

Economic Analysis of Fethiye-Göcek Special Environmental Protection Area

Lexique et liens

ODTÜ :

- <http://www.metu.edu.tr/general-information>

TÜDAV : Fondation turque pour la recherche marine

- [Fondation turque pour la recherche marine \(TUDAV\)](#)

SEPA : Special Environmental Protected Area

- <http://www.epa.gov/international/io/imo.html>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Protected_area

GDPNA : Ministry of Environment and Urbanization, General Directorate for Protection of Natural Assets (GDPNA)

- <http://www.csb.gov.tr/gm/tabiat>

UNDP : United Nations Development Programme (UNDP)

- www.undp.org.tr

CARBONE BLEU :

- [Futura-sciences.com environnement -herbiers-positonies-](#)

L'ENSEMBLE DU TEXTE

En anglais, traduit du turc, y compris l'annexe 2 et l'intégralité du règlement de la SEPA Göcek-Fethiye

- [SEPA Goecek-Fethiye](#)

Conclusions

La région de Fethiye-Göcek est une zone marine exceptionnelle bénéficiant de nombreuses baies pour une calme et sécurisée. Les possibilités pour le yachting (ODTÜ, 2007), y sont internationalement reconnues. Dans une large mesure l'économie du SEPA de Fethiye-Göcek est dépendante de l'environnement marin. La biodiversité de Fethiye-Göcek SEPA prend en charge une gamme de services des écosystèmes contribuant au bien-être économique de nombreux bénéficiaires, soutient les communautés locales et le PIB de Turquie. La valeur annuelle totale de Fethiye-Göcek SEPA est estimée à environ *210 millions de dollars par an*

Il s'agit d'une évaluation initiale du site, qui doit être affiné par une étude plus approfondie. Cette valeur intègre des services d'approvisionnement, la pêche, les services de réglementation, la capture du carbone, la protection contre l'érosion, le traitement des déchets, les services culturels, le tourisme et les loisirs. Il est considéré comme une sous-estimation des estimations prudentes ayant été utilisées par exemple pour le tourisme et un certain nombre de services potentiellement importants sont exclues. Les services éco systémiques considérés comme présents (ou potentiellement présent) sur le site, qui ne peuvent être estimés en raison d'un manque d'informations scientifiques et / ou de données sont:

- - les matières premières telles que les médecines naturelles
- - les ressources génétiques
- - les ressources ornementales, qui doivent encore être étudié sur le site
- - le rôle que l'environnement marin joue dans la micro- régulation du climat, dans les inondations et la protection des tempêtes
- - la valeur patrimoniale du site
- - la valeur éducative
- - le paysage de la côte et sa valeur d'agrément. En termes de valeur d'agrément, il y a un certain nombre de nouveaux développements haut de gamme à Göcek et Fethiye avec une vue sur la mer, *qui sont censés générer une prime*. Toutefois, cela n'a pas été étudié dans cette étude.

Le tourisme et les loisirs comptent pour environ 95% de la valeur totale. De ce fait l'estimation pour le tourisme de 199 millions de dollars par an pourrait être clairement raffinée. Une meilleure appréhension du nombre de visiteurs (à la fois pendant la nuit ou la journée) permettrait de mieux comprendre les dépenses touristiques et leurs limites.

Les services de réglementation sont évalués à 8.780.200 \$ par an. Toutefois, l'évaluation de ces services est basé sur des estimations de transfert

de valeurs sans que soit disponible les études scientifiques sur la fourniture de ces services sur le site.

Les écosystèmes marins sont également importants en termes d'emploi et d'économies locales. L'économie de la SEPA est basée sur le secteur des services (avec l'agriculture). Bien qu'il n'existe pas de statistiques officielles, environ 10.000 personnes sont estimées être directement impliquées dans le secteur du tourisme (hôtels, agences et restaurants) à Fethiye seul. Göcek est totalement dépendante du tourisme.

En dépit de leur importance économique, et culturelle, la qualité et la quantité des services éco systémiques de Fethiye-Göcek SEPA sont menacés par une série de pressions :

- y compris la pollution marine, les infrastructures et le développement du logement et des activités de pêche illégales.
- La menace sur le tourisme du site, par la pollution marine. Est évalué à près de 200 millions de dollars par année.
- Certaines mesures d'atténuation ont été initiées par le MoEU, GDPNA et les autorités publiques compétentes pour gérer la pollution générée par les bateaux et les yachts dans la région, notamment le système de carte bleue. Cependant, ce système pilote doit être améliorée grâce à un meilleur monitoring et d'exécution, la sensibilisation et l'application aux navires internationaux.

Il est à noter que Kumburnu Beach à Ölüdeniz , une des rares aires marines protégées en Turquie, charge des frais d'entrée, générant entre 5,5 à 6.000.000 TL (\$ 2,8 à 3.100.000) par an. Cela démontre que d'importants revenus peuvent être générés par des droits d'entrée et autres frais, tout en facilitant l'utilisation durable des ressources par limitation de la demande.

- *NDLR la copie d'écran GE du 1/09/2011, pour montrer à quoi ressemble une limitation de la demande selon les terriens... Il n'y a plus un seul voilier pollueur à l'intérieur de la lagune....*



Recommandations

Les principales recommandations de cette étude sont présentées ci-dessous. Ces recommandations soulignent les priorités en termes de valeur économique future des services éco systémiques du site ainsi que les questions de gestion prioritaires.

L'évaluation et la gestion des pêches

- Les pêcheries de la SEPA n'ont pas été étudiées. Même si la pêche n'est pas un moyen clé de l'emploi et source de subsistance dans la région, une évaluation du stock est urgente surtout en raison de la chasse sous-marine illégale et des activités de pêche au chalut menées sur le site.
- L'évaluation doit être fondée sur un taux de récolte durable (quantité), multiplié par les revenus moins les coûts (bénéfice). Des études scientifiques des stocks de poissons sont donc nécessaires pour déterminer les taux de récolte durable.
- Des séries de données chronologiques supplémentaires, sont nécessaires pour comprendre la variation du stock et de savoir si la pêche est sur une trajectoire viable.
- La zone doit être correctement surveillée afin d'endiguer les activités illégales actuelles qui menacent la ressource halieutique.

De peaufiner l'évaluation des services de régulation du site

- Une bonne évaluation économique doit-être soutenue par des preuves scientifiques. Il s'agit souvent d'une importance particulière pour la réglementation des services. Des sites d'études scientifiques spécifiques de la prestation de ces services sont nécessaires pour mieux comprendre ces services et informer l'évaluation. Cela comprend les services suivants :
 - Règlementation
 - Capture du carbone
 - Contrôle de l'érosion, des inondations et protection contre les tempêtes
 - Assimilation des déchets.
- Un domaine de recherche prioritaire sera de considérer les services offerts par les prairies de posidonies du site. En particulier, des études spécifiques pour le site, par la capture du carbone et des taux de stockage de posidonies des prairies du SEPA de Fethiye-Göcek, positionnant la Turquie au bénéfice éventuellement du marché émergent du carbone bleu.

Le développement d'une industrie touristique durable

Le tourisme a besoin d'être développé et géré d'une manière qui complète le statut de cette région comme une zone marine protégée ainsi que

son patrimoine historique et architectural. Un certain nombre de possibilités existent pour développer l'expérience touristique dans le SEPA de Fethiye-Göcek et, partant, de contribuer à la maximisation des revenus à long terme du tourisme et des loisirs sur le site. Il s'agit notamment de:

- Une étude sur la capacité du site est nécessaire pour comprendre les limites au développement du tourisme dans la région. Alors que la capacité de transport des bateaux utilisant les baies de Göcek , a été menée par ODTÜ en 2007, d'autres parties du SEPA (Fethiye et ses baies) doivent également être étudiées à cet égard, avec une évaluation de la capacité terrestre pour l'ensemble du SEPA.
- Une étude approfondie de l'impact économique du tourisme maritime pourrait être entreprise pour mieux comprendre les nombreux secteurs bénéficiant du tourisme maritime et de ses effets multiplicateurs sur l'économie. Une étude spécifique des dépenses sur le site et / ou étude de marché est également recommandée compte tenu de la valeur touristique.
- Le haut de gamme plutôt que le tourisme de masse, devrait être encouragé, ces revenus devraient être augmentés par l'amélioration de la qualité plutôt que de la quantité. Cependant les hôtels à Fethiye ont besoin d'être rénovés avant de pouvoir augmenter les prix
- Une meilleure signalisation et l'information pour les visiteurs et les résidents sur l'importance écologique de la région et de son statut de protection est recommandée. Tout le monde en visitant le site doit être conscient qu'il s'agit d'une zone protégée et les personnes travaillant dans le secteur du tourisme pourraient jouer un rôle dans la diffusion de cette information. Cela pourrait aider à renforcer l'image / marque de la région et d'améliorer la qualité de l'offre touristique. Les centres d'accueil pourraient être utilisés pour sensibiliser le public, tandis que des ateliers communautaires pourraient être organisés pour diffuser des informations sur l'importance et les services fournis par l'environnement marin et engager la communauté plus large des mesures de conservation des ressources marines
- Contrôle et surveillance de la pollution (notamment les eaux d'égout) est un défi qui nécessite une collaboration entre un certain nombre d'autorités, pour que les revenus du tourisme soient durables. Dans le SEPA Fethiye-Göcek, le système de carte à puce bleue est un bon début, qui devrait être rehaussée à d'autres domaines. En outre (Koc, C., 2012) fait les recommandations suivantes pour contrôler la sédimentation du golfe de Fethiye, qui menace la biodiversité marine et du tourisme sur le site:
 - Déverser des déchets domestiques pour décharger les canaux et les cours d'eau qui atteignent le golfe doit être empêchée par les systèmes d'égouts de la finalisation des zones de peuplement.
 - Déchets solides domestiques devrait être éloigné des zones habitées.
 - Les usines de transformation Chrome doivent être surveillés en termes de traitement des déchets ou relocalisés.
 - Études de contrôle de l'érosion dans le bassin supérieur devraient être encouragées, la récolte du bois dans le bassin supérieur doit être évitée et les nouvelles zones de reboisement mis en place.
- Diversification de l'expérience touristique : Il est nécessaire de développer un large éventail d'activités qui facilitent le tourisme tout au long de l'année. Par exemple, une étude réalisée par TUDAV a indiqué qu'il y a un grand potentiel pour les activités d'éco-tourisme en particulier autour de Ölüdeniz (TUDAV , 2012). Outre les activités existantes de parapente, randonnée, VTT , course d'orientation , observation des oiseaux , des explorations autour de la flore et la faune endémiques de la région (comme les papillons) pourraient être encouragées
- (TUDAV , 2012). La région et son fort héritage archéologie devraient être promus. Les sentiers de la voie lycienne doivent être perfectionnés. La vieille ville de kayaköy pourrait être développée en se fondant sur des hôtels de charme. A Göcek il y a seulement 4 mois de tourisme de plaisance réel, alors que pendant l'hiver, il fait très calme, il est possible de créer des occasions de revenus pour les habitants. Il s'agit d'un enjeu majeur pour la ville et les alternatives aux besoins du tourisme de yachting sont à développer. La voile pourrait être encouragée tout au long de l'année et des possibilités de parapente explorées. Les hivers sont dit d'être très agréable avec des températures moyennes de 18 °c. Le tourisme terrestre pourrait être promu en hiver, comme la randonnée, les sports nautiques et des équipes pourraient utiliser la région comme un lieu d'entraînement. Résidences secondaires peuvent être aussi louées en prix de basse saison...
- L'Utilisation et des principes de conservation ont été mis en place dans le cadre d'une étude réalisée par GDPNA (voir annexe 2), mais celles-ci ne sont pas prises au sérieux. Tous les acteurs doivent être plus engagés dans la conservation de l'environnement marin et de jouer un rôle : marinas, municipalités, garde-côtes, Harbour masters, résidents, restaurants et boutiques. Les communautés doivent s'approprier leur lieu de résidence étant donné qu'ils dépendent de la mer pour leur subsistance.
- Les informations sur l'utilisation et la réglementation des SEPA devraient être fournies sur les cartes marines, de sorte que les bateaux visiteurs sont mieux informés. Tous les bateaux étrangers devraient également être prévenus à la douane sur les informations sur la zone, en ce qui concerne le système de bouées et le système de gestion des eaux usées.

Analyse des séries chronologiques et des études socio-économiques

- Des Études d'évaluation devraient être effectués dans à intervalles réguliers dans le SEPA Fethiye-Göcek pour observer les changements. Permettant d'apprécier les valeurs des avantages tirés de la gamme des services éco systémiques et les arbitrages qui se produisent entre ces derniers. Au fil du temps, des études d'évaluation comparatives peuvent vous aider à choisir entre les différentes options de gestion, celle qui sera optimale pour la pérennité du site.
- Le site n'a pas fait l'objet d'une analyse socio-économique approfondie depuis 2001. Une étude socio-économique spécifique au SEPA Fethiye-Göcek SEPA pourrait être prises pour mieux informer le développement de la région et guider la conception des mécanismes possibles pour promouvoir le partage des bénéfices entre les communautés locales.

=====

Annexe 2 réglementation (GDPNA)**ANNEX 2 – GÖCEK GULF & GÖCEKDALAMAN BAYS CONSERVATION AND USE PRINCIPLES****Aim**

Article 1- The aim of these principles is to conserve Fethiye-Göcek Special Environmental Protection

- Area's biodiversity and environmental values and determine Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays Conservation and Use Principles for the purpose of prevention of its pollution.

Scope

Article 2- These conservation and use principles are in effect in the Göcek Gulf and Göcek-Dalaman

Bays which is marked in the annexed map under Fethiye-Göcek Special Environmental Protection Area.

Basis

Article 3- These conservation and use principles was prepared based on the 2872 numbered law and the Decree in the power of the Law numbered 383.

Definitions:

Article 4 - In the implementation of these principles;

- Ministry: Ministry of Environment and Forestry,
- Agency: Environmental Protection Agency for Special Areas,
- Off-shore: waiting at off-shore/cast off,
- Wastewater: it refers all of black water, bilge water, ballast water and sludge.
- Ballast water: Ballast water which is not considered as dirty ballast
- Moorings: It refers moorings in the coastal sides of bays in case of there is no existing wharfs, bunds, eyebolts etc.
- Anchorage: Anchoring operation in order to keep ships safe in the sea
- Ship: It refers all kind of boat that move via shipping system other than oar in the water whatever the name, tonality and purpose of use
- Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays: Islands and natural places have link with the mainland in Fethiye-Göcek Special Environmental Protection Area, of which the boundaries and coordinates are given in annexed map
- Grey water: All types of bath, kitchen and sink water which is not mixed with black water
- Daily tour boat: Ships that have certificate of seaworthiness, take and leave on certain points daily passengers for sport, recreation and tourism purposes
- Solid waste: Domestic and operational solid waste generated by ships in the framework of MARPOL 73/78 ANNEX-V
- Dirty ballast: When it is disposed from ships into the water; it causes to appear petroleum, petroleum derivatives or oil traces over water or adjacent to coast lines, colour changes over or under water and suspended solid materials/emulsion
- Sewage: Generally, black water and grey water
- Bilge water: The section in which leakage water and oily waste water collected originated from sub tanks of ships machines or auxiliary machines, cofferdams and lockers
- Sludge: The mud of oil and deposit sediments coming from fuel tanks and machinery compartments of ships or cargo tanks of fuel tankers
- Black Water: All kinds of sewage water generated by human or animal body

- Merchant Ship: All kind of ships used for commercial activities
- Marina: It refers coastal structures having a certificate of tourism, providing secure mooring facilities and access to each yacht by walk, having adequate depth of water, providing yachts with technical and social infrastructure, management, support, maintenance and repair services, protected from wind and sea effects, having obtained "operation license" from Under secretariat of Maritime Affairs.
- Resting Points for Yachts: It refers resting areas for yachts that can be reached by sea demarcated in 1/25000 scaled Environmental Master Plan of Fethiye Göcek Special Environmental Protection Area

Principles

Article 5 - General principles in respect of conservation and prevention of pollution of Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays are as follow:

- a. It is compulsory to follow these principles identified for conservation of biodiversity and environmental values and prevention of its pollution in Fethiye-Göcek Special Environmental Protection Area
- b. In accordance with the Environmental Law, in Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays, the cost for prevention, limiting, removal of pollution and rehabilitation of environment are paid by polluters and the parties causing for pollution. The fines are collected according to the Law numbered 6183 and called "Public Revenue Collection Procedure" from the polluters in order to prevent pollution
- c. Ships not having storage tank for wastewater cannot stay overnight in the "Restricted Areas for Use" in Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays
- d. Ships coming to Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays have to moor to the mooring points (marina, wharfs, eyebolt etc.). Except for "Restricted Areas for Use" it is allowed mooring only to eyebolts in terrestrial areas
- e. In Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays it is forbidden to airplay from ships, according to the "Regulation of Noise Pollution". Social activities in ships can be held in the southern part of Katrancı Island.
- f. In Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays it forbidden to make barbecue on open deck in bays and in stopovers of ships areas
- g. Ships coming to Göcek Gulf and Göcek – Dalaman Bays have to deliver their sewage, oily wastes, sludge, bilge water, dirty ballast water and also their wastes to the waste collection facility in Göcek Gulf and/or waste collection ship. In any case, it is forbidden to discharge into sea.
- h. Ships coming to Göcek Gulf and Göcek–Dalaman Bays have to bear necessary documents and/or chip cards according to Regulation of Waste Collection and Control" of the Ministry of Environment and Forestry.
- i. In Göcek Gulf and Göcek–Dalaman Bays, it is compulsory to follow notices regulating fish hunting with the amateur and commercial purpose, in accordance with the Fishery Products Law numbered 1380

Areas closed for diving

Article 6 - In Göcek Gulf and Göcek–Dalaman Bays, the following places situated in urban and archaeological sites are closed for diving

- 36 36' 00" latitude; 28 50' 30" longitude
- 36 42' 00" latitude; 28 54' 00" longitude
- 36 40' 30" latitude; 28 57' 00" longitude
- 36 35' 12" latitude; 28 51' 42" longitude
- 36 35' 12" latitude; 28 50' 30" longitude

Closed Zones for Ships:

Article 7 - Closed zones for ships are given as below.

In Hamam bay :

- (HAMAM) : 36 38' 28.3" latitude; 28 51' 15.9" longitude
 - (HAMAM1) : 36 38' 26.5" latitude; 28 51' 20.7" longitude
- the area between line composed of above points and the coast is closed for all kinds of ships*

The areas restricted for use

Article 8 - The areas restricted for use in Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays

A) In Göcek Gulf, merchant ships cannot navigate between 08:00-23:00 and enter into Göcek and Dalaman Bays by no manner of means.

B) In Göcek–Dalaman Bays, mooring of ships and water crafts are forbidden out of the areas and mooring points which determined by Port Authority defined according to the conservation and use principles. In this context:

- In Göcek Gulf (Including northern part of Göcek Island) and

- 36 44' 3.2" latitude; 28 55' 42.3" longitude (OSMANAGA)
- 36 44' 5.8" latitude; 28 57' 9.4" longitude (GCKADAKZ)
the area between line composed of above points and the coast, it is forbidden anchoring of ships and water crafts out of the anchoring areas defined by Göcek Port Legislation.

C) Fort the purpose of conservation of sea meadows in Göcek Gulf and Göcek - Dalaman bays:

a. Göcek Island

- 36 44'12.6" latitude 28 56'20.1" longitude
- 36 44'14.7" latitude 28 56'10.6" longitude
- 36 43'25.7" latitude 28 56'00.1" longitude
 - the area between line composed of above points and the coast and
- 36 43'40.3" latitude 28 56'57.1" longitude
- 36 43'52.4" latitude 28 56'46.3" longitude
 - *the area between line composed of above points and the coast*

b. Kış Limanı Bay

- 36 40'39.2" latitude 28 54'43.4" longitude
- 36 40'44.4" latitude 28 54'43.5" longitude
 - *the area between line composed of above points and the coast*

c. Kurşunlu Bay

- 36 38'16.4" latitude 28 51'-59.3" longitude
- 36 38'00.2" latitude 28 52'-21.3" longitude
 - *the area between line composed of above points and the coast*

d. Sarsala Bay

- 36 39'56.5" latitude 28 51'32.5" longitude
- 36 39'33.0" latitude 28 51'28.1" longitude
 - *the area between line composed of above points and the coast*

e. Sıralıbük Bay

- 36 40'47.7" latitude 28 51'55.5" longitude
- 36 40'27.9" latitude 28 51'57.1" longitude
 - *It is forbidden anchoring in the area between line composed of above points and the coast. However existing wharfs, bunds, moors and eyebolts can be used for anchoring.*

f. Yassıca Islands and Zeytinli Island

- 36 42'44.0" latitude 28 55'57.1" longitude
- 36 42'32.9" latitude 28 55'46.9" longitude
- 36 42'00.2" latitude 28 55'28.3" longitude
- 36 41'34.9" latitude 28 55'34.4" longitude
- 36 41'51.6" latitude 28 55'58.9" longitude
- 36 42'39.8" latitude 28 56'07.7" longitude
 - *It is forbidden anchoring in the area which coordinast are given above. Mooring is allowed between moors and eyebolts. However, In Yassıca Island's*
 - Dil Burnu;
 - 36 42'39.6" latitude 28 56'03.2" longitude
 - 36 42'38.4" latitude 28 56'01.9" longitude
 - 36 42'37.5" latitude 28 56'01.1" longitude
 - 36 42'35.7" latitude 28 56'01.0" longitude
 - In above coordinated areas daily tour boats between 10:00 and 20:00 can moor to moors and eyebolts and other ships except daily tour boats can moor between 20:00 and 10:00

Rules to benefit from Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays

Article 9 - The rules to benefit from Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays are as follows:

- a. In the bays of Göcek and Dalaman, ships as much as the number of moorings can be located.
- b. In the bays of Göcek and Dalaman, it is forbidden to tie ships to trees. Ships are tied to wharfs, bunds, eyebolts and moor-buoys wherever they exist. If there is no moors in the water, ships can only moor in mooring points in the terrestrial areas.

- c. In Göcek - Dalaman Bays, daily tour boats can enter into Resting Points for Yachts, the Göcek Gulf, the southern part of Göcek Island, Zeytinli Island and Domuz Island, the western part of Yassica Island, bays of Sarsala, Taşyaka, Boynuzbükü, Atbükü, Günlüklü, Kargılı, Kille, Merdivenli, Kurşunlu, Uzunali and Tersane Island , Yaz Limanı bays between 10.00 and 20.00 hours. It is forbidden that Daily tour boats enter into Göcek-Dalaman Bays except for bays where there exist coastal structures and bays mentioned at this article. However entrance of Daily tour boats into the Resting Points for Yachts is always allowed.
- d. It is compulsory that solid wastes are disposed to containers located in Kille Bay, yacht breakpoints and Sarsala Bays are waste disposal points. Solid wastes cannot be disposed anywhere apart these points.
- e. Ships can be moored in a bay for maximum 3 days at once in Göcek - Dalaman Bays. Their maximum stay in all bays can not exceed 11 days. After this time they have to leave their place.
- f. Within Göcek Gulf and Göcek – Dalaman bays, maximum speed limit is 6 miles for any kind of ships except except ships taking pilot service
- g. In Göcek Dalaman Bays within the framework of” Regulation on Sportive Activities for Tourism Purposes” water sport activities can be done by having necessary permissions from relevant institutions

Preventing of Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays’ use apart from the purpose

Article 10 - For preventin of use of bays within Göcek-Dalaman Bays apart from the purpose,

- a. Within Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays, it is strictly forbidden transfer of petrol and other harmful substances from ship to ship except for needs of navigation, life, goods and environmental security and solid wastes collection activities
- b. Ship and water crafts except which have registered as yacht (private, merchant and other), excursion snip, boat, mooring boat, amateur fishing boat, waste collection ship, patrol boat, fireboat, diving boat, guide boat, search and rescue boat, sunken remove ships, scum collection plant, scientific research/analysis boat are forbidden to enter into Göcek Gulf and Göcek-Dalaman if there is no emergencies.
- c. Entering into aforesaid areas for any activity necessarily of forbidden ship and water crafts is amenable to temporary private permission to be got from Port Authority.
- d. Entrance of forbidden ships and water crafts in case of emergency situation into said areas are subject to having necessary temporary permission from Göcek Port Authority

Control in Göcek Gulf and Göcek-Dalaman Bays

Article 11 - Authority for controlling and coordination of implementation of theses conservation and use principles is belong to Muğla Provincial Governorship

Control of implementation of these conservation and use principles is conducted by a commission composed of Environmental Protection Agency for Special Areas, Undersecretariat of Maritime Affairs, Directorate of İzmir Region, Göcek Port Authority, Muğla Environment and Forestry Directorate, Turkish Coast Guard Command, İMEAK the Chamber of Sea Commerce, Muğla Provincial Governorship and representatives of other relevant institutions regarded as necessary.

Penal Sanctions

Article 12 - When not obeyed to conservation and use principles, relevant legislative rules are executed according to administrative and penal fines

Other Provisions

Article 13 - In accordance with Harbors Law, Port Authority is entitled to put temporary orders in line with the restriction in the Göcek Gulf and Göcek- Dalaman Bays in order to provide security of navigation, life, goods and environmental values. In case of a permanent arrangement is demanded by Port Authority, the opinion of the Agency is taken.

Execution

Article 14- The Ministry, Agency and Muğla Provincial Governorship execute these conservation and use principles.

Enforcement

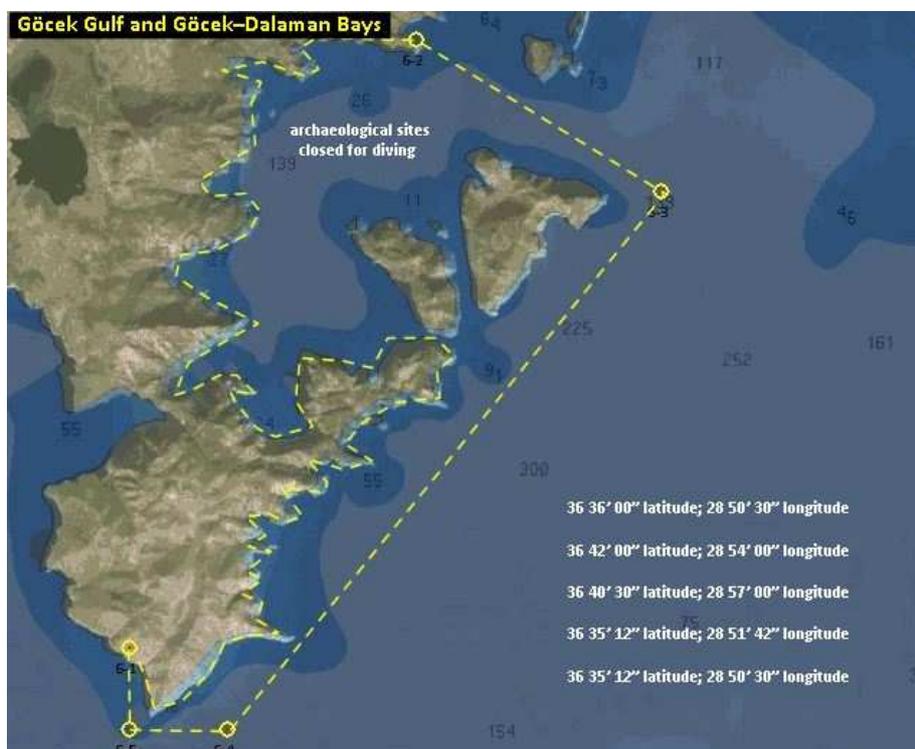
Article 15- These conservation and use principles put into force on the date of 04th May 2010.

Annexe à l'annexe

En approfondissant les informations, seules semblent il ces zones sont astreintes à une réglementation

Concernant Les activités nautiques

Pour préserver le patrimoine archéologique, toutes ces zones sont interdites à la plongée

**Concernant la navigation**

A) Dans golfe de Göcek, les navires marchands ne peuvent pas naviguer entre 08:00-23:00 ni entrer dans Göcek et baies de Dalaman en aucune manière.

B) Dans les baies de Göcek-Dalaman, amarrage des navires et des yachts sont interdits sur les zones et les points d'amarrage déterminés par les autorités portuaires, et définis en fonction de la conservation et les principes d'utilisation.

Dans cadre, Hammam Bay est totalement interdit à la navigation

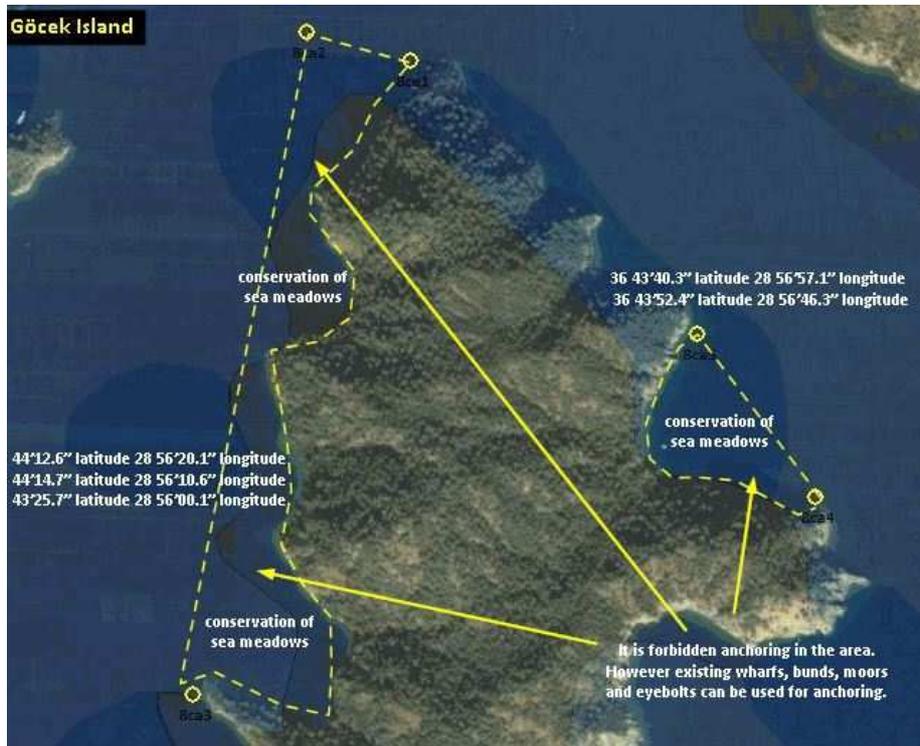


Sont interdits sauf accord préalable des autorités portuaires, le mouillage sur ancre dans la baie Göcek, suivant la zone décrite ci dessous:

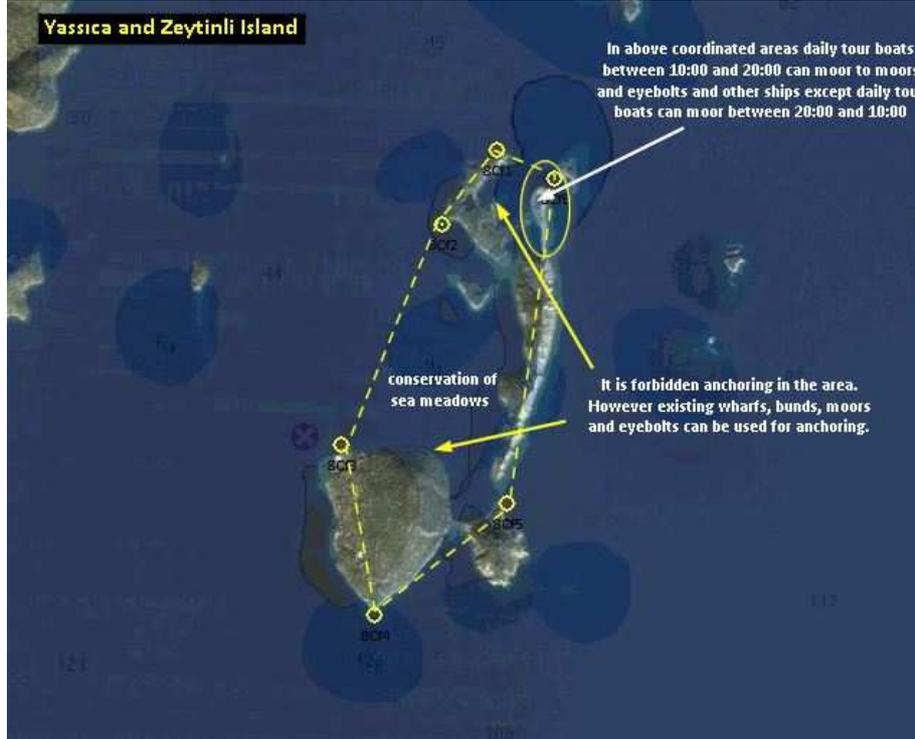
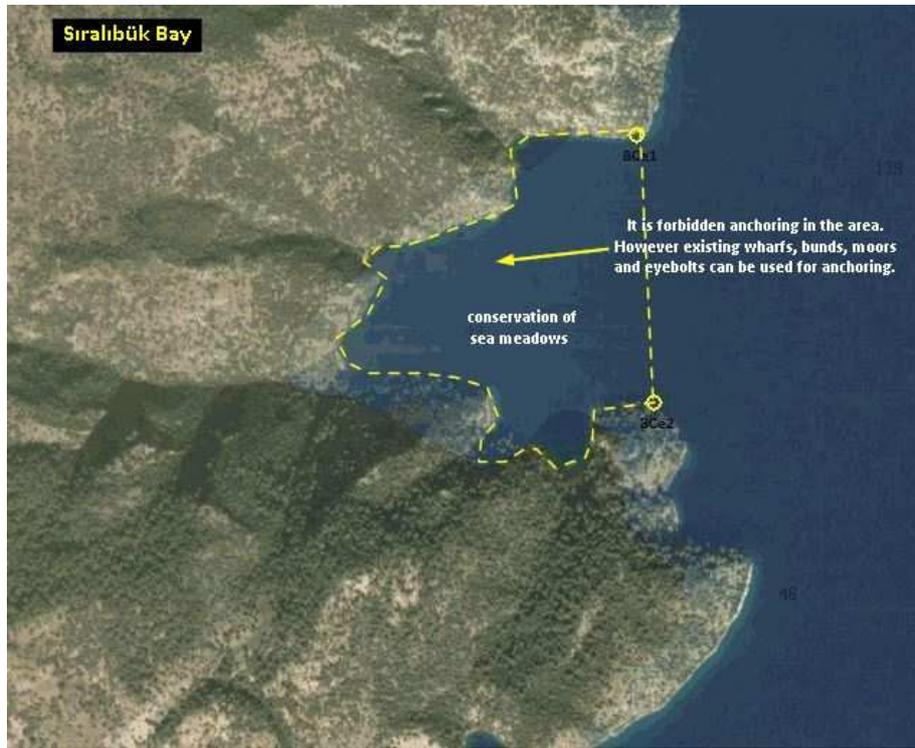
NDLR Il y a 6 marina et un port au sec... Ce qui explique probablement la sévérité de la mesure...



Pour préserver les posidonies, sont autorisés sous le respect d'amarrage sur bouée et d'amarres à terre sur des bollards, et uniquement









Laorana; octobre 2013, sous toute réserve, documents ne pouvant en aucun cas servir à la navigation