

TÜRKİYE’DE YATÇILIK FAALİYETLERİNDE MAVİ KART UYGULAMASI VE UYGULAMADA YAŞANAN SORUNLAR

¹İlke KOŞAR DANIŞMAN, ²Elif KOÇ, ³Alper KILIÇ

ÖZET

Kıyı alanları, insan faaliyetlerinin yoğunluğu ve her geçen gün bu faaliyetlerin çeşitliliği ve miktarındaki artışa bağlı olarak ortaya çıkan çevresel baskıdan olumsuz etkilenmektedir. Kıyılarda gerçekleştirilen bu faaliyetlerden biri de yatçılıktır. Günümüzde yoğun kent yaşamının getirdiği baskıyla, insanların deniz ve doğa özlemlerinin giderek artması, aktif uğraşlarda bulunma isteği, ekonomik refah düzeyinin yükselmesi ve teknolojik gelişmeler, yatçılık faaliyetlerini hızla geliştirmiştir.

Son yıllarda Akdeniz Çanağı’nda yaklaşık bir milyon yatın dolaştığı tahmin edilmektedir. Türkiye’nin de içinde bulunduğu bu sular sisteminde, denizlerde yoğun bir kirlilik baskısı oluşmaktadır. Gerek uluslararası gerekse ulusal ölçekte çeşitli düzenlemelerle yatlar ve yatçılıktan kaynaklanan kirliliğin en aza indirilmesi amaçlanmaktadır. Bu uygulamalardan son yıllarda en önemlisi T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 2011 tarihinden bu yana yürütülen “Mavi Kart Elektronik Atık Takip Sistemi”dir. Ağustos 2011 tarihinde Muğla (Fethiye ve Göcek) ilinde pilot uygulama başlamış ve 2015 yılı itibariyle tüm marina işletmelerinden, teknelerden atık alımı ve Mavi Kart uygulaması ile ilgili gerekleri yerine getirmeleri istenmiştir.

Bu kapsamda, Türkiye’de faaliyet gösteren yatçılar için en önemli atık boşaltım noktalarından olan marina işletmelerinde Mavi Kart uygulamasının mevcut işleyişi ve bu işleyişte karşılaşılan sorunların ortaya konması amacıyla bu çalışma gerçekleştirilmiştir. Çalışma sonucunda Mavi Kart uygulamasının daha etkin hale gelmesine katkı sağlayacak bazı öneriler getirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Marina, Mavi Kart, Yatçılık

¹Yrd. Doç. Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Bodrum Denizcilik MYO, Muğla. ilke.kosar@gmail.com.

² Araş.Gör.,Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Balıkesir. elif.koc@outlook.com.

³ Yrd. Doç. Dr.,Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Balıkesir. alperkilic@balikesir.edu.tr.

1. GİRİŞ

Deniz turizminin önemli kollarından biri olan yat turizmidir. Yat turizmi, dünyada en çok gelişen sektörlerden biridir. Türkiye turizmi açısından, yüksek gelir, sürdürülebilir gelişme olanakları ve ürün çeşitliliği açısından en kritik öneme sahip turizm türüdür (Sarışık, ve diğ., 2011). Türkiye'nin turizm gelirlerinin %20'sinin yat turizminden geldiği (DTO, 2015) göz önünde bulundurulduğunda sektörün ne denli önemli olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye; kıyı şeridi, doğal güzellikleri ve kaliteli konaklama tesisleri ile birlikte büyük bir potansiyele sahiptir (Sarışık, ve diğ., 2011). 2015 yılı itibarıyla belgeli yat limanları, belediye iskeleleri ve çekek yerlerinin toplam sayısı 69'a ve bağlama kapasitesi 25.000'lere ulaşmıştır. Deniz turizminde kullanılan deniz araçlarına bakıldığında yatlar, sektörün en önemli bileşenlerinden biridir. Deniz turizminde hizmet veren yatların sayısı Tablo 1'de gösterilmektedir. Bu sayılara ilaveten 38.000'i aşkın özel yatın olduğu bilinmektedir.

Tablo 1: Türkiye'deki deniz turizmi araçlarının sayıları

Deniz Araçları	Araç Sayısı
Yatlar	1.529
Mürettebatsız yatlar	571
Günübirlik gezi tekneleri	1.051
Dalış işletmeleri	263
Özel tekneler	38.838

Kaynak: DTO, 2015.

Her geçen gün, yatçılık faaliyetlerindeki artış, deniz ve kıyı çevresi üzerindeki baskıyı da arttırmaktadır. (DTO, 2015). Yatçılık sektörünün deniz ve kıyı çevresi üzerindeki etkileri; yatların kendisinden kaynaklanan ve yatlara hizmet veren kıyı tesislerinin sebep olduğu çevresel etkiler olarak gruplandırılabilir. Kıyılarda yatçılık sektörüne hizmet eden marina, iskele ve yanaşma yerlerinin gerek deniz gerekse kara kısmında etkileri bulunmaktadır. Ayrıca, kıyı şeritlerinde faaliyet gösteren yatlar çeşitli şekillerde doğal çevreyi etkileyebilmektedir. Bu temel çevresel etkilere; teknelerde kullanılan antifouling boyalar ve teknelerin oluşturduğu ve bertaraf edilmeyen atıklar örnek verilebilir (Srinivasan ve Swain 2007: 423-441).

Özellikle son yıllarda artan yatçılık faaliyetlerinin çevreye vereceği zararları en aza indirmek amacıyla, ülkemizde ilgili devlet kurumları birtakım uygulamaları hayata geçirme çabası içindedir. Bu uygulamaların en önemlilerinden biri TC Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ilk kez 2011 yılında uygulamaya konulan “Mavi Kart Sistemi”dir. Bu sistem ile; atık alım gemileri, balıkçı barınakları, yat limanları ve buna benzer kıyı tesisleri tarafından alınan atıkların türü ve miktarı ile gemilerde ne kadar atık oluştuğu, atığın türü ve miktarı gibi bilgiler web ortamında online olarak izlenebilmekte, böylece yat ve diğer teknelerdeki sintine, pis su ve çöplerin denize yasadışı boşaltılmasının önlenmesine çalışılmaktadır. Bu uygulama kapsamında yer alan kıyı tesislerinin (marinalar, balıkçı barınakları, vs.), gemilerin atıklarını alacak yeterli kapasite ve nitelikte otomatik sayaç sistemine sahip ve Bakanlığın Mavi Kart yazılım sistemine bilgileri aktaracak bilişim altyapısının kurulu bulunduğu atık alım noktalarını tesis etmeleri zorunluluğu söz konusudur (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013).

Bu çalışmada, Türkiye’de faaliyet gösteren ve yatçılar için en önemli atık su boşaltım noktalarından olan marina işletmelerinde Mavi Kart uygulamasının mevcut işleyişi ve bu işleyişte karşılaşılan sorunların ortaya koymak amacıyla marina işletmelerine yönelik bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Çalışma sonucunda Mavi Kart uygulamasının daha etkin hale gelmesine katkı sağlayacak bazı öneriler getirilmiştir.

2. MAVİ KART SİSTEMİ TANIMI VE KAPSAMI

TC Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, 2011 yılında, Türkiye’nin deniz yetki alanlarında 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve bu kanun uyarınca yayınlanan “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü” yönetmeliği kapsamında balıkçı barınakları, yat limanları, çekek yerleri ve buna benzer kıyı tesislerine gelen teknelere atık alım hizmetinin verilmesi, bu hizmetin takibinin sağlanması amacıyla Mavi Kart Sisteminin oluşturulması ve sistemin uygulanmasından sorumlu kurum ve kuruluşların belirlenmesi amacıyla Mavi Kart Uygulama Genelgesi yayınlanmıştır. Genelge, MARPOL 73/78 Sözleşmesinin I., IV. ve V. ekleri ile 2872 Sayılı Çevre Kanunu’ nun 12. ve 24. maddelerine ve Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinin 6, 8, 10 ve 24. maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2011). Bu genelgeye göre temel olarak tekneler, atıklarını atık alım tesislerine vermekle ve Mavi Kart temin etmekle; kıyı tesisleri de yeterli kapasite ve nitelikte atık kabul tesisini ve tesisin elektronik altyapısını kurmak, Bakanlığa bağlı sisteme tesisin entegrasyonunu sağlamak ve uygulamayı yürütmekle yükümlüdür.

Mavi Kart sisteminin işletilmesinde taraflara düşen sorumluluklar Tablo 2’de gösterilmektedir.

Tablo 2: Mavi Kart siteminde tarafların sorumluluğu

Kıyı Tesisleri	-Yeterli kapasite ve nitelikte atık kabul tesisi kurmak, -Atıkların aynı yönetmelik gereğince bertarafını sağlamak, -Alınan her atıkla ilgili bilgileri gemide bulunan mavi karta işlemekle, bilgileri işlemek üzere gerekli kart okuyucu ve internet altyapısını kurmak, -Mavi kartın gemilere dağıtımını sağlamak, -Atık Transfer Formunu doldurmakla yükümlüdür.
Atık Alım Gemileri	-Alınan atığın türü ve miktarını mavi karta işlemek, gemilerden alınan atığı atık kabul tesislerine vermek, mavi kartı gemilere dağıtmakla yükümlüdür.
Yatlar	-Tekne için “Mavi Kart” temin etmek, -Liman Çıkış Belgesi” başvurusu sırasında Mavi Kartı ibraz etmek, -Ticari gemiler giriş-çıkış zamanları ve yolcu sayılarını “Mavi Kart” sistemine işletmek, -Yurt dışından ve/veya “Mavi Kart” sisteminin uygulandığı alan sınırlarına ilk defa gelen gemiler, ilk 48 saat içinde “Mavi Kart” almak ve her türlü atıklarını bu karta işletmekle yükümlüdür.
Denetim	-İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü denetimleri yapmak ve gerekli kurumlar arası işbirliğini sağlamakla yükümlüdür.

Kaynak: T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mavi Kart Uygulama Genelgesi (2011)’nden uyarlanmıştır.

Mavi Kart sistemi ile gemilerin atık alım tesislerine verdiği atık su miktarının tam olarak gerçek değerinin bilinmesi amaçlanmıştır. Bu sistem kapsamında, bayrağı ne olursa olsun Gemi Atık Takip Sistemi-GATS dışında kalan (liman dışı sefer yapan tüm yolcu gemileri, 150 GRT ve üstü bütün petrol tankerleri ve 400 GRT ve üstü diğer gemiler dışında kalan gemiler) turizm, balıkçılık ve rekreasyonel amaçlı kullanılan ve atık üretecek donanıma sahip olan bütün gemi ve deniz araçlarından alınan sintonine, pis su ve çöplerin denize deşarjı önlenmekte; ne kadar atık oluştuğu, atığın türü, miktarı, tarihi ve ihtiyaç duyulan diğer bilgiler ile, atığın hangi kıyı tesisine verildiğinin elektronik olarak web ortamında online izlenebilmektedir. Bu sistem; gemilerin tesislere verdiği atık su miktarının tam olarak saptanması, ürettikleri atık suyun tamamının tesislere verildiğinden emin olunmasını sağlamaktadır.

Mavi Kart sistemi ilk olarak Ağustos 2011 tarihinde Muğla (Fethiye ve Göcek) ilinde pilot uygulama ile başlatılmıştır. Uygulama alanına 3 Temmuz 2012 tarihinde Antalya ili de dahil edilmiş, kıyı

tesislerinde gerekli altyapı yatırımları hayata geçirilerek bölgede bulunan teknelerle ilgili veriler kayıt altına alınmaya başlamıştır. 2014 yılı sonu itibariyle ise tüm marina işletmelerinden, teknelerden atık alımı ve Mavi Kart uygulaması ile ilgili gerekleri yerine getirmeleri, gemilerin atıklarını alacak yeterli kapasite ve nitelikte otomatik sayaç sistemlerini oluşturmaları ve Mavi Kart sistemine bilgileri aktaracak bilişim altyapılarını kurmaları istenmiştir. Şu an ülkemizde 56 farklı kıyı tesisinde bu sistem kullanılmaktadır (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2013; DTO, 2014; Motoryat Bilişim, 2015).

Ülkemizin pek çok bölgesinde yer alan kıyı tesislerinde Mavi Kart sisteminin altyapısı özel sektör firmaları tarafından kurulmaktadır ve kurulum giderleri kıyı tesis işletmeleri tarafından karşılanmaktadır. İstanbul Bölgesi'nde yer alan tesisler mavi kart uygulamasına yeni geçilmektedir ve kıyı tesislerine altyapı kurulumu hizmeti İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı "İstanbul İstaç A.Ş." tarafından verilmektedir ve kurulum giderleri yine kıyı tesis işletmeleri tarafından karşılanmaktadır. Ayrıca 2015 sonu itibariyle ülkemiz kıyılarında yer alan tüm balıkçı barınaklarına, marina işletmelerinde olduğu gibi atık alım noktası ve mavi kart sistemi oluşturma zorunluluğu getirilmektedir (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2015).

3. ARAŞTIRMANIN AMACI VE YÖNTEMİ

Bu çalışma, Türkiye'de faaliyet gösteren ve yatçılar için en önemli atık su boşaltım noktalarından olan marina işletmelerinde Mavi Kart uygulamasının mevcut işleyişi ve bu işleyişte karşılaşılan sorunları ortaya koymak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Çalışmada veri toplama aracı olarak görüşme ve anket uygulaması kullanılmıştır.

Çalışmada öncelikle, çalışmanın temelini oluşturması açısından ikincil veri toplama yöntemi kullanılarak mavi kart uygulamasını ilgilendirecek hususlar ile ilgili kitaplar, dergiler, yayınlanmış raporlar, ulusal ve uluslararası makaleler ve internet veri tabanları incelenmiştir. Edinilen bilgilere paralel olarak anket formunu şekillendirmek için daha detaylı güncel veriler edinmek amacıyla sektörden yetkililer ile (marina müdürleri, mavi kart altyapısını kuran firmalar, tekne sahipleri, tekne kaptanları) yüz-yüze ve telefonla yarı-yapı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu süreçler sonunda toplanan bilgilere paralel olarak toplamda 19 Adet çoktan seçmeli ve açık uçlu sorunun yer aldığı anket formu hazırlanmıştır. Soru formunda ayrıca «Diğer Yorum ve Görüşleriniz» kısmı da yer almaktadır ve bu kısımda toplanan bilgiler çalışma için büyük önem taşımaktadır.

Çalışmanın ana kütlelerini Türkiye'de faaliyet gösteren marina işletmelerinde üst düzey marina yetkilileri oluşturmaktadır. Kullanılan

örneklem ise Türkiye’de Ege, Akdeniz ve Marmara Denizi (İstanbul hariç) sahillerinde faaliyet gösteren ve denizde bağlama kapasitesi 200 tekne üzerinde olan 25 marina işletmesi üst düzey marina yetkilileridir.

Veri toplama sürecinde; anket formunu şekillendirmek için daha detaylı güncel veriler edinmek amacıyla sektörden yetkililer ile yapılan yüz-yüze ve telefonla yapılan yarı-yapı yapılandırılmış görüşmeler 15.10.2015-02.11.2015 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Anket uygulaması e-posta yoluyla 03.11.2015- 30.11.2015 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş ve 14 marina işletmesinden anket uygulamasına geri dönüş alınmıştır. Geri dönüş alınan marinalar Antalya, Muğla (Göcek, Fethiye, Marmaris, Bodrum), Aydın, İzmir illerinde ve Güney Marmara Bölgesinde yer almaktadır. Bu durum da yatçılık faaliyetlerinin yoğun şekilde gerçekleştirildiği hemen hemen tüm bölgelerden anket çalışmasına geri dönüşler alındığını ortaya koymaktadır.

Yapılan anket çalışmasına mümkün olduğunca öncelikli olarak Marina Müdürlerinin katılımı sağlanmaya çalışılmıştır. Mavi kart sistemin hayata geçirilmesinden önce ve hayata geçirilmesi sonrasında T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve İMEAK (İstanbul, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz) Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen toplantı ve çalıştaylara daha çok marina müdürleri ve onlarla birlikte teknik müdürler katılım göstermektedir. Bu sebeple marina işletmelerinde konu ile ilgili en geniş kapsamlı bilgiye ve görüşe sahip olan kişiler de onlardır. Anketi yanıtlayan yetkililerden; 10’u Marina Müdürü, 2’si Teknik Hizmetler Müdürü, 2’si de Ön Büro Müdürü’dür. Özellikle bazı marina yöneticileri anket soruları haricinde, çalışmanın ilerleyen zamanlarında sektöre faydası olabilmesi açısından, konu ile ilgili önemli görüş ve düşüncelerini yazılı ve sözlü şekilde araştırmacı ile paylaşmışlardır.

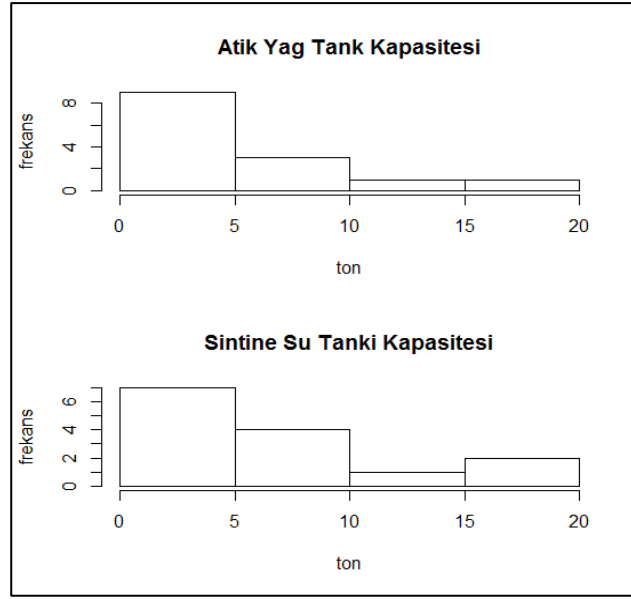
Görüşme yapılan yetkililer ve anketimizi cevaplayan marina yetkililerinin bilgileri, iletişime geçilen bazı tarafların talebi üzerine çalışmada gizli tutulmuştur.

4. BULGULAR

Türkiye’de faaliyet gösteren 14 farklı marina işletmesi yetkililerine uygulanan anket ve sektörde yetkili kişiler ile yapılan görüşmeler sonucu elde edilen bulgular aşağıda sunulmaktadır. Ankete katılım sağlayan 14 marinanın hepsi Çevre İzin ve Lisans Belgesi’ne sahiptir.

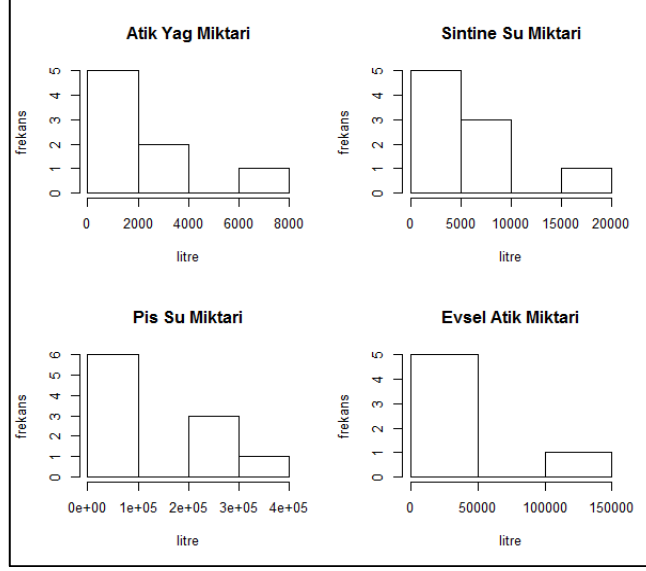
Mevcut Tank Kapasiteleri

Şekil 1’de de görüldüğü gibi marinaların büyük çoğunluğunda 5 tona kadar atık yağ tankı olduğu görülmektedir. Sintine su tankı ise sadece 4 marinada bulunmakta olup, kapasiteleri 1.5 ila 8 ton arasında değişmektedir.



Şekil 1: Marinaların atık yağ ve sintine suyu tankı kapasiteleri

Marinaların 2015 yılında, yatlardan topladığı atık yağ, sintine suyu, pis su ve evsel atık miktarları ise Şekil 2’de gösterildiği gibidir.



Şekil 2: Marinalarda toplanan atık yağ, sentine suyu, pis su ve evsel atık miktarları

Arıtma Sistemi

Marinalardan 10 tanesinde pis su alım sistemi, belediyenin kanalizasyon sistemine bağlıdır. Birçok yönetici (9 marina), bu konuda belediyelerden kaynaklı eksik altyapı söz konusu olduğunu belirtmişler; marinalar tarafından teknelerden toplanan ve belediyenin kanalizasyonuna aktarılan pisuların, bazı ilçelerde derin deniz deşarjı yöntemi ile tekrar denize bırakıldığını belirtmişlerdir. Bu konuda hem marina yöneticileri, hem de görüşülen bazı sektör yetkilileri, arıtma tesisi olmayan belediyelerin en kısa zamanda arıtma tesislerini kurmaları ve işletmeleri gerektiğini belirtmişlerdir.

Ayrıca bazı marina yetkilileri, marina işletmeleri tarafından ayrıştırılarak toplanan katı atıkların, bazı belediyeler tarafından toplanırken hepsinin bir araya getirildiğini ve geri dönüşüm amacıyla yapılan bu ayrıştırma işleminin bir anlamının kalmadığını belirtmiştir.

Mevcut Atık Alım Noktalarının Yeterliliği

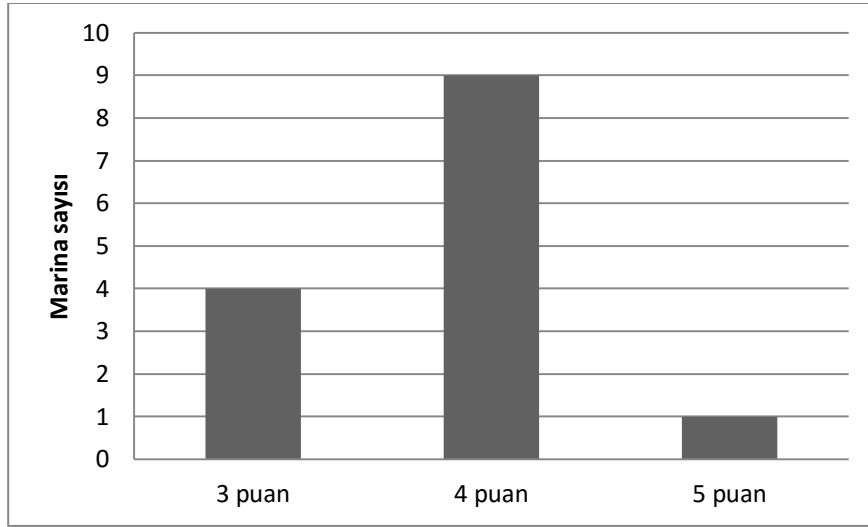
Marinaların 6 tanesi atık alım noktalarının yeterli olduğunu, diğer 8 tanesi ise yeterli olmadığını belirtmektedir. Özellikle sahip olunan koylar tarafından zengin olan Güney Ege Bölgesi'nde faaliyet gösteren marina işletmeleri, bölgelerinde mevcut atık alım noktalarının yeterli olmadığını

ve eksik bölgeler için yeni atık alım noktaları oluşturulması gerektiğini belirtmişlerdir.

Bakanlık Yazılım Sistemi Altyapısını Değerlendirme

Anket çalışmasında marinaların, Mavi kart sisteminin Bakanlığa bağlı yazılım sistemini 5'li likert ölçeğine göre puanlandırmaları istenmiştir (1: çok kötü 5: çok iyi).

Marinaların 4 tanesi 3 puan, 9 tanesi 4 puan ve 1 tanesi de 5 puan vermiştir (Şekil 3). Marinalara mavi kart yazılım sisteminde yaşanan aksaklıklar sorulduğunda 5 marina aksaklık yaşamadığını, 9 tanesi ise zaman zaman sisteme bağlanamadıklarını ya da otomatik veri işleyemediklerini belirtmişlerdir. Ayrıca bazı yöneticiler, sistemin kuruluşundan bu yana yazılımda yapılan güncellemeler sayesinde yaşanan sorunların azaldığını belirtmişlerdir.



Şekil 3: Bakanlık Yazılım Sistemi Puanlaması (1: çok kötü 5: çok iyi).

Maliyetler

Marinalarda atık alım sistemine ortalama 70 ila 80 bin TL civarı yatırım yapıldığı, mavi kart sistemine yapılan yatırımın yaklaşık 25 bin TL olduğu, sistemin yıllık bakım maliyetinin 5 bin TL civarında olduğu öğrenilmiştir.

İlave İstihdam

Ankete katılan 14 marinanın yarısı, mavi kart sistemi için ilave personel istihdam ederken, diğer yarısı istihdamı gerekli görmemiştir. Mavi Kart Uygulaması kapsamında sahadaki mavi kart atık alım noktasında marinaların 1 daimi görevli bulundurma zorunluluğunu bazı marinalar, mevcut personelleri ile karşılamakta olup çekek sahası ya da akaryakıt görevlisini yönlendirerek çözmekte ve yeni personel istihdamına gitmemektedir. Mavi Kart programını kullanma ve karta atık işleme, yeni kart düzenleme, atık alım bedeli tahsil etme gibi işlemler ise marinaların tamamında ön büro personelleri tarafından herhangi yeni bir personel istihdamı yapılmadan yürütülmektedir.

Yoğunluk Durumu

Marinaların sadece 5 tanesi, yoğunluğa bağlı olarak zaman zaman sıkıntılar yaşadıklarını ifade etmişlerdir. Bu 5 marina Güney Ege Bölgesi'nde faaliyet gösteren ve günlük tekne yoğunluğu fazla olan marinalardır. Diğer bölgelerde yer alan marinaların bazıları ise, tekne sahiplerinin bu konuda yeterli bilince sahip olmamalarından dolayı herhangi bir yoğunluk yaşamadıklarını belirtmişlerdir.

Kontratsız Tekneden Atık Alım Kabulü

Marinaların 9 tanesi marina ile kontratı bulunmayan teknelerden atık kabul etmekte, 3 tanesi etmemekte, 2 tanesi de eğer yoğunluk yoksa atık kabul etmektedirler. Kontratsız teknelerden atık kabul etmeyen marinalar bunun gerekçesi olarak; bu sistemin marinaya bir maliyeti olması (kurulum, bakım/tutum) ve marinalara atık alım lisansının, marinaların bağlama kapasitesine göre verilmesini göstermişlerdir.

Tekne Sahiplerinin Farkındalık Durumu

Marinaların 10 tanesi, tekne sahiplerinin mavi kart sistemi hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığını düşünmektedir. Kağıt üzerinde her ne kadar uygulama tam gibi duruyor olsa da, tekne sahiplerinin bu konuda gereken bilince sahip olmaması, sistemin tam anlamıyla amacına ulaşmasında önemli bir engeldir. Özellikle bazı marinalar, tekne sahiplerini kart edinmeleri konusunda mümkün olduğunca bilgilendirmeye çalıştıklarını ve hatırlatıcı e-posta gönderdiklerini; buna rağmen hala marinalarında Mavi Kart uygulamasına geçmeyen teknelerin bulunduğunu belirtmişlerdir.

İlgili Mevzuatın Yeterliliği

Marinaların 3 tanesi, mavi kart sistemi mevzuatının yetersiz olduğunu düşünürken, 11 tanesi ise mevzuatın yeterli olduğu ancak iyileştirmesinin gerekli olduğunu belirtmiştir. Mevzuatın eksik yönleri sırasıyla;

- teknelere yönelik yaptırımların yetersiz olması,
- belediyelere yönelik yaptırımın olmaması ve bazı belediyelerin atıkları derin su deşarjıyla denize boşaltması,
- prosedür yoğunluğu,
- teknelere yapılan denetimlerin seyrekliğidir.

Sistemin Amacına Ulaşması

Marinaların 5 tanesi sistemin amacına ulaştığını, 6 tanesi ulaşmadığını ve 3 tanesi de kısmen amacına ulaştığını belirtmektedir. Uygulamanın kısmen amacına ulaştığını belirten yöneticilerden bazıları, sistemdeki eksiklikler tamamlanıp tüm paydaşlar tarafından sistemin uygulanmaya başlaması ile mevcut sorunların üstesinden gelinmesinin sağlanacağını belirtmişlerdir.

Diğer Yorum ve Görüşler

Marina müdürlerinden bazıları anketin “Diğer Yorum ve Görüşler” kısmında deniz kirliliğinin büyük bir oranının (%95 civarı) kara kaynaklı olduğunu ve bu kirlilik kaynağının acilen kontrol edilmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Tüm paydaşların bu konuda bilinçlenmesi için, eğitimin önemi marina yöneticileri tarafından belirtilen hususlar arasındadır.

Kara kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi için kıyı belediyeleri ile gerekli çalışmaların yapılması ve Mavi Kart mevzuatıyla koordineli ilerlenmesi gerekliliği de yöneticiler tarafından belirtilmiştir. Kıyı belediyelerinde sıkı denetim ve takibin yapılması gerektiği, kanalizasyon çıkışlarından her ay alınacak su örneklerinin laboratuvar koşullarında denetlenmesi ve kamuoyu ile paylaşılması gerektiği marina yöneticileri tarafından belirtilen hususlardandır.

Çalışmada yöneticiler tarafından belirtilen; mevcut atık alımı yapan kıyı tesislerinin artırılması gerekliliğine paralel olarak, seyyar (deniz tipi) atık alım teknelerinin sayılarının artırılmasının, mevcut ihtiyaçlara yönelik etkin çözüm olacağı da belirtilen hususlar arasındadır.

Yöneticiler tarafından belirtilen bir konu da teknelere yönelik yapılan denetimlerin sıklaştırılması gerektiğidir. Ayrıca bazı marina yöneticileri, deniz kirliliği konusunda yat limanlarına bir takım yükümlülükler verildiği ve hatta cezai yaptırımlar uygulandığı ancak

buna rağmen yat limanlarının denetçi konumunda olmasının beklenmemesi gerektiğini belirtmiştir. Tekne ve yat limanları arasında ticari bir ilişki söz konusudur ve teknelere yapılan denetlemelerin yetkili birimler tarafından gerekli zamanlarda yapılması gerekmektedir.

Mavi kart konusunda; deniz trafik yoğunluğunun fazla yaşandığı marinalar, kullanılan yazılım sisteminde yaşanan iletişim sorununun (zaman zaman bağlantının kesilmesi) yoğun sezonlarda işletmede ciddi sıkıntıya neden olduğunu ve atık verip denize çıkmak isteyen yatçıyı bekletmek gerektiğini belirtmişlerdir.

Mavi kart yazılım sistemi ile ilgili herhangi bir sorun yaşandığında Bakanlık veya Çevre İl Müdürlükleri'nde konuya hakim ve sorunlar oluştuğunda teknik destek sağlayabilecek bilgili personelin bulunmaması da marinalar tarafından belirtilen hususlar arasındadır.

4. SONUÇ

Yatçılığın, deniz turizminin her geçen gün büyüyen bir alt dalı olduğu kuşkusuzdur. Türkiye turizmi açısından da büyük önem taşıyan yatçılık faaliyetlerindeki artış, gerek kıyılarda gerek denizel çevrede oluşabilecek çevresel etkilerin de artmasına neden olmaktadır. Mavi Kart uygulaması ile Türkiye'de yatçılık faaliyetinden kaynaklanan atık sorununa çözüm getirilmesi amaçlanmıştır. Başlangıçta pilot uygulama ile başlayan Mavi Kart 2016 yılı itibariyle ülke genelinde uygulanacak olup gerekli yatırım ve düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Bu çalışma kapsamında, marinaların Mavi Kart sisteminin kurulması ve işletilmesi aşamasında yaptıkları çalışmalar ve karşılaştıkları sorunlar ele alınmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre, marinaların Mavi Kart sistemi için gerekli çalışmaları yaptığı görülmektedir. Birçok marina, atık yağ ve su ile çöp için gerekli düzenlemeleri yapmıştır. Yatçılık açısından yoğunluğun fazla olduğu güney Ege'de konumlanan marinaların atık alımı konusunda zaman zaman yoğunluğa bağlı sorunlar yaşandığı görülmüştür. Yoğunluğun fazla olduğu bu bölgede atık alım istasyonlarının arttırılmasına yönelik çalışmaların yapılması, sistemin etkinliği açısından önem taşımaktadır.

Marinaların atık alım istasyonlarını oluşturması ile yatlıardan atıkların alınması ve atık miktarlarının kaydedilmesi açısından önemlidir. Ancak, marinalar, atıkların belediyelere teslim edilmesinden sonra, kıyı belediyelerinin yetersiz alt yapısı nedeniyle uygun şekilde bertaraf edilememektedir. Atık suların belediye sistemine aktarılmasından sonra arıtma tesisi bulunmayan belediyeler, atık sularını derin deniz deşarjı ile yine denize bırakmaktadır. Kıyı alanlarında gerçekleştirilen faaliyetlere ilişkin yapılan hukuki, altyapı ve benzer düzenlemelerde bütünlük bir

yönetim anlayışının belirlenmesi bu gibi sorunların çözümünde etkili olacaktır.

Araştırmada marina yetkililerin görüşlerinden anlaşıldığı üzere yat sahiplerinin konuya ilişkin yeterli bilgileri bulunmamaktadır. Yat sahiplerinin sistemin işleyişi, kullanımı konusunda bilgilendirilmesi yönünde çalışma yapılması, kullanıcı tarafında oluşabilecek muhtemel sorunların önüne geçecektir.

Çalışma kapsamında marina idaresi hedeflenmiş olup bu araştırma daha sonra yat sahipleri gibi tarafların dahil edilmesiyle geliştirilmeye açıktır. Yürütülecek yeni araştırmalarla Mavi Kart sisteminin iyileştirilmesine yönelik bilgiler elde edilebilir.

KAYNAKÇA

- DTO (2015). Deniz Ticaret Odası Dergisi. *Deniz Turizmi Özel Sayısı*.
http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/nisan_ek_15.pdf Erişim Tarihi: 01.12.2015.
- DTO (2014). Deniz Ticaret Odası Resmi İnternet Sitesi. *Mavi Kart Sistemi*.<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/mavi-kart-sistemi.aspx> Erişim Tarihi: 25.11.2015.
- Motoryat Bilişim. (2015). *Mavi kart Marintürk yat.tv*
<https://www.youtube.com/watch?v=-x8yucO4IFs> Erişim Tarihi: 22.11.2015.
- Sarışık, M., Turkay, O. ve Akova, O. (2011) “*How To Manage Yacht Tourism in Turkey: A Swot Analysis And Related Strategies*”. Procedia Social and Behavioral Sciences, 24, 1014-1025.
- Srinivasan, M., & Swain, G. (2007) “*Managing The Use Of Copper-Based Antifouling Paints*”. Environ Manage, 39, 423-441.
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2011) “*Mavi Kart Uygulama Genelgesi*”. Ankara.
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2015). *Fethiye Göcek*
<http://www.csb.gov.tr/gm/tabiat/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=192> Erişim Tarihi: 22.11.2015.
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2013). *Mavi Kart uygulaması yaygınlaşıyor*.<http://www.csb.gov.tr/gm/cygm/index.php?Sayfa=haberdetay&Id=11176> Erişim Tarihi:10.11.2015.