma ve güvenlik planı fihristi başlığı altındaki 12. maddeye istinaden aşağıdaki öğeleri içermektedir;

- a) *Tesis veya alanların yerleşim planı (iç ve dış kroki güvenliğin devriye alanı ve durduğu konum belirtilecektir.)*
- b) *Yangınlara karşı alınacak önlemler ve yangın sonrası uygulanacak hareket tarzı*
- c) *Doğalgaz kaçağı ve yangınına karşı alınacak önlemler ve hareket tarzı*
- ç) *Elektrik kaçağı ve yangınına karşı alınacak önlemler ve hareket tarzı*
- d) *Hırsızlık eylemlerine karşı alınacak önlemler ve hareket tarzı*
- e) *Deprem ve doğal afetlerde alınacak önlemler ve hareket tarzı*
- f) *Sabotajlara karşı alınacak önlemler, sabotaj sonrası eylemcilerin kaçış yollarında alınacak önlemler ve ilgili mercilere verilecek bilgiler*
- g) *Toplu eylemler karşısında uygulanacak hareket tarzı (bomba eylemine karşı alınan önlemler ve bombaya dokunulmayacak ibaresinin bulunması)*

ğ) Hava ve deniz limanlarında meydana gelebilecek olaylara karşı alınacak önlemler ve olay sonrası uygulanacak hareket tarzı

h) Kurum, kuruluş. Tesis ve alanların cadde, sokak ve diğer yollarla bağlantılarının krokisi (dış kroki ve devriye alanı)

ı) İlgili kurum, kuruluş ve genel kollukla irtibat kurma usulleri (ilgili karakol)

Yine koruma ve güvenlik planı fihristi dâhilinde, yukarıda belirtilen hususlar haricinde plan hazırlanacak yerin ürettiği mal ya da hizmetin önemi, bölgenin coğrafi şartları, güvenlik güçlerine olan uzaklığı ve stratejik önemine bağlı olarak değişiklik yapılabileceğini ifade ederek, yukarıda belirtilen ana başlıkların tesisin yapısına göre değişiklik gösterebileceğine işaret edilmiştir.

Koruma ve güvenlik planında maddeleştirilmiş unsurlardan doğal gaz, elektrik, deprem, doğal afetler ve yangın ile ilgili maddeler emniyet kavramı içerisinde değerlendirilebilecek kavramlardır. Yat limanlarında güvenlik kavramı içerisinde değerlendirilebilecek hususlara yat limanlarında meydana gelebilecek güvenlik sorunları başlığı altında değinilecektir.

5.4. Marina İşletme Yönetmeliği Kapsamında Güvenlik

Marinalarda işletme yönetmelikleri Türkiye'de marinaların kendine özgü birkaç özelliğinin getirdiği farklılıklardan kaynaklanan farklar dışında birbiri ile büyük oranda aynı içeriğe sahiptirler. Marina işletme yönetmelikleri tekne sahibinin imzalamış olduğu bağlama ya da çekme atma sözleşmesinin bir eki olarak sözleşmelerde geçer ve bahsi geçen sözleşmeleri imzalayan tekne sahibi aynı zamanda Marina İşletme Yönetmeliği'ni de kabul etmiş olur. Marina İşletme Yönetmeliği içeriği itibarıyla mümkün olduğunca sorumluluk almamaya çalışan ve tekne sahibinin güvenlikle ilgili sorumluluklarına vurgu yapan niteliktedir.

Marina İşletme Yönetmeliği 1/C maddesine göre, marina güvenlik sahası olarak tanımlanan alan; teknelerin bağlandığı ve kamuya açık alandan bir güvenlik çiti ve/veya parmaklık, peyzajla ayrılmış iskeleler, rıhtımlar, mendirekler, dolgu alanları, otoparklar, yakıt istasyonu ve tekne çekek yerlerini, ifade etmektedir. 74. maddede ise güvenliğin denetlenmesi sorumluluğunu marina müdürüne vermiştir. 118. maddesinde; marina işletmesinin sağlamış olduğu güvenlik hizmetinin, sadece caydırıcılık özelliği taşıdığı bu nedenle marina teknelerinin ve/veya kayıtlı veya kayıtsız envanterindeki malzemenin kısmen ya da tamamen çalınması, kaybolması, hasar görmesi ile tekne sahibinin, tekne mürettebatının ve tekne müşterilerinin yaralama, öldürme ve

terör olaylarından dolayı uğrayabileceği her türlü maddi ve manevi zarar, ziyan ve hasar marina işletmesinin mali mesuliyet sigortası kapsamı dışında olduğu belirtilerek marina işletmesinin sorumluluğu altında olmadığı ifade edilmiştir.

6. YAT LİMANINDA GÜVENLİK HİZMETLERİ

Marinalar ve balıkçı barınaklarında meydana gelebilecek güvenlik sorunları koruma ve güvenlik planı fihristi ve yaşanmış olaylar göz önünde bulundurulduğunda aşağıdaki gibi sıralanmıştır (AEM Koruma ve Güvenlik Planı Fihristi, 2015); hırsızlık, sabotaj, toplu eylemler, terör eylemleri, yat limanı güvenlik sahasına izinsiz girişler, adam yaralama, cinayet ve kaçakçılık. Bu tehditlere karşı alınabilecek güvenlik hizmetlerinin şekli kanun kapsamında belirlenmiştir.

07.10.2004 tarih 25606 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan özel güvenlik hizmetlerine dair kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmeliğin 7.maddesine göre tesis güvenliği kurum ve kuruluşlar bünyesinde özel güvenlik birimi kurulmasına ya da bu hizmetin güvenlik şirketlerine gördürülmesi suretiyle iki şekilde yapılabilir.

6.1. Marinalarda Güvenlik Hizmetleri

Marinalar özel güvenlik hizmeti için dış kaynak kullanımı yaparak özel güvenlik şirketlerinden yararlanmaktadır. Özel güvenlik hizmeti veren şirket, koruma ve güvenlik planı dâhilinde marinanın güvenlik değerlendirmesini yapar. Güvenlik değerlendirmesi yat limanı tesisine yönelik içeriden ve/veya dışarıdan gelebilecek her çeşit eyleme karşı fizibilite ve güvenlik risklerinin analizleri ile belirlenen bu risklerin değerlendirmesini içeren tespiti içermektedir. Fizibilite etüdü proje hakkında keşif aşamasıdır. Güvenlik fizibilite çalışması, başarılı bir güvenlik hizmetine ulaşmanın alternatiflerini ve metotlarını tespit ve analiz ederek en iyi güvenlik modelini tespit edecek bakış açısının daraltılmasını sağlar. Güvenlik fizibilite çalışması sonucunda elde edilen çerçeve, çalışma ile nasıl ilerleneceği ve nelerin güvenlik projesine dâhil edileceği konularında yol göstererek kapsam ve düzeyi belirler. Güvenlik risk analizi ise güvenlik risklerinin ve bu risklerin ölçüklerinin ve tedbir alınması gereken alanların belirlenmesi sürecidir (www.ispozelguvenlik.com.tr).

Tüm bu çalışmalardaki amaç marina işletmesinde uygulanacak güvenlik uygulama döngüsünü (bkz. Şekil 1) belirlemek ve işlerlik kazandırmak içindir.



Şekil 1: Güvenlik Uygulaması Döngüsü

Kaynak: www.ispozelguvenlik.com.tr

Koruma ve sağlamlaştırma aşaması gerekli güvenlik önlemlerin alınıp tedbirlerin artırılarak sağlamlaştırmanın yapıldığı aşamadır. Hazırlık aşamasında alınan tedbirler dışında meydana gelebilecek olayların neler olabileceği belirlenir ve alternatif güvenlik önlemleri alınır. Tespit aşaması mevcut işletme içi akışın izlenerek şüpheli görülen bir durumların tespitidir. Müdahale aşaması güvenlik olayına müdahale edilerek gerekli prosedürün yerine getirilmesi ifade eder. İyileştirme aşaması ise meydana gelen olayın olası etkisini azaltmak ya da mümkünse bu tür olayların önlenmesi için gerekli önlemlerin alınarak mevcut durumun iyileştirilmesidir (www.ispozelguvenlik.com.tr).

Bu kapsamda görevli personelin başlıca görev ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir (www.ispozelguvenlik.com.tr);

- Tekne Sahipleri, mürettebat ve misafirlerin marina işletme yönetmeliğine uygun davranmasını temin etmek,*
- Demirlemiş olan teknelerin güvenliğinin sağlanması,*
- Marina giriş çıkış kontrolleri ile birlikte giriş çıkış yapanların kayıt altına alınması işlemi,*
- Gümrüğe tabi ürünlerin gümrük muhafaza memurları ile birlikte çalışmak üzere kontrolsüz giriş ve çıkışının önlenmesi,*
- Halka açık alanlardan marina yapısındaki kontrollü noktalara izinsiz girişlerin engellenmesi,*
- Marina tesisinin terör, sabotaj ve adi ve profesyonel hırsızlık ve diğer suçlara karşı korunması,*
- Tekne sahipleri ve diğer marina kullananları için her türlü yönlendirme ve danışma hizmeti*

Marinalarda güvenlik hizmetlerinin başlıca amacı caydırıcılıktır. Güvenlik personeli marina yönetiminin düzenlediği aralıklarla yaya devriye yaparak marina sahasındaki kritik noktaları kontrol ederek bu noktalara tur kontrol sistemi kapsamında kullandıkları dijital kalem ile bölgenin kontrol edildiğini gösteren işaretlemeleri yaparlar. Güvenlik personeli marina işletme yönetmeliğine aykırı herhangi bir durumda yat limanı yönetimi ve güvenlik personeli ortak iletişimi sağlayan karasal telsizlerle olayı bildirir ve gerekli müdahaleleri yapar. Gerçekleşen olayın niteliğine göre güvenlik raporu düzenlenerek tutanak halinde marina yönetimine iletilir. Güvenlik raporunda olayın türü, tarihi, saati ve gelişimi detaylandırılarak imza altına alınır. Bu rapor hem olayların kayıt altına alınarak incelenmesi hem de ileride oluşabilecek güvenlik risklerinin önlenmesi için bir kopyası güvenlik ofisi kayıtlarına alınmak üzere marina yönetimince saklanır. İlgili yönetmeliklerde herhangi bir detayı ya da standardı bulunmadığından ve tesisin özelliklerine göre değişiklik gösterdiğinden güvenlik önlemleri ve güvenlik personelinin yapılanması büyük oranda marina işletmesinin inisiyatifindedir.

Güvenlik personelinin sayısı ve bulundukları noktalar dönemsel olarak değişiklik gösterebilir. Marinanın mevcut giriş çıkışlarının haricinde çekek sezonu döneminde ekstra personele ihtiyaç olabilir. Çeksek sezonu döneminde teknelerin kayıtlı demirbaşlarının tamir ya da başka sebeplerden marina dışına çıkarılması esnasında marina yönetimince düzenlenen malzeme teslim tutanağının bir nüshası yine güvenlik ofisindeki kayıtlara dâhil edilir. Özellikle yabancı bayraklı teknelerin demirbaşlarına kayıtlı malzemelerin dışarı çıkarılması ya da dışarıdan yabancı bayraklı teknelere gelen gümrüklü malzemelerin marina sahasına girişi esnasında gümrük işlemleri kontrol edilir. Tüm bu işlemler sırasında marina yönetiminin de onayı ile güvenlik personeli teslim alınan ya da teslim edilen malzeme ile ilgili yapılacak işlemin son safhasına kadar takip eder ve gerekli gördüğü güvenlik önlemlerini alır.

Marina ortak kullanım alanı olarak tanımlanan ve sadece tekne sahiplerinin değil dışarıdan marina içerisindeki restoran, bar, alışveriş merkezi vb. işletmelere gelen müşterilerinde kullanabildiği alanda güvenlik personeli yaptığı yaya devriyelerle müşterilerin marina işletme yönetmeliğine aykırı davranışları olup olmadığını tespit eder. Ortak kullanım alanında meydana gelebilecek olaylar genellikle hırsızlık ve müşteriler arasında çıkan anlaşmazlıklar sonucu meydana gelebilecek darp ya da adam yaralama gibi suçlardır. Önlenemeyen benzer bir olayda güvenlik personeli delilleri muhafaza ederek, kurumun bağlı olduğu kolluk kuvvetine haber verir. Marina güvenlik sahası olarak tanımlanan teknelerin bağlı bulunduğu ve birçok marinada, ortak kullanım alanıyla arasında çit ve kartlı geçiş noktaları olan alanlara izinsiz geçiş

olması durumunda ise güvenlik personeli gerekli müdahaleyi yaparak marina yönetimine rapor eder.

6.2. Balıkçı Barınaklarında Güvenlik Hizmetleri

Balıkçı barınakları ise genelde bütçelerinin kısıtlı olması sebebiyle özel güvenlik şirketlerinden yararlanamamakta özel güvenlik personeli çalıştıramamaktadır. Barınaklarda görülen uygulama sadece barınak girişinde bekçilik edecek özel güvenlik belgesi olmayan kişilerin barınaktaki teknelere gözcülük ederek koruması şeklindedir. Balıkçı barınaklarında güvenlik hizmetleri ise marinalara göre çok daha yetersiz düzeydedir. Balıkçı barınaklarının birçoğunda herhangi bir güvenlik hizmeti yokken, bazılarında bekçi veya çit bulunmakta, çok azında güvenlik kameraları bulunmaktadır.

Birçok balıkçı barınağında güvenlik hizmeti ya da önlemi şöyle dursun alt ve üst yapı yeterli düzeyde değildir. Bu konuya DTO 2013 yılı deniz sektörü raporunun, Türkiye su ürünleri raporu başlığı altında balıkçı barınaklarımızın bir kısmında, istenilen alt ve üst yapıların bulunmadığına değinilmiştir (DTO, 2013).

7. YAT LİMANLARINDA GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Yat limanlarında sadece güvenlik personeli ya da bekçi bulundurulması güvenliğin sağlanması açısından yeterli değildir. Teknolojik imkânlardan yararlanarak güvenlik personelinin daha etkin ve verimli çalışmasını sağlanabilir. Bu kapsamda yat limanlarında alınabilecek üst yapısal ve teknolojik önlemler ve bunların özellikleri incelenecektir.

7.1. Güvenlik Çitleri

Güvenlik çitleri marinalar ve bazı balıkçı barınaklarında marina güvenlik sahası tanımı içerisine giren tekne bağlama alanını, ortak kullanım alanından ayırmak için kullanılırlar. Yükseklikleri ortalama bel hizasında ve belirli noktalardan bağlama alanına girişe imkân verecek kartlı geçiş noktaları olabilir. Güvenlik çitleri üzerinden atlanarak bağlama sahasına giriş için kolay bir engel olmasına rağmen, ortak kullanım alanı müşterileri için onlara ayrılmış alanın bittiğini hatırlatan psikolojik bir engeldir.

7.2. Araç Altı İzleme Sistemi



Şekil 2: Araç Altı İzleme Sistemi

Kaynak: www.aissecuritysolutions.com

Marina girişinde araçların altlarının kontrolünün yapılması (bkz. Şekil 2) ciddi sonuçları olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi için oldukça önemlidir.

7.3. Plaka Tanıma Sistemi



Şekil 3: Plaka Tanıma Sistemi

Kaynak: www.platar.com.tr

Plaka tanıma sistemi (bkz. Şekil 3) konvansiyonel kamera kullanılması durumunda 10 metre mesafeden, yüksek çözünürlüklü kamera kullanılması durumunda 25 metre mesafeden plaka tanıma yaparak sisteme kaydedebilmektedir. Bu sistem yat limanı girişinde tekne sahibi, personel ya da ortak kullanım alanı müşterisi aracını ayırt ederek gerekli durumlarda araçların marina içerisindeki durumuna da müdahale etmeyi sağlar. Yat limanına girişi yönetimce yasaklanmış ya da daha önce şüpheli görülen araçlar tekrar giriş yaptıklarında ise uyarı vererek güvenlik personelinin gerekli müdahaleyi yapmasını sağlar. (www.platar.com.tr)

7.4. Güvenlik Kameraları

Yat limanlarında güvenlik kameraları, yat limanı yönetimi tarafından belirlenen noktalara kurulmaktadır. Güvenlik personeli kameraları izleyerek herhangi bir olay durumunda yaya devriyedeki arkadaşını olaya müdahale için yönlendirebilir. Güvenlik kameraları tekne sahipleri ve ortak kullanım alanı müşterilerinin özel hayat ve mahremiyetine zarar vermeyecek noktalara kurulmalıdır. Herhangi bir güvenlik olayı olmaması halinde kayıtlar tekne sahipleri dâhil herhangi üçüncü şahıslarla paylaşılmamalı, sadece kolluk kuvvetlerinin olay incelemesi için kullanılmalıdır. Ayrıca kameraların gece görüş, yakınlaştırma, yatay ve dikey hareket etme özelliklerine sahip olması yat limanı güvenliği için bir artı olma niteliğindedir.

7.5. Çit Titreşim Sensörü

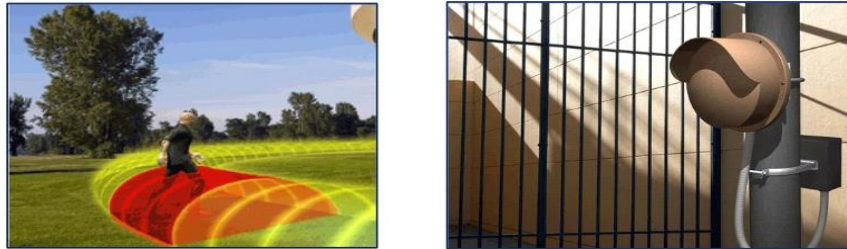


Şekil 4: Çit Titreşim Sensörü

Kaynak: www.aissecuritysolutions.com

Çitlerde meydana gelebilecek titreşimin sensor vasıtası (bkz. Şekil 4) ile algılanarak ve titreşimin meydana geldiği tam nokta belirlenerek, yaya devriye ya da güvenlik kameraları sayesinde o nokta kontrol edilebilmektedir (www.aissecuritysolutions.com).

7.6. Hareket Sensörü

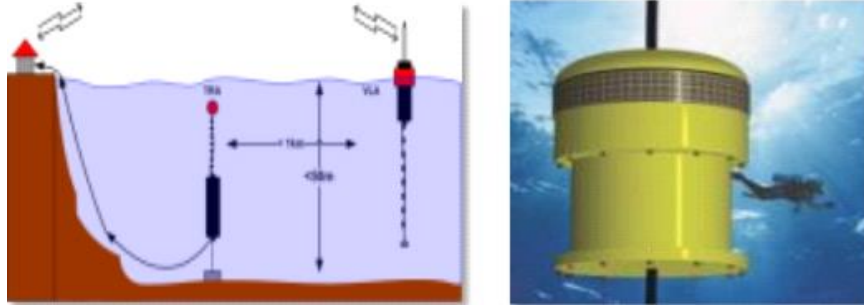


Şekil 5: Hareket Sensörü

Kaynak: www.aissecuritysolutions.com

Volumetrik (hacimsel) ve mikro dalga boylarının kullanarak korunması planlanan alana girenin tam yerini belirleyen sistemlerdir (bkz. Şekil 5). Çit kullanılmasının uygun olmadığı ya da müşterinin kendisini daha özgür hissetmesinin öngörüldüğü alanlar için uygun güvenlik çözümlerinden biridir.

7.7. Deniz Altı Radarı



Şekil 6: Deniz Altı Radarı

Kaynak: www.aissecuritysolutions.com

Deniz altı radarı (bkz. Şekil 6) su altından gelebilecek tehlikelere karşı kullanılacak güvenlik önlemlerinden biri olup, deniz altındaki cismin türüne göre ayırım yapabilen ve buna göre alarm verebilen sistemlerdir.

7.8. Aydınlatma

Yat limanı sahasında aydınlatma kullanıldığı alana göre güçlü ya da loş aydınlatma olabilir. Ana girişler ve kritik noktalarda t kollu aydınlatma direkleri ya da projektörlerden yararlanılabilir. İskele ve rıhtımlarda servis kutularının aydınlatmaları kullanılabilir.

7.9. Kartlı Giriş Kapıları

Çit kullanılan marinalarda iskelelerin girişinin tek bir noktadan güvenlik açısından avantaj sağlamaktadır. Ancak yat limanının yapısına göre bu duruma uymayan yat limanları çoğunlukta olmakla birlikte bu durumda her iskele ya da ara geçiş noktasında kartlı geçiş kapıları (bkz. Şekil 7)

kullanılmalıdır. Kartlı geçiş ile bağlama alanına sadece tekne sahipleri, tekne sahiplerinin onay verdiği yakınları ve tekne yetki belgesi olan tekne mürettebatına geçiş hakkı verilmektedir. Dolayısıyla bağlama alanına yat limanına dışarıdan gelen müşterilerin izinsiz girişleri engellenmiş ya da en aza indirgenmiş olur.

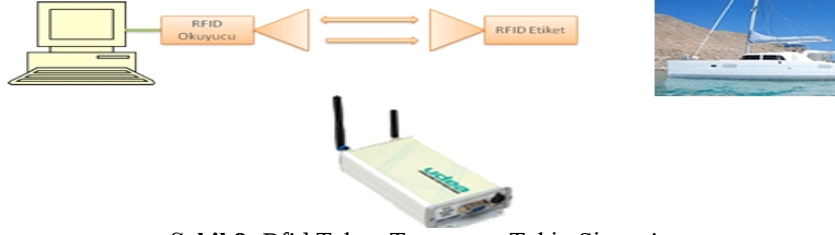


şekil 7: Kartlı Giriş Kapıları

Kaynak: www.westcountrygates.co.uk

7.10. Radyo Frekanslı (RFID) Tekne Tanıma ve Takip Sistemi

Yat limanlarındaki teknelerin giriş çıkışlarının takip edilmesi liman personeli ve marina ofis koordinasyonu ya da günlük tekne sayımları ile yapılmaktadır. Bu yöntem yoğun dönemlerde aksaklıklara yol açabilmekte aynı zamanda güvenlik açısından olumsuz bir durum oluşturmaktadır. Rfid (RadioFrequencyIdentification) tekne takip sistemi (bkz. şekil 8) ile yat limanındaki teknelerin gövdelerine yapıştırılan rfid etiketlerin sabit ya da mobil terminaller ile okunarak teknenin giriş çıkışlarının anında kayıt altına alınabilmesini ve güvenlik açısından bir sorun olduğunda hızlı müdahaleyi sağlar. Sistem aynı zamanda kolluk kuvvetlerinin sorgusunda geriye dönük ve anlık rapor verilebilmektedir.



Şekil 8: Rfid Tekne Tanıma ve Takip Sistemi

Kaynak: www.sensmarine.com

7.11. Yüz Tanıma Sistemleri

Tekne sahipleri için ayrılmış alanlara kartlı geçişi, zamanla kartın kaybolması ya da sistemdeki aksaklıklardan dolayı tekne sahiplerinde memnuniyetsizlik oluşturabilmektedir. Yüz tanıma sistemleri tekne sahiplerinin herhangi bariyer ya da kapıyı dokunmadan açmasını sağlamakta ve aynı zamanda yüksek güvenlik sağlamaktadır. Özellikle turizm hizmeti kapsamında müşteriye daha özgür hissettirerek müşteri memnuniyetini sağlayacak teknolojik önlemlerden biridir. (www.hanvonyuztanima.com)

8. ARAŞTIRMANIN AMACI

Nitel araştırma yönteminin esnekliği ve akıcılığı, bu yöntemi insanların tecrübelerini ve yorumlarını anlamaya uygun bir yöntem haline getirmektedir. Nitel veri toplama aracı yalnızca “ne” sorusunu sormaz. Aynı zamanda ve daha önemlisi “açıkla”, “neden”, “süreç nedir”, “önemi nedir” gibi sorular ve ifadeler kullanarak olayları, durumları derinlemesine inceler (Hesse-Biber ve Leavy, 2005: 28’den aktaran Atik, 2013:92).

Bu araştırma, yat limanlarında meydana gelebilecek güvenlik açıklarının tespiti, mevcut güvenlik önlemlerinin incelenmesi ve yat limanı güvenliği uygulamalarının nasıl geliştirilebileceğine dair sorulara yanıt bulmak amacıyla yapılmıştır. Tekne sahiplerinin teknelerinin bağlı bulunduğu yat limanlarındaki güvenlik algısının ne yönde olduğu incelenmiş, tekne sahiplerinin görüş ve tecrübelerinden yararlanarak mevcut durum anlamlandırılmıştır.

Yat limanlarındaki güvenlik hizmeti imkanlarının karşılaştırılarak aralarındaki farklılıklar ya da benzerliklere göre yaşanan olayların değişiklik göstermesi güvenlik hizmetinin sağlayabildiği caydırıcılık rolü üzerinde fikir

sağlanmasına sebep olduğu gibi, tekne sahiplerinin görüşleri de asgari güvenlik önlemlerinin neler olması gerektiği istikametinde fikir vermiştir.

9. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırma kapsamında veri toplama yöntemi olarak nitel araştırma yöntemlerinden yapılandırılmamış görüşme tekniği kullanılmış, görüşmeler 03.11.2015 ve 04.11.2015 tarihlerinde yapılmıştır. Görüşmeler sırasında notlar tutulmuştur. Çalışmanın örneklemini Çeşme yarımadasındaki yat limanlarının tamamı oluşturmaktadır. Çalışmanın örnekleminin Çeşme yarımadasındaki yat limanları olarak seçilmesinin sebepleri arasında, zincir marina işletmeleri üyesi işletmelerin yanı sıra butik marinaların bulunması ve balıkçı barınaklarının güvenlik önlemleri arasında farklılıkların bulunmasıdır. Böylelikle farklılıklardan elde edilecek verilerin ortak noktalarının izlenerek doğru sonuçlara ulaşılması hedeflenmiştir.

Çalışmanın örneklemini olan Çeşme yarımadasındaki yat limanlarındaki tekne sahipleri ve yat personeli ile görüşülmüş (bkz. Tablo 1), yat limanlarındaki güvenlik kavramı ile ilgili fikirleri alınmış, yaşadıkları suç teşkil eden olaylar üzerine konuşulmuştur. Katılımcılar ile yapılan her bir görüşmenin süresi 20 dakikadır. Görüşmelerle ilgili sorular yapılandırılmamış olmasına rağmen sektör tecrübesine bağlı gözleme dayalı bilgilere göre şekillenmiş, verilen cevaplara göre de yeni sorular şekillenmiştir.

Tablo 1: Katılımcılar

Katılımcı	Görev	Tecrübe	Yaş	Eğitim	Köken
Katılımcı 1	Balıkçı	15-20	35-40	İlkokul	Balıkçılık
Katılımcı 2	Balıkçı	15-20	35-40	İlkokul	Balıkçılık
Katılımcı 3	Kaptanı	10-15	35-40	Üniversite	Denizcilik
Katılımcı 4	Gemici	0-5	20-25	Lise	Denizcilik
Katılımcı 5	Tekne Sahibi	0-5	40-45	Lise	Diğer
Katılımcı 6	Tekne Sahibi	10-15	45-50	Lise	Diğer
Katılımcı 7	Kaptanı	15-20	45-50	İlkokul	Denizcilik
Katılımcı 8	Gemici	5-10	30-35	Lise	Balıkçılık
Katılımcı 9	Koop. Bşk.	25-30	50-55	İlkokul	Balıkçılık
Katılımcı 10	Balıkçı	10-15	30-35	İlkokul	Balıkçılık
Katılımcı 11	Balıkçı	10-15	35-40	İlkokul	Balıkçılık
Katılımcı 12	Tekne Sahibi	0-5	40-45	Üniversite	Diğer

10. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Araştırma kapsamında görüşülen 12 yat limanı müşterisinden 5'i balıkçı teknesi sahibi olmakla bunlardan 1 tanesi aynı zamanda balıkçı kooperatifi başkanıdır. 3 tanesi tekne sahibi, 2'si özel yat kaptanı ve 1'i gemicidir. Katılımcıların ortalama sektör tecrübesi 15 senedir. 3'ü diğer sektör kökenli, 3'ü denizcilik sektörü, 6'sı balıkçılık sektörü kökenlidir. 6'sı ilkokul, 4'ü lise, 2'si üniversite mezunudur.

Araştırma kapsamında, Çeşme yarımadasındaki 4 adet marina ve 4 adet balıkçı barınağı işletmesinde ne gibi güvenlik önlemlerinin alındığının tespitine yönelik sorular kapsamında, marinaların özel güvenlik personeli çalıştırdığı, kamera, çit, kartlı giriş kapıları gibi güvenlik önlemleri aldıkları tespit edilmiştir. Bazı balıkçı barınaklarında güvenlik kamerası sisteminin yeni hayata geçirildiği ancak bazı balıkçı barınaklarında ise hiçbir güvenlik önlemi ve hizmetinin olmadığı tespit edilmiştir.

Yaşanmış suç teşkil eden herhangi bir olay olup olmadığına varsa oluş biçiminin ne olduğunu anlamaya yönelik soruya verilen cevaplarda, marinalarda olan olayların basit tekne malzemesinin çalınması/kaybolması ve bağlama alanına izinsiz girişler şeklinde olduğu görülmüştür. En azından güvenlik kamerası ve çit önlemleri almış balıkçı barınaklarının ise bu önlemlerin olmadığı barınaklara göre daha güvenli olduğu algısı katılımcıların ortak görüşüdür. Genel olarak yat limanlarındaki güvenlik önlemi seviyesine göre yaşanan olayların ters orantılı olduğu gözlemlenmiştir.

Yaşanan güvenlik sorunlarının çözümü için tavsiyeleri sorulan katılımcılardan balıkçı barınağında bağlama yapan tekne sahipleri, gelir kalemlerinin yetersizliğinden dolayı devletin finansman desteği yapması gerektiğine vurgu yapmışlar, kaymakamlığın güvenlik ile ilgili toplantı yaparak alınması gereken önlemleri görüştiklerini ancak finansman desteği konusunda yardıma ihtiyaçları olduklarını ifade etmişlerdir. Aynı sorunun marina teknelerini bağlayan muhatapları daha çok ortak alanların bağlama sahasına yakınlığından kaynaklanan izinsiz girişler olduğunu bildirmiş ve kartlı geçiş sistemi yanı sıra yüz tanıma sistemlerinin faydalı olabileceğini belirtmişlerdir. Ayrıca ciddi terör eylemlerinin önlenmesi açısından marina işletmesinin güvenlik hizmetlerinin yeterli olmadığı ifade edilmiş, araç altı izleme sistemi gibi daha teknolojik önlemlerden yararlanılması gerektiği ifade edilmiştir.

11. SONUÇ

Balıkçı barınaklarında güvenlik önlemlerinin marinalara göre yetersiz olduğu hatta bazılarında hiçbir güvenlik önleminin olmadığı görülmüştür. Bunun başlıca sebepleri, barınakların ilgili su ürünleri kooperatifi tarafından kiralanmasının getirdiği maliyetin yanı sıra bazı balıkçı barınakları için ek gelir kaynağı olan özel tekne bağlama bedeli girdisinden yararlanamayacak durumda olmasıdır. Özel tekne kabul edemeyecek kadar yoğun balıkçı teknesi bağlanmış barınaklar için tek gelir kaynağı tutulan balığın bedeline kooperatif tarafından belirlenmiş komisyon oranı ve balıkçı teknelerinin ödediği özel teknelere göre çok daha az olan bağlama bedelleridir.

Ekonomik kaynakları sınırlı olan barınak işletmesinin güvenlik hizmeti için bekçi/özel güvenlik görevlisi istihdam etmesi ya da barınağı diğer teknolojik güvenlik önlemler ile donatması balıkçılara ekstra ekonomik yük getirmektedir.

Ayrıca balıkçı barınaklarının yetersiz alt ve üst yapısının güvenliği etkileyen, aydınlatma, giriş kapısı, duvar ya da çit ve benzeri öğelerinin iyileştirilmesi için gereken onay 4 bakanlığın ayrı ayrı incelemesi ve onayından sonra gerçekleştiğinden, bahsi geçen iyileştirme ve tamamlamaların yapılması gibi bürokratik işlemler barınak işletmesi yönetiminin etkinliğini engellemektedir. Nitekim 20.10.2005 tarih ve 25972 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan Maliye Bakanlığının 300 sıra numaralı Milli Emlak Genel Tebliğinin F/8 maddesinde; alt ve üst yapısı bulunmayan ya da eksik barınaklar için barınak işletmecisinin talebi doğrultusunda yapılacak değişiklikler bakanlığımız, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığının uygun görüşüne istinaden, Balıkçı Barınakları Yönetmeliğinin 7. maddesinde yer alan esaslar doğrultusunda ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca değerlendirileceği ifade edilmektedir.

Balıkçı barınaklarındaki güvenliğin yetersiz olmasından kaynaklanan hırsızlıklar, barınakların başlıca sorununu oluşturmaktadır. Hırsızlık olaylarının daha çok kıçtan takma deniz motorlarının, balık bulucuların ve diğer elektronik donanımların çalınması olduğu anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra küçük bot ya da teknelerin çalınması olaylarının da yaşandığı kaydedilmiştir.

Özel tekne bağlayarak gelir elde edebilen balıkçı barınakları bekçi ya da güvenlik kamerası gibi önlemleri daha kolay alabilmektedir. Asgari düzeyde sayılabilecek bu önlemleri alan barınaklarda hırsızlık olaylarının olduğuna dair

bir veri elde edilmemiştir. Buradan, asgari düzeyde de olsa bekçi ve güvenlik kamerası hizmetini sunan balıkçı barınaklarının nispeten caydırıcılık sağladıkları düşünülmektedir.

Marinalarda güvenlik hizmetleri, marina yönetiminin maddi olanakları çerçevesinde ve gerekli görüldüğü düzeyde yapılmaktadır. Balıkçı barınaklarına göre daha iyi güvenlik önlemlerinin alındığı marinalarda yaşanan güvenlik olayları genelde basit tekne malzemesi sayılabilecek hortum, fırça ve benzeri malzemenin çalınması/kaybolması şeklinde olduğu anlaşılmaktadır.

Bazı tekne sahipleri tatillerini geçirmek için geldikleri yatlarında özgürlük alanlarını kısıtlayacak düzeyde güvenlik önlemleri istemeyebilmektedirler. Bu nedenle marinaların daha çok teknolojik güvenlik önlemlerine ağırlık vermesi, güvenlik seviyesini arttıracak gibi tekne sahiplerinin de özel hayat ve mahremiyetleri konusunda daha az etkilenmiş olduklarını hissettirebilir.

Marinalardaki ticari alanların tekne bağlama alanı ile iç içe olması bağlama alanına izinsiz girişlere, teknelerin üzerine çıkılmasına yol açabilmektedir. Marinanın üst yapı özellikleri ve imar planının inşaa öncesi güvenlik açısından analiz edilmesi genel marina güvenliği açısından faydalı olabilir.

Marinalardaki güvenlik hizmetlerinin balıkçı barınaklarına göre daha iyi olmasına rağmen teknolojik açıdan yetersiz olması, konuyla ilgili tekne sahiplerinde olası terör, bombalı eylem gibi olayların meydana gelmesi düşüncesini oluşturabilmektedir. Araştırmaya konu olan hiçbir yat limanında araç altı kontrol sistemi ya da plaka takip sisteminin olmaması karadan meydana gelebilecek saldırılara karşı açık olduklarını göstermektedir. Aynı şekilde araştırmaya konu olan yat limanlarında deniz altı radar sistemi de olmadığından deniz altından gelebilecek her türlü tehdide karşı korumasız durumdadırlar.

Öte yandan marina işletme yönetmeliğinin marina işletmesinin tekne ve tekne malzemesinin çalınmasından, tekne mürettebatının yaralanması, öldürülmesi ve terör olaylarından sorumlu tutulamayacağını ifade eden 118. maddesi; 28.04.2010 tarih ve 27565 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliğinin 5/Ç maddesince işletme iç talimatı olarak tanımlanmakta ve bakanlık tarafından onaylanmaktadır.

Ancak bu yönetmelik hükümleri marinaların üst düzey teknolojik güvenlik önlemlerini alması için bir engel oluşturmamakta sadece yaşanabilecek bir olayın hukuki boyutunda marina yönetiminin sorumluluğunu tanımlamaktadır.

Genel olarak yat limanlarında yaşanan güvenlik olaylarının önlenmesi ya da en aza indirilebilmesi için, deniz turizmi yönetmeliğinde ve balıkçı barınakları yönetmeliğinde asgari güvenlik standartlarının tanımlanması ve özellikle balıkçı barınakları işletmelerinin yetkili devlet organları tarafından ekonomik ve üst yapısal anlamda desteklenmesi gerekmektedir. Marinalarda nispeten daha iyi olan güvenlik önlemleri de daha teknolojik güvenlik önlemleri ile daha caydırıcı olabileceği gibi, ciddi güvenlik olaylarının meydana getireceği zararı en aza indirgeyebilir.

KAYNAKÇA

- AEM (Ankara Emniyet Müdürlüğü) (2015) “*Koruma ve Güvenlik Planı Fihristi*” www.ankara.pol.tr/dosyalar/ornek_koruma_plani.doc Erişim: 17.12.2015
- Ais Security Solutions (2015) “*Port Harbor Security*” <http://www.aissecuritysolutions.com/port-harbor-security.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2015
- Ais Security Solutions (2015) “*Araç Altı İzleme Sistemi*” <http://www.aissecuritysolutions.com/port-harbor-security.pdf> Erişim Tarihi: 23.12.2015
- American Society of Civil Engineers, (2012) “*Planning and Design Guidelines for Small Craft Harbors*” American Society of Civil Engineers Publications, Virginia
- Atik, O. (2013). “*Takım Liderliğinin Mesleki Kültür Yönünden İncelenmesi: Gemi Kaptanları Üzerine Bir Araştırma*”. Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- ECMA (European Commission Maritime Affairs) (2015) “*Blue Growth Study*” http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_en.htm Erişim Tarihi: 19.12.2015
- Havon Yüz Tanıma (2015) “*Yüz Tanıma Sistemi*” www.hanvonyuztanima.com/index.html Erişim Tarihi: 15.12.2015
- Hesse-Biber, S.N. ve Leavy, P. (2006). “*The Practice of Qualitative Research*” London. Sage Publications.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası (2009) “*Deniz Sektörü Raporu*” <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sektor-raporu.aspx> Erişim Tarihi: 11.01.2015
- İMEAK Deniz Ticaret Odası (2013) “*Deniz Sektörü Raporu*” <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sektor-raporu.aspx> Erişim Tarihi: 11.12.2015
- ISP Özel Güvenlik AŞ. (2013) “*Marina Güvenlik Hizmetleri*” <http://www.ispozeltuvenlik.com.tr/marina-guvenlik-hizmetleri/> Erişim Tarihi: 26.11.2015
- ISP Özel Güvenlik AŞ. (2011) “*Güvenlik Fizibilite Çalışması*” <http://www.ispozeltuvenlik.com.tr/guvenlik-fizibilite-calismasi/> Erişim Tarihi: 25.11.2015
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Teftiş Kurulu Başkanlığı. (2009) “*Deniz Turizmi Yönetmeliği*” <http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14610/deniz-turizmi-yonetmeliği.html> Erişim Tarihi: 16.11.2015
- Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü (2005) “*Milli Emlak Genel*

- Tebliği*”<http://www.milliemlak.gov.tr/Sayfalar/mevzuat/idari-duzenlemeler/genel-tebligler.aspx>Erişim Tarihi: 17.12.2015
- Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü Mevzuat Bilgi Sistemi.(2004)
“*Özel Güvenlik Hizmetlere Dair Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik*”<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.AspxErişimTarihi:18.12.2015>
90&Mevzuatİliski=0&sourceXmlSearch= Erişim Tarihi: 18.12.2015
- Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü Mevzuat Bilgi Sistemi. (1996)
“*Balıkçı Barınakları Yönetmeliği*”<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.AspxErişimTarihi:15.11.2015>
=7.5.4997&sourceXmlSearch=&Mevzuatİliski=0 Erişim Tarihi: 15.11.2015
- Nas S. (2012) “*Emniyet ve Güvenlik Sözcükleri Üzerine Bir Çalışma*”
Denizcilik Dergisi, Sayı 2, ISSN: 1308-8629. s:22.
- Orams M. Marine Tourism (1999) *Historyand Development of Marine Tourism*. Routledge
- Platar Plaka Tanıma Sistemi (2015) “*Plaka Tanıma Sistemi*”<http://www.platar.com.tr/plaka-tanima.php> Erişim: 23.12.2015
- SensMarine A.Ş. (2015) “*Marina Güvenlik Sistemi*”
<http://www.sensmarine.com/marinaguvenciligi.php> Erişim Tarihi: 17.12.2015
- Setur Marinaları İşletme Müdürlüğü (2015) “*İşletme Yönetmeliği*”
<http://www.seturmarinas.com.tr/kurumsal/isletme-yonetmeligi> Erişim Tarihi: 05.12.2015
- T.C. Başbakanlık Resmi Gazete “*Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği*”<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/04/20100428-24.htm> Erişim Tarihi: 25.12.2015
- The West Country Group (2015) “*Metal Gates*”
[http://www.westcountrygates.co.uk/metalgates/#prettyPhoto\[gallerythumbs\]/8/](http://www.westcountrygates.co.uk/metalgates/#prettyPhoto[gallerythumbs]/8/) Erişim Tarihi: 15.12.2015