



TMMOB
İnşaat
Mühendisleri
Odası

GÖÇEK DALAMAN KOYLARI

MAPA ŞAMANDIRA UYGULAMASI ÜZERİNE

Gözlemler, Değerlendirmeler ve Öneriler

İçindekiler

1. GİRİŞ	8
2. FETHİYE-GÖCEK ÖZEL ÇEVRE KORUMA BÖLGESİ, GÖCEK VE DALAMAN KOYLARI VE BU KOYLARIN KORUNMASINA İLİŞKİN ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR.....	9
3. MAPA - ŞAMANDIRA UYGULAMASININ AMACI VE HUKUKİ ALTYAPISI	11
4. MAPA-ŞAMANDIRA UYGULAMASININ GENEL PRENSİPLERİ İLE EKOLOJİK VE TEKNİK ALTYAPISI	12
4.1. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Genel Prensipleri	12
4.1.1. Web sitesinden rezervasyon yapılması aşamasında şamandıra tahsisi	13
4.1.2. Ücretlendirme.....	14
4.2. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Ekolojik Altyapısına İlişkin Değerlendirmeler.....	15
4.3. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Teknik Altyapısına İlişkin Değerlendirmeler	15
4.3.1. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Projelendirilmesinde Dikkate Alınan Teknik Prensiplerin Değerlendirilmesi.....	15
4.4. Mapa-Şamandıra Uygulamasında Tonoza Seçimi ve Tonoza Tasarımlarının Değerlendirilmesi	23
4.4.1. Mapa - Şamandıra Uygulamasında Kıyı Haritalarının Seçimi ve Harita Tasarımlarının Değerlendirilmesi.....	25
5. MAPA - ŞAMANDIRA UYGULAMASI İLE İLGİLİ GÖZLEMLER	29
5.1. Harita şamandıra sistemi uygulanan ve uygulanmayan koylarda teknelerin konaklama durumları	29
5.2. Harita şamandıra sistemi uygulanan koylarda www.deria.gov.tr web sitesinden alınan şamandıra kullanım sayıları	33
6. MAPA - ŞAMANDIRA UYGULAMASI İLE İLGİLİ DEĞİŞİK PAYDAŞLARIN GÖRÜŞLERİ.....	35
7. MAPA - ŞAMANDIRA UYGULAMASININ BAŞARISI İÇİN ÖNERİLER	37
7.1. Göcek Dalaman Koylarındaki Uygulamanın İyileştirilmesi ve Herkesçe Benimsenerek Kullanılması İçin Öneriler	37
7.2. İleride Tüm Kıyılarımızın Uygun Bölgelerinde Planlanacak Uygulamalar İçin Genel Öneriler	38
8. SONUÇ	40
KAYNAKLAR	41

Tablolar Listesi

Tablo 1 Göcek Dalaman Koylarında Konaklayan Deniz Araçlarının Toplam Sayılarının Yıllara göre Değişimi (ÖÇKK, 2007)	10
Tablo 2: Mapa şamandıra sistemi uygulanan koylarda 2026 yılında değişik tarihlerdeki şamandıra kullanım sayıları	35

Şekiller Listesi

Şekil 1 Göcek ve Dalaman Koylarındaki Mapa Şamandıra Sisteminin 2026 Yılı İçin Günlük Kullanım Ücretleri (KDV hariç).....	15
Şekil 2 Göcek Dalaman Koyları Mapa Şamandıra Tasarımının Görüntüsü (4 Nisan 2026)	16
Şekil 4 Mapa Şamandıra Tasarımının 26 Nisan 2026 Tarihinde Yassıca Adalarındaki Görseli	17
Şekil 5 Göcek Dalaman Koyları Mapa Şamandıra Tasarımının Şematik Görünümü	18
Şekil 6 Henüz Denizin İçine Yerleştirilmemiş Bir Mapa Tonozunun 23 Mayıs 2026 Tarihindeki Görseli (Martı koyu ve Merdivenli koyu arasında)	18
Şekil 7 Şamandıra ve Denizin İçine Yerleştirilmiş Bir Mapa Tonozunun 26 Nisan 2026 Tarihindeki Görseli	19
Şekil 8 Göcek Dalaman Koyları Mapa Şamandıra Sisteminde Tekne Bağlanmadan Önceki Şematik Görünüm	20
Şekil 9 Göcek Dalaman Koyları Mapa Şamandıra Sisteminde Tekne Bağlandıktan Sonraki Şematik Görünüm	20
Şekil 10 Tekne Bağlandıktan Sonra Şamandıraların Su Altında Kaldığı Görüntüler	21
Şekil 11 Kulvar Halatlı Şamandıranın tekne bağlanmadan ÖNCEKİ Şematik görünüm (Şamandıralar suyun üstünde)	22
Şekil 12 Kulvar Halatlı Şamandıranın tekne bağlandıktan SONRAKİ Şematik görünüm (Şamandıralar suyun üstünde)	22
Şekil 13 DERİA vaziyet planında da çift kış halat bağlamasının tanımlanmış olduğunu gösteren şema	24
Şekil 14 Tek Bağlantı Elemanlı Mevcut Tonoz ve Bağlantı Elemanlarının Birden Çok Olduğu Örnek Tonoz Görünümü	25
Şekil 15 İçinde boşluklar bulunan tonozun şematik görünümü	26
Şekil 16 2009 yılından beri kullanılan kıyılarda karaya yerleştirilmiş mapaların 2026 yılındaki Görselleri	27
Şekil 17 Doğal kaya veya doğal kayadaki deliğe bağlı ipe/halata bağlanma örnekleri.....	27
Şekil 18 2009 yılında kullanılmaya başlanan mapa ile 2026 yılındaki görünümü ile 2026 yılında kullanılmaya başlanan mapanın bir arada görüntüleri	28
Şekil 19 Rüzgârlı Havalarda Teknenin Kıçtaki Mapa Bağlantısını Çözmesi Sonrası Olası Kayma Riskinin Şematik Görünümü.....	29

Ahmet Cevdet YALÇINER¹

Uğur Gürşad YALÇINER²

Ali BORATAV³

1 ODTÜ Kıyı ve Liman Mühendisliği Emekli Öğretim Üyesi,

Adres: Üniversiteler Mahallesi, Dumlupınar Bulvarı No:1 06800 Çankaya-Ankara/TÜRKİYE e-posta:

yalciner@metu.edu.tr Tel.: +905324710006

2 YALCINER PATENT VE DANIŞMANLIK LTD. ŞTİ., Genel Müdür,

Adres: Tunus Caddesi No:85/3-4 Kavaklıdere 06680 Ankara TÜRKİYE

e-posta:ugur@yalciner.com Tel.: +90 532 678 43 43

3 Gazeteci, Yazar,

Adres: Levazım Mahallesi, Yazgülü Sok. No: 7, B/10, Beşiktaş, İstanbul

e-posta: aliborata@gmail.com Tel.: 90 532 21838 01

GÖCEK DALAMAN KOYLARI MAPA ŞAMANDIRA UYGULAMASI ÜZERİNE GÖZLEMLER, DEĞERLENDİRMELER VE ÖNERİLER

Özet

Bu çalışmada doğal, tarihi, kültürel özellikleri flora ve fauna çeşitliliği bakımından dünyada eşi bulunmayan öze-liklere sahip Fethiye-Göcek özel çevre koruma bölgesindeki Göcek ve Dalaman koyları ve bu koyların korunması-na ilişkin Özel Çevre Kurumu Başkanlığı ve TURMEPA tarafından yürütülen önceki çalışmalar özetlenmiştir.

Çalışmada sözkonusu Göcek ve Dalaman koylarında Türkiye Çevre Ajansı tarafından 2026 yılında uygulamaya başlanan mapa şamandıra sistemi uygulamasının amacı ve hukuki altyapısı ile sistemin projelendirilmesi sıra-sında dikkate alınan genel prensipler, ekolojik ön değerlendirmeler, tonoz ve mapa seçimi ve tasarımları gibi teknik altyapı ile ilgili doğru kararlar, eksikler ve yanlışlar, sistemin uygulamasında yerinde yapılan gözlemler, uygulamayı doğrudan ya da dolaylı olarak kullanan tekne sahipleri, kaptanlar, turizm işletmecileri, özel ve ticari tekne sahipleri, yerel esnaf gibi değişik paydaşların görüşleri tartışılmış, mapa - şamandıra uygulamasının başarısı için henüz uygulamaya başlanmış olan Göcek Dalaman Koylarındaki uygulamanın iyileştirilmesi, kullanıcılar ve tüm paydaşlarca benimsenerek kullanılması için değerlendirmeler yapılmış ve sadece bu uygulamaya özel öne-riler ile ayrıca yakın gelecekte gerekli olan kıyılarımızın uygun bölgelerinde planlanacak uygulamalar için genel önerilere yer verilmiştir.

OBSERVATIONS, EVALUATIONS AND RECOMMENDATIONS REGARDING THE IMPLEMENTATION OF THE BOLLARD-MOORING BUOY SYSTEM IN THE GÖCEK AND DALAMAN BAYS

Abstract

This study summarises previous work carried out by the Presidency of the Special Environmental Protection Agency and TURMEPA regarding the protection of the Göcek and Dalaman bays within the Fethiye-Göcek Special Environmental Protection Area, a region possessing unique natural, historical and cultural characteristics that are unrivalled worldwide in terms of flora and fauna diversity.

The study examines the purpose and legal framework of the bollard-mooring buoy system implemented in the aforementioned Göcek and Dalaman bays in 2026, as well as the general principles taken into account during the system's design, ecological preliminary assessments, and the correct decisions regarding technical infrastructure—such as the selection and design of bollard-mooring buoys, shortcomings and errors, on-site observations made during the system's implementation, and the views of various stakeholders—including boat owners, captains, tourism operators, private and commercial boat owners, and local tradespeople—who use the system directly or indirectly, have been discussed, recommendations specific to this application—aimed at improving the scheme currently being implemented in the Göcek-Dalaman bays and ensuring its widespread adoption—as well as general recommendations for future applications to be planned in suitable areas along all our coastlines have been included.

Anahtar Kelimeler

Mapa, şamandıra, tonoz, tekne bağlama/demirleme, Göcek, Dalaman, Özel Çevre

1. Giriş

Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi, Göcek ve Dalaman Koyları doğal, tarihi, kültürel özellikleri flora ve fauna çeşitliliği bakımından dünyada eşi bulunmayan özelliklere sahiptir. Bu çalışmada sözkonusu bölge ile ilgili olarak koylardaki yat taşıma kapasitesinin belirlenmesi için daha önce Özel Çevre Koruma Kurumu (ÖÇKK) tarafından 2007 yılında gerçekleştirilmiş olan üç ayrı projede elde edilen veriler ve varılan sonuçlar özetle anlatılmış, 2026 yılının Nisan ayında Göcek ve Dalaman koylarının bazılarında uygulamaya başlanılan sistemin 10 Eylül 2026 tarihi itibarı ile değerlendirmesi ve öneriler yer almaktadır.

Sunulan çalışma kapsamında ayrıca;

- Mapa - Şamandıra uygulamasının amacı ve hukuki altyapısı tartışılmış,
- 2026 yılının Nisan ayında uygulamaya başlanılan sistemin projelendirmesi aşamasında dikkate alınan genel prensipler ile ekolojik ve teknik değerlendirmeler yapılmış,
- Uygulama ile ilgili olarak yerinde yapılan tespitler ve gözlemlere yer verilmiş,
- Uygulamayı doğrudan ya da dolaylı olarak kullanan tekne sahipleri, kaptanlar, turizm işletmecileri, özel ve ticari tekne sahipleri, yerel esnaf gibi değişik paydaşların görüşleri değerlendirilmiş,
- Göcek ve Dalaman Koyları mapa-şamandıra sisteminin başarısı ve dünyaya örnek olabilecek şekilde uygulaması için öneriler ile
- İleride tüm kıyılarımızın uygun bölgelerinde planlanacak uygulamalar için genel önerilere yer verilmiştir.

2. Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi, Göcek ve Dalaman Koyları ve Bu Koyların Korunmasına İlişkin Önceki Çalışmalar

Fethiye-Göcek özel çevre koruma bölgesi, Göcek ve Dalaman koyları ve bu koyların korunmasına ilişkin koylardaki yat taşıma kapasitesinin belirlenmesi için Özel Çevre Koruma Kurumu (ÖÇKK) tarafından 2007 yılında üç ayrı proje gerçekleştirilmiştir. Bu projeler, Göcek koyu biyoçeşitlilik Projesi (DEÜ, 2007), Göcek koyu batimetri ölçümleri projesi (Derinsu, 2007) ve Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi, Göcek Deniz Üstü Araçları Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesi Projesi (ODTÜ, 2007). Bu projeler kapsamında; Kıyı çizgisinin çıkartılması, yerel halkın, kullanıcıların ve işletmecilerin fikir ve görüşlerinin alınması, Batimetrinin çıkartılması, Dalga ve rüzgar ikliminin belirlenmesi, Akıntı modelinin oluşturulması, Göcek Koyu ve Göcek/Dalaman koylarında konaklayan yatların sayımlarının yapılması, Su kalitesi analizleri, Tekne trafiğinin kamera sistemi ve yazılım ile izlenmesi, Yatların ve deniz araçlarının tip, özellik, sayı, konaklama durumlarının yersel ve zamansal dağılımlarının elde edilmesi, Deniz araçları ve karadaki kullanım alanlarının kirletici özelliklerinin belirlenmesi, etkilerin azaltılması için gerekli önlemlerin saptanması, Körfezin yönetim planı çerçevesinde kullanılması için gerekli yaptırımların uygulamasına yönelik düzenlemelerin saptanması, Akıntı ve kirlilik ölçümleri, ile sayısal model çalışmalarının birlikte kullanılması ve körfez suyunun değişim aralıklarının tahmin edilmesi, Göcek körfezinde mevcut yaşama yerleri ve sayıları ile yaşama yeri olarak kullanılamayacak bölgeler dikkate alınarak, yaşama yeri kapasitesinin elde edilmesi amaçlanmıştır.

Proje çalışmaları sonrasında ÖÇKK Başkanlığı ve TURMEPA tarafından yürütülen ortak çalışmalar ile 2009-2011 yıllarında Göcek Dalaman koylarında kıyı şeridinde 370 adet mapa ve deniz zeminine 97 adet tonoz ve bağlı şamandıra yerleştirilmiştir. 2026 yılındaki Göcek-Dalaman Koyları Tonoz Sistemleri uygulaması öncesinde kıyı şeridindeki mapaların yaklaşık 220'sinin kullanılabilir durumda olduğu saptanmıştır. Tonoz ve şamandıralardan ise sadece 5'inin sağ kaldığı görülmüştür. Geri kalan şamandıra ve bağlantı ekipmanlarının tamamının yok olmasının yanı sıra, denize atılmış beton blok tonozların büyük çoğunluğu da zemine gömülmüş / kaybolmuş durumdadır.

Yapılan projelerle elde edilen veriler, bilgiler ve deneyimler kullanılarak Göcek Dalaman koylarının sürdürülebilir biçimde korunarak kullanılması için ayrıntılı değerlendirmeler sunulmuştur. O tarihten son yıllara kadar Göcek Dalaman koylarında etkili bir yönetim planı hayata geçirilememiştir.

Göcek Dalaman koylarında konaklayan deniz araçlarının sayıları ODTÜ, (2007) raporunda yıllara göre her koy için ayrı ayrı olmak üzere ayrıntılı verilmektedir. Bunun yanında Göcek Halk Meclisi tarafından 28 Ağustos 2022'de ayrı bir sayım yapılmıştır. Toplam tekne sayıları tarihleri ile Tablo 1'de verilmektedir.

Tablo 1 Göcek Dalaman Koylarında Konaklayan Deniz Araçlarının Toplam Sayılarının Yıllara göre Değişimi (ÖÇKK, 2007)

Tarih	Yat Sayıları
11 Ağustos 2006	296
4 Ağustos 2007	429
12 Ağustos 2008	382
15 Ağustos 2009	424
28 Ağustos 2022	1100

Akdeniz (2018) Göcek ve Fethiye koylarında su çevrimi ve açık deniz körfez ve koylardaki su geçiş debilerini MIKE 3 Flow Model FM – HD sayısal model kullanarak incelemiştir. Model alanı Fethiye körfezi ve Göcek Dalaman koylarını bütüncül biçimde kapsamıştır. Modelde 4 farklı yönden iki farklı rüzgar hızı, gel-git durumu ve Coriolis etkisi olmak üzere çeşitli senaryolar uygulanmıştır. Sonuç olarak Göcek Dalaman koylarında farklı akıntı ve rüzgar koşullarında su değişim debileri bulunmuştur.

18-19 Haziran 2022 tarihlerinde Göcek Halk Meclisi tarafından “Fethiye Körfezi Göcek-Dalaman Koyları Korunması ve Yönetimi Çalıştayı” gerçekleştirilmiştir. Bu çalıştayda Hukuki açıdan kıyı ve koyların yönetimi, Çevre ve deniz bilimleri açısından kıyı ve koylar, Turizm ve yerel ekonomi açısından kıyı ve koyların yönetimi, Göcek Koyları Koruma ve Kullanma Usul ve Esasları’na ilişkin katılımcı görüşleri ve değerlendirilmesi başlıklı oturumlar gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca, T. C. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı sorumluluğunda bulunan kıyı ve deniz koruma alanlarında yürütülen biyolojik çeşitlilik, tür ve habitat izleme, taşıma kapasitesi araştırmaları ve yönetim planları projelerinin sonuçlarının ve alanla ilgili çalışmaların bilim dünyası ile paylaşılması, inceleme ve değerlendirmelerin bilimsel temelli bir ortamda gerçekleştirilmesi, bu değerlendirmeler temelinde ekosistemlerin korunmasında alınacak tedbirler ve mapa şamandıra uygulama modellerini ve örneklerini tartışmak üzere; konusunda uzman akademisyenler, araştırmacılar, kamu kurum ve kuruluşlar, özel sektör, sivil toplum kuruluşları, birlikler, dernekler ve uluslararası katılımcılar ile birlikte Muğla ilinde 23-25 Kasım 2022 tarihlerinde “Ortak Geleceğimiz Denizlerimiz Çalıştayı” gerçekleştirilmiştir.

2026 yılında Göcek Dalaman koylarında mapa şamandıra uygulamasına geçiş sürecinde bu çalıştaylarda yapılan sunumlar ve değerlendirmelerden de yararlanıldığı düşünülmektedir.

3. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Amacı ve Hukuki Altyapısı

Anayasamızın “Sosyal ve Ekonomik Haklar ve Ödevler” başlıklı Üçüncü Bölümünün “III. Kamu yararı” başlığı altında “A. Kıyılardan yararlanma” başlıklı 43. Maddesi aşağıdaki hükmü amirdir.

MADDE 43- Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır.

Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir.

Anayasa hükmü kapsamında kıyılarla ilgili kanunlardan birisi 3261 sayılı Kıyı Kanunu’dur. Bunun yansıra 30.12.2020 tarih ve 31350 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanan “Türkiye Çevre Ajansının Kurulması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair 7261 sayılı Kanun” ile “çevre kirliliğini önlemek ve yeşil alanların korunmasına, iyileştirilmesine ve geliştirilmesine katkı sağlamak, döngüsel ekonomi ve sıfır atık yaklaşımı doğrultusunda kaynak verimliliğini artırmak ile ulusal ölçekte depozito yönetim sistemi kurulmasına, işletilmesine, izlenmesine ve denetimine yönelik faaliyetlerde bulunmak” üzere Türkiye Çevre Ajansı kurulmuştur. Bu kanunun 4. Maddesi ile Türkiye Çevre Ajansı’nın görevleri tanımlanmıştır. 4. Maddenin 1. Fıkrasına aşağıda (ğ) bendi ve 2. Fıkra eklenmiştir.

ğ) (Ek:10/6/2022-7410/30 md.) Bakanlık tarafından Ajansa kullanma izni verilen veya kiralanan, Kıyı Kanunu kapsamındaki devletin hüküm ve tasarrufu altında yer alan alanlarda; mapa ve şamandıra sistemleri kurmak, işletmek, deniz araçlarına atık alım hizmetlerini vermek ve bu hizmetlerin verilmesini sağlamak.

(2) (Ek:10/6/2022-7410/30 md.) Ajans, ihtiyaç hâlinde bu maddede sayılan faaliyetleri özel hukuk tüzel kişiliğini haiz şirketler kurarak veya şirketlere ortak olarak gerçekleştirebilir. (Ek cümle:5/12/2024-7534/19 md.) Ajansın şirketlere ortak olmasına Cumhurbaşkanınca karar verilir.

Bu hükümler kapsamında Göcek ve Dalaman koylarında mapa-şamandıra uygulamasına geçilmiştir. 7261 sayılı Kanunun yukarıda belirtilen 10.6.2022 tarihli ve 7410 Sayılı Kanun’un 30. maddesi ile eklenen “Ajans, ihtiyaç hâlinde bu maddede sayılan faaliyetleri özel hukuk tüzel kişiliğini haiz şirketler kurarak veya şirketlere ortak olarak gerçekleştirebilir.” hükmü kapsamında 16.03.2026 tarih ve Türkiye Çevre Ajansı’nın %100 hisse ile sahip olduğu DERİA DENİZ REHABİLİTASYONU İŞ BİRLİĞİ VE ATIK YÖNETİMİ ANONİM ŞİRKETİ kurulmuştur. Göcek ve Dalaman koylarında mapa-şamandıra uygulaması kısa adı DERİA olan şirket tarafından yürütülmektedir.

4. Mapa-Şamandıra Uygulamasının Genel Prensipleri ile Ekolojik ve Teknik Altyapısı

Bu bölümde, 2026 yılının Nisan ayında uygulamaya başlanılan Göcek ve Dalaman koyları mapa şamandıra sisteminin projelendirmesi aşamasında dikkate alınan genel prensipler ile ekolojik ve teknik değerlendirmelere yer verilmiştir.

4.1. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Genel Prensipleri

Göcek ve Dalaman koylarında son yıllarda dikkat çeken olumsuzlukların en önemlilerinden biri, yaz aylarında çok sayıda teknenin belirli koylarda ve noktalarda kıyıya bağlanıp haftalarca aynı noktada kalması sorunu idi. Her ne kadar bu teknelerin bir kısmı sintine suyu ve pis su atıklarını gezici sıvı atık toplama tekneleri ile aldırarak ise de bir kısmının bu hassasiyeti göstermediği de bilinmekte idi. Teknelerin uzun süre aynı noktada demirleyip kalmalarının deniz kirliliğini arttırdığı ciddi biçimde düşünülmektedir. Bu olumsuz durum sadece yakın geçmişte karşılaşılan bir durum olmayıp uzun yıllar öncesinden beri yaşanmaktadır. Bu konuda 04.05.2010 tarihinde yürürlüğe giren "Göcek Körfezi ile Göcek-Dalaman Koyları Koruma ve Kullanma Usul ve Esasları" yürürlüğe koyulmuştur. Söz konusu "Usul ve Esaslar"ın "Göcek Körfezi ve Göcek-Dalaman Koylarından Yararlanma Kuralları" başlıklı 9. Maddesine göre;

- Göcek - Dalaman koylarında bağlanma yeri sayısı kadar gemi bulunabilir.
- Göcek - Dalaman koylarında gemileri ağaçlara bağlamak yasaktır. Gemiler; sadece var olduğu yerlerde iskele, rıhtım, şamandıralar ile mapalar arasına bağlanır. Şamandıra olmayan alanlarda sadece karada bağlanma yerine bağlanmak kaydıyla demirleme yapılabilir.
- Göcek - Dalaman Koylarında günübirlik gezi tekneleri, 10.00 – 20.00 saatleri arasında yat mola noktaları ile ekteki haritada belirlenen Göcek körfezi, Göcek Adası güneyi, Zeytinli Adası ve Domuz Adası, Yassıca Adası batı kısmı, Sarsala, Taşyaka, Boynuzbükü, Atbükü, Günlüklü, Kargılı, Kille, Merdivenli, Kurşunlu, Uzunali ve Tersane Adası Yaz Limanı Koylarına girebilirler. Günübirlik gezi teknelerinin bu saatler arasında kıyı tesislerinin bulunduğu koylar ile bu maddede sayılan koyların haricindeki Göcek - Dalaman Koylarına girmesi yasaktır. Ancak, Günübirlik gezi teknelerinin yat mola noktası olan koylara girişleri her zaman serbesttir.
- Katı atıklar; Yat mola noktaları, Kille Koyu ve Sarsala Koyunda yerleştirilen konteynerlere bırakılması zorunludur. Bu noktalar dışında katı atıklar hiçbir koya bırakılmaz.
- Göcek - Dalaman Koylarında gemiler en fazla bir koyda 3 (üç) gün, tüm koylarda fasılasız 11 (onbir) gün süre ile bağlı kalabilirler. Sınırlı gün sonunda kaldığı Koyu terk etmek zorundadırlar.
- Göcek Körfezi ve Göcek-Dalaman Koyları içerisinde pilotaj hizmeti alan gemiler ve su sporları hariç diğer gemi veya su aracı ile en fazla 6 deniz mili sürat yapılabilir.
- Göcek-Dalaman Koylarında Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği kapsamında ilgili kurum ve kuruluşlardan izin alınması şartıyla jetski hariç su sporları yapılabilir.

Aynı düzenlemenin 5. Maddesi olan “İlkeler” bölümünde de korunma ve kirliliğin önlenmesine ilişkin genel ilkeler sıralanmış ve örneğin şöyle düzenlemeler yapılmıştır;

d) Göcek Körfezi ve Göcek- Dalaman koylarında gemilerde Gürültü Kirliliği Yönetmeliğine aykırı olarak müzik yayını yapılması yasaktır. Gemilerde yapılacak sosyal etkinlikler Katrancı adasının güney kıyılarında yapılabilir.

e) Göcek Körfezi ve Göcek-Dalaman koylarında gemilerin konaklama yerlerinde ve koy içlerinde güverte-de açıkta mangal yakmak yasaktır.

Geçtiğimiz yıllarda bu usul ve esaslarda belirlenen kural ve ilkelerin bir kısmına uygun davranıldığı ve sıkı denetim yapıldığı (örneğin mangal yakma yasağı); bir kısmının ise umursanmadığı, neredeyse hiçbir denetim de yapılmadığı (örneğin 6 mil hız sınırı, su sporlarının izne bağlanmış olması, bir koyda 3 gün konaklama sınırı gibi) gözlenmiştir.

2026 yılında uygulamaya konan tonoz sistemi için bu yasal düzenlemeye benzer yeni bir kurallar ve sınırlamalar manzumesi yapılacağı açıklanmışsa da, 10 Eylül 2026 itibarıyla bu tür bir yasal düzenleme ilan edilmemiş durumdadır.

Öteyandan, Göcek ve Dalaman koylarındaki yeni uygulamada, 2010 tarihli Usul ve Esaslar’ın en önemli kurallarından biri olan “aynı koyda en fazla 3 gün konaklanması ve toplamda ardışık olarak en çok 11 gün konaklama yapılması” prensibinin uygulandığı görülmüştür.

4.1.1. Web sitesinden rezervasyon yapılması aşamasında şamandıra tahsisi

Bugünkü sistemin temel yapı taşlarından biri olan 3-11 gün sınırlaması yanı sıra girişler 14:00 ve sonrası çıkışlar ise 12:00 öncesi olacak şekilde konaklama planlanmıştır.

Teknelerin konaklama prensibinin, otellerdeki konaklama prensipleri ile aynı yapılmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Burada teknelerin her gün 24 saat süreyle tek bir koyda kaldığının dikkate alındığı, birçok teknenin gün boyunca ya keyfi nedenlerle ya da hava durumunun zorunlulukları nedeniyle 2 ya da 3 koy değiştirdiğinin düşünülmediği anlaşılmaktadır. Hiçbir otel misafiri bir gün içinde birden fazla otele gitmez iken ya da aynı otelde birden fazla değişik odada konaklamaz iken, tekneler günün değişik saatlerini değişik koylarda geçirebileceği durumunun dikkate alınmamış olduğu görülmektedir. Bu durumun uygulamada sorun yaratacağı düşünülmektedir.

Sistemi kullanmak isteyenlerin ilk önce web sitesi ve mobil uygulamaya kayıt olması ve sistemi kullanacak olan teknesinin tüm özelliklerini yüklemesi gerekmektedir. Sistemin kullanımının talep edilmesi aşamasında web sitesinden giriş yapılarak önce koy seçilmekte sonrasında sistem seçilen koyda teknenin boyuna uygun herhangi

bir şamandırayı tahsis etmektedir. Sistem o günkü hava durumunu dikkate almadığı için rüzgârın yönüne göre hiç uygun olmayan bir şamandırayı da tahsis edebilmektedir. Sahada (bağlama sırasında) şamandıra değişikliği taleplerinin kabul edilmediği söylenmektedir. Sistem koy seçimi sırasında şamandıra seçimine de olanak tanıyor ise de bunun için %20 ek ücret ödenmesi gerekmektedir. Ve bu uygulama doğa koruma amaçlı oluşturulan tonoz sistemine yönelik eleştirilere neden olmuştur.

4.1.2. Ücretlendirme

Göcek ve Dalaman koylarındaki mapa şamandıra sisteminin 2026 yılı için günlük kullanım ücretleri KDV hariç olarak aşağıdaki Tabloda yer almaktadır. Tabloda yer alan günlük kullanım ücretleri web sitesinden koy tercihi yapıp sitem tarafından şamandıra atanması halindeki ücretlerdir. Şamandıra seçimi yapılmak istenirse bu ücretlere %20 eklenmesi gerekmektedir. Ödeme aşamasında ayrıca fiyata %20 KDV eklenecektir. Fiyat politikası (2026 yılı için uygulanan ücretler) aşağıda Şekil 1’de gösterilmektedir.

Fiyat Politikası

	SEZONLAR:	ÖN SEZON : GÜNLÜK ÜCRET	YÜKSEK SEZON: GÜNLÜK ÜCRET	GEÇ SEZON: GÜNLÜK ÜCRET
	GÜNLER	01.04-31.05	01.06-30.09	01.10-31.10
KAPASİTE	TEKNE BOYLARI (METRE)			
80	5-7,99	₺150,00	₺200,00	₺150,00
107	8,00-11,99	₺800,00	₺1.000,00	₺800,00
108	12,00-14,99	₺1.000,00	₺1.250,00	₺1.000,00
107	15,00-17,49	₺1.250,00	₺1.600,00	₺1.250,00
107	17,50-19,99	₺1.600,00	₺2.250,00	₺1.600,00
59	20-24,99	₺2.500,00	₺4.000,00	₺2.500,00
60	25-29,99	₺3.750,00	₺5.750,00	₺3.750,00
59	30-34,99	₺4.750,00	₺7.000,00	₺4.750,00
60	35-39,99	₺6.000,00	₺8.500,00	₺6.000,00
20	40-55	₺7.500,00	₺10.000,00	₺7.500,00
89	ALARGA	₺2.500,00	₺4.000,00	₺2.500,00
856	Toplam Kapasite			

Atık alım ücreti KDV dâhil ton başına 1.700 ₺’dir.

* Fiyatlar KDV hariçtir.

* Rezervasyonsuz ve izinsiz gerçekleştirilen kullanımlarda, ilgili kullanım için belirlenen günlük rezervasyon bedelinin beş katı tutarında ücretlendirme uygulanacaktır.

Şekil 1 Göcek ve Dalaman Koylarındaki Mapa Şamandıra Sisteminin 2026 Yılı İçin Günlük Kullanım Ücretleri (KDV hariç)

Yukarıdaki tablodan görüleceği üzere yüksek sezonda 12-14.99 metre bir teknenin sistemin rastgele belirlediği bir şamandıra için ödeyeceği günlük ücret KDV dahil 1500 TL'dir. Eğer tonozunu kendi seçecek olursa % 20 fark alınmakta ve ücret 1800 TL'ye yükselmektedir. 20-24,99 metre bir teknenin sistemin rastgele tahsis ettiği bir şamandıra için ödeyeceği bir günlük kullanım ücreti KDV dahil 4.800.- TL'dir. Eğer şamandırayı seçmek isterse ödeyeceği ücret 5.760.- TL'dir. 40 metre bir teknenin ödeyeceği bir günlük kullanım ücreti ise rastgele tahsis edilen şamandıra için 12.000.- TL, şamandıra seçimi halinde ise 14.400.- TL'dir.

4.2. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Ekolojik Altyapısına İlişkin Değerlendirmeler

Yukarıda da belirtildiği üzere Türkiye Çevre Ajansının kuruluş amacı "çevre kirliliğini önlemek ve yeşil alanların korunmasına, iyileştirilmesine ve geliştirilmesine katkı sağlamak, döngüsel ekonomi ve sıfır atık yaklaşımı doğrultusunda kaynak verimliliğini artırmak ile ulusal ölçekte depozito yönetim sistemi kurulmasına, işletilmesine, izlenmesine ve denetimine yönelik faaliyetlerde bulunmak"tır. Bu amaca ulaşmak üzere Göcek ve Dalaman koylarında uygulanan mapa şamandıra sisteminin başlangıcında özellikle yörenin ekoloji, biyoloji, deniz çayırları, deniz zemin yapısı, balık çeşitliliği ve zaman içinde lokasyonları ve dağılımları analizlerinin yapılmış olması beklenmektedir. Bilimsel açıdan akredite verilere dayanması gereken bu analizler yayınlanmamış olduğundan şu an için bu konuda sağlıklı bir değerlendirme yapılamamaktadır.

4.3. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Teknik Altyapısına İlişkin Değerlendirmeler

Yukarıda belirtilen amaca ulaşmak üzere mapa ve şamandıraların tasarımları ve oluşturulan teknik altyapı, yerel olarak yapılan gözlemler ve incelemeler kapsamında aşağıda değerlendirilmektedir

4.3.1. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Projelendirilmesinde Dikkate Alınan Teknik Prensiplerin Değerlendirilmesi

1 Nisan 2026 itibariyle Göcek'te kurulan mapa şamandıra sisteminin, her teknenin baştan tek halat ile tek şamandıraya, kıçtan da tek halat ile kıyıya yakın bir yerde denizin içinde bulunan tonozla bağlı şamandıra ve mapaya bağlanması prensibine göre kurulduğu anlaşılmaktadır.

Özellikle 15-17 metreden büyük teknelerin her zaman, daha küçük boydaki teknelerin de rüzgârlı havalarda her zaman kıçtan iki yerden karaya bağlanmak zorunda oldukları tüm denizciler ve kaptanlar tarafından bilinmektedir. Özellikle çok rüzgârlı havalarda kaptanlar teknelerini kıçtan tek halat ile kıyıya bağlamak istemez. İlk tasarımda bu temel prensibin göz ardı edilmiş olduğu gözlemlenmektedir. Ancak 2026 Ağustos ayı sonlarında

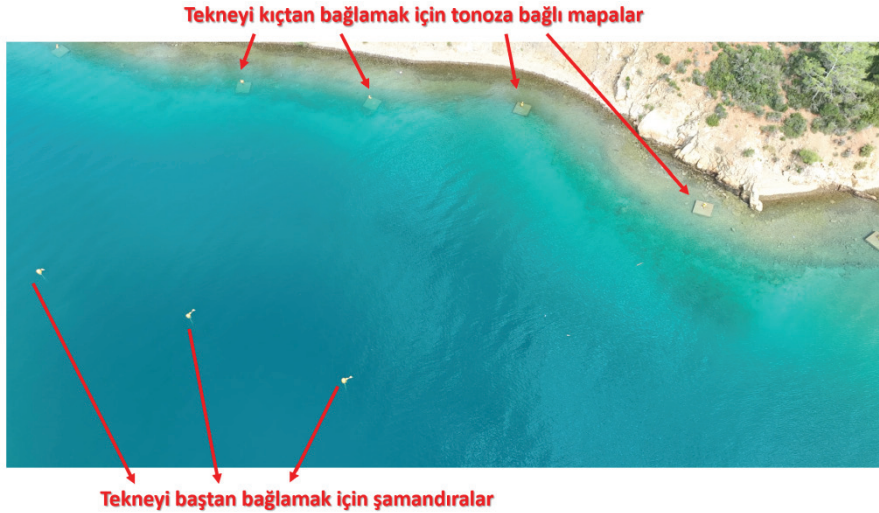
yapılan gözlemlerde özellikle büyük teknelerin kıçtan iki bağlantı ile ya her ikisi de deniz mapası ya da biri deniz mapası diğeri (eğer buluyorsa) kıyıdaki mapa veya kayaya bağlandığı gözlemlenmiştir. Bu da önemli bir yanlışın düzeltildiğini göstermektedir.

Mapa şamandıra tasarımının 4 Nisan 2026 tarihinde Sarsala koyundaki görseli aşağıda Şekil 2'de şematik görüntüsü de Şekil 3'de yer almaktadır.

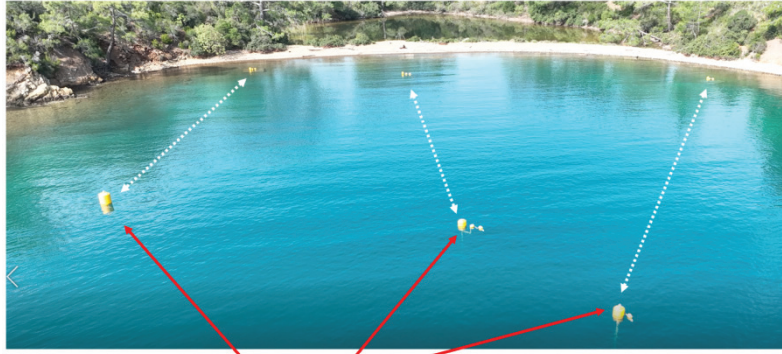


Şekil 2 Göcek Dalaman Koyları Mapa Şamandıra Tasarımının Görüntüsü (4 Nisan 2026)

Mapa şamandıra tasarımının 26 Nisan 2026 tarihinde Yassıca Adalarındaki görseli aşağıda Şekil 3 ve 4'de yer almaktadır.



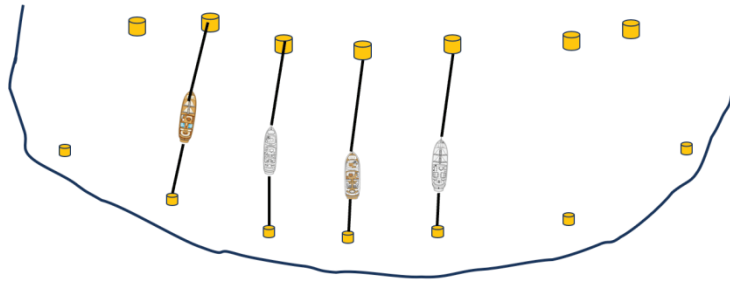
Şekil 3 Mapa Şamandıra Tasarımının 26 Nisan 2026 Tarihinde Yassıca Adalarındaki Görseli



Tekneyi baştan bağlamak için şamandıralar

Şekil 4 Mapa Şamandıra Tasarımının 26 Nisan 2026 Tarihinde Yassıca Adalarındaki Görseli

Mapa şamandıra tasarımının şematik görüntüsü de aşağıda Şekil 5'de gösterilmektedir.



Şekil 5 Göcek Dalaman Koyları Mapa Şamandıra Tasarımının Şematik Görünümü

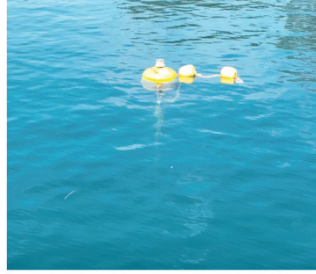
Teknelerin kıçtan bağlanması için gerekli olan mapa, sığ suya yerleştirilmiş tonoz üzerine bir halat ile sabitlenmiştir. Her bir kıyı tonozunda mapa görevi yapmak üzere tek bir halka bulunmaktadır. Halkaya bağlı halat, tek bir teknenin bağlanmasına olanak verebilmektedir.

Martı koyu ve Merdivenli koyu arasındaki bölgede henüz denizin içine yerleştirilmemiş bir mapa tonozunun 23 Mayıs 2026 tarihindeki görseli ile aşağıda Şekil 6'da gösterilmektedir.



Şekil 6 Henüz Denizin İçine Yerleştirilmemiş Bir Mapa Tonozunun 23 Mayıs 2026 Tarihindeki Görseli (Martı koyu ve Merdivenli koyu arasında)

Yassıca Adalarında baştan bağlanmak için şamandıra ve denizin içine yerleştirilmiş bir mapa tonozunun 26 Nisan 2026 tarihindeki görseli aşağıda Şekil 7’de gösterilmektedir.



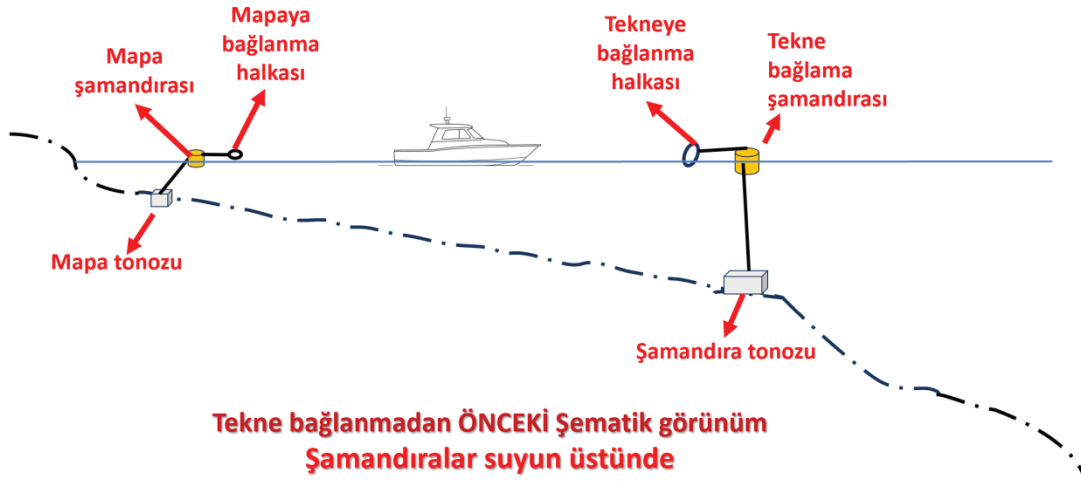
Tekneyi baştan bağlamak için şamandıra



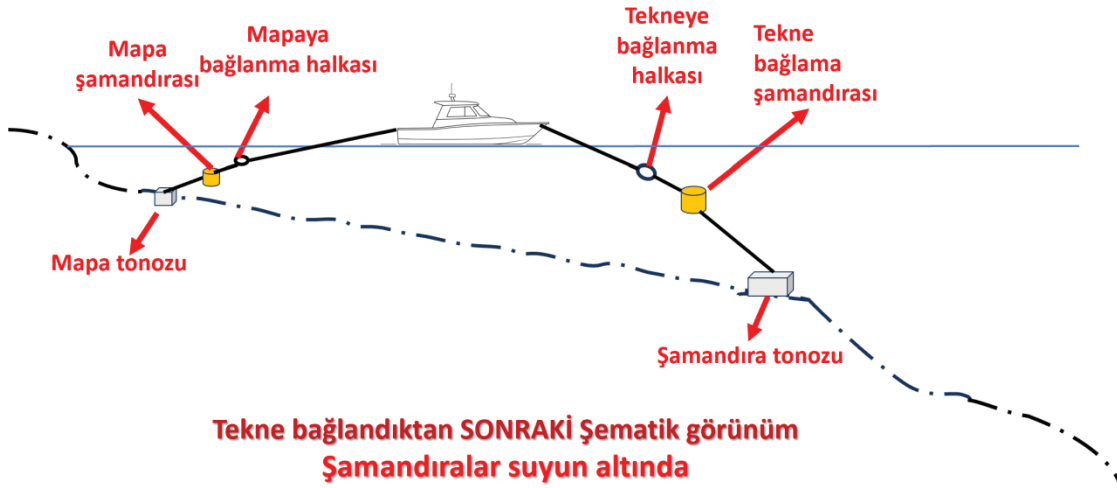
Tekneyi kıçtan bağlamak için tonozla bağlı mapa

Şekil 7 Şamandıra ve Denizin İçine Yerleştirilmiş Bir Mapa Tonozunun 26 Nisan 2026 Tarihindeki Görseli

Kıyıdaki bir mapaya iki teknenin birlikte bağlanması mümkün değildir. Zira önce bir tekne bağlandığında diğer tekne için bağlamayı yapan kişinin ya suya dalıp bağlaması ya da önceden bağlanmış teknenin kış halatının gevşetilmesi gerekecektir. Rüzgârlı havalarda bunu başarmak kolay olamayacaktır. Mapa-şamandıra sisteminde tekne bağlanmadan önceki ve sonraki şematik Görünümler Şekil 8 ve 9’da gösterilmektedir.



Şekil 8 Göcek Dalaman Koyları Mapa Şamandıra Sisteminde Tekne Bağlanmadan Önceki Şematik Görünüm

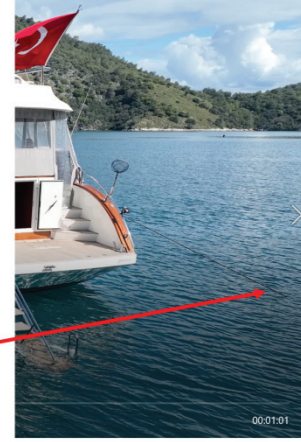


Şekil 9 Göcek Dalaman Koyları Mapa Şamandıra Sisteminde Tekne Bağlandıktan Sonraki Şematik Görünü

Tekne bağlandıktan sonra hem baştaki şamandıra hem de kıyıya kıçtan bağlanılan deniz mapasının bağlı olduğu şamandıra suyun altında kalmaktadır. Şamandıraların suyun altındaki görüntüleri Şekil 10'da gösterilmiştir.

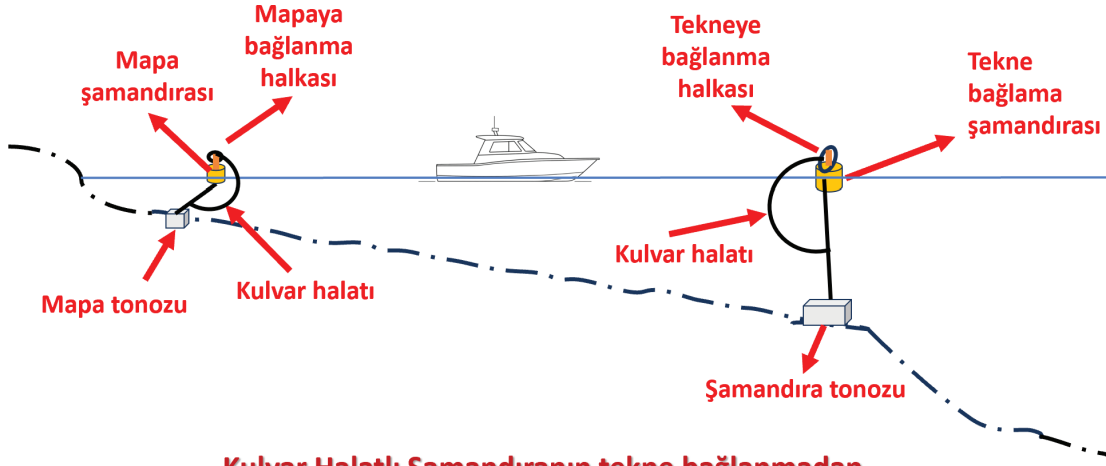
Baştan bağlanılan şamandıra teknenin sabitlenince suyun altında kalmaktadır. Bağlama halatı uzun bırakıldığında yakından süratle geçecek ya da geçmek zorunda kalacak botlar için tehlike oluşturabilecektir.

Kıçtan bağlanılan mapa şamandıralar da tekne sabitlenince suyun altında kalmaktadır. Suyun altındaki mapalara bir başka teknenin bağlanması da mümkün değildir.



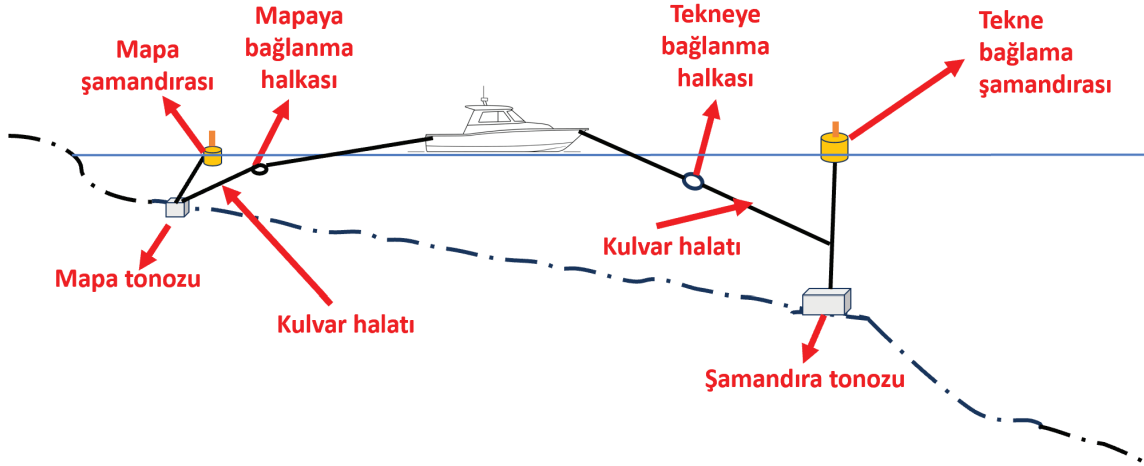
Şekil 10 Tekne Bağlandıktan Sonra Şamandıraların Su Altında Kaldığı Görüntüler

Tekne bağlandıktan sonra "şamandıraların suya batıyor olmasının tehlike yarattığı" düşünülmektedir. Şamandıranın birkaç metre (30 metreden büyük tekneler için 7-8 metre) altından kulvar halatının (teknenin bağlandığı üst halkaya) bağlanması sorunu çözebilecektir. Kulvar halatının ucundaki bağlama halkası şamandıra tepesine bir karabina ile bağlanabilir ve tekneye bağlama halkasına giden halat ile şamandıra halatı ayrı planlanabilir. Buna ilişkin şematik görünüm Şekil 11 ve 12'de gösterilmektedir.



**Kulvar Halatlı Şamandıranın tekne bağlanmadan
ÖNCEKİ Şematik görünüm
Şamandıralar suyun üstünde**

Şekil 11 Kulvar Halatlı Şamandıranın tekne bağlanmadan ÖNCEKİ Şematik görünüm (Şamandıralar suyun üstünde)



**Kulvar Halatlı Şamandıranın tekne bağlandıktan
SONRAKİ Şematik görünüm
Şamandıralar suyun üstünde**

Şekil 12 Kulvar Halatlı Şamandıranın tekne bağlandıktan SONRAKİ Şematik görünüm (Şamandıralar suyun üstünde)

2026 yılı Ağustos ayında yayınlanan PTD (Proje Tanıtım Dosyası) Dokümanından (sayfa 20) kulvar halatlı sisteme dönüleceği anlaşılmaktadır.

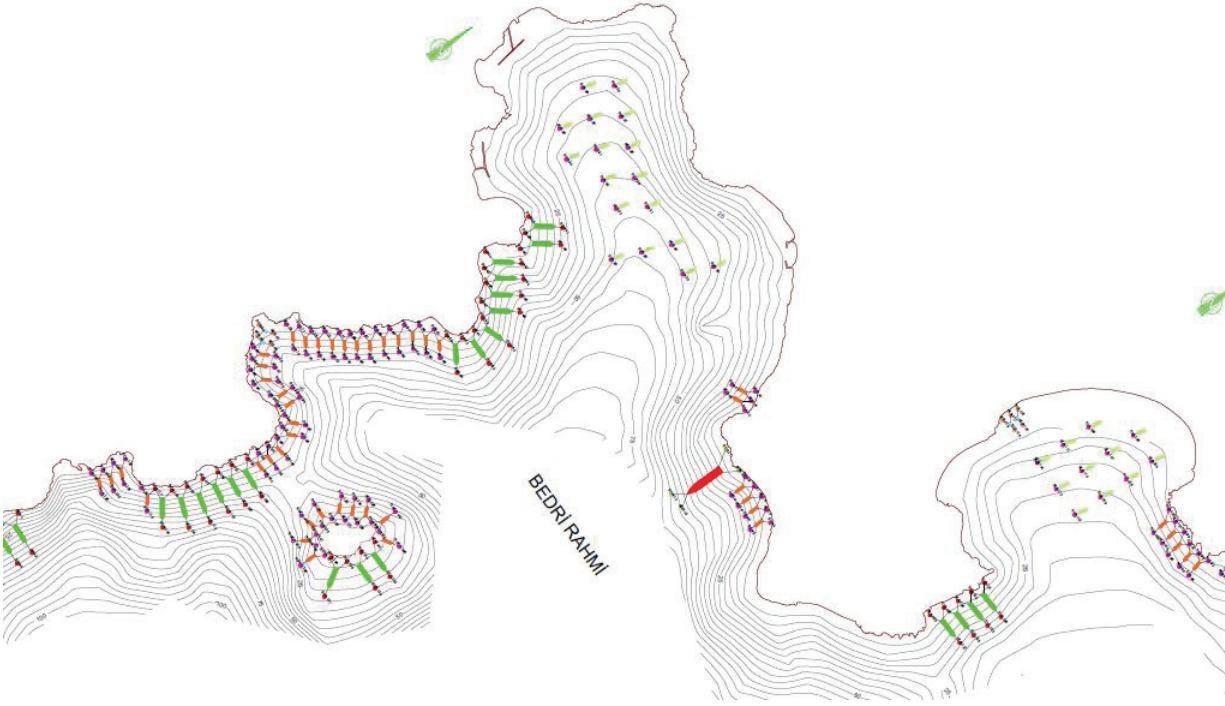
Teknenin güvenliği için her teknenin kıyı tarafında kıçtan sancak ve iskele taraflarından iki ayrı mapaya bağlanması gerekmektedir. Özellikle büyük tekneler için bu zorunludur. Rüzgârlı havalarda kıçtan çift bağlanma çok büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle sistemde böyle bir bağlanma için imkân sunulması gerekir. Kıyıda sığ sudaki her bir tonozla sabitlenmiş tek mapadaki halatın halkasına iki teknenin bağlanması mevcut uygulamada mümkün değildir. Tek kıyı tonozundaki bir adet olan mapa bağlama elemanı (halkaya) iki ayrı mapa halkası bağlanarak çözüm üretilebilecek olsa dahi tek tonozun iki teknenin kıçtan yüklenmesini karşılaması da olanaklı gözükmemektedir.

İlk projelendirmeye göre her tekne kıçtan çift mapaya bağlanacağı için, her zaman teknenin baş tarafından bağlanılacak şamandıralardan biri boşta kalacaktır. Ya da her tekne baştan boştaki ikinci şamandıraya da bağlanabilecektir.

Burada çok önemli olan bir hususa dikkat çekmek gerekir. Özellikle kıyı bağlantısında kasmayı seven profesyoneller açısından bu durum büyük önem taşımaktadır.

Kıçta iki mapa, tonoz, kaya vs bir yere bağlı olan tekne rüzgârı bordadan aldığı anda sadece Rüzgâr üstü bağlantıya yük binecektir. Dolayısıyla aynı bağlantı noktasına bağlı rüzgâr altı teknedeki bağlantıya bir yük gelmeyecektir. Bu sistemin hata vereceği nokta rüzgârın karadan gelmesi durumudur. O zaman 3 bağlantı noktasına 2 teknenin yükü binecek ve dolayısıyla eğimli bir zemindeki mapa tonozunun kayma riski artacaktır.

Ağustos 2026'daki gözlemlerde tüm koylarda DERIA palamar botlarının çift kış halat bağladığı görülmüştür. Yayınlanan DERIA vaziyet planında da çift kış halat bağlaması tanımlanmış olup, örnek şema aşağıda Şekil 13'de gösterilmiştir.



Şekil 13 DERİA vaziyet planında da çift kış halat bağlamasının tanımlanmış olduğunu gösteren şema.

4.4. Mapa - Şamandıra Uygulamasında Tonoz Seçimi ve Tonoz Tasarımlarının Değerlendirilmesi

Tonozlar monoblok olarak dikdörtgen prizma şeklinde tasarlanmıştır. Tonozların uzun vadeli kullanıma uygun olarak tasarlanmadığı düşünülmektedir. Zira her bir tonozu, şamandıraya bağlanmak için sadece bir adet bağlantı elemanı (halkası) sabitlenmiştir.

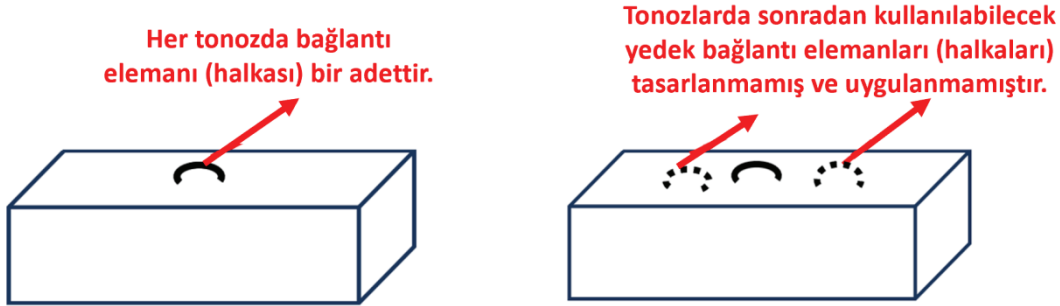
Tek bağlantı elemanına yine metal bir bağlantı elemanı ile bağlı şamandıranın sürekli hareket edecek olması nedeniyle tonozdaki bağlantı elemanı, sürtünme nedeniyle kısa zaman içinde aşınacak, inceleyecek, taşıma gücünü ve işlevini yitirecektir.

Beton tonozlara yerleştirilen mapalarda transmisyon çeliği kullanıldığı belirtilmiştir. Transmisyon çeliğinin mukavemeti yüksek olmakla birlikte tuzlu suya mukavemeti çok zayıftır ve çok çabuk paslanır. Bunun yerine sıcak daldırma galvanizli çelik veya daha da iyisi 316 kalite paslanmaz çelik kullanılmasının daha yerinde olacağı düşü-

nülmektedir. Tonozların imalatında kullanılan betonun C-40 ya da C-50 türü olduğu ifade edilmektedir. Kullanılan betonun özelliğinin CAC veya SRPC türü olması ya da yine bunlar kadar etkin bir başka çimento olan puzolan veya yüksek fırın cürufu içeren çimentoların (tercihan CEM II-B, CEM III, CEM IV, CEM V) kullanılması önerilmektedir. Ayrıca bu tür beton bloklar hazırlanırken su – çimento oranının da < 0.40 olması gerekmektedir.

Tonozlarda sonradan kullanılabilir yedek bağlantı elemanları (halkaları) tasarlanmamış ve uygulanmamıştır. Bağlantı halkası işlevini yitirince tonoz kullanılmaz hale gelecektir. Halkanın aşınması ve kırılması durumlarına karşı yedek halkalar monte edilmiş olması uygun olacaktır. Bunun yanı sıra tonozlarda bir taraftan diğer tarafa enlemesine delikler bırakılarak halkaların tümünün kullanılamaz hale gelmesi durumunda bu deliklerin içinden zincir geçirilerek tonozların yeniden kullanımı sağlanabilirdi.

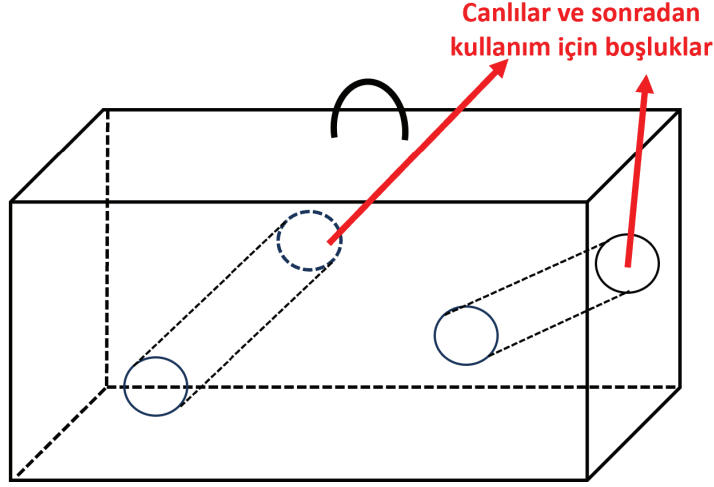
Mevcut tonoz görünümü ve bağlantı halkalarının birden çok olduğu örnekler aşağıda Şekil 14'deyer almaktadır.



Şekil 14 Tek Bağlantı Elemanlı Mevcut Tonoz ve Bağlantı Elemanlarının Birden Çok Olduğu Örnek Tonoz Görünümü

Tüm bunlara ek olarak tonozlar, ekolojik dengeyi korumaya ve geliştirmeye uygun olarak tasarlanmamıştır.

Monoblok olarak dikdörtgen prizma şeklinde tasarlanmış olan tonozların içlerinde, sudaki canlılar için yuva veya korunma ihtiyaçlarını karşılamak üzere ya da bağlantı elemanının aşınması ve görevini yapamaması durumunda içinden zincir veya benzeri araçlar kullanılarak şamandıraya bağlanmayı sağlayacak boşluklar oluşturulmamıştır. Örnek şematik tonoz görüntüsü Şekil 15'de gösterilmektedir.



Şekil 15 İçinde boşluklar bulunan tonozun şematik görünümü

4.4.1. Mapa - Şamandıra Uygulamasında Kıyı Mapalarının Seçimi ve Mapa Tasarımlarının Değerlendirilmesi

2026 yılında uygulamaya koyulan mapa şamandıra sitemi ile çapa/demir atmak veya kıyıdaki yıllar öncesinden hazırlanmış ve hiçbir sorun oluşturmadan görev yapmış olan mapalara ya da kayalara bağlanan tekneler herhangi bir yasal dayanak bulunmamakla birlikte uyarılmakta, ceza uygulaması yapılabileceği ifade edilmektedir. 10 Eylül 2026 itibarıyla bu konudaki yaptırımların düzenlendiği bir yasal düzenleme yapılmamış olması bir yana, çok iyi bilinmektedir ki; 2009'den beri kullanılan kıyılarda karaya yerleştirilmiş mapaların deniz ve kara ekosistemine hiçbir zararı olmamıştır. Ayrıca bu mapalar görüntü olarak da sorun oluşturmamıştır. Bugün dahi kullanılmaktadır. Bu mapalar nedeniyle 2009 yılından beri Göcek ve Dalaman koylarında zaten ağaçlara bağlama yasaklanmıştır. Bugün kıyıdaki mapaları kullanıma kapatma ve sığ sudaki tonoz mapasına bağlamanın zorunlu duruma getirilmesi kıyıdaki ağaçları koruma amacı ile ilişkisi olmayan bir uygulamadır.

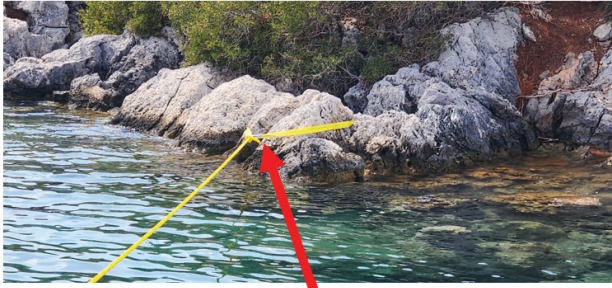
2009 yılından beri kullanılan kıyılarda karaya yerleştirilmiş mapaların 2026 yılındaki görüntüleri Şekil 16'da yer almaktadır.



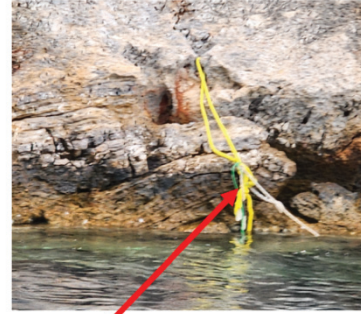
2008 yılında kullanılmaya başlanan mapanın 2026 yılındaki görünümü

Şekil 16 2009 yılından beri kullanılan kıyılarda karaya yerleştirilmiş mapaların 2026 yılındaki Görselleri

Tekneler 2009 yılından beri kıyılarda karaya yerleştirilmiş mapalara bağlanırken mapa olmayan yerlerde doğal kayalara ya da doğal kayadaki deliğe bağlanmış ipe/halata bağlanmakta idiler. Bunlara örnekler Şekil 17’de gösterilmektedir.



Doğal kayaya bağlanma örneği



Doğal kayadaki deliğe bağlanmış ipe/halata bağlanma örneği

Şekil 17 Doğal kaya veya doğal kayadaki deliğe bağlı ipe/halata bağlanma örnekleri

2009 yılında kullanılmaya başlanan mapanın 2026 yılındaki görünümü ile 2026 yılında kullanılmaya başlanan mapanın görüntüleri bir arada Şekil 18’de gösterilmektedir.



2008 yılında
kullanılmaya
başlanan mapanın
2026 yılındaki
görünümü

2026 yılında
kullanılmaya
başlanan mapa

Şekil 18 2009 yılında kullanılmaya başlanan mapa ile 2026 yılındaki görünümü ile 2026 yılında kullanılmaya başlanan mapanın bir arada görüntüleri

Mevcut uygulamadaki deniz tonozuna bağlı deniz mapasına ek olarak (ya da onların yerine) teknelerin kış palamar halatları için kıyıda bulunan kıyı mapaları (baba ya da anelesi) de uygulamaya koyulmalıdır. Herkesin çok iyi bildiği üzere mavi yolculuk kıyılarımızdaki pek çok koyda kıyı bağlantı noktası çok daha pratik, kolay, az maliyetli ve çok daha kullanışlı bir çözümdür. Bu hususun olası yeni tonozlama projeleri açısından ciddi biçimde göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Deniz içindeki mapa bağlanma noktasının bir tehlike durumunda hızlı ayrılma imkânı sağlayacağı düşüncesi ön plana alınmış olabilir ise de bunun pek makul bir tasarım gerekçesi olmadığı düşünülmektedir. Acil durumda genel uygulama teknenin kışındaki koç boynuzuna bağlı halatın boşlanması / gerekiyorsa feda edilmesidir.

Öte yandan kıyı şeridindeki bağlantı noktaları için beton blok tonoz yanı sıra dip yapısının özelliklerine bağlı olarak (doğa dostu teknikler olan) kazık, helezonik vida yöntemlerinin de kullanılabilmesi mümkündür. Aynı tekniklerin baş palamar bağlantıları için de kullanılması mümkündür.

Kıyıya sabitlenmiş küçük bir mapanın ya da mapa yerine kullanılan doğal kayaların yıllardır sorunsuz biçimde gerçekleştirdiği güvenli kıyı bağlantı işini, sıfır suda su altına yerleştirilmiş tek bağlantı elemanlı (halkalı) yüksek maliyetli büyük tonoz kütesine devretmenin estetik, ekolojik ya da ekonomik açıdan anlaşılır bir açıklaması bulunmamaktadır.

Göcek ve Dalaman koylarının bazılarında karada/kıyıda doğal kayalar bulunmamaktadır. Zemin yapısı da basit bir mapa montajı için uygun değildir. Bu tür bağlanma ya da karada mapa uygulamasına olanak vermeyen

yerlerde karaya vidalı sistemler kullanılarak monte edilmiş mapaların yerleştirilmesi mümkün iken bunun yerine tüm koylarda denizin içindeki tonozla bağlı mapaların kullanılmasının doğru olmadığı düşünülmektedir.

Oysa, 2026 yılı Ağustos ayında yayınlanan PTD (Proje Tanıtım Dosyası) Dokümanında (sayfa 22-23) kara mapası uygulamasından tamamen vazgeçildiği anlaşılmaktadır.

Denizde teknelerin kıçtan mapaya baştan da şamandıraya bağlanması için hazırlanmış olan şamandıraların bağlandığı tonozların bazıları deniz taban eğiminin dikleştiği kısımlara rastlamaktadır. Teknelerin rüzgâr altında oluşuracağı hareketler başta şamandıradan şamandıra tonozuna, kıç kısmında da mapa halkasından mapa tonozla iletilmektedir.

Kıyadaki bağlantıyı açmış ve açıktaki şamandıra aracılığı ile tonozla bağlanmış durumda olan bir tekne kara tarafından esen olası şiddetli rüzgâr altında açığa sürüklenebilecek ve belki de tonozu derin suya doğru zorlayabilecektir. Bu etki tonozun şev üzerinde derine kaymasına neden olabileceği ve teknenin başını da aşağıya çekmesi tehlikesi yaratacaktır. (Kullanıcı hatası da bulunmakla birlikte bu sezon örneği yaşanmıştır.) Bu konu ciddiye alınmalıdır. Aynı durum kıyadaki mapa tonozu için de geçerlidir. Eğimli dip yapısındaki tonoz kayarak tekneyi dibe doğru çekebilecektir. (Kullanıcı hatası da bulunmakla birlikte bu sezon örneği yaşanmıştır.) Rüzgârlı havalarda teknenin kıçtaki mapa bağlantısını çözmesi sonrası olası kayma riskinin şematik görünümü Şekil 19’da gösterilmektedir.



Şekil 19 Rüzgârlı Havalarda Teknenin Kıçtaki Mapa Bağlantısını Çözmesi Sonrası Olası Kayma Riskinin Şematik Görünümü

Eğimli dip yapısındaki tonozun kayarak tekneyi dibe doğru çekme riskinin azaltılması için tırnaklı tonoz ya da spiralli (helezon) tonoz uygulaması düşünülebilir.

5. Mapa - Şamandıra Uygulaması İle İlgili Gözlemler

Göcek Dalaman koylarındaki mapa-şamandıra uygulaması ile ilgili olarak aşağıdaki gözlemler gerçekleştirilmiştir.

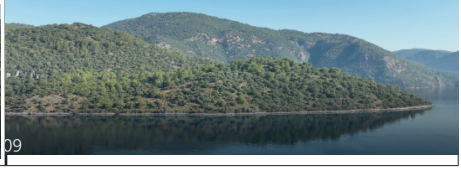
- Mapa şamandıra sistemi uygulanan koylardan bazılarında şamandıralara bağlanan teknelerin görüntüleri,
- Mapa şamandıra sistemi uygulanmayan koylardaki demirleyerek karaya bağlanan teknelerin görüntüleri,
- Mapa şamandıra sistemi uygulanan koylarda www.deria.gov.tr web sitesinden alınan şamandıra kullanım sayıları,

5.1. Mapa şamandıra sistemi uygulanan ve uygulanmayan koylarda teknelerin konaklama durumları

Mapa şamandıra sistemi uygulanan koylarda şamandıralara ve deniz mapalarına bağlanan, sistemin uygulanmadığı koylarda ise demir atıp kıyıdaki mapalara bağlanan teknelerin konumları, görüntünün alındığı tarih ve yer bilgisi ile birlikte aşağıdadır.



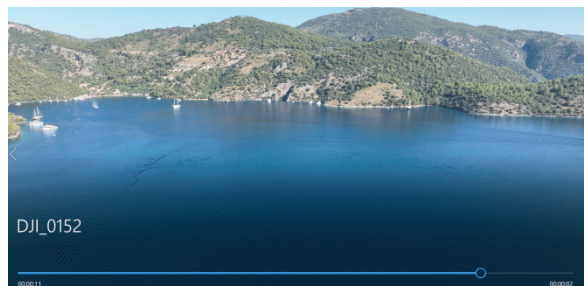
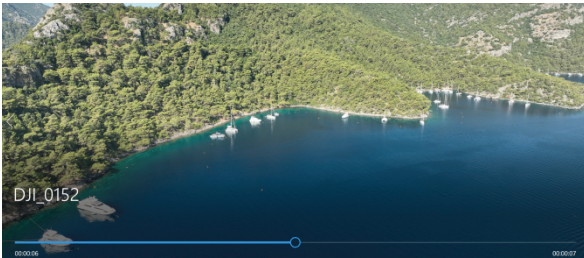
SARSALA 24.06.2026 Saat 07:51 (Şamandıra uygulaması VAR)



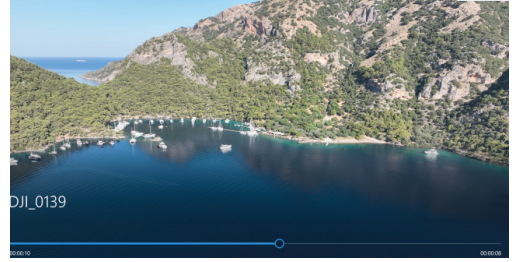
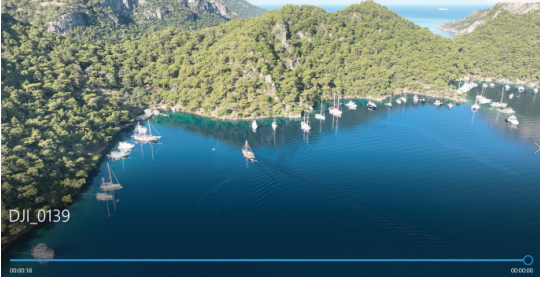
HAMAM KOYU 24.06.2026 Saat 07:51 (Şamandıra uygulaması YOK)



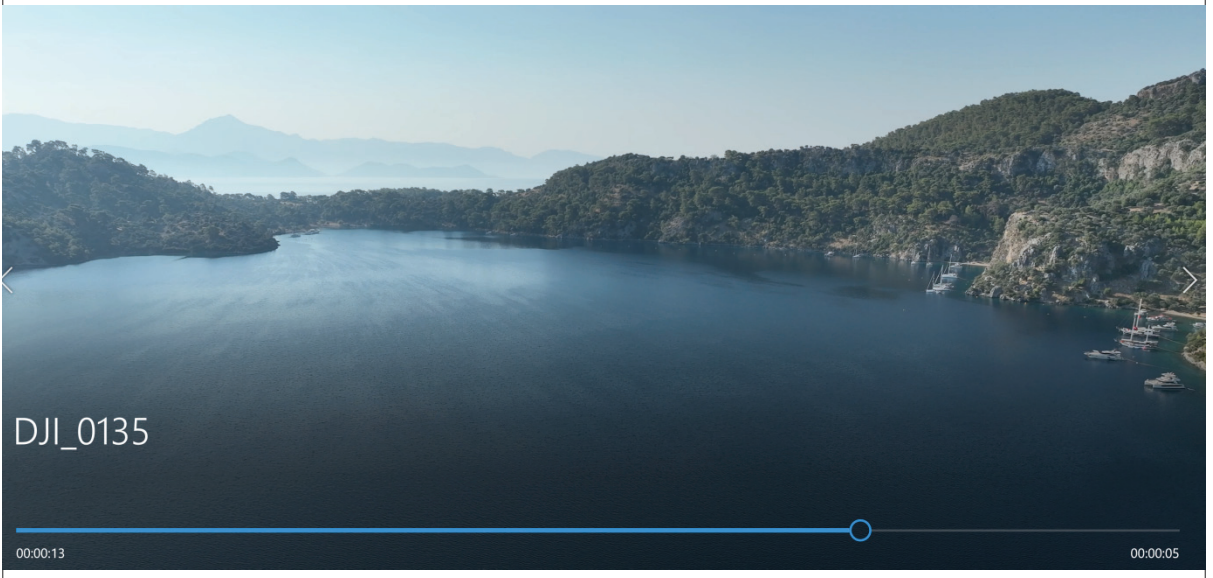
SARSALA 21.07.2026 Saat 08:52 (Şamandıra uygulaması VAR)



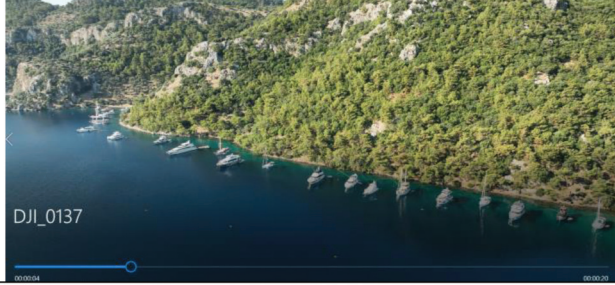
HAMAM KOYU 21.07.2026 Saat 08:20 (Şamandıra uygulaması YOK)



MARTI KOYU 21.07.2026 Saat 08:16 (Şamandıra uygulaması **VAR**)



BİNLİK KOYU 21.07.2026 Saat 08:17 (Şamandıra uygulaması YOK)



GÖCEK 06.06.2026 Saat 06:40 (ALARGADAKİ TEKNELER)



Göcek Doğu kısmında mapa şamandıra uygulanan kısımlarda tekne yok gibi
Toplam mapa-şamandıra kapasitesi 30

Göcek Adasında mapa şamandıra uygulanan kısımlarda tekne yok gibi.
Toplam mapa-şamandıra kapasitesi 71



Göcek Adası ve Göcek Doğu kısımlarında mapa şamandıra uygulaması nedeniyle 7 Haziran 2026 Cumartesi günü 120 adet tekne Göcek koyunda geceyi alargada geçirmiştir. Çok az sayıda tekne Göcek Adası ve Göcek Doğu kısımlarındaki şamandıralara bağlanmıştır.

5.2. Mapa şamandıra sistemi uygulanan koylarda www.deria.gov.tr web sitesinden alınan şamandıra kullanım sayıları

Mapa şamandıra sistemi uygulanan koylarda 2026 yılında değişik tarihlerdeki şamandıra kullanım sayıları Tablo 2'de verilmiştir. Tüm koylar için hazırlanan toplam bağlama kapasitesi 856'dır.

Tablo 2: Mapa şamandıra sistemi uygulanan koylarda 2026 yılında değişik tarihlerdeki şamandıra kullanım sayıları

	Boş tonoz sayısı	Rezerve tonoz sayısı	Tonoz doluluk oranı
23 Haziran:	770	86	%10
3 Temmuz:	461	395	%46
17 Temmuz:	409	447	%52
3 Ağustos:	408	448	%52
22 Ağustos:	424	432	%50
31 Ağustos	551	305	%36
9 Eylül	455	401	%47

Tablo 2’den görülebileceği gibi 2026 sezonu yüksek yoğunluk döneminde DERIA sistemi kabaca %50 kapasite ile hizmet vermiştir.

6. Mapa - Şamandıra Uygulaması İle İlgili Değişik Paydaşların Görüşleri

Mapa-şamandıra uygulaması ile ilgili değişik paydaşlarla kurulan iletişimler kapsamındaki tespitler aşağıdadır.

- **Göcek ve Dalaman esnafı:** Mutsuzlar. Çünkü şu anda Göcek koylarındaki tekne sayısı %30-40 civarında azalmış durumda. Bu her sektörde doğrudan yıllık ciroya yansıyacak bir kayıp.
- **Göcek Yat Mola Noktası işletmecileri ve özel mülkiyete sahip restoranların yöneticileri:** Bu grubun çoğunluğu Kapukargın kökenli Yörük aileleridir. Yat Mola Noktaları'nın işletme hakkını yaklaşık 40 yıl önce Göcek'in Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edildiği günlerde kazanmışlardır. Söz konusu Yörük ailelerinin çevre duyarlılığı Göcek koylarına sonradan gelen işletmecilere (Bedri Rahmi Onno, Göcek Adası Fimi Island vb) göre daha da yüksektir. Bir bütün olarak bu grubun tonoz sistemine ilk tepkisi deniz kirliliğinin azalabileceği beklentisi yönünde olmuştur. Ancak proje fiiliyata geçince denizcilerin mesafeli duruşunu hızla fark etmiş ve Göcek ekonomisini bir bütün olarak olumsuz etkileyeceğini düşünmeye başlamışlardır.
- **Özel teknelerde çalışan Profesyonel kaptan ve gemiciler:** Oldukça mutlular. Yer bulma ve demirleme stresinden kurtulduklarını düşünüyorlar. Konunun mali yönünü hiç dert etmedikleri kesin. Tabi bunun istisnası tekne sahibinin tonoz sistemine para ödemekten imtina etmesi nedeniyle şu an için tonoz yerleştirilmemiş olan Büyük Yassıca, Domuz Adası ve Hamam, Manastır, Kuyrucak (Binlik) koylarında yer bulma mücadelesine giren profesyonel kaptanlar. Ayrıca bir kesiminin 2-3 günde bir manevra yapma zorunluluğu nedeniyle şikayetçi oldukları da bir gerçek.
- **Ticari yatlarda (guletler) çalışan profesyonel kaptanlar ve ticari yat sahipleri:** Kullandıkları koca koca ticari yatlarla kendisini denizin sahibi olarak gören bu kesim çok tepkili. Doğrusu DERIA DTO ile işbirliği kurarak ilk günden itibaren bu kesimi mutlu edecek bir formül bulunabilmesi için çok çaba sarf etti. Son aşamada kaptanların belirleyeceği 200 tonozun (koylardaki en iyi demirleme noktaları) yönetiminin DTO'ya verilmesi noktasına gelindi. Ancak neticede anlaşma sağlanamadı. Çünkü bu çok önemli ayrıcalık karşılığında Türkiye Çevre Ajansı tonoz ücretlerinde ticarilere tanınması planlanan maddi ayrıcalığın (düşük ücretlendirme) kalkması ve DTO'nun 200 tonoz için ödeme garantisi vermesi şartını getirdi. DTO da bunu kabul etmedi.
- **Amatör denizciler:** Büyük çoğunluğunun ücretli tonoz sistemine tepki duyduğu söylenebilir. Ancak bazı Göcek sevdalıları da ücret seviyesini makul buldu ve koylardaki ferahlama ve temizlikten çok çok mutlular. Bu kesimin en büyük sıkıntısı koylarda tonoz seçememe durumuydu, ancak DERIA AŞ bu soruna ek para talep ederek biraz fırsatçı da olsa bir çözüm getirdi. Ancak tonoz sisteminin yazın en azından ilk iki ayında %50 kapasite ile çalışmış olması özel teknelerin de Göcek'ten uzaklaşmış olduğu şeklinde değerlendirilebilir.
- **Göcek ve Dalaman denizci halkı – Yerel denizciler:** Birincisi DERIA kademeli olarak Göcek'li mütevazı ya da düşük bütçeli amatör ve ticari tekne sahiplerinin kullandığı koyları boşaltmaya başladı. Bu nedenle Göcek'liler

evlerinden atılan gecekondlu halkı benzeri bir isyan içine girmiş durumdalar.

İkincisi Göcek’liler 2-3 kuşaktır serbestçe kullanmakta oldukları koylarda bir anda kiracı konumuna gelmekten hiç hoşlanmadılar. Tüm dünyada bu tür durumlarda “Göcek-Kart” gibi bir uygulama yapılır. Bu da DERİA AŞ tarafından yerel halka sunulmadı. Bu çerçevede yerel halk ile sistem arasında şu anda bir uzlaşma pek gözük-müyor.

7. Mapa - Şamandıra Uygulamasının Başarısı İçin Öneriler

Mapa-Tonoz-Şamandıra Sistemleri'nin tüm kıyılarımızda akılcı çözümlerle oluşturulmasını; denizciler kökenli kirlilik yükünün özellikle küçük koylar ve kapalı deniz alanlarında azaltılmasını; denizlerde temizlenmiş alanların artmasını, ve deniz alanlarında flora fauna gelişimini, denizin hayatiyetini çok önemsiyor, şiddetle savunuyoruz.

Mapa -şamandıra uygulamasının başarısı için önerilerimizi biri henüz uygulamaya başlanmış olan Göcek Dalaman Koylarındaki uygulamanın iyileştirilmesi ve herkesçe benimsenerek kullanılması için sadece bu uygulamaya özel öneriler, diğeri de ileride tüm kıyılarımızın uygun bölgelerinde planlanacak uygulamalar için genel öneriler olarak iki açıdan değerlendirebiliriz.

7.1. Göcek Dalaman Koylarındaki Uygulamanın İyileştirilmesi ve Herkesçe Benimsenerek Kullanılması İçin Öneriler

- Teknelerin açıkta baştan bağlanması için şamandıralar ve kıyıda (karada) kıçtan bağlanması için 2009 yılında yapıldığı gibi doğayla uyumlu olarak uygulanmış mapalar ve doğal kayalar en uygun çözümdür. Bu çözümün uygulanmasında ısrar edilmesi hem ilk yatırım maliyetinin hem de işletme maliyetinin önemli ölçüde azaltılması için önemle gerekmektedir.
- Kıyıya mapa montajı uygulaması için zeminin uygun olmadığı yerlerde zemine vidalı (helezon) bağlantılı mapa uygulaması yapılmalıdır.
- Gerek baştan bağlanma gerekse de kıçtan deniz mapasına bağlanma sonrası şamandıraların suya batmasının önlenmesi için kulvar halatları uygulaması geliştirilmelidir.
- Tonoz tasarımlarının hem deniz canlılarının yuva, barınma ve korunma amaçları için hem de bağlantı halkalarının kullanılamaz hale gelmesi halinde yeniden kullanım imkanları için mutlaka ve mutlaka içi boydan boya çok delikli tasarlanması ve ayrıca bağlantı halkası sayısının çoklanması gerekmektedir.
- Kıyıdaki mapa sayısının, denizdeki şamandıra sayısının en az 2 katı olması tekne güvenliği açısından şarttır.
- Sistemin tümüyle ücretsiz olması önerilmektedir.
- Sistem ücretli olacak ise ücretlerin, sistemin yıllık bakım ve işletmesini karşılayacak makul miktarda olması gerekmektedir.
- Girişler 14:00 ve sonrası çıkışların ise 12:00 öncesi olacak şekilde kurulan konaklama prensibi yerine istenilen zamanda girişin ve istenildiği takdirde DERİA rezervasyon sistemine kayıt koşuluyla boş tonozlara gidip bağlanmanın serbest olmasına ve en geç 24 saat sonrasında çıkışın yapılmasına izin verilmelidir. Elektronik rezervasyon sisteminde bu düzenleme kolaylıkla yapılabilir.
- Birçok teknenin gün boyunca ya keyfi nedenlerle ya da hava durumunun zorunlulukları nedeniyle günde 2 ya da 3 koy değiştirdiği dikkate alınmalı ve bir günlük ödeme yapıldıktan sonra müsaitlik durumuna bağlı olarak birden fazla koy ya da aynı koyda birden fazla şamandıra kullanımına rezervasyon sistemine kayıt koşulu ile izin verilmelidir.

- Sistemin koy seçimi sırasında şamandıra seçimine de olanak tanırken ek ücretlendirme yapmaması önemle gerekmektedir. Kaptanın elinde olmayan nedenlerle hava ve rüzgar durumuna göre şamandıra seçimi hakkına ek ücret uygulanmamalıdır.

7.2. İleride Tüm Kıyılarımızın Uygun Bölgelerinde Planlanacak Uygulamalar İçin Genel Öneriler

- Tüm kıyılarımız için deniz çayıruları haritaları oluşturulmalıdır. Eğer varsa www.donia.fr örneğinde olduğu gibi kamuoyu ile paylaşılmalıdır.
- Denizcilerin bu haritalarda saptanmış deniz çayıruları üstüne her halükârda demirlemeden kaçınmaları konusunda bir iletişim, izleme ve yönlendirme kampanyası yürütülmelidir.
- Kayalık ve deniz çayırı ile kaplı bölgelerde beton blok değil de genellikle Halas ismiyle anılan doğa dostu tonoz sistemleri tercih edilmeli (helezonik sualtı çivisi, kayalardaki doğal bağlama noktalarının kullanımı vb).
- Körfezlerimizdeki bazı koylarda kabuklular dışında dipte (flora-fauna) hiçbir hayatîyet bulunmuyor. Mavi yolculuğun yoğun olarak yapıldığı körfezlerimizde deniz çayıruları yetişmesi mümkün olmayan bölgelerde demirleme serbest olmalıdır.
- Demirleme serbest koylarda da eğer kıyı şeridi yeterli sayıda kaya bağlama imkanına sahip değilse, kıçtan-kara tekneler ağaçlara palamar bağlama zorunda kalıyorlarsa, yüksek tonajlı teknelere uygun nitelikte bir kıyı baba-mapa-anele sistemi kurulmalıdır.
- Tüm kıyılarda her koşulda “%50 Tonozluk Koy Sınırı Kuralı” getirilmeli. 1 günlük normal seyir mesafesi olarak kabul edilebilecek mesela 20 millik alan içinde konforlu konaklama bölgelerinin en az %50’si serbest demirlemeye izinli olmalı.
- Ücretlendirmede tonozlama yapılan bölgenin yerel nüfusuna bölge-kart gibi bir tanımlama yapılmalı ve indirimli tarife uygulanmalı. Bölge-kart için ikametgâh şartı aranmalıdır.
- Marina ücretlerindeki olağanüstü artış çerçevesinde bazı koylarda (örneğin Gökova Karacasöğüt, Hisarönü Kurucabük- Kovanlı, Orhaniye ve Selimiye) yasadışı / izinsiz tonozlar giderek artmakta ve bu gelişme demirleme güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Bu yasal izni olmayan tonozlar kaldırılmalıdır. Zira bu tonozlar denizcilerin demirleme alanlarının eşit kullanım haklarının ihlali anlamına gelmektedir.
- Demirleme yapılan tüm koylarda atık alım kıyı istasyonları ve deniz araçları ile atık alım sistemleri kurulmalı ve kesintisiz işletilmelidir.
- Özel Çevre Korum bölgelerinde akıntı ve kirlilik ölçümleri, ile sayısal model çalışmalarının birlikte kullanılması ve güncel teknolojiler kullanılarak deniz alanları gerçek zamanlı izlenmelidir.
- Tüm dünyadaki uygulamalara bakıldığında genel uygulamanın plato dip yapısına sahip kıyı şeridi ve koylarda sadece baştan bağlanan (alarga demirleme gibi) doğa dostu tonoz sistemleri olduğu gözlenmektedir. Kıyılarımızdaki bu tür koylarda benzer uygulama modellerinin geliştirilmesi düşünülmelidir. Yakın zamanda Kaş ve Ayvalık’ta uygulanan bu model hem doğa koruma hem de bakım dışında bir ek hizmet maliyeti gerektirmeyen ekonomik (düşük fiyatlı) bir çözüm örneği olarak başarılı sonuç vermiştir.
- Mapa-Şamandıra sistemlerinin özelleştirilmeyeceği ve özel sektöre devredilmeyeceği ve devlet tarafından işletileceği konusunda garanti sağlanmalıdır.

8. Sonuç

Bu çalışmada, Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi, Göcek ve Dalaman Koyları ve bu koyların korunmasına ilişkin önceki çalışmalar, Mapa - Şamandıra uygulamasının amacı ve hukuki altyapısı, uygulamanın projelendirilmesinde dikkate alınan teknik prensipler, tonoz seçimi ve tonoz tasarımları, kıyı mapalarının seçimi ve mapa tasarımları, sahada gözlemler, sistem uygulanan ve uygulanmayan koylarda teknelerin konaklama yoğunluğu, değişik paydaşların görüşleri ve Mapa - Şamandıra uygulamasının başarısı için öneriler örneklerle anlatılmıştır.

Bir kez daha belirtmek isteriz ki; denizlerimizde denizcilerden kaynaklanan kirlilik yükünün özellikle küçük koylar ve kapalı deniz alanlarında en aza indirilmesi; denizlerimizde temizlenmiş alanların arttırılması, deniz alanlarındaki flora fauna gelişiminin desteklenmesi, denizlerdeki tarihi ve kültürel değerlerimiz korunması için kıyılarımızda akılcı çözümler geliştirilmesi, sürdürülebilir kıyı ve deniz alanları kullanımının sağlanması temel amaçtır.

Göcek ve Dalaman koylarında 2026 yılında uygulamaya koyulan Mapa -Tonoz - Şamandıra Sistemi'nin tüm paydaşlar tarafından benimsenen, herkesin kullanmak isteyeceği, ekolojik yapı ile tarihi ve kültürel değerlerin korunması amacını ön plana almış, bunları tek ve temel amaç olarak kabul etmiş, ücretsiz ya da makul bir ücret karşılığında kullanılabilen, başarı ile sürdürülebilir ve dünyaya örnek olabilecek bir sistem olması herkesin beklentisidir.

İşbu çalışma kapsamındaki inceleme, değerlendirmeler ve önerilerin faydalı olduğunu ve dikkate alınacağını umuyoruz.

KAYNAKLAR

TÜRKİYE CUMHURİYETİ ANAYASASI

04.05.2010 tarihinde yürürlüğe giren "Göcek Körfezi ile Göcek-Dalaman Koyları Koruma ve Kullanma Usul ve Esasları"

Akdeniz İ., (2018), 3-Dimensional Numerical Circulation Modeling: A Case Study on the Coastal Processes in Gocek and Fethiye Bays, Turkey, Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü, (171 sayfa) <https://www.proquest.com/openview/dff013328382e78a49879c79c06d1a9f/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2026366&diss=y>

Resmi Gazete, (2020)," 30.12.2020 tarih ve 31350 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanan "Türkiye Çevre Ajansının Kurulması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair 7261 sayılı Kanun" <https://mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=7261&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>

ÖÇKK-DERİNSU, (2007), Göcek Hidrografik ve Oşinografik Deniz Araştırmaları raporu, Derinsu Sualtı Mühendislik Danışmanlık Ltd.Şti.

ÖÇKK-DEÜ, (2007), Göcek Körfezi ve Civarı Kıyı ve Deniz Alanları Tür ve Habitatlarının Tespiti Projesi Final Raporu, Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü

ÖÇKK-ODTÜ, (2007), Fethiye-Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi Göcek Yat Kapasitesinin Belirlenmesi Projesi, ODTÜ İnşaat Müh. Deniz Mühendisliği Araştırma Merkezi