

DENİZ TURİZMİ YÖNETMELİĞİNİN GÜNÜBİRLİK GEZİ TEKNECİLİĞİ YÖNÜNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

¹Yiğithan GÖKSU, ²Oğuz ATİK

ÖZET

Üç tarafı denizlerle çevrili bir turizm cenneti olan Türkiye'nin doğal dokusu korunarak mevcut turizm etkinliğinin artırılmasına duyulan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır. Bu kapsamda yetkili makamlarca bir takım düzenlemeler gerçekleştirilmektedir. Bu düzenlemelerin en önemlisi olan "Deniz Turizmi Yönetmeliği" yasal boşluğun doldurulmasına olanak sağladığı gibi sektörün üzerine olan etkisinin araştırılması, deniz turizmi açısından çok önemlidir.

Bu çalışmada deniz turizmi yönetmeliğinin küçük ve orta ölçekli günübirlik deniz turizmi hizmeti sunan işletmeler üzerine etkileri araştırılmıştır. Deniz turizmi işletmecileri ve kaptanlarının örneklem grubunu oluşturduğu çalışmada nitel araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Araştırma bulguları, deniz turizmi yönetmeliğinin hazırlanma ve yürürlük sürecindeki eksikliklerini ve yönetmeliğin işletmeci/kaptanlar açısından olumlu ve olumsuz yansımalarını içermektedir.

Sonuçta, kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum örgütleri ve kooperatifler arası dayanışmayı artırdığı gözlenen ve sorunların hızlı bir şekilde çözümlenmesine olanak sağlayan yönetmelik ile ilgili olarak, deniz turizmi alanında etkinlik gösteren teknelerin bağlama yeri; indirme bindirme yeri; güzergâh haritalarının belirlenmesi; arıtma tesisi ve atıkların yönetimi; nitelikli personel bulmada karşılaşılan güçlük; işletmenin ekonomik istikrarı olmak üzere, altı temel sorun saptanmış olup, yönetmeliğin bugünkü haliyle, mevcut sorunların giderilmesi açısından etkisiz kaldığı düşünülmektedir.

Anahtar Sözcükler: Deniz Turizmi, Günübirlik Gezi Tekneciliği, Yasal Düzenlemeler.

¹ Yiğithan GÖKSU, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir
yigithan.goksu@deu.edu.tr

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

1. GİRİŞ

Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi'nin kesişim noktasındaki bir yarımada özelliğinde; doğal dokusu ve eşsiz güzellikteki kıyılarıyla deniz turizmi cenneti olan Türkiye'nin, 81 ilinden 28'inin denize kıyısı bulunmakta ve deniz turizmi etkinliklerinde öne çıktığı görülmektedir. Deniz turizminde etkinlik gösteren illerin yüzdesi alındığında bu oran %35'tir. Ancak, ülkemizin deniz turizmi gelirleri ise turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır (DTO Sektör Raporu-2013:212).

Ülkemizin deniz kıyısındaki illerinin sahil uzunluğu yaklaşık 8333km'dir. Özellikle Ege ve Akdeniz kıyıları dünya çapında popülerliğe sahiptir. Nitekim 2015 yılı verilerine göre Türkiye'nin mavi bayrak taşıyan 436 plajı ve 21 marinası bulunmaktadır (www.mavibayrak.org).

Turizm olanaklarının ve mevzuatının iyi düzenlenmiş, iyi araştırılmış ve sektör ihtiyaçlarına göre geliştirilmiş olması gerekmektedir. Bu açıdan bakıldığında ülkemizde deniz turizmi sektörü etkinliklerini düzenleyici ilk yönetmelik Deniz Turizmi Yönetmeliğidir.

Geniş kitlelerin, yoğun iş hayatı ve ekonomik zorluklar nedeniyle, turizm etkinliklerine zaman ayıramaması, ülkemize özgü olan günübirlik deniz turizmine önem yüklemektedir. Bu nedenle, şehirlerde geniş kitleler tarafından ulaşılabilirliği en kolay turizm, günübirlik deniz turizmi faaliyetidir.

Önceden, deniz turizmi etkinliklerini düzenleyen bir uygulamanın olmaması nedeniyle, yönetmelik mevcut sıkıntıları gidereceği yönünde bir beklenti oluşturmuş; ancak, yönetmeliğin yürürlüğe girmesiyle birlikte tepki almıştır. Bu nedenle, deniz turizmi alanındaki mevzuatın sosyal, ekonomik ve ticari hayata; çevreye ve ilgili kesimlere etkilerinin neler olacağı, yönetmeliğin uygulanabilirliğinin incelenmesi ve sektör ihtiyaçları açısından geliştirilmesi, gereklidir (Ekici, 2010:1).

Bu çalışmada, ülkemizde yaygın deniz turizmi etkinliklerinden olan günübirlik gezi tekneçiliğinin, deniz turizmi yönetmeliğinden nasıl etkilendiğinin araştırılması amaçlanmıştır olup, yönetmeliğin günübirlik gezi tekneleri ile ilgili pek çok işlevi ve etkileri, değerlendirilmiştir.

Ülkemiz günübirlik gezi tekneçiliği işletme çevresine bakıldığında; sektörel çevrenin, yönetmeliğin uygulayıcısı olarak kültür ve turizm müdürlükleri, denetleyicisi olarak sahil güvenlik unsurları ve sektörde çalışan günübirlik gezi teknelerinden oluştuğu görülmektedir.

Çalışanlarının genel olarak eğitim seviyesinin düşük olması nedeniyle, araştırma süresince nitel araştırma yöntemlerine başvurulmuştur. Yapılan derinlemesine görüşmelerle yönetmeliğin sosyal, ekonomik ve ticari hayata ve çevreye olan olumlu ve olumsuz yönleri ilgili kesimler açısından tespit edilmiş ve değerlendirmeler içerik analizine tabi tutulmuştur.

2. DENİZ TURİZMİNDEKİ BİLEŞENLER

Deniz turizmi bileşenleri Tablo-1’de; 2013 yılı envanteri ise, Tablo-2’de verilmiştir (DTO Deniz Turizmi Dergisi, 2015).

Tablo 1: Deniz Turizminin Bileşenleri

DENİZ TURİZMİ	
Tesisleri ve İşletmeler	Araçlar ve İşletmeler
1. Kruvaziyer gemi limanları (A-B tipi) ve işletmeleri 2. Yat limanları (3-4-5 çıpalı) ve işletmeleri 3. Diğer tesisler (rıhtım-iskele-çekrek yeri) ve işletmeleri	1. Kruvaziyer gemi ve işletmeleri 2. Yat yatırım ve işletmeleri a. Mavi yolculuk deniz taşıma ve işletmeleri b. Bareboat deniz taşıma araç ve işletmeleri c. Günübirlik gezi tekne ve işletmeleri 3. Dalabilir deniz taşıma araç ve İşletmeleri 4. Diğer deniz taşıma araç ve İşletmeleri a. Yüzer deniz turizmi araçları b. Özel deniz turizmi araçları c. Su altı ve su üstü faaliyet araçları

Kaynak: DTO Deniz Turizmi Dergisi Nisan 2015

Tablo 2: Deniz Turizmi Envanteri

Deniz Turizmi Bileşeni	Miktarı (adet)
Deniz Turizmi Tesisleri	
Yat Limanları	62
Kruvaziyer Liman	10
Deniz Turizmi Araçları	
Yatlar (Guletler v.b.)	1529
Bare-Boat (Mürettebatsız Kiralanan)	571
Günübirlik Gezi Tekneleri	1051
Yüzer Restoran	45
İçsular Gezi Teknesi	1000 (Yaklaşık)
Dalış İşletmeleri	263
Su üstü İşletmeleri	697
Özel Deniz Araçları	
Özel Tekneler	38838

Kaynak: DTO Deniz Turizmi Dergisi.

Marinacılık ve tesis işletmeleri, ayrı bir ihtisas alanıdır. Deniz araçları, denizcilik ve turizm kültürlerini birleştirir. Turizm işletme belgeli tekne ve işletme sayısı, binlerce olup, ülkemizin önemli bir turizm filosudur. 2015 verilerine göre, Turizm İşletmesi Belgeli “Türk Bayraklı Yat” miktarı 1529; “Yabancı Bayraklı Yat” miktarı 826; “Günübirlik Gezi Tekne” miktarı 1636; Yüzer Deniz Turizmi Araç statüsünde bulunan tekne miktarı ise 51’dir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2015).

Turizm işletmesi belgeli günübirlik gezi teknelerinin illere göre dağılımı Tablo-3’te belirtilmiştir.

Tablo 3: Günübirlik Gezi Teknelerinin İllere Göre Dağılımı

İlin Adı	İşletme Sayısı	Tekne Sayısı	Yolcu Sayısı
Adana	1	1	44
Antalya	412	489	26279
Aydın	68	68	4844
Balıkesir	50	52	4158
Bartın	11	11	319
Çanakkale	8	8	212
Edirne	2	2	72
Hatay	14	14	744
İstanbul	85	87	16662
İzmir	96	97	4498
Kastamonu	1	1	22
Mersin (İçel)	22	27	2339
Muğla	215	231	13706
Ordu	4	4	123
Samsun	1	1	399
Sinop	16	30	629
Yalova	3	3	403
Genel Toplam (2014)	1009	1126	75453
Genel Toplam (2013)	938	1051	68629

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı (31.12.2014)

3. DENİZ TURİZMİ YÖNETMELİĞİ

Deniz Turizmi Yönetmeliği, turizm değerleri taşınmasından dolayı Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yürütülmektedir.

3.1. Yönetmelikle İlgili Hukuksal Süreç

Cumhuriyetle birlikte reform sürecine giren Türkiye’de, turizm politikaları ve dönemsel incelemeler, “Cumhuriyet Öncesi”; “Cumhuriyetle Başlayan Plansız”; “1. Planlı (1962-1980)”; “2. Planlı (1980-2013)” dönemler olarak 4 başlıkta toplanır (Coşkun, 2010:20). Turizmle ilgili kamu örgütlenmesi, cumhuriyetin ilk yıllarına dayansa da, ilk kanun, 1934 tarihli “İktisat Vekaleti Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında 2450 Sayılı Kanundur (Yağcı, 2003:17). 1939’da tanıtma ve turizm işleri müdürlük halinde Ticaret Bakanlığına; 1940’da Basın ve Umum Müdürlüğüne; 1943’de Basın Yayın Umum Müdürlüğüne; 1949’da Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğüne bağlı Turizm Dairesine bırakılmıştır (Yıldız, 2011:58). “1950’de çıkarılan “5647 Sayılı Turizm Müesseseleri Teşvik Kanunu”, turizmin geliştirilmesi için çıkarılan ilk kanundur (Kozak ve diğ.,2000:105). Buna göre, hangi işletmelerin turizm

müessesesi olduğu; hangi tedbir ve teşviklerden yararlanacağı; yararlanma koşulları; işletmelerin denetlenme ilkeleri belirlenmiştir.

Sonraki yıllarda birçok yasal düzenleme, çalışma ve kalkınma planı yapılmışsa da, 1980 yılından sonra çıkarılan “2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu” turizm açısından dönüm noktası olmuştur. Bu kanunla birlikte günümüz deniz turizmi yönetmeliğinin temelini oluşturan “Yat Turizmi Yönetmeliği” de yürürlüğe girmiştir (Kozak ve diğ. 2000:111).

Deniz turizminin hızlı gelişimi, meslek dallarının çeşitlenmesi ve Avrupa Birliği Uyum Süreci kapsamında kanunların değişmesi sonucu yetersiz kalması nedeniyle, Kültür ve Turizm Bakanlığının koordinasyonunda, ilgili kamu ve sektör temsilcileri ile Deniz Ticaret Odasınınca “Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı” çalışmaları tamamlanmış, Deniz Turizmi Yönetmeliğine dönüşmüştür (DTO, 2013:213).

Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu 37. Madde, 1. Fıkra, A bendi, 4. alt bendine göre hazırlanmış; Deniz turizmi alanında kamu ve sektöre karşı yetkili kuruluş, yasayla belirlenen sorumlulukları çerçevesinde Deniz Ticaret Odası’dır (DTO, 2013:212).

Yönetmelik geniş olup; “deniz araçları” Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme; “bağlama yerleri” Çevre ve Şehircilik; “etkinlikler” Gıda, Tarım ve Hayvancılık, Gençlik ve Spor ve Maliye Bakanlıklarınca ortak yürütülmekte; Yönetmelik(2009), “Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet (Kültür ve Turizm Bakanlığı-2011)”; “Gezi Tekneleri (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı-2006 ve revize hali 2014); Özel Teknelerin Donatımı ve Kullanacak Kişilerin Yeterlilikleri Hakkında (2008 ve revize hali 2012); Gemilerin Teknik (2009); Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Kıyı Kanunu(1994) kapsamındaki yönetmeliklerle ilişkilidir.

3.2. Deniz Turizmi Yönetmeliğinin Yürürlüğü ve Amacı

Yayımla oluşan uyumsuzluk ve ihtiyaçların giderilmesi için, ihtiyaç duyulan mevzuat geliştirme çalışmalarına devam edilmekte olup, Yönetmelik ilk olarak 24.07.2009 tarih ve 27298; Uygulama Tebliği, 28.04.2010 tarih ve 27565; Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ, 10.03.2011 tarih ve 27870 sayılı Resmi Gazetelerde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (www.mevzuat.gov.tr).

Yönetmeliğin amacı Madde 1’de belirtilmiştir.

“MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; denizcilik ve turizm hizmetleri açısından deniz turizmi tesisleri ve araçlarının yatırım ve işletmeciliğinin geliştirilmesi, teşviki, bunların güvenli bir biçimde kullanılması, bu işletmelerin ülke ekonomisine ve ülke turizmine yararlı olacak şekilde nitelik ve standartlarının belirlenmesi, bu alanda faaliyet gösteren yatırımcı ve işletmecilerin uyması gereken asgari kuralların belirlenerek deniz turizmi sektörünün uluslararası alanda rekabet gücünün artırılması ve kalitesinin yükseltilmesini sağlamaktır.”

3.3. Yönetmelik Sonrası Değişiklikler

Yönetmelikle, turizmin yoğun olduğu bölgelerde gerçekleştirilen deniz turizmi etkinlikleri belirli koşullara bağlanmıştır. Örneğin yönetmelik öncesinde turizme hizmet amacı güden bir tekne günlük gezi ve uzun süreli mavi tur etkinliklerinde bulunabilir, denize elverişlilik belgesi yolcu motoru olan bir tekne turizm etkinliklerine katılabilirdi. Yönetmelik ile teknelerin sınıflandırılması uygulamasına başlanmış, tekne kapasiteleri belirlenmiş ve belgelendirilmiştir. Bu sayede hizmet kalitesi artırılmış, deniz vasıtalarının standarda bağlanmadan yürütülen işleyişine yöntem belirlenmesi sağlanmıştır. Yat turizmi yönetmeliği ana hatlarıyla sadece yatlar ve yat işleyişini esas alırken, deniz turizmi yönetmeliği tüm deniz araçları ve işleyişlerini esas almaktadır.

Önceden belli olmayan deniz turizmi kategorileri, turizm teknesi ile gemi farkı, yolcu motoru ve özel tekne farkı ve uygulamada anlaşılabilirliğe neden olan zorluklar ortadan kaldırılmıştır (DTO, 2015).

Önceliğin müşteri hakları, hizmet kalitesi ve can emniyeti olan bu yönetmelikle, Turizm ve Kültür Bakanlığı görevlendirilmiş; deniz turizm alanında ticari etkinlik gösterecek araç ve işletmeciler turizm belgesi ile yetkilendirilmiş; deniz ve kıyı tesisleri ile çekek yerleri, limanlar, iskeleler “deniz turizmi tesisi” olarak, diğer yüzer turizm araçları da deniz turizmi araçları olarak (Tablo-1) belirlenmiştir.

Yönetmeliği gününbirlik gezi tekneleri açısından değerlendirirsek, öncelikle; “Deniz Turizmi İşletme Belgesi alınması” ve “Turizm ve Kültür Bakanlığı tarafından belirlenen ve il/ilçe kültür ve turizm müdürlüklerine göre denetimlerde gerekli esaslara uyulması” hükmü getirilmiştir. Böylece, tekne dizaynları gözden geçirilmiş, yolcu kapasitesi gemi teknik yönetmeliğine göre değiştirilmiş, bağlama yerleri ve kıyı tesisleri standardı yükseltmek amacıyla gözden geçirilmiştir.

3.4. Yönetmeliğin Güçlü Yönleri

Yönetmelik deniz turizmi sektörü açısından ilk niteliği taşımaktadır. Bu nedenle başıboşluğu ortadan kaldıran bir özelliktedir. Yönetmelikle birlikte belirlenen deniz turizmi tesis ve araç standartları, hizmet kalitesinin yükseltilmesine büyük katkı sağlamıştır.

Yönetmeliğin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde belirtilen esaslar çerçevesinde alanında etkinlik göstermekte olan işletmeler genel olarak takip edilebilir ve sınıflandırılabilir hale getirilmiş, işletme esasları belirtilerek yapılan belgelendirmeler, toplantılar ve görüşmeler kanalıyla kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum örgütleri ve kooperatifler arası dayanışma ön planda tutulmuştur.

3.5. Yönetmeliğin Zayıf Yönleri

Yönetmelik, işleyiş bakımından geniş bir alanı kaplamakta; diğer bakanlıkların mevzuatlarıyla çakışan maddeler içermekte; bir takım sorunlar doğurmaktadır. Sorunların başında belgelendirme amacıyla yapılacak sınıflandırma gelmektedir. Yönetmeliğin 4. Maddesi ve 5. Bölümünde Deniz Turizmi Araçlarının Türleri başlığı gelişen teknoloji ve artan rekabet koşullarında piyasanın kendini geliştirmesi hızına karşılık veremeyen niteliktedir. Denize elverişlilik belgesi ve turizm işletme belgesi arasındaki isimlendirmede fark vardır. İstanbul Boğazı Yüzer Restoranların İşletimi, Bodrum Bölgesi Yüzer Katamaran Disko, Amasra Yarımadası Dolmuş Tekne Turları, Ege Guletlerindeki günlük turlar ve Akdeniz'deki korsan figürlü kaydıraklı gemiler bunlara örnektir.

Diğer bir zorluk, hizmet kalitesi için müşterilere sunulması gereken teknedeki yaşam alanıdır. Alanın belirlenmesinde, tekne eni ve boyu esas alınmış; belirli katsayılarla yolcu kapasitesi yarıya düşürülmüş, oluşan tepkiler sonucu, taşıma kapasitesi Gemi Teknik Yönetmeliği esaslarına bağlanmıştır. Yönetmeliğe göre, turizm belgelendirme işlemleri yüzer tesisler açısından bakanlık yetkilileri, ticari yatlar için il kültür ve turizm müdürlükleri, günübirlik gezi tekneleri için ilçe kültür ve turizm müdürlükleri ve deniz turizmi kurulları tarafından incelenerek verilmektedir. Bu uygulama yöreye ait özelliklerinden dolayı uygulama ve belgelendirme kolaylığına ve bölgesel uygulama farklılıklarına neden olmaktadır. Böylelikle yönetmelikte belirtilmemiş olan belgelerin geçerlilik bölgeleri ve hizmet alanları doldurulması gereken bir boşluktur.

Kıyı Kanunu uyarınca, birçok sahilin doğa varlıkları arasında yer alması, özel koruma ve özel uygulama esaslarına sahip olması nedeniyle bağlama yeri, tesis ve altyapı eksiklikleri giderilmemiş olması, sorundur.

4. GÜNÜBİRLİK GEZİ TEKNECİLİĞİ

Eskiden yolcu motoru/tenezzüh sınıfında sayılan günübirlik gezi teknesi kavramı, 24. maddede "*gezi, spor, eğlence ve turizm amacıyla limandan aldığı yolcularını aynı gün aynı limanda indiren, denize elverişlilik belgesine sahip deniz turizmi aracı*" şeklinde tanımlanır. Günübirlik Gezi Tekneciliği, "birbirini tanıyan kişilere ait özel tekne kiralanması" veya "birbirini tanımayan kişilere ait standart tur planlanması" şeklinde yapılır. Serbest çalışanlar varsa da, genelde kooperatifleşmeye gidilmektedir (Atlay Işık ve diğ.,2013:429).

Teknelerde, kültür turları (bölgenin tarihi ve kültürel dokusuna yapılan); amatör balıkçılık turları; mehtap veya boğaz turları; organizasyon turları (nişan-düğün-davet vb. kutlamalar için); turizm sezonunda yapılan yüzme-eğlenme-gezi vb. etkinlikleri içeren turlar

(müzikli/müziksiz) şeklinde hizmet sunulmaktadır. Marmara ve Boğazlarda saç tekne (Şekil-1); Ege ve Akdeniz’de Gulet (Şekil-2); Karadeniz’de, balıkçı teknesinden devşirilen tekneler (Şekil-3) kullanılır.



Şekil 1: Saç tekne (Marmara ve Boğazlarda)
Kaynak:www.denturavrasya.com.tr



Şekil 2: Gulet (Ege ve Akdeniz’de)



Şekil-3 Devşirme tekne (Karadeniz’de)
Kaynak:www.amasra.net

5. DENİZ TURİZMİ YÖNETMELİĞİNİN GÜNÜBİRLİK TEKNE HİZMETLERİNE ETKİSİNİN ARAŞTIRILMASI

İlk aşamada yöntem, amaç, sorular, model ve katkılar; ikinci aşamada nitel araştırma süreçleri ve analizler açıklanmıştır. Nitel uygulamada, deniz turizmi yönetmeliğinin etkilediği sektörel çevre ile

yapılan görüşmeler ve yapılan gözlemlerle deniz turizmi yönetmeliğinin etkileri incelenmiş, araştırma sorularının cevapları aranmıştır.

5.1. Araştırmanın Amacı ve Modeli

Çalışmada, deniz turizmi yönetmeliğinin ve getirdiklerinin, ülkemizdeki günübirlik tekne hizmetlerine olan etkileri araştırılmıştır. Bu bağlamda, deniz turizmi alanında günübirlik gezi tekne hizmetlerinde bulunan kaptanlar, idari yetkililer ve denetleyicilerle görüşmeler yapılarak mevcut durum değerlendirilmiş; kesişen noktalar tespit edilmiş, sonuçta deniz turizmi yönetmeliğinin olumlu ve olumsuz yönleri incelenmiştir.

Yasal düzenlemeler ve yönetmeliklerin etkilerinin araştırılması uzun yıllardır sosyal bilimcilerin ilgilendiği bir araştırma konusu olmakla birlikte, literatür incelendiğinde mevcut yönetmeliklerin Avrupa devletleri ile kıyaslanması konusuna ağırlık verildiği, uygulanmakta olan yönetmeliklerin etkilerine ilişkin konuların çok arka planda kaldığı görülmektedir. Bu araştırma, saha araştırmaları konusunda literatürdeki boşluğun giderilmesine ve yönetmeliğin geliştirilmesine katkıda bulunabileceği; yeni mevzuatların incelendiği ve sektöre etkisinin araştırıldığı çalışmalara da kaynak olacağı düşünülmektedir.

Verilerin toplanması sürecinde sektörde, kabul edenlerle görüşme yapılmış; yeterli örneklem sayısına ulaşılmıştır. Ancak, görüşme talebine olumsuz cevap verenler; gözlemlerle ilgili yasal engeller; yasalar nedeniyle yönetmeliğin hazırlanması, incelenmesi ve geliştirilmesine ilişkin tüm verilere ulaşamaması, araştırmanın kısıtlarını oluşturmuştur.

5.2. Araştırmanın Yöntemi

Nitel araştırmanın temelleri, insan davranışını içinde bulunduğu ortam ve çok yönlü araştırmayı hedefleyen yapıdadır. Nitel veriler güvenilirdir. Dünyayı araştırmacının değil, insanın bakış açısıyla inceler (Hammersley, 1992:45). Nitel veri toplama aracı “ne”, “açıkla”, “neden”, “süreç”, “önemi nedir” gibi sorular ve ifadeler kullanır, olayları derinlemesine inceler (Hesse-Biber ve Leavy, 2005: 28).

Nitel yöntem, informal ortam yaratarak araştırmaya katılanları tecrübe, inanç, değer ve herhangi bir sosyal olguya verdikleri anlamlar açısından tartışır (Brah ve Shaw 1992: 53).

Çalışmada, derinlemesine görüşmeler yapılmış; görüşme metinleri içerik analizine tabi tutulmuş; görüşme formu ile yüz yüze veya telefon aracılığıyla görüşülmüş; sorular, hazır olmasına rağmen, görüşme sırasında katılımcıların cevaplarına göre yeniden yapılandırılmış; gerekli durumlarda notlar alınmış; görüşmede ses kayıt cihazı kullanılmıştır.

Çalışmanın evrenini Türkiye’de günübirlik gezi tekneleri ilgilileri oluşturmuştur. Katılımcılar, yetkili kamu personeli (İl/İlçe Kültür Turizm

Müdürlüğü, Liman Başkanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Deniz Ticaret Odası) ve asgari 10 yıl iş tecrübesi olan çoğunluğu 30-60 yaş arası profesyonel çalışanlar (kaptan, işletmeci, kooperatif başkanı) olup, 25-70 dakika görüşülmüştür. Katılımcı bilgileri Tablo-4’te verilmiştir.

Tablo-4 Katılımcı Bilgileri

Katılımcı	Görev	Tecrübe	Yaş	Eğitim	Köken
Katılımcı-1	Kaptan/İşletmeci	10-20 yıl	0-30	İlkokul	Balıkçı
Katılımcı-2	Kaptan/İşletmeci	10-15 yıl	30-50	Lise	İlgili
Katılımcı-3	Kaptan/İşletmeci/Koop. Bşk	10-15 yıl	50-70	Lise	İlgili
Katılımcı-4	Kaptan	15-20 yıl	50-70	Ortaokul	Denizci
Katılımcı-5	Kaptan	15-20 yıl	50-70	Ortaokul	Balıkçı
Katılımcı-6	Kaptan	10-15 yıl	30-50	Lise	Balıkçı
Katılımcı-7	Kaptan/İşletmeci	30-40 yıl	50-70	Lise	İlgili
Katılımcı-8	Kaptan	10-20 yıl	20-30	Lise	İlgili
Katılımcı-9	Dernek Başkanı	30-40 yıl	50-70	Lise	İlgili
Katılımcı-10	Denetleyici	2-3 yıl	30-50	Lisans	Memur
Katılımcı-11	Denetleyici	5-10 yıl	30-50	Lisans	Memur

5.3. Araştırmanın Bulguları

Karadeniz Bölgesinde (Trabzon, Samsun, Sinop, Bartın) 22 tekne kapsamında 2 katılımcı ile; Marmara Bölgesinde (İstanbul, Yalova, Çanakkale, Balıkesir) 51 tekne kapsamında 3 katılımcı ile; Ege Bölgesinde (İzmir, Aydın, Muğla) 90 tekne kapsamında 4 katılımcı ile; Akdeniz Bölgesinde (Antalya, Mersin, Hatay) 13 tekne kapsamında 2 katılımcı ile, toplam 176 tekne kapsamında, 11 katılımcı ile görüşülmüştür. Sektörde çalışanların eğitim durumları çoğunlukla lise ve altı; kısmen lisans olup; kökenleri, genelde balıkçı ve denizci ailesi; kısmen denizcilik veya emeklidir. Görüşmelerde elde edilen bilgilere göre, Yönetmeliğin gününbirlik gezi tekneçiliğine etkisine ait içerik analizine tabi tutulan önemli bölümleri Tablo-5’te verilmiştir.

Tablo 5: Katılımcı Bulguları

Katılımcılar	Bulgular
Katılımcı-1	<ul style="list-style-type: none"> ► Kısım ayrımı yok! Bölgesel olmalı. Her yerdeki tekne farklı! Her şeyin fiyatı yükseldi. Piyasaya tekne girmesine engel oldu. Bizim için iyi oldu. Yolcu sayısı azaldı. ► Belgelendirmede sınıflama şart! Eğitim uygulamalı olmalı. Ehliyet gibi! Kurslar, bizi zarara uğratabilir. 60 yaşındaki adam ne anlar bilgisayardan? Nasıl kullansın da sınav olsun? ► Tekne rekabetleri kontrol altına alınmalı. Karadeniz’de çift makine kullanılması zorunlu tutulmalı!

Katılımcı-2	<p>► Tekne kapasitesi yarıya düştü. Sefer sayısı aynı kaldı, yolcu sayısı düştü. İyi oldu! Benim tekne 150 kişiymiş, şimdi 72'ye düştü. Karadeniz'de böyle olmalı. 150 kişiye denizde nasıl sahip olabilirsiniz? Güvenlik açısından faydalı oldu. Balıkçı kayıkları ile tur yapılırken, ruhsatlı tekneler geldi. Güvenlik sistemleri zorunlu oldu. Can yelegeği, can simidi, yangın sistemi geldi.</p>
Katılımcı-3	<p>► Teknede yolcu sayısı 62'den 30'a düştü. Sefer artsa bir şey değişmezdi! Birkaç sene sonra alışılabilecek ve etkisi atlatılacak. Müşteri ve misafirler için avantaj oldu. İtiş kakış vardı. Şimdi nezh oldu! Hizmet kaliteli oldu. Çekkek yerleri ile yeni düzenleme geldi. 12m üzeri tekneler için çekkek yeri yok! Bakım için tekneleri, İnebolu'ya veya Ereğli'ye götürmek zorundayız. 15m altı teknelerin bakımını vinçle biz yapıyorduk, Şimdi 12m altına düştü. Tekne donanımları kurallara göre çekilmesi gerekecek dendi, çekkek yeri sıkıntısı oluştu. Mavi kart alt yapısı var ama uygulama yok. Yönetmelik donanımları ile ilgili yeni düzenleme getirdi, yolcu kapasitesi uygun hale geldi. Üst kat projeleri gezi tekneleri için verimli oldu. Kullanım alanı genişledi, yemekli turlar görsellik anlamında keyifli oldu.</p> <p>► Sahipleri, teknelerini büyütme isterken, ahşabı satıp saç yapacaklar. Bölge için uygunsuz. Karadeniz'de sualtı saç, üstü ahşap-saç olmalı. Kültürel, gezi teknesi turu güzel ve iyi olmalı.</p>
Katılımcı-4	► Açıkçası bilmiyorum. İstenen bütün belgelerimiz tam.
Katılımcı-5	► Sahil güvenlikle, başkanla konuşur, şekillendiririz.
Katılımcı-6	► Teknem için değişiklik olmadı! Diğerleri etkilendi. Müşteri azaldı, masraf arttı! Tenezzüh olmam avantaj oldu. Midilli adasına tekne çalışıyor, gününbirlik git gel şeklinde! Kapıda vize var, yeşil pasaport gerekmiyor. Günde en az 1000 kişi taşınıyor!
Katılımcı-7	► Durmadan yeni bir şeyler çıktığı için takip etmiyorum.
Katılımcı-8	<p>► Mevzuata ait bir şey yok. Yönetmeliğe göre yönetiliyor. Devlet her sene yeni bir şey çıkarıyor. Devletin ne hizmeti var, ne teşviki var! Kendimizce mücadele edip para kazanıyoruz.</p> <p>► Tekne takibi çıkardılar. Cihaz bağlıyor, kaç saat gittin filan.</p>
Katılımcı-9	<p>► 2009'da yapıldı. 2011'de yürürlüğe girdi. DTO hazırladı. Türkiye maksatlı değil, Ege tatili için hazırlanmış gibi çıktı. Bölgesel özelliği yoktu. Sorunlar, 1984'ten beri aynı. Bağlama ve indirme bindirme yeri, güzergâh haritası, arıtma tesisi, nitelikli personel. Özel koruma alanı, sit bölgesi diye yetkililer paslaşıyor. Başkası inşa yaparken, biz belge alamıyoruz.</p> <p>► Yasalara bağlı kaynak oluşturulması güzel ama yeterli değil. Önce sevindik, sorunlar kalkacak diye. Ama yönlendirme yetersiz, ihtiyacı karşılamıyor. Parası olanın girebileceği sektör oldu. Haksız rekabet oluştu. Çok başlılık oldu. Önceden denizcilikle, şimdi turizm açısından da denetlenme çıktı.</p> <p>► Evrak yükü. Ne sorun çözdü, ne turizmci korundu. Teknelere acilen turizm yıldızı verilmeli ve kalite sınıfı oluşturulmalı.</p>
Katılımcı-10	► Tekne hizmeti, standartlar ve turizm anlayışı geliştiği için faydalıdır. Gününbirlik gezi tekneleri kaptan ve işletmecilerinin

	<p>çoğu yaptığının farkında değil. Kimi kaptanlar meslek havasından faydalanmak, çevre edinmek ve yabancı arkadaş kazanmak şeklinde bakıyor, balıkçı mı turizm hizmeti mi belirsiz. Şimdi turizm kurulları işi sıkı tutuyor. Kalite arttı. Sıkıntı, para, açlık ve saldırganlık, fiyatı ve kaliteyi düşürüyor.</p>
Katılımcı-11	<p>► 3 tarafımız denizle çevrili, her taraf milli servet ama deniz turizmini yönlendiren yoktu. Doğru oldu. Turizm anlayışının oturması, turizm işletme belgesi alınması, sınıflara ayrılması önemli ve başarılı uygulamalar. Ancak, sınıf sayısı sabit ve teknoloji hızlı geliyor. Hizmette yaratıcılık başlıyor. Kaydırak, animasyon, cam tekne gibi özel ve belgelendirme süresi, denetim süresi değişen, sportif faaliyetle turizm arasında değişik türler çıkıyor. Yetişmek mümkün değil. Sınıf güncellenmesi ve geliştirilmesi için, tanımlar başlığının açılması lazım.</p> <p>► Yönetmelik çıkacağı zaman, beklenti sorunları çözeceği yönündedir. Deniz turizmi sıkıntısı çok olunca, piyasada ilave iş yükü olarak algılandı. Belge vermede standart denetim olmadığı için, haksız rekabet oluştu.</p>

Yukarıdaki görüşmeler ışığında, deniz turizmi yönetmeliğinin uygulanmasına yönelik saptanan olumlu ve olumsuz bulgular aşağıdadır.

5.3.1. Yönetmeliğin Olumlu Algılanan Bulguları

- (1) Deniz Turizmi alanında ihtiyaç duyulan boşluk giderilmiştir.
- (2) Deniz turizmi araçlarının belirli bir sınıflandırması yapılmış, istatistik verileri oluşturulmuş ve sektörün takibine olanak sağlanmıştır.
- (3) Sınıflandırma neticesi, teknelerin sahip olması gereken standartlar ve tekne tasarımları yeniden düzenlenmiş olup, gelişme sağlanmıştır.
- (4) Belirlenmiş standartlar vasıtasıyla hizmet kalitesi artırılmış, müşteri can ve mal emniyeti geliştirilmiş, müşteri hakları artırılmıştır.
- (5) Hizmet kalitesi ve konfor müşteri memnuniyetini artırmıştır.
- (6) Bağlama yeri standardı gelmiş, turizm gelişim alanları oluşmuştur.
- (7) Deniz Turizmi üzerinden geçimini sağlayan tekneçiler için uyulması gereken yöntemler belirlenmiş, sektörün yönlendiricisi oluşturulmuştur.
- (8) Sektöre yönelik denetimler artmış, başıboşluk ortadan kaldırılmıştır.
- (9) İşletim maliyeti yükselmiş, tam rekabet piyasası olan sektöre küçük işletmeciler olarak girişler kontrol altına alınmış, bir nevi önleyici olmuştur.
- (10) Deniz turizmi kurulları, kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum örgütleri ve kooperatifler arası dayanışmayı artırmış; sorunların hızlı bir şekilde çözümlenmesine olanak sağlamıştır.

5.3.2. Yönetmeliğin Olumsuz Algılanan Bulguları

- (1) Sektör yönetmelikle yetki altına alınınca, diğer bakanlıkların ilgili yönetmelikleri ile uyumsuzluk oluşmuş, zaman ve enerji kaybı olmuştur.
- (2) Uyumsuzluklar aynı zamanda gerçekleştirilen yetki dağıtımını nedeniyle çok başlılık oluşturmuş, bürokrasi ve gerekli belge sayısını artırmıştır.
- (3) Sektörde hizmet vermekte olan teknelerin işletim maliyeti ve ilgili diğer bakanlıklara bağlı kuruluşlarının iş yükü artmıştır.
- (4) Yönetmelikte turizm ve denizcilik algısı nedeniyle uyumsuzluklar vardır. Bu uyumsuzluklar uygulamada aksaklıklara neden olmuştur.
- (5) Türkiye deniz turizmine göre bölgesel uygulamalara ve özel nitelikli durumların ihtiyaçlarına cevap verememiştir. Bu nedenle tekne, araç veya diğer yüzer etkinlik araçlarının sınıflandırmasında sorun oluşmuştur.
- (6) Yönetmeliğin yürürlüğü ile altyapı sorununa cevap alınamamış, benzer durumun mavi-kart uygulamasında da yaşandığı görülmüştür.
- (7) Belgelendirme, maddiyata dayandırılmış; sektör dışı kişiler, adil rekabeti ihlal etmiş; çoğu bölgede liman bağlama kapasitesi aşılmış; tekne taşıma kapasitesi dengesizliği oluşmuştur.
- (8) Dengesizlik, küçük deniz turizmi aracı işletmecileri tarafından ücreti düşürmeyle, kaliteyi azaltmayla ve birleşme/kapanma/yasadışı eğilimle dengelenmeye çalışılmasına neden olmuş, müşteri talebindeki azalmayla oluşan ekonomik sıkıntı bazı bölgelerde hanuççuluğu artırmıştır.
- (9) Kooperatif, sivil toplum örgütleri ve piyasadaki işletmelerin ticari istikrara yönelik koruyucu önlem veya teşvik koşulları bulunmamaktadır.

SONUÇ

Ülkemizdeki yasal boşluğun doldurulmasına katkı sağlayan ve “Günübirlik Gezi Tekneciliği” kavramını oluşturan Deniz Turizmi Yönetmeliği, Deniz Ticaret Odasının destek ve çabasıyla 2009’da yayımlanmışsa da, 2011’de yürürlüğe girmesi nedeniyle, yeni bir yönetmelik özelliği taşıdığı için, uygulamaları, halen oturmamıştır.

Deniz turizmi alanında etkinlik gösteren teknelerin bağlama yeri; indirme bindirme yeri; güzergâh haritalarının belirlenmesi; arıtma tesisi ve atıkların yönetimi; nitelikli personel bulmada karşılaşılan güçlük; işletmenin ekonomik istikrarı olmak üzere, 6 temel sorunu bulunmaktadır. Yönetmelik, mevcut sorunların giderilmesi açısından etkisiz kalmış ve birçok işletme tarafından gereksiz bürokrasi olarak algılanmıştır. Ayrıca, Türk Günübirlik Gezi Tekneciliği ekonomik etkenlerden kolay etkilenen yapıda olup, sektör çalışanlarının korunarak yönlendirilmesine ihtiyaç duyulmakta; kendi kendine gelişmemektedir.

Bu nedenlerle, Yönetmeliğin 4. Maddesine, bölgesel düzenleyici kurullara ilişkin tanım eklenmesi; kurula bölgesel turizm gelirleri

açısından arz ve talepte dengeleyici rol verilmesi; hızlı gelişen teknolojik yenilikler sonucu, yönetmelik esaslarının, işletme sınıflarının ve çalışma alanlarının güncellenmesi; uygun olacaktır. Böylece, ülkemizin itibarı ve kıyıların korunması açısından olumlu sonuçlar doğuracaktır.

Sonuç olarak, yönetmeliğin hazırlanış amacı ülkemizdeki deniz turizmi sektörünün kontrol altına alınması, müşteri memnuniyetinin artırılması ve sektördeki başıboşluğun önlenmesidir.

Bu çerçevede çalışmada saptanan hususların, hazırlanış amacına hizmet eden başarılı bir yönetmelik olması nedeniyle, yönetmeliğin uygulanması ve geliştirilmesi amacıyla yapılacak olan revize çalışmalarında ilgililere yardımcı olacağı; saha araştırmaları konusunda literatürdeki boşluğun giderilmesine katkı yapacağı; yeni mevzuatların incelendiği ve sektöre etkisinin araştırıldığı çalışmalara kaynak olacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Amasra Yatçılar Kooperatifi. (2015). *Karadeniz Koçerler-1 Gezi Tenezzüh Teknesi* www.amasra.net/yatcilar-kooperatifi-amasra.html Erişim tarihi: 07.12.2015
- Brah, A. ve Shaw, S. (1992). *Working Choices: South Asian Young Muslim Women in the Labor Market*. London Department of Labor. London.
- Coşkun, N. (2010). *Türkiye’de Turizm Politikaları ve Turizm Sektörü Üzerindeki Etkileri*, Uzmanlık Tezi, T.C. Kültür ve Turizm Bak. Kütüphaneler ve Yayınlar Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Deniz Ticaret Odası. (2013) *Sektör Raporu* http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sektor-raporu.aspx Erişim tarihi: 17.10.2015
- Deniz Ticaret Odası Deniz Turizmi Dergisi. (2015) *Deniz Turizminin Bileşenleri* http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/nisan_ek_15.pdf Erişim tarihi: 10.12.2015
- Deniz Turizmi Yönetmeliği. Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı Teftiş Kurulu Başkanlığı. Resmi Gazete Tarih 24.07.2009 Sayı 27298.
- Dentur Avrasya Grup. (2015) *Marmara Gezi Tenezzüh Teknesi*, www.denturavrasya.com/trTR/filo_detay.aspx?kid=84&id=212 Erişim tarihi: 07.12.2015
- Ekici, B. (2006). *Düzenleyici Etki Analizi Kanun, Kanun Hükmünde Kararname, Tüzük, Yönetmelik ve Diğer Düzenlemelerde Uygulanması*, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı Yayınları, Ankara.

- Hammersley, M., (1992). *What's Wrong With Ethnography?: Methodological Explorations*. Routledge, London and New York.
- Hesse-Biber, S.N. ve Leavy, P. (2006) *The Practice of Qualitative Research*. Sage Publications, London.
- Işık, D.A., Paker, S. ve Şengönül, G. (2013). *Deniz Turizmi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi* s.419-446. Beta Yayıncılık, İstanbul.
- Kozak, N., Kozak, M. ve Kozak, M.A.. (2000). *Genel Turizm İlkeler-Kavramlar 16.Baskı*, Detay Yayıncılık, Ankara.
- Türkiye Çevre Eğitim Vakfı. (2015) *Mavi Bayraklı Plaj ve Tesis Sayısı*
<http://www.mavibayrak.org.tr/tr/Default.aspx> Erişim tarihi: 17.10.2015
- Yağcı, Ö. (2003). *Turizm Ekonomisi*, Detay Yayıncılık, Ankara.
- Yıldız, Z. (2011) *Turizm Sektörünün Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi*. Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi Cilt 3, Sayı:5, s:54-71.
- 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu. Resmi Gazete Tarih : 16/3/1982
Sayı : 17635.