

PAPER DETAILS

TITLE: İS SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ BAĞLAMINDA AMATÖR DENİZCİLİK VE BALIKÇI
BARINAKLARI

AUTHORS: Kivanç DEMIRSOY,Sevinç ALKAN KORKMAZ

PAGES: 44-63

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2285580>

Yayına Geliş Tarihi: 02-03-2022
Yayına Kabul Tarihi: 22-04-2022
DOI: 10.54410/denlojad.1081796

Mersin Üniversitesi
Denizcilik ve Lojistik
Araştırmaları Dergisi
Cilt: 4 Sayı:1 Yıl:2022
Sayfa:44-63
E-ISSN: 2687-6604

Araştırma Makalesi

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ BAĞLAMINDA AMATÖR DENİZCİLİK VE BALIKÇI BARINAKLARI

Kıvanç DEMİRSOY¹
Sevinç ALKAN KORKMAZ²

ÖZ

Bu çalışma ile Türkiye’de sayıları her yıl artan amatör denizciler ve kullanıcı oldukları balıkçı barınaklarına ilişkin mevcut durumu, bağlı olunan yasal düzenlemeler ve iş sağlığı ve güvenliği ile ilişkili ortaya koymak amaçlanmaktadır. Ticari olsun ya da olmasın tüm faaliyet alanlarında, kullanıcı ve çevre odaklı riskler ile alınması gereken önlemler İş Sağlığı ve Güvenliği alanının çalışma konusudur. Önlem almanın ilk koşulu, mevcut durumun ve risklerin doğru tespitidir. Bu noktada, ülkemizde yürütülmekte olan amatör denizcilik faaliyetleri ile ilişkili, mevcut durum tespitine odaklanan araştırmaların sayısı oldukça azdır. Alan çalışması ile desteklenen veri toplama faaliyetlerinin yanında, mevcut mevzuatın incelenmesi ve yeniden ele alınması da güncel bir gerekliliktir.

Bu bağlamda çalışma kapsamında, yasal mevzuat ve uygulamaya ilişkin durum tespiti ile elde edilen veriler doğrultusunda, kullanıcı ve çevre güvenliğine yönelik sorunlar ve iyileştirme olanakları tartışılmaktadır. Konuyla ilişkili yasal çerçeve incelenmiş ve literatür araştırması yapılmıştır. Amatör denizcilik ile ilgili kavramlar ve balıkçı barınaklarında mevcut durum, ilişkili ama ayrı iki çalışma düzlemi olarak ele alınmıştır. Araştırma sonunda, bu iki çalışma düzleminin ilişkisi ve kesişimlerinde ulaşılan çıkarımlar ortaya konmuştur.

¹İstanbul Rumeli Üniversitesi, Lisansüstü Enstitüsü,
kivancdemirsoy@gmail.com, orcid: 0000-0002-5129-3304

²Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Rumeli Üniversitesi, Sanat Tasarım ve Mimarlık
Fakültesi, sevincalkan@gmail.com, orcid: 0000-0002-9417-3089

Anahtar Kelimeler: Amatör Denizci, Amatör Denizcilik, Balıkçı Barınağı, Kıyı Yapısı, İş Sağlığı ve Güvenliği

AMATEUR SHIPPING AND FISHERMAN'S SHELTERS IN THE CONTEXT OF OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY

ABSTRACT

With this study, it is aimed to reveal the current situation regarding amateur sailors and fishing ports that they use in Turkey, whose number is increasing every year, in the context of occupational health and safety. User and environmental-based risks and precautions to be taken in all areas of activity, whether commercial or not, are the subject Occupational Health and Safety. The first condition for taking precautions is the correct identification of the current situation and risks. At this point, the number of studies focusing on the current situation determination related to amateur maritime activities being carried out in our country is very few. In addition to data collection activities supported by the field work, it is also a current requirement to examine and reconsider the current legislation.

In this context, problems and improvement opportunities in the context of user and environmental safety are discussed within the scope of the study, in accordance with the data obtained by due diligence on legal legislation and practice. The legal framework related to the subject has been examined and a literature research has been conducted. Concepts related to amateur maritime and the current situation in fishing ports are discussed as two related but separate fields of study. At the end of the research, the relationship of these two fields of study and the conclusions reached at their intersections were revealed.

Keywords: Amateur Sailor, Amateur Maritime, Fishing Port, Coastal structure, Occupational Health and Safety

1. GİRİŞ

Son yıllarda ülkemizde amatör denizciliğe ilgi ve beraberinde özel tekne sahipliği hızla artmaktadır. Bu doğrultuda ilgili alanlarda ihtiyaç ve sorunların farklı bağlamlarda değerlendirilmesi, mevcut mevzuat ve uygulamaların yeniden gözden geçirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Yürürlükte olan mevzuat bağlamında konuyu ele aldığımızda, 2004 yılında *Amatör Denizci Yönetmeliği*'nin (ADY) çıkarıldığı ve ilgili tanımlamaların yapıldığı görülmektedir [2]. 2008 yılında ise, bu yönetmelik kaldırılarak yerine *Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi ile Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik* (ÖTDKBÖTKKYHY) yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelik ile amatör denizci belgesini kimlerin alacağı (yeterlilik şartları)

ve alan kişilerin hangi tekneleri kullanıp/kullanmayacağı hususlarında temel çerçeve ortaya konmaktadır. Bu yönetmelik, amatör denizcilik ve özel tekne kullanımına yönelik temel uygulama mevzuatı niteliğindedir. Mevcut uygulamada yönetmelikteki yeterlilik şartlarını sağlayarak *Amatör Denizci Belgesi* (ADB) alan kişiler, 24 metre uzunluğuna kadar olan özel tekneleri kullanma yetkisi kazanmaktadır [3]. Ülkemizdeki özel tekne sayıları incelendiğinde, genellikle 9 metre altındaki teknelerin tercih edildiği görülmektedir. Burada 0-4,99 metre ile 5-8,99 metre arası teknelerin yer aldığı 2 kategori söz konusudur. Her iki kategoride de tekne ağırlıkları; yapımındaki malzeme, üzerindeki yardımcı elemanlar ve motoruna göre değişiklik göstermektedir [4]. Bununla birlikte, uzunluğu 5 metreye kadar olan teknelerde net ağırlığın 500 kg civarında, 9 metreye kadar olan teknelerde ise net ağırlığın 3 tonun üzerinde olduğu söylenebilir. Tekne ağırlıkları gibi gerekçeler ile özel tekne sahipleri kullanım sonrası teknelerinin barınma, korunma ve bakım gibi gereksinimlerini karşılamak için özelleşmiş kıyı yapılarına ihtiyaç duymaktadırlar. Mevcut şartlarda bu ihtiyaçlar için kullanılan kıyı yapıları genellikle balıkçı barınakları olmaktadır. Yat limanları gibi diğer kıyı yapılarına göre, balıkçı barınaklarının düşük maliyetli olmasının yanında ülke genelinde fazla sayıda ve yaygın olması da amatör balıkçılar tarafından tercih edilmesinin nedenleri arasındadır.

Ülkemizde kıyılar ile ilgili ilk yasal düzenlemeler 1926 yılına kadar uzanmaktadır. Ancak balıkçı barınağı tanımına ilk olarak 1996 yılında *Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik*'te yapılan değişiklikte yer verilmiştir [5]. Sonrasında 1380 sayılı *Su Ürünleri Kanunu*'na dayanılarak *Balıkçı Barınakları Yönetmeliği* çıkarılmış ve barınakların yer seçimi, işletilmesi, kiralanması, ücretlendirilmesi, bakım-onarım ve gerekli tedbirlerin alınmasına kadar birçok konuda uygulama usulleri belirlenmiştir [6].

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nde balıkçı barınağı, "her türlü balıkçı gemisine hizmet veren yapı", balıkçılar ise, "ticari amaçla deniz ve iç sularda su ürünleri istihsal eden kaptan, balıkçı reisi, balıkçı ve tayfa gibi gerçek kişiler ile tüzel kişileri, bunların ortak ve çalışanları ile su ürünleri yetiştiricileri" (Madde-3) olarak tanımlanmaktadır. Yani, balıkçı barınaklarının sadece ticari faaliyetlerde bulunan kişiler tarafından kullanılabileceği açıkça belirtilmiştir. Ancak aynı yönetmeliğe 2008 yılında yapılan değişiklik ile "barınağın müsait olması halinde, balıkçı gemilerinden başka Ulaştırma Bakanlığı'nca belirlenen teknik işletme kriterleri dikkate alınmak kaydıyla kum motorları, nakliye gemileri, yatlar gibi gemilerin ücret karşılığı barınaktan geçici olarak yararlanmasına izin verir. Bu izin süresi balıkçı gemilerinin, barınaktan yararlanmalarını engelleyecek süre ve koşullarda olamaz" ibaresi eklenmiştir (Madde-9/h)

[6]. Bu sayede barınaklarda ticari amaç dışında kullanıma olanak sağlanmıştır. Günümüzde amatör denizciler ve özel tekne sahipleri tarafından balıkçı barınaklarının yaygın kullanımı söz konusudur. Bu noktada amatör denizcilik faaliyetlerine ilişkin risk ve önlemler üzerine yapılacak bir değerlendirmede balıkçı barınakları belirleyici unsurlardan biri haline gelmektedir.

Ticari olsun ya da olmasın tüm faaliyet alanlarında kullanıcı ve çevre odaklı riskler ile ele alınması gereken önlemler İş Sağlığı ve Güvenliği alanının çalışma konusudur. Ülkemizde 1936 yılında 3008 sayılı *İş Kanunu* çıkarılmıştır. Kanun kapsamında işçilerin hayatının ve sağlığının denetlenmesi (Madde-92), işverenin çalışanın sağlığını koruması ve iş emniyetini sağlaması için gerekli tedbirleri alması (Madde-54,56), gerekli tedbirleri almaması durumunda cezai işlemlerin uygulanması (Madde-112) gibi temel iş sağlığı ve güvenliği düzenlemelerine yer verilmiştir [7]. 1945 yılında, analık, meslek hastalıkları ve iş kazaları gibi halleri güvence altına alan *İş Kazalarıyla Meslek Hastalıkları ve Analık Sigortaları Kanunu* yürürlüğe girmiştir [8]. Çalışma hayatının düzenlenmesi ve işçilerin maruz kaldıkları tüm risklere karşı tedbirlerin alınması amacıyla 1950 yılında *Sanayi ve Ticarette İş Teftişi Hakkındaki 81 Numaralı Milletlerarası Çalışma Sözleşmesinin Onanmasına Dair Kanun* kabul edilmiştir. Bu kanunda; çocukların çalıştırılması, işçilerin sağlığı, işyerlerinin emniyeti ve çalışma şartları ile işçilerin işleriyle meşgul bulundukları sırada korunmalarının denetlenmesi hakkında hükümler bulunmaktadır [9]. Devamında, 1967 yılında 931 sayılı, 1971 yılında 1475 sayılı *İş Kanunu* yürürlüğe girmiştir. 2003 yılında ise, hala yürürlükte olan 4857 sayılı *İş Kanunu* yürürlüğe girmiştir. Bu kanun İş Sağlığı ve Güvenliği konusunda da 2012 yılına kadar rehber niteliğinde olmuştur [10]. 2012 yılında ise, müstakil bir uygulama olan 6331 sayılı *İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu* yürürlüğe girmiştir. Bu kanun ile belli sayıda çalışanı olan tüm alanlarda zorunlu uygulamalar ve denetim söz konusudur[11]. Böylelikle balıkçı barınaklarında da can, mal ve çevre emniyeti açısından çeşitli düzenlenmeler gündeme gelmiştir.

Ancak, 6331 sayılı *İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu* başta olmak üzere ilgili kanunlar ve *Balıkçı Barınakları Yönetmeliği* başta olmak üzere ilgili uygulama mevzuatı incelendiğinde balıkçı barınaklarında karşılaşılabilecek sorunlar ve ilgili güvenlik önlemlerinin açık tanımlanmadığı görülmektedir. Özellikle son yıllarda özel tekne sahiplerinin sayısındaki artışa paralel olarak balıkçı barınaklarında iş sağlığı ve güvenliği alanında yapılan çalışmaların önemi artmaktadır. Her alanda belli bir oranda risk söz konusudur. Risklerle ilgili önlem almak; oluşacak olumsuzluklara ve kayıplara karşı en etkili tedbirdir. Önemsenmeyen pek çok risk büyük zararlara yol açmaktadır. Yapılan

faaliyet veya iş kolu ile ilgili risklerin belirlenmesi, tedbirlerin tespiti ve uygulanması için zorunluluktur. Bu çerçevede, amatör denizcilik faaliyetleri ile ilişkili, özellikle alan çalışmaları ile desteklenen ve mevcut durum tespitine odaklanan araştırmalara ihtiyaç vardır.

Diğer taraftan, mevcut mevzuatın ve uygulamasının yeniden ele alınması gerekmektedir. Bu bağlamda çalışma kapsamında, amatör denizciler ve kullandıkları kıyı yapılarından biri olan balıkçı barınaklarına ilişkin mevcut mevzuat ve literatür incelenmiş, elde edilen veriler iş sağlığı ve güvenliği bağlamında değerlendirilmiştir. Amatör denizcilik ile ilgili kavramlar ve balıkçı barınaklarında mevcut durum, ilişkili ama ayrı iki çalışma düzlemi olarak ele alınmıştır. Bu iki çalışma düzleminin ilişkisi ve kesişiminde ulaşılan çıkarımlar ortaya konmuştur.

2. AMATÖR DENİZCİLİK VE İLGİLİ KAVRAMLAR

Amatör kelimesi Latin kökenli bir kelime olup “amere” (sevmek, âşık olmak) fiilinden türemiştir. Kısaca bir işi para kazanmak için değil, hobi amaçlı ve aşk ile yapan kişiyi tarif etmektedir. Bu durumda amatör denizciler, deniz aracını kullanan ya da sahibi olan, deniz sevdalısı ya da meraklısı şeklinde tanımlanabilir. İnsanlık tarihinde ulaşım ihtiyacı, dini ritüel ve ticaret gibi sebeplerle başlayan denizcilik serüvenine, yelkenciliğin gelişmesiyle birlikte eğlence, gezi ve boş zaman geçirme amaçlı amatör denizcilik faaliyetleri de dahil olmuştur. Amatör denizciliğin, Hollanda’da başladığı bilinmektedir. Denize kıyısı olan diğer ülkelerde de kısa zamanda tekneler; eğlence ve gezi amaçlı kullanılmaya başlanmıştır (Atmaca, 2015, 4, 11).

Başka yerleri keşfetme ve başka kültürleri tanımak amaçlı, küçük teknelerle uzun mesafeli seyahatler ise, 19. Yüzyıl sonlarına dayanmaktadır. Alfred Johnson 1876 yılında Atlantik Okyanusu’nu geçen ilk kişi olmuştur. Joshua Slocum, 1898 yılında tek başına dünya turunu tamamlamıştır. Ülkemiz özelinde amatör denizcilik tarihine baktığımızda ise, öncelikle Osmanlı İmparatorluğu döneminde gezi ve balıkçılık için kullanılan tekneleri görüyoruz. Ahşaptan yapılan bu tekneler kişilerin sosyal konumuna göre değişiklik göstermektedir. Ayrıca 19. yüzyılın sonlarına doğru devlet yetkililerinin ve önemli ailelerin özel motor yatlara ve yelkenli teknelere sahip oldukları bilinmektedir (Atmaca, 2015, 10-11). Ülkemizde amatör denizcilik sportif faaliyet olarak ilk defa Cumhuriyet döneminde gündeme gelmiştir. 1936 yılında Berlin Olimpiyatları’na katılan Demir Turgut, yelkende “Yola” sınıfında 63 puan alarak yirminci olmuş, Behzat Baydar-Harun Ülman ikilisi de “Star” sınıfında 38 puan alarak sekizinci olmuşlardır (As, 2016, 194).

Son yıllarda tekne ve donanımlarının malzeme kalitesinin artması, üretimin daha seri/ucuz olması ve teknelerin güvenle barınabilecekleri yapıların inşasının da etkisi ile amatör denizcilik son derece popüler bir merak haline gelmiştir. Diğer taraftan denizcilik geleneği olan Avrupa ülkelerinde milyona yakın tekne sayıları söz konusu iken (örneğin İsveç'te 778 000, İtalya'da 558 000), özel tekne sayısının nüfusa oranı üzerinden değerlendirildiğinde bu amatör etkinliğin ülkemizde henüz emekleme döneminde olduğu görülmektedir (Atmaca, 2015, 12).

2.1 Amatör Denizci Belgesi Tanımı ve Yeterlilikleri

2004 yılında yürürlüğe giren *Amatör Denizci Yönetmeliği*'nde (ADY) “amatör denizci; deniz ya da iç sularda motorlu-motorsuz tüm deniz vasıtalarını, ticari amaç haricinde gezi veya su sporları amacıyla idare eden kişiler” olarak açıklanmaktadır. 2008 yılında *Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi ile Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik*'in (ÖTDKBÖTKKYHY) yürürlüğe girmesi ile birlikte ADY yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni yönetmeliğin tanımlar bölümünde amatör denizci tanımına yer verilmemiştir. Amatör denizci yerine amatör denizci belgesine kimlerin sahip olabileceği ve bu belgeye sahip kişilerin neler yapabileceği tanımlanmaktadır. Böylelikle, Amatör Denizci Belgesi'ne (ADB) ilişkin tanımlama ve yeterlilikler önem kazanmıştır. Buna göre; “Amatör Denizci Belgesi/Certificate of Competence For Operators of Pleasure Craft”, yönetmelikte aranan şartları sağlayan kişilere verilen belge olarak tanımlanmaktadır.

Amatör denizci belgesini almaya hak kazanmak için yönetmelikte yeterlilik, sağlık ve sınav şartları olduğu belirtilmektedir. Yeterlilik şartları arasında; T.C. vatandaşı olma ve 14 yaşını bitirme şartları yer almaktadır. Sağlık konusunda ise, birinci grup sürücü belgesi sınıfları için istenen sağlık şartları ile muayenelerine dair usul ve esaslara göre sağlık raporu alınması yeterlidir. Ancak 1 Ocak 2016 tarihinde başlanan uygulama ile yeni tip ehliyeteye sahip kişilerin yeniden sağlık raporu almalarına gerek olmadığı ve bu kimliklerin fotokopilerinin sağlık raporu yerine geçtiği görülmüştür.

ADB için yeterlilik şartlarını sağlayan adayların, uygulanan sınavda başarılı olmaları gerekmektedir. Sınava giren adaylar; tekne yapısı, halatlar ve bağlar, tekne kullanımı ve manevra, seyir ve seyir yardımcıları, denizde çatışmayı önleme kuralları (COLREG), denizde canlı kalma ve ilkyardım, acil durumlar, meteoroloji, motor ve elektrik gibi konulardan sorumludur. Sınavda başarılı olabilmek için 100 tam puan üzerinden 60 alınmalıdır. Sınavda toplam 50 soru sorulmakta bunların 20 tanesi doğru ve yanlış,

diğer 30 tanesi çoktan seçmeli türündendir. Sınavda başarılı olunduktan sonra özel tekneleri kullanmak için ADB almaya hak kazanılmaktadır.

2.2 Türkiye’de Amatör Denizciler, Özel Tekneler ve Kaza İstatistikleri

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın (UAB) web sayfasında yayımlanan *Deniz Ticareti İstatistikleri* incelendiğinde; 2014 yılının istatistiklerine göre amatör denizci sayısının 178.730, 2015 yılının istatistiklerine göre amatör denizci sayısının 187.500, 2016 yılının istatistiklerine göre amatör denizci sayısının 194.325 olduğu görülmektedir [4]. 2018 yılında ise, UAB tarafından “1 Milyon Amatör Denizci Projesi” kapsamında, ülkemizde deniz kültürünü öğretmek ve denizci millet amacına ulaşmak için Cumhuriyetin 100’üncü yılı olan 2023’e kadar 1 milyon amatör denizci belgesi düzenlenmesi hedefi ortaya konmuştur [12]. Böylelikle 2018 sonrasında rakamların daha hızlı yükseldiği görülmektedir. Yine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yayımlanan “Deniz Ticareti Göstergelerinde” yer alan verilere göre, 2018 yılında 239.405 olan amatör denizci sayısının, 2019 yılında %212,3’lük bir artışla 747.677 kişiye ulaştığı, 2020 yılında ise %10’luk bir artış ile sayının 822.824 olduğu görülmektedir. 2018 yılında 76.125 olan özel tekne sayısının ise, 2019 yılında %19,3 artış ile 90.867 olduğu, 2020 yılında ise %7,6’lık artış ile 97.831 sayısına ulaştığı görülmektedir [4].

Özel tekneler için tam tanım ilgili yönetmelikte yapılmış olup buna göre, amatör denizcilerin ticari amaçları dışında su sporu, gezi, dinlenme ve olta balıkçılığı yapmak için kullandıkları, bağlama kütüğü ruhsatı alınmış, Türk Standartları Enstitüsü (TSE) standartlarına göre tam boyu 2,5 ile 24 metre arasında olan, denizlerde ve iç sularda kullanılan vasıtalarla “özel tekne” denmektedir [3].

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından en son 2019 yılında güncellenen gemi sicili için, gemi cinslerine kodlar verilerek tüm gemiler sınıflara ayrılmaktadır. Buna göre; 10 kodu sıvı halde dökme yük taşıyan (tankerler) gemileri, 20 kodu kuru dökme yük gemileri, 31 kodu konteyner gemileri, 32 kodu özel amaçlı gemileri, 33 kodu genel yük gemileri, 34 kodu kuru yük barçları, 35 kodu yolcu gemileri, 36 kodu kruvaziyer tipi yolcu gemileri, 37 kodu yatları, 38 kodu özel tekneler, 40 kodu sportif ve eğlence amaçlı tekneleri, 41 kodu balıkçı gemileri, 42 kodu açık deniz faaliyet gemileri, 43 kodu römorkörleri, 49 kodu hizmet gemilerini, 55 kodu gemi niteliği taşımayan deniz araçlarını ifade etmektedir. Bu sınıflandırmalar temel alındığında amatör denizcilik belgesi alan kişilerin kullanacakları özel tekne tipleri; özel yat (3801), özel sürat teknesi (3802), sandal (3803), ve amatör balıkçı teknesi (3804), 38 kodu ile başlayacak şekilde belirtilmiştir [13].

Amatör denizciler tarafından kullanılan özel teknelerin barındırdığı kaza riskleri ve önlemlere yönelik çalışmalara odaklandığımızda ise, oldukça az veri ve araştırma ile karşılaşırız. UAB internet sitesinde bulunan Deniz Ticareti İstatistiklerinde; 2014-2020 yılları arasında gerçekleşen deniz kazalarından sadece İstanbul ve Çanakkale Boğazlarındaki kazalara ilişkin bilgi bulunmaktadır. Ayrıca Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi İstatistiklerinde de yer alan bu verilerde kaza türüne, olay sayısına, sağ kurtarılan kişi sayısına, ölü olarak bulunan kişi sayısına, kayıp olan kişi sayısına yer verilmiştir [14].

Konu ile ilgili Yılmaz ve İlhan tarafından 2018 yılında yapılan çalışmada; 2002 ve 2014 yılları arasına ait 182 adet deniz kazası/deniz olayı incelenmiştir. Yapılan analiz sonucunda Türk bayraklı gemilerin karıştıkları kazaların, %56,6'sı teknelerin operasyonları sonucunda oluşan, %18,1'i iş ile ilgili olarak beklenmedik bir olay sonucu oluşan meslek kazaları olduğu görülmektedir. %25,3'lük grup ise diğer olaylar kapsamında değerlendirilmiştir. Amatör denizcilerin dahil olduğu kazaların daha çok bu kısımda yer aldığı görülmektedir. Temel ayrım, iş kazalarında profesyonel kişilerin zarar gördüğü, diğer olaylarda ise amatör denizcilerin zarar gördüğü kabulü üzerinden yapılmıştır. Kaza türleri yüzdesel olarak incelendiğinde ise, birinci sırada alabora (%31,3), ikinci sırada çatışma (%12,6), üçüncü sırada ise amatör denizcilerin teknelerden düşmesi (%9,9) yer almaktadır. Kazalarda teknede bulunma sebebi amatör denizcilik olan kişilerin daha çok zarar gördüğü, kazalara karışan tekne tipleri bakımından incelendiğinde ise, kazaların %43,6 oranla "Yat-Özel Tekne-Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekne" tipi teknelerde yaşandığı tespit edilmiştir" (Yılmaz ve İlhan, 2018, 80).

Bu noktada hem kullanıcı hem de çevre odaklı riskler göz önüne alındığında, özel teknelerin barınma-bakım-onarım ihtiyaçlarının karşılandığı Balıkçı Barınakları önem kazanmaktadır. Çalışmanın bir sonraki bölümünde balıkçı barınaklarının amatör denizciler ve özel tekneler için sunduğu olanaklar ve yapıların mevcut durumu üzerinde durulmaktadır.

3. BALIKÇI BARINAKLARI

Balıkçı barınakları, 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nu temel alarak hazırlanan *Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik* (KKUDY) ve *Balıkçı Barınakları Yönetmeliği* (BBY) çerçevesinde tanımlanan ve işleyişi düzenlenen kıyı yapılarıdır. *Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik*'te (KKUDY) balıkçı barınağı; "Balıkçı teknelerine hizmet vermek amacıyla dalgakıranla korunmuş, yöre balıkçılarının ihtiyacına

yetecek kadar havuz ve geri sahaya sahip, bağlama rıhtımları ve iskeleleri ile suyu, elektriği, ağ kurutma sahası, çekek yeri, emsali kara alanının %2'sini, yüksekliği 6,50 metreyi (2 katı) aşmayan; sosyal ve teknik altyapı tesisleri ve takılıp sökülebilir elemanlarla inşa edilen yönetim birimi, deniz ürünlerine geçici depolama ve satış üniteleri bulunan kıyı yapıları” olarak tanımlanmıştır [5]. *Balıkçı Barınakları Yönetmeliği'nde* ise balıkçı barınağı; “Her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermek maksadı ile mendireklerle korunmuş, yeterli havuz ve geri saha ile barınacak gemilerin manevra yapabilecekleri su alanı ve derinliğe sahip, yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurtarma sahası, satış yeri, idare binası, ön soğutma ve çekek yeri bulunan, büyüklüğüne ve sağladığı imkanlara göre balıkçı limanı, barınma yeri veya çekek yeri olarak adlandırılan kıyı yapıları” olarak tanımlanmıştır [6].

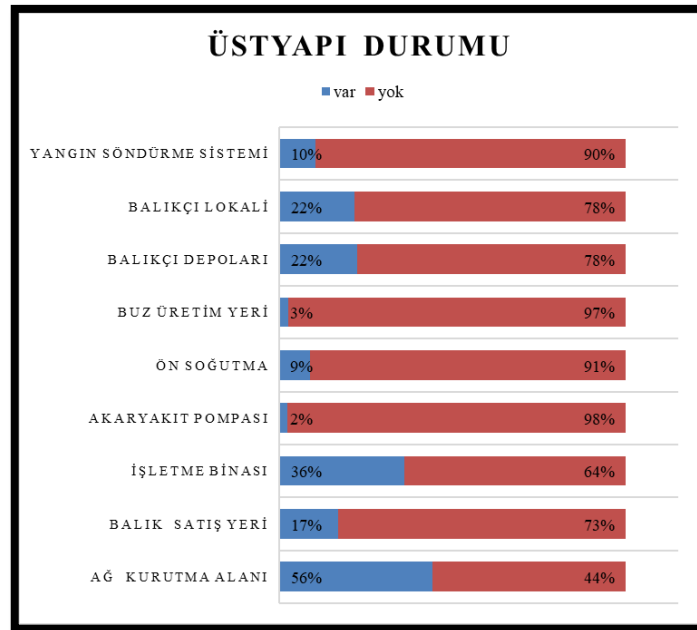
Yıldız ve Karakulak, 2013 tarihli çalışmalarında balıkçı barınaklarını, balıkçılık kıyı yapıları olarak adlandırılmakla birlikte, söz konusu yapıların yapay veya doğal barınma yerleri olabileceğinden bahsetmişlerdir. Bu balıkçılık kıyı yapıları, balıkçılık mesleğini yapan kişiler açısından çok değerli bir işleve sahip olup söz konusu barınaklar balıkçı teknelerinin barınma, korunma ve bakım-onarım gibi tüm ihtiyaçlarının karşılandığı alanlar olarak tanımlanmıştır (Yıldız ve Karakulak, 2013, 16). Belen'e göre balıkçı barınakları; günümüzde deniz avcılığı için önemli bir yapı tipidir. Balıkçılık işini meslek olarak yapan kişilerin deniz veya iç sulardaki avlanan ürünlerini karaya çıkardıkları, teknelerine bakım ve onarım yaptıkları ayrıca ürünlerini pazarladıkları kara-deniz birleşiminde kontrol ve çıkış noktaları olarak tanımlanmıştır (Belen, 2012, 1).

Balıkçı barınaklarına ilişkin yapılan tanımlamalarda genellikle özel tekne sahiplerine yer verilmediği görülmektedir. Balıkçı barınakları; öncelikle asli amacı olan balıkçı teknelerinin ihtiyaçlarına hizmet etmek için inşa edilmiştir. Ancak kapasiteleri el verdiği sürece, balıkçılık faaliyetlerine engel olmadan ve yıllık olarak belirlenen uygun ücretin ödenmesi şartıyla amatör denizciler ya da özel tekne sahipleri de barınak hizmetlerinden yararlanabilmektedir.

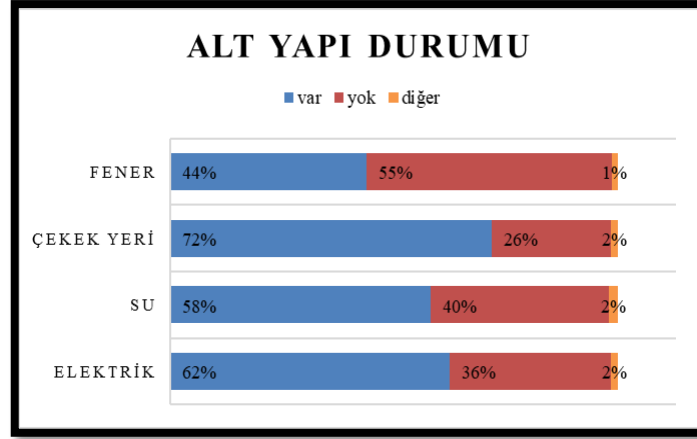
Balıkçı barınaklarında aranan asgari vasıf ve teknik şartlar yönetmelikte belirtilmiştir. Balıkçı barınaklarının sınıflandırılmalarına göre belirtilen asgari vasıf ve şartlara ilave olarak, “barınağa denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler, balıkçı gemilerinin düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler, rıhtım ve iskelelerde gemileri bağlamaya elverişli mapa ve babalar, yeterli derecede aydınlatılmasını sağlayacak elektrik direkleri ve gerektiğinde gemilere su ve elektrik bağlantısı yapılabilecek tesisat ve ağ kurutma alanlarının

bulunması ve barınak işletmecisinin zaruri ihtiyaçlarını giderebileceği alanları içeren işletme binası, tesisten faydalanan balıkçıların dinlenmeleri için kullanılacak balıkçı lokali, ürünün aktarımı süresince kullanılacak soğuk hava deposu ve buz üretim alanı, av kapasitesinin en az %10'unun satışını yapabilecek kapasiteye sahip balıkthane veya balık satış yeri, kasa yıkama yeri ve deposu, ağ tamir yeri ve deposu, balıkçı gemisi tamir yeri, balıkçı gemilerinin ihtiyacını karşılayacak akaryakıt pompası, ilk yardım imkânı ve yangın söndürme sistemi ile Bakanlık faaliyetlerinin yürütülmesi için kullanılacak balıkçılık idari binasının bulunması” zorunlu tutulmuştur (Madde-5) [6].

UAB tarafından yayınlanan Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu CİLT-2’de alt yapı ve üst yapı analizleri yer almaktadır. Yapılan analizlerde elektrik tesisatı, su tesisatı, fener ve çekek yerlerinden balıkçılık kıyı yapısının sahip olduğu (çalışır durumda olan veya çalışmayan) altyapı olarak, işletme binası, satış yeri, ön soğutma ünitesi ve buz üretim yerlerinden balıkçılık kıyı yapısının sahip olduğu (çalışır durumda olan veya çalışmayan) üstyapı olarak tanımlanmıştır. Bu noktada ülkemizdeki balıkçı barınağı statüsündeki tüm kıyı yapılarına yönelik tespitler ortaya konmuştur (Şekil 1 – Şekil 2) [15].



Şekil 1 Üstyapı Durumu (Yazar tarafından T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu Cilt 2, 441-452 yayınından derlenerek oluşturulmuştur).



Şekil 2 Altyapı Durumu (Yazar tarafından T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu Cilt 2, 431-438. yayınından derlenerek oluşturulmuştur).

3.1 Yasal Çerçeve: Kıyı, Kıyı Yapıları ve Balıkçı Barınakları

Ülkemizde kıyı alanlarının kullanım, biçimlenme, planlama ve uygulama faaliyetlerine yönelik mevzuat çok geniştir. Ancak ana yasal dayanak Kıyı Kanunu'dur. Türk hukukunda ilk defa yasal olarak 1926 yılında kıyı tanımı yapılmış, herkesin kullanımına açık sayılan bu kamu alanlarının tescil dışı bırakılması gerektiği belirtilmiştir. 1972 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu'na eklenen ek maddeler ile kıyı bölgelerinin planlanması ve düzenli yapılaşmasına yönelik ilk yasal ve kapsamlı düzenleme yapılmıştır. 1996 tarihinde Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik (RG 27/7/1996-22709) değişikliğinde ilk defa balıkçı barınağı tanımı eklenmiştir (Serdaroğlu Sağ, 2005, 48).

1982 yılında kabul edilen Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'na göre; "kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufu" altına alınmıştır. "Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı" gözetilmiştir [16].

1 Ocak 2002 yılında yürürlüğe giren 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu 715'inci maddesine göre "sahipsiz yerler ile yararı kamuya ait mallar, devletin hüküm ve tasarrufu" altına alınmış ve "aksi ispatlanmadıkça, yararı kamuya ait sular ile kayalar, tepeler, dağlar, buzullar gibi tarıma elverişli olmayan yerler ve bunlardan çıkan kaynaklar,

kimsenin mülkiyetinde değildir ve hiçbir şekilde özel mülkiyete konu olamaz” ifadeleri mevcuttur [17].

1990 yılında yürürlüğe giren Kıyı Kanunu 5’inci maddesinde; Medeni Kanun ve 82 Anayasa’sında da belirtildiği gibi “kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.”[16] 13’üncü maddesinde ise; “bu kanun kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise valilikçe yürütülür. İlgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır” ibareleri ile kıyıların devletin gözetiminde olduğu belirtilmiştir [18].

Su Ürünleri Kanunu 17’nci maddesine göre “balıkçı barınaklarının işletilmesine, denetlenmesine ve bu maddenin uygulanmasına ilişkin diğer usul ve esaslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nın uygun görüşü alınarak Tarım ve Orman Bakanlığınca çıkarılan yönetmelikle” sağlanmaktadır [19].

1996 yılında çıkarılan Balıkçı Barınakları Yönetmeliği ile “balıkçı barınaklarının yer seçimi ve tespiti ile özellikleri, inşaatı tamamlanan balıkçı barınaklarının kiralama, işletme esas ve usulleri, işletmecilerin uygulaması gereken işlem ve tedbirleri, barınaktan yararlanan gemilerin ödemeleri gereken ücret miktarı ve ücretin tahsil şekli, barınağın bakım ve onarımı ile üst yapının gerçekleştirilmesi hususlarında uygulanacak esasların” belirlenmesi amaçlamıştır [6].

İlgili Yönetmeliğe göre ilk olarak balıkçı barınaklarının yer tespiti yapılmaktadır. Bu tespit yapılırken bölgenin balıkçılıkla ilgili potansiyeli incelenir ve ekonomiye katkı yapacağı değerlendirilen alan hakkında ön değerlendirme raporu hazırlanır. Raporu uygun bulunduktan sonra barınak için inşa öncesi tüm projeler hazırlanarak gerekli belgeler düzenlenir (Madde-6). Daha sonra ilgili yasal süreçlere uygun olarak 1/1000 ölçekli imar planları onaylanır (Madde-7). Tüm inşaatı biten barınağın vaziyet planı ile birlikte ilk olarak bölgedeki kooperatiflere, kooperatiflerin talebi olmaması halinde yerel yönetime veya tüzel kişilere kiraya verilerek işletilmesi sağlanır (Madde-8). Kiralanan barınağın işletmecisi, barınak içinde her türlü güvenlik önlemini almaktan ve kurallara uyulmasını sağlamaktan sorumludur (Madde-9). Bunların dışında barınma ile ilgili ücret barınak sınıfı, tekne büyüklükleri, avlanma teçhizatı ve kapasitesi gibi özelliklere göre belirlenir ve kullanıcılardan tahsil edilir (Madde-11). Doğal afet sonucu oluşacak hasarlar ilgili bakanlık tarafından yaptırılır. Ancak işletmeden doğan hasarların tamiri barınak işletmecisi tarafından yapılır (Madde-15) [6]. Son olarak balıkçı barınakları ile ilgili işlemler

Tarım ve Orman Bakanlığı sorumluluğunda yürütülmektedir. Bu sebeple söz konusu barınaklar tarım sektörü kapsamında değerlendirilmektedir.

Kıyılarının ve kıyı yapısı olan balıkçı barınaklarının tabii olduğu mevcut yasal çerçeveyi ortaya koyduktan sonra kurumların sorumluluklarının kanunlar kapsamında incelenmesi konunun anlaşılması için önemlidir. Bu kapsamda araştırmalar esnasında Kanunlar, Yönetmelikler ve Tebliğler incelenerek yasal olarak hangi kurumun nasıl bir sorumluluğu olduğu ilgili maddeler ve maddelerin içeriği yazar tarafından derlenerek Tablo-1’de listelenmiştir.

Tablo-1 Kurumların Yasal Sorumlulukları (Yazar tarafından T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi, “<https://mevzuat.gov.tr/>” sitesinden yararlanılarak oluşturulmuştur).

KURUM	KANUN YÖNETMELİK TEBLİĞ	MADDE	İÇERİĞİ
T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı	Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	Md. 6	Balıkçı barınağının üretime, değerlendirmeye, pazarlamaya ve ekonomiye yapacağı katkılarının incelenip değerlendirildiği “Ön Değerlendirme Raporu” hazırlamak
		Md. 20	Balıkçı barınaklarını ve bunlara ait üst yapılarını denetlemek
	Su Ürünleri Kanunu	Md. 7	Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan su ürünleri elde edilen yerlerinin doldurulması, kurutulması, kısmen veya tamamen şeklinin değiştirilmesi ile barınak, çekek yeri, barınma yeri gibi tesislerin yapılması, su ürünleri elde edilen yerlerinden kum, çakıl, taş, maden gibi maddelerin çıkarılması, bu yerlere taş, toprak, moloz gibi madde ve malzemeler ile araç ve gereçlerin atılması, dökülmesi ve yerleştirilmesi hususunda ilgili görüş bildirmek
		Md. 33	Barınak, barınma ve çekek yerlerini ve istihsal vasıtalarını teftiş ve kontrol etmek
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve	Md. 9	Devletçe yaptırılacak barınakların ve bunlarla ilgili teçhizat ve tesislerin, kıyı

	Görevleri Hakkında Kanun		koruma yapıları, kıyı yapı ve tesislerinin alakalı kuruluşlarla işbirliği yaparak plan ve programlarını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirleri almak ve imkanları sağlamak, araştırma, etüt, istikşaf, proje, keşif, şartname ve inşaatları ile bakım ve onarımlarını yapmak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, yapılmış olanların bakımı ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamak
	Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	Md. 6	Balıkçı barınaklarının yapımına ilişkin gelen tekliflerle ilgili gerekli ön etüt çalışmalarını yaparak projeleri hazırlamak
T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı	Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik	Md. 7	Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı yapmak
		Md. 14	Doldurma ve kurutma alanını ve bu alandaki uygulamayı içeren uygulama imar planı onaylamak
	Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	Md. 7	Balıkçı barınaklarına ilişkin 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarını onaylamak
T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu	Md. 1	Korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemektir.
T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı	Milli Emlak Genel Tebliği (SIRA NO: 373)	Md. 2	Hazinenin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ve/veya Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki kıyı yapılarının yapılması amacıyla yatırımcılar lehine tesis edilecek irtifak hakkı ve/veya verilecek kullanma izinleri vermek
	Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	Md. 8	Balıkçı barınaklarını su ürünleri kooperatif veya kooperatif birliklerine, on yıldan az ve yirmi beş yıldan fazla olmamak üzere açık pazarlık usulüyle kiraya vermek
T.C. İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı	Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu	Md. 4	Seyir güvenliği ile demirleme, bağlama, avlanma hükümleri ile deniz araçları ile denizlerdeki tesislerden

			yapılacak her türlü kirletmelerle ilgili hükümlere aykırı eylemleri önlemek, izlemek, suçluları yakalamak, gerekli işlemleri yapmak yakalanan kişi ve suç vasıtalarını yetkili makamlara teslim etmek
Türk Silahlı Kuvvetleri Genelkurmay Başkanlığı	Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu	Md. 27	Coğrafi konumları ve yerleri tespit edilirken askeri gerekler yönünden olumlu görüş bildirmek
İl Müdürlükleri	Su Ürünleri Yönetmeliği	Md. 4	Su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilere ruhsat teskeresini vermek
	Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik	Md. 22	İmar mevzuatına aykırı yapı ile ilgili gerekli cezaları belirlemek
	Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	Md. 8	Balıkçı barınaklarının tahmini kira bedelini belirlemek
		Md. 9	Barınağın normal çalışma saatlerini belirlemek
Valilikler	Su Ürünleri Yönetmeliği	Md. 4	Su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin taleplerini İl Müdürlüklerine iletmek
	Kıyı Kanunu	Md. 7	Kıyılarda yapılacak kazılar için izin vermek
		Md. 13	Kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerindeki uygulamalar ve bunların kontrolünü yapmak (belediye ve mücavir alan sınırları dışında ise)
	Balıkçı Barınakları Yönetmeliği	Md. 11	Barınak barınma ücretini belirlemek
Belediyeler	Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik	Md. 13	Kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda ve sahil şeritlerindeki uygulamalar ve bunların kontrolünü (belediye ve mücavir alan sınırları içinde ise) yapmak

4. DEĞERLENDİRME VE ÇIKARIMLAR

“Amatör denizci” kavramı; 2004 yılında çıkarılan Amatör Denizci Yönetmeliğine göre tanımlanmıştır. Ancak 2008 yılında kaldırılan bu yönetmelik ile amatör denizci tanımı da ortadan kalkmıştır. Kullanıcı ve çevre güvenliği, İş Sağlığı ve Güvenliği alanının konusudur. Bu alanda sağlıklı önlemler alınabilmesi için istatistiksel veriye ve verilerin analizine ihtiyaç vardır. Bu noktada amatör denizci kavramının literatürden kaldırılması önemli bir boşluk oluşturmakta ve veri birikimi sağlanamamaktadır.

Diğer taraftan, 2008 yılında çıkarılan Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi ile Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik ile amatör denizci belgesini kimlerin alacağı (yeterlilik şartları) ve alan kişilerin hangi tekneleri kullanıp/kullanmayacağı hususlarının ortaya konulduğu görülmüştür. Söz konusu belgeyi alan kişiler 24 metre uzunluğuna kadar özel tekne kullanım hakkına sahip olmuşlardır.

Ek olarak Bakanlık tarafından çıkarılan Tebliğ ile tekne teçhizatlarına zorunluluk getirilmiş ve özel tekne sahipleri güvenlik önlemleri almaya zorlanmıştır. Ancak çalışma kapsamında incelenen 2012 yılına kadar ki deniz kazası istatistiklerinde, deniz kaza olaylarının büyük çoğunluğunun özel teknelerde olduğu ve zarar görenlerin önemli bir kısmının da amatör denizciler olduğu görülmektedir. Bu bağlamda kullanıcı ve çevre güvenliği öncelikli tedbirlerin alınması gerekliliktir. İş sağlığı ve güvenliği kavramı bu noktada karşımıza çıkmaktadır. Riskler hem hareket halindeki özel teknede hem de teknenin kıyıya çekildiği alanlarda mevcuttur. Önlemlerin de her iki alanda alınması gerekmektedir. Çalışmanın zeminini oluşturan bu yaklaşım bağlamında yapılan incelemeler doğrultusunda elde edilen çıkarımlar aşağıda listelenmiştir;

- Ülkemizde 385 adet kıyı yapısı mevcut olup 45 tanesi barınma yeri, 76 tanesi çekek yeri olmak üzere toplamda 360 adet balıkçı barınağı bulunmaktadır. İlgili yasal mevzuat gereğince tarım sektörünün parçası olarak ele alınan balıkçı barınakları, yüksek maliyetlerle inşa edilmektedir. Ancak, Tablo1’de değinildiği gibi, balıkçı barınakları ile ilişkili çok sayıda kurum ve mevzuat söz konusudur. Bu noktada yaşanan yetki çatışmaları ya da kurumlar arası resmi yazışma süreleri sorun yaratabilmektedir.
- Balıkçı barınaklarında yer seçimi, kullanım süreci, yapım amacı ve işletilmesi gibi konular süreç takibi ve uzman görüşü gerektirmektedir. Uygulama bölgesine yönelik detaylı

değerlendirme ve barınak risk analizi yapılmalıdır. Bu doğrultuda ilgili mevzuat güncellemeleri fayda sağlayacaktır.

- Ülkemizde amatör denizci belgesine sahip kişi sayısı 2014 yılında 178.730 iken, 2018 yılında 239.405, 2019 yılında 747.677 ve 2020 yılında ise, 822.824 kişi olarak tespit edilmiştir. Bu belgenin alınması sonucunda 24 metreye kadar özel tekne kullanımına olanak sağlanmaktadır. Bu noktada dikkatsizlik ve eğitimsizliğin can ve mal kaybına sebep olacağı unutulmamalıdır. Bu bağlamda, amatör denizci belgesi için yapılan test sınavından önce verilen eğitimlerde İş sağlığı ve Güvenliği konularına daha fazla yer verilmesi, sınavın iki aşamalı yapılarak uygulama sürecinin dahil edilmesi gibi düzenlemeler önerilmektedir. Özel tekne kullanacak kişiler için, barınaklarda seyir hali, iskeleye yanaşma gibi temel tekne kullanımı ile ilgili yeterliliklerin belirlenmesi ve teorik bilgiyi ölçmenin yanında uygulama sınavının yapılması fayda sağlayacaktır.
- Her alanda olduğu gibi amatör denizcilik alanında da risk ve önlemlerin belirlenmesi için istatistiksel veriye ihtiyaç vardır. Bu noktada öncelikle amatör denizci tanımının ilgili mevzuatta net olarak ortaya konması ve UAB tarafından istatistik verileri derlenen kavramlar arasına tekrar girmesi gerekmektedir. Ek olarak derlenen verinin kapsamı ve içeriği, risk ve önlemlerin belirlenmesi konusunda katkı sağlayabilecek nitelikte olmalıdır. Örneğin, United States Coast Guard (USGC) resmi web sayfasında sunulan kaza istatistiklerinde; kazanın ne sebeple, hangi saat aralığında, hangi durumun eksikliğinde, hangi teknelerde gerçekleştiği ve kazayı yaşayan kişilerin cinsiyeti, yaşı gibi birçok veri yer almaktadır.

Ek olarak, çalışma kapsamında yapılan literatür taraması sırasında YÖK Ulusal Tez Merkezi'nde yayınlanan "Balıkçı Barınakları"na odaklanan 1992 ve 2019 yılları arasında yapılmış 11 adet yüksek lisans ve doktora tezine ulaşılmıştır. Amatör Denizcilik ve Amatör Denizciler üzerine yazılmış yüksek lisans veya doktora tezine ise rastlanmamıştır. Ayrıca, özellikle İş Sağlığı ve Güvenliği ile ilişkili çalışmaların, her iki alanda da oldukça az sayıda olduğu görülmüştür. Amatör denizcilik ve amatör denizcileri, tabii oldukları mevzuat ve kullandıkları mekanlar başta olmak üzere çeşitli bağlamlarda ele alan akademik çalışmaların artması gerekmektedir. Böylelikle kullanıcı ve çevre odaklı riskler ve alınması gereken önlemlere ilişkin akademik bilgi birikimi sağlanabilecektir.

NOTLAR

- [1] Bu çalışma İstanbul Rumeli Üniversitesi, Lisansüstü Enstitüsü, İş Sağlığı ve Güvenliği Anabilim Dalı'nda Kıvanç Demirsoy tarafından hazırlanan "Amatör Denizciler ve Balıkçı Barınaklarında İş Sağlığı ve Güvenliği Riskleri Üzerine Bir Araştırma: Mordoğan Balıkçı Barınakları" başlıklı yüksek lisans tez çalışmasından üretilmiştir.
- [2] Amatör Denizci Yönetmeliği, *Resmî Gazete*, 25509 (Temmuz 2004).
- [3] Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi ile Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik, *Resmî Gazete*, 26804 (Mart 2008).
- [4] Deniz Ticareti Göstergeleri, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, erişim 25 Şubat, 2021, <https://denizcilik.uab.gov.tr/deniz-ticareti-gostergeleri>.
- [5] Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik, *Resmî Gazete*, 20594 (Ağustos 1990).
- [6] Balıkçı Barınakları Yönetmeliği, *Resmî Gazete*, 22846 (Aralık 1996).
- [7] İş Kanunu (3008 S.K.), *Resmî Gazete*, 3330 (Haziran 1936).
- [8] İş Kazalarıyla Meslek Hastalıkları ve Analık Sigortaları Kanunu (4772 S.K.), *Resmî Gazete*, 6051 (Temmuz 1945).
- [9] Sanayi ve Ticarete İş Teftişi Hakkındaki 81 Numaralı Milletlerarası Çalışma Sözleşmesinin Onanmasına Dair Kanun (5690 S.K.), *Resmî Gazete*, 7689 (Aralık 1950).
- [10] İş Kanunu (4857 S.K.), *Resmî Gazete*, 25134 (Haziran 2003).
- [11] İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu (6331 S.K.), *Resmî Gazete*, 28339 (Haziran 2012).
- [12] "Projeler|Devam Edenler", T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, erişim 20 Şubat, 2021, <https://denizcilik.uab.gov.tr/1-milyon-amator-denizci-projesi>.
- [13] "Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları", T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, erişim 21 Haziran, 2021, <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/gemi-cins-tanimlari/gemi-cins-tanimlari.pdf>.
- [14] "Diğer İstatistikler", T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, erişim 19 Şubat, 2021, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/diger-istatistikler>.

- [15] “Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu Cilt 2” T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (Ankara, 2011), 431-438.
- [16] “Türkiye Cumhuriyeti Anayasası (2709 S.K.)”, *Resmî Gazete*, 17863 (Kasım 1982).
- [17] “Türk Medeni Kanunu (4721 S.K.)”, *Resmî Gazete*, 24607 (Aralık 2001).
- [18] “Kıyı Kanunu (3621 S.K.)”, *Resmî Gazete*, 20495 (Nisan 1990).
- [19] “Su Ürünleri Kanunu (1380 S.K.)”, *Resmî Gazete*, 13799 (Nisan 1971).

KAYNAKÇA

- As, E. (2016). İktidar-spor kurumları ilişkileri bağlamında iki dünya savaşı arasında Türkiye Cumhuriyeti’nin katıldığı olimpiyatlar (1924 Paris, 1928 Amsterdam, 1936 Berlin). *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 12(0), 156-204.
- Atmaca, S. (2015). *Amatör Denizci El Kitabı*. 21.bs. İstanbul: Amatör Denizcilik Federasyonu (ADF) Yayınları.
- Belen, S. (2012). Balıkçı Barınaklarının Rehabilitasyonu, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Resmî Gazete (1945). İş Kazalarıyla Meslek Hastalıkları ve Analık Sigortaları. Sayı: 6051.
- Resmî Gazete (1950). Sanayi ve Ticarete İş Teftişi Hakkındaki 81 Numaralı Milletlerarası Çalışma Sözleşmesinin Onanmasına Dair Kanun. Sayı: 7689.
- Resmî Gazete (1971). Su Ürünleri Kanunu. Sayı: 13799.
- Resmî Gazete (1982). Türkiye Cumhuriyeti Anayasası. Sayı: 17863.
- Resmî Gazete (1990). Kıyı Kanunu. Sayı: 20495.
- Resmî Gazete (1990). Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik. Sayı: 20594.
- Resmî Gazete (1996). Balıkçı Barınakları Yönetmeliği. Sayı: 22846.
- Resmî Gazete (2001). Türk Medeni Kanunu. Sayı: 24607.
- Resmî Gazete (2003). İş Kanunu. Sayı: 25134
- Resmî Gazete (2004). Amatör Denizci Yönetmeliği. Sayı: 25509.
- Resmî Gazete (2008). Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi ile Özel Tekneleri Kullanacak Kişilerin Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik. Sayı: 26804.
- Resmî Gazete (2012). İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu. Sayı: 28339
- Serdaroğlu Sağ, N. (2005). Kamu Yararı Kavramının Kıyı Mevzuatında Ele Alınış Biçimi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.

- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. “Deniz Ticareti Göstergeleri”. Erişim 25 Haziran, 2021, <https://denizcilik.uab.gov.tr/deniz-ticareti-gostergeleri>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. “Projeler|devam edenler”. Erişim 20 Şubat, 2021. <https://denizcilik.uab.gov.tr/1-milyon-amator-denizci-projesi>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. “Gemi sicili için gemi cinsleri tanımlamaları”. Erişim 21 Haziran, 2021, <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/gemi-cinstanimlari/gemi-cins-tanimlari.pdf>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. “Diğer İstatistikler”. Erişim 19 Şubat, 2021, <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/diger-istatistikler>.
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve İhtiyaç Analizi Sonuç Raporu Cilt 2 (Ankara, 2011).
- Yıldız, T., Karakulak, F.S. (2013). İstanbul Balıkçılık Kıyı Yapılarının Mevcut Durumu. *Gümüşhane Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*,3(1),16-28.
- Yılmaz, F., İlhan, M. (2018). Türk Bayraklı Gemilerin Karıştığı Deniz Kazaları ve Denizcilere Etkilerine İlişkin Bir Analiz. *Gemi ve Deniz Teknolojisi*, (211), 80-95.