



Makale Türü / Article Type: Araştırma / Research

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE SİVİL DENİZALTI FAALİYETLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME: NEMO PRIMERO ÖRNEĞİ



Seyfettin CEYLAN 
Akdeniz Üniversitesi

■ Özet

Deniz turizmi içerisinde bir tür sualtı turizmi olan “turizm amaçlı sivil denizaltı faaliyeti” Dünya’da az sayıda ülkede yapılmaktadır. Türkiye’de, benzer amaçlı faaliyet ilk defa Yavuziğit Organizasyon Havacılık Turizm Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi’nin İspanya’dan ithal ettiği, Nemo Primero isimli turistik sivil denizaltısı ile 2017 yılı turizm sezonunda Antalya’da gerçekleştirilmiştir. Denizaltı, Antalya Kaleiçi Marina’da konuşlanmış, ilgili kurum ve kuruluşlardan gerekli izinler alınmak suretiyle, Kaleiçi Marina’nın yaklaşık 450 metre açığında bulunan ve 1941 yılında İngiliz uçakları tarafından batırılan 32 metre derinlikteki Fransız askerî lojistik gemisi “Saint Didier” batığına dalmakta ve batık gemi etrafında dolaşarak yolculara/turistlere batık gemi ve dip faunası izletilmektedir. Mürettebat dâhil 46 yolcu kapasiteli denizaltı turu bir saatlik süreyi kapsamaktadır. Bu sürenin, 20 dakikası limandan batık bölgesine gidip gelmek üzere su üstünde, kalan 40 dakikası ise su altında geçmektedir. Sivil denizaltının turistik amaçlı kullanımıyla ilgili olarak, literatürde herhangi bir araştırma yapılmadığı, literatür taramasıyla tespit edilmiştir. Bu araştırma ve incelemenin amacı; Türkiye’de, turistik sivil denizaltı faaliyetinin deniz turizmi içerisinde yeni bir turizm çeşidi olması nedeni ile araştırmacılara kaynak oluşturması ve teşvik edilerek geliştirilmesidir. Ayrıca, bu faaliyetle ilgili mevzuat değişiklikleri ve bürokratik eksiklerin giderilmesi noktasında neler yapılması gerektiği hususunda çözümler önerilmiştir. Araştırma bilgileri açık kaynaklar ile işletici kurum bilgilerinden elde edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Turistik Sivil Denizaltı, Deniz Turizmi, Denizaltı

A Study On Civilian Submarine Activity In The World And Turkey: Nemo Primero Example

■ Abstract

Within the marine tourism; “civil submarine activity for tourism purposes” which is a type of underwater tourism is carried out in a few countries in the world. In Turkey, a tourism company called Yavuziğit Tourism Organization Aviation Transport Industry and Trade Limited Company imported a submarine called Nemo Primero from Spain that is a touristic civilian submarine. It began to operate in 2017 within the tourism season in Antalya. The submarine is located in the Kaleiçi Marina of Antalya. The submarine, after acquiring necessary permits from the related institutions, dives to wreck of the French military logistics ship “Saint Didier” sunk by British aircrafts in 1941 which is approximately 450 meters off the Kaleiçi Marina, and presents the sunken ship and the bottom fauna for the passengers / tourists. The 46-passenger submarine tour, including the crew, covers a one-hour period. Of this period, 20 minutes pass over the water during going to the shipwreck area and the remaining 40 minutes pass under water. It has been determined from the literature that no research has been conducted regarding the touristic civil submarine. The purpose of this research and analysis is to create a resource for the researchers due to its infancy of touristic submarine activities in marine tourism in Turkey and encourage the development of this kind of tourism. In addition, solutions have been proposed for the existing and emerging problems in the legislation and bureaucratic area about this activity. Research information was obtained from open sources and operating institution's database.

Keywords: Civil Submarine, Marine Tourism, Submarine

Atf: Ceylan, S. (2019). Dünya’da ve Türkiye’de Sivil Denizaltı Faaliyetleri Üzerine Bir İnceleme: Nemo Primero Örneği. *Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1-2), 83-105.

GİRİŞ

Ülkemizin sahip olduğu coğrafi konumundan, doğasından ve ikliminden kaynaklı avantajları, deniz turizmine olan talebi ülkemiz lehine arttırmaktadır. Diğer turizm çeşitlerine göre katma değeri yüksek turizm aktivitelerinden biri olan deniz turizmi, son yıllarda hızlı bir gelişme göstermiştir. Deniz turizminin, mevcut potansiyeli dikkate alındığında, Türkiye'nin yeterli payı alamadığı gözlemlenmektedir.

Bu çalışmada, deniz turizmi içerisinde Türkiye'de yeni ve ilk olarak ortaya çıkan turistik sivil denizaltı faaliyeti ve Nemo Primero denizaltısı örneği incelenmiştir. Dünya'da, az sayıda ülkede yapılan bu faaliyetin, geliştirilerek yaygınlaştırılması ve karşılaşılan sorunlara çözümler aranması amaçlanmıştır.

1. DENİZ TURİZMİ

Deniz Turizmi; Denizde, deniz araçları ile yapılan turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır. Deniz turizmi dinamik yapısına bağlı olarak, turizm gelirleri ve istihdama olan katkısı bakımından turizm endüstrisi içerisinde önemli bir yere sahiptir. Deniz turizminin, toplam turizm geliri içerisindeki payı %20'ye ulaşmış bulunmaktadır. Deniz turizmi, çeşitliliği ve eklenen yeni aktivitelerle (krvaziyer, dalış, yat, elektrikli sörf ve fly board vb) her geçen gün büyümekte, ülke ekonomisine döviz girdisi sağlayarak yeni istihdam alanları oluşturmakta ve ekonomiye katkı sağlamaktadır (DTO, 2018: 226-251).

Deniz turizmi bileşenleri içerisinde, birden fazla tesis ve aktivite bulunmaktadır. Söz konusu bileşenler, kıyı ve deniz temelli bileşenler ana başlığı altında sınıflandırılmaktadır. Kıyı temelli olanlar, kıyı tesislerinde ve kıyıda yapılan faaliyetleri, deniz temelli olanlar ise denizin üstünde ve altında yapılan faaliyet ve aktiviteleri kapsamaktadır (Çakmak ve Dinçer, 2016:5).

Deniz turizminin en önemli bileşeni deniz turistleridir. Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) deniz turistlerini; seyahat eden, gittiği yerde bir yıldan az kalan ve geceleyen, istihdam dışı bireylerin aktivitelerini denizde, deniz kıyısında ve deniz çevresindeki tesis ve işletmelerde gerçekleştiriyorsa, deniz turisti olarak tanımlamaktadır (Çakmak ve Dinçer, 2016:5).

Deniz turizmi faaliyeti, turizm işletmeleri ve deniz turizmi araçları ile icra edilmektedir. Deniz turizmi işletmeleri krvaziyer limanlar, yat limanları, rıhtım ve çekek yerleri ile diğer tesisler olarak tanımlanmaktadır (DTO, 2018: 226-251).

Deniz turizmi araçları ise kruvaziyer gemileri, yatlar, günübirlik gezi tekneleri, dalış turizmi ve suüstü aktivitelerinin yapıldığı deniz araçları ile diğer deniz turizmi araçları (yüzer otel ve özel deniz turizm araçları) olarak tanımlanmış bulunmaktadır (Kozan, Özdemir ve Günlü, 2014:115-129).

Deniz turizmi, insanların eğlenmek için ikamet ettikleri yerlerden seyahat ederek bir denizel çevreye varmaları, odaklanmaları ve ağırlanmalarıdır. Bu anlamda denizel çevre, tuzlu suların kıyı ve kenarlarında gel-git etkisi altında olan yerler olarak tanımlanır. Yüksek kârlılığı bulunan deniz turizmi sektörü, iletişim ve ulaşım imkânlarının çeşitlenmesi ve gelişimi ile büyük bir potansiyel haline gelmiştir (Orams, 1999 Akt.Yercan, 2004).

Deniz turizmi, çok çeşitli aktiviteleri kapsamakla birlikte en baskın olanı yelkenle ve yatla yapılan seyirdir. Diğer suüstü aktiviteler ise deniz sporları ve tüplü dalışlardır. Sualtı aktiviteleri; su kayağı, rüzgâr sörfü, deniz parkları, sualtı faunasının izlenmesi gibi turizm etkinliklerinin büyük çoğunluğunu oluşturmaktadır. Deniz destek tesisleri ve altyapıları genellikle karada bulunur. Kıyı turizmi, daha çok deniz turizmi ile yakından ilgili olup kıyı sularında yapılan faaliyetleri kapsamaktadır. Kıyı turizmine yüzme, eğlence, güneşlenme ve kıyı yürüyüşleri örnek olarak gösterilebilir. Turizmde bina inşaatları, teknelerin kullanımı ile kara kaynaklı kirliliğin neden olduğu çevresel bozulmalar, söz konusu faaliyetleri olumsuz yönde etkilemektedir (OECD, 2018).

Deniz turizmi, turizm aktivitelerinin deniz tabanlı ticari bir faaliyet alanıdır. Denizle alâkalı her turizm faaliyeti deniz turizmi kapsamına girmemekle birlikte, tatil amacıyla gerçekleştirilen deniz yolu seyahatleri, deniz turizmi kavramının içinde yer almaktadır. Deniz turizmi faaliyeti mekânsal farklılıklara (bölge ya da ülke) bağlı olarak, değişen ürün yelpazesıyla deniz turistlerine çeşitli imkânlar sunmaktadır. Balina ve yunus izleme turları, çeşitli dalış turları, yelken turları, balık avlama turları, spor amaçlı turlar ve arkeolojik turlar örnek olarak verilebilir.

Deniz turizmi talebinin sürekliliğini sağlayan ana etken, eğlence ve dinlenme bazlı bir hizmetin beraberinde, katılımcıların memnuniyeti çerçevesinde çok fazla alternatifi sunabiliyor olmasıdır. Bölgesel gelişmeye doğrudan etki ederken ulaştırma, alışveriş, konaklama, lokantalar ve benzeri iş kollarını da destekleyerek ekonomiye doğrudan ve dolaylı bir şekilde katkıda bulunmaktadır. Deniz turizminin gelişen yapısı, insanların denizden faydalanma imkânlarını arttırmış ve çeşitlendirmiştir. Daha önceleri seçkin bir kitlenin spor, eğlence ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık, uluslararası turizm aksiyonlarının önemli bir parçası haline gelmiştir. Ülkemizde sadece ürünün çeşitlendirilmesi değil, bu çeşitlendirme ile birlikte kaliteli deniz turizmi hizmet alanlarının geliştirilmesi gerekmektedir.

Turistlerin, bir destinasyonun kalite ve çekiciliğine dair algılamaları, onların seyahat karar ve motivasyonlarını etkileyecek faktörlerin başında gelmektedir (Bahar ve Kozak, 2005:215).

1.1. Deniz Turizminin Tarihsel Geçmişi

Dünya’da deniz turizmi; 1700’lerde İngiliz bir hekimin yazdığı kitapta, deniz banyosunun sağlık için gerekli olduğu hakkındaki savı ile başlamış ve Avrupa’da yayılan bu hareket daha sonra sağlığın ötesine geçerek, keyfi yapılan gezi ve seyahatlere dönüşmüştür (İncekara, Dördüncü, Özer, 2015:1-16).

Deniz turizminin tarihi, insanlık tarihi kadar eskiye dayanmaktadır. Boş zamanları değerlendirmek üzere, deniz ve kıyı alanlarında yapılan sağlıklı olmayı, dinlenmeyi amaçlayan faaliyet ve seyahatler deniz turizminin kapsamı dâhilindedir. 18. Yüzyılda, Avrupalı seçkinler çocuklarını hem eğitim almak, hem de gittikleri yerlerin doğal ve kültürel özelliklerini öğrenmeleri için değişik ülkelere göndermişlerdir. Daha sonra bu seyahatler toplumlarda yaygınlaşmaya başlamış ve çeşitlenerek günümüze kadar gelmiştir. Deniz turizminin, Dünya’da geliştiği önemli bir bölge ise Avusturalya’nın Queensland Eyalatı’ndeki Büyük Bariyer Resifi’dir (Çakmak ve Dinçer, 2016:1-19).

Başka bir görüşe göre ise; Deniz turizmi tarihinde, deniz yollarının turizm faaliyetlerinde kullanılması 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. İngiltere’de bir turizm işletmecisi olan Thomas Cook, 1866 yılında bir turist grubu oluşturarak, turistik amaçla ilk olarak İngiltere’den Amerika’ya yandan çarklı bir gemiyle seyahat düzenlemiştir. Buharlı gemi ve tren gibi ulaşım araçlarının kullanılmaya başlaması ile benzer seyahatler daha da artmış ve 19. yüzyıl sona ermeden iktisadi bir etkinlik haline gelmiştir. Turizm tarihi açısından, 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde yaşanan diğer önemli bir olay da Amerikalı turistlerin atalarının topraklarını ve Avrupa’yı keşfetmeye başlamalarıdır (UNGA,2019).

Birleşmiş Milletler 2017 yılını, “kalkınma için sürdürülebilir uluslararası turizm yılı” olarak kabul etmiştir. Dünya Turizm Örgütü tarafından Temmuz 2018’de, (UNWTO) Birleşmiş Milletler’e (UNGA) “Yoksulluğu ortadan kaldırmak ve çevre koruma için, ekoturizm de dâhil olmak üzere sürdürülebilir bir turizmi teşvik etme” raporu sunulmuştur (WTO, 2019).

Rapor, 2016’dan bu yana yapılan sürdürülebilir turizm politikalarındaki ilerlemeleri içermekte ve ekoturizm de dâhil olmak üzere, sürdürülebilir turizmi teşvik için yoksullukla mücadele ve sürdürülebilir kalkınmayı ekonomik, sosyal ve çevresel bir dengede bütünsel bir biçimde ele almaktadır (Tegar ve Gurning, 2018:128-132).

1.2. Mavi Ekonomi

Mavi ekonomi, ekosisteme dayalı bir ekonomik kalkınma paradigması prensibidir. Bu anlayış okyanusları mekânsal planlamanın bütünleştiği geliştirme alanlarını koruma, sürdürülebilir kullanımın sağlanması, petrol ve maden zenginliği ekstraksiyonu, biyoprospektif, sürdürülebilir enerji üretimi ve deniz taşımacılığı şeklinde kavramsallaştırmaktadır (OECD,2018).

Dünya'nın, dörtte üçüne yakın bir bölümünü oluşturan okyanus ve denizler karbon salınımını bertaraf etmekte ve oksijen ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılamak suretiyle ekosistemi düzenlemektedir. Mavi ekonomi kavramı, deniz ve okyanuslardaki potansiyel kaynakların tahrip edilmeden korunması ve deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesine dayalı olarak, deniz ticareti ve taşımacılığı ile deniz turizminin sürdürülebilirlik temeline dayanmaktadır. Mavi ekonomi, Dünya'da ekonomik büyüme ve yoksulluğun azaltılması açısından da önem arz etmektedir. Örneğin, deniz turizmi ve ekosistem açısından büyük öneme sahip, mercan resiflerinin iklim değişikliği nedeni ile tehdit altında bulunması gibi (Çoban ve Ölmez, 2016).

Turizm, Dünya ekonomisinde en hızlı büyüyen sektörler arasında olup küresel ekonomide önemli rol oynamaktadır. Faaliyet, iş yaratma, ihracat geliri ve yerli katma değer ile ekonomiye doğrudan katkı sağlamaktadır. Turizm geliri, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) bölgesinde ortalama Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH)'nın %4.1'i, istihdamın %5.9'u ve hizmet ihracatının ise %21.3'ünü oluşturmaktadır. Beklenen büyüme öngörülere ve belirgin fırsatlara rağmen turizm, özellikle bir dizi zorlukla karşı karşıyadır. Bunlar, turizm politikası geliştirmenin karmaşıklığı, parçalı yapısı ve rekabet eden politika öncelikleri nedeniyle bütçe kısıtlamaları, makroekonomik koşullar, döviz kurları, güvenlik ve doğal afetler gibi dış faktörlerin turizm üzerindeki etkileridir. Gelişen teknolojiler ve ekonominin dijitalleşmesi nedeniyle turizm sektörü de sürekli değişim ve dönüşüm içerisindedir. Turizm politikası, sürdürülebilir kalkınma hedefi kapsamında geniş paydaş katılımı sağlanarak inşa edildiğinde, istihdama doğrudan ve dolaylı katkısı nedeniyle daha kapsayıcı bir şekilde büyüyecektir (TÜRSAB, 2019).

2. DENİZALTI FAALİYETLERİ İÇİN SAHA ANALİZİ VE OPERASYON GEREKLİLİKLERİ

Dünya çapında, yüzlerce denizaltı işletim sahaları mevcuttur. Bununla birlikte, herhangi bir turistik sivil denizaltı operasyonuna başlanmadan önce, kapsamlı bir saha analizi her zaman gereklidir. Saha fizibilite analizi, aşağıdaki kategorilerde belirtilen faktörlerin uygunluğu göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir (Manualzz, 2008);

- Dalış alanı kalitesi (örneğin görünürlük, derinlik, özellikler)
- Dalış lojistiği
- Onarım tesisleri
- Bakım ve taşıma tesisleri
- Fırtına sığınak planı
- Yolcu tesisleri
- Pazar profili ve ziyaretçi demografisi
- Denizcilik hukuku
- Çevresel izinler
- Yasak sahalar
- Acil durum planlamaları
- Personel Yeterlikleri
- Uzun vadeli büyüme potansiyeli

2.1. Denizaltı Faaliyeti ve İşletmesi

Günlük 5-6 sefer olarak planlanan dalış, gün doğumu ve gün batımı arasında gerçekleştirilmektedir. Uygun ortam olması halinde gece dalışı da icra edebilmektedir. Potansiyel yolcular, oteller ve benzeri diğer yerlerden rehberlerin tanıtımı ile toplanmakta ve biletler ise turizm acenteleri tarafından satılmaktadır.

Turistik bir denizaltı işletmesinin kurulmasında sermaye harcamaları önemlidir. Daha büyük turistik denizaltı işletmelerinin birçoğu birkaç ortak girişimci tarafından kurulurken, küçük işletmeler bağımsız olarak hareket etmektedir (Resmi Gazete, 2009a; (Manualzz, 2008).

2.2. Denizaltı Dalış Bölgesi ve Dalış İzni

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca izin verilen/tahsis edilen dalış sahası deniz trafiğine kapatılmakta, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nca da denizcilere yasak saha ilan edilerek, deniz haritalarına işlenmek suretiyle seyir emniyeti sağlanmaktadır. Mevcut düzenlemelere göre dalış öncesinde, Liman Başkanlığı'ndan dalış izni alınmaktadır (Resmi Gazete, 2008)

2.3. Denizaltı Operasyonu İçin Gerekli Ekipman ve Alt Yapı

Denizaltı, operasyonun sahip olduğu teknolojik açıdan en gelişmiş ve önemli bir ekipman parçasıdır. Denizaltı ve destek ekipmanına ek olarak, dalış bölgesinin mesafesi göz önünde bulundurulmak suretiyle operatörün, denizaltı yolcu kapasitesinin iki katı yolcu

taşıyabilen rahat bir yolcu transfer teknesine ihtiyacı olacaktır. Ayrıca, bölge şartlarına uygun küçük bir tekne de sualtı telefonu aracılığıyla denizaltı ile temas etmek, dalış sahası emniyetini korumak ve ihtiyaç halinde transfer yapmak üzere hazır bulundurulacaktır. Bu teknede, su üstü zabiti bulunacak ve zabıt, dalışa tahsisli alanda deniz trafiği ve seyir emniyetini sağlayacaktır. Bilet satış alanı ve idari işler için bir ofis ve isteğe bağlı olarak da, bir hediyelik eşya dükkânı kıyı tesisi gereksiniminin bir parçasıdır. Hava kompresörünü, akü şarj cihazlarını, yedek parçaları ve bakım atölyesini barındıran bir bina veya konteyner, denizaltı rıhtımına bitişik olmalıdır. Geceleri, denizaltı bakım ekibi aküleri sekiz saate kadar şarj edecek, yüksek basınçlı hava tanklarını, oksijen tüplerini ve karbondioksitten arındırma bileşimini yeniden değiştirecektir (Manualzz, 2008). Denizaltılar, yılda bir kez olmak üzere 30 ila 50 günlük bir süre zarfında karada bakımları yapılarak, denizcilik otoriteleri/yetkilileri tarafından dalışa uygunluk muayenesinden geçirilmektedir.

Personel gereksinimleri, konum ve dalış programına göre değişmektedir. 9 saatlik bir vardiyada çalışan tek bir ekip ile günde 6 dalış yapabilir. Denizaltı günlük dalışlarına ilaveten gece iki dalış daha yapabilir. Bu nedenle, günde iki vardiya yapabilecek sayıda mürettebat gerekecektir. Genel olarak, günlük bir vardiya operasyon senaryosu için personel gereksinimi 11 kişidir. Buna ek olarak, operasyonun etkin bir şekilde icra edilmesi için yeterli idari ve pazarlama personeli bulunmalıdır (Manualzz, 2008).

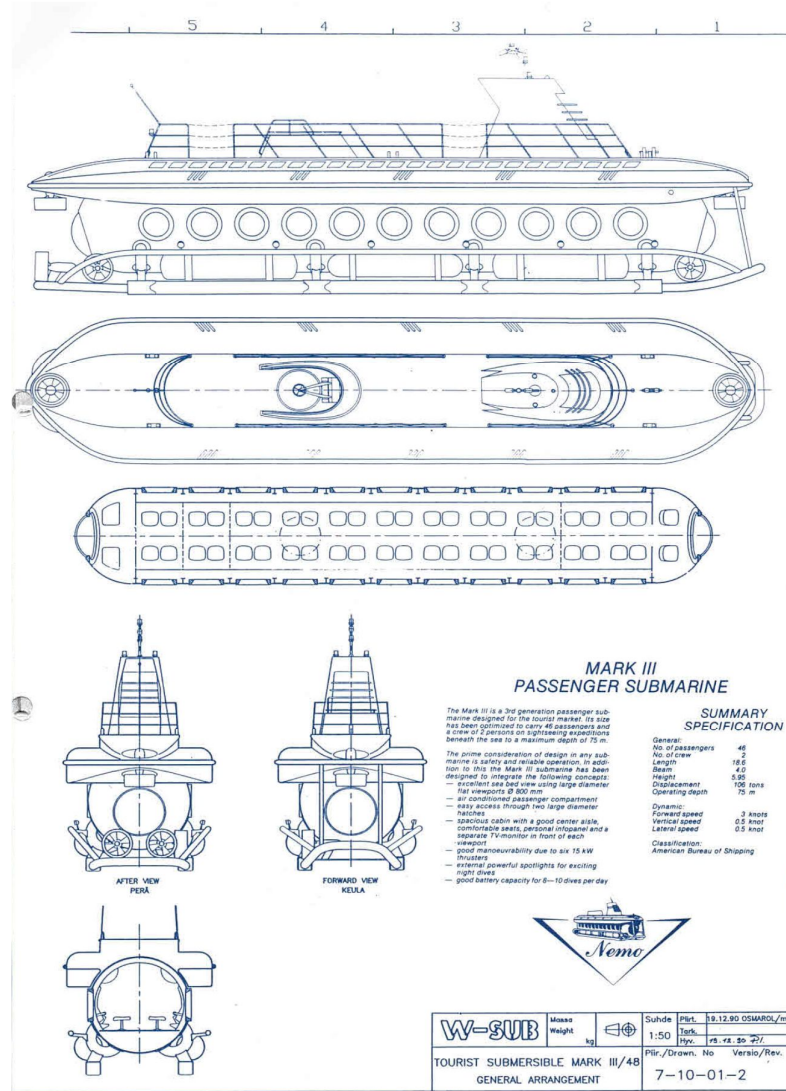
Turistik denizaltı operasyonları için ideal olarak, dalış sahasındaki sualtında ortalama 5 metreyi aşan bir görünürlük ile çevresinde deniz canlısı yaşamı olmalı ve dalış süresi minimum 45 dakika, maksimum bir saatlik bir süreyi kapsamalıdır. Uygun bir çalışma alanı/yeri seçilmesi halinde, turistik denizaltı faaliyetleri başarılı olmaktadır. İşletmeler, bu nedenle deniz dibi görüşü net olan ve deniz canlılarının yaşamına uygun tropik bölgeleri tercih etmektedir (Manualzz, 2008).

Yeni dalış sahaları için, gerekli izinler alınarak yapay resifler, servis dışı gemiler veya uçaklar ile diğer resifler deniz yaşamını canlandırmak ve müşterileri eğlendirmek için deniz tabanına yerleştirilebilir.

3. MARK III TİPİ DENİZALTI TEKNİK ÖZELLİKLERİ VE DENİZ EMNİYETİ

Mark tipi denizaltılar 18.60 m uzunluğunda, 4 m genişliğinde ve 6.5 m yüksekliğindedir. Havadaki toplam ağırlığı 106 ton, maksimum dalış derinliği ise 90 m olup yolcu kapasitesi mürettebat hariç 46 kişidir. Geniş görünüm alanı olan (800 mm çap), her iki tarafta 11 adet olmak üzere 22 adet seyir camı ile başta ve kıçta 2 adet çok geniş vitrinli (1600

mm çap) kaptan seyir kokpiti bulunmaktadır. Dışarıdan şarj edilebilen elektrik tahrikli 6x15 kw motorları bulunmaktadır. Akülerin tam şarjından sonra 6-7 sefer yapabilmektedir. Akülerin şarjında 380 volt elektrik kullanılmakta ve şarjı, karada özel konteynerinde bulunan evireçler yardımıyla yapılmaktadır. Akü şarjı, yaklaşık 5-8 saatlik bir süre zarfında tamamlanmaktadır. Dalış için yeterli miktarda oksijen, su sarnıcı ve hava tankları ile karbondioksit emicileri mevcuttur (Submarinesafaris, 2019).



Resim 1.1 Mark III tipi Denizaltı Planı (Yavuzyiğit Organizasyon Ltd., 15.07.2019, kişisel yazışma)

Resim 1.1’de planı görülen Mark-III tipi sivil denizaltı, geliştirilerek akülerinin şarj dayanaklılık süresi uzatılmış, iç donanımı ve işletim sistemleri yenilenerek Mark-IV tipi yeni versiyon denizaltılar üretilmiştir. Söz konusu denizaltıların geliştirilen en son tipi Mark V serisidir.

LS 250 olarak da adlandırılan Mark II, Finlandiya'da inşa edilen ilk turistik denizaltıdır. Mark II'ler ilk olarak 1987 yılında İspanya ve Kore'ye teslim edilmiştir.

Mark II serisinden edinilen deneyim, bir denizaltı için neyin gerekli olduğuna dair bilgiyi geliştirmiş ve geminin tamamen yeniden tasarlanmasına yol açmıştır. Kilit nokta, denizaltının turizm faaliyetlerini daha iyi karşılaması, daha güvenilir olması, daha kolay bakım yapılması ve daha ekonomik olmasıdır. Mark III'ler ise, güvenilirliği kanıtlanmış bir sicili ile mükemmel bir denizaltıdır. Ancak, günde 45 dakikalık 7-10 dalış için tasarlanan batarya kapasitesinin, fazla sayıda operasyon için küçük olduğu ortaya çıkmıştır. Batarya, iklimlendirme kapasitesinin artırılmasına da izin vermemiştir. Bu nedenle, Mark IV'ün daha büyük akülerle donatılmış gelişimi 1992 yılının başlarında başlamıştır ve teknoloji hızla geliştikçe, yeni denizaltı nesline Mark IV adı verilmiştir. Akü kapasitesi Mark III'ün 3 katı olduğundan, tüm gün, dalış için bol miktarda depo edilen enerji kullanılabilen ve gün boyu planlanan tüm dalışlara yeterli gelmektedir. Daha sonra geliştirilen Mark V denizaltı serisi, 35, 50 ve 65 yolcu kapasitedeki dalışlara uygun üç gövde boyutuna sahiptir (MOBİMAR, 2019).

3.1. Denizaltı Bakım Onarımı Ve Yedek Parça Temini

Denizaltı turizm sezonu boyunca çalışmakta ve sezon bitiminde ise yıllık bakım onarımının yapılması ve sörvey (test ve denetimi) hazırlıkları için karaya çekilmektedir. Çalışma sezonu içerisinde, bakım talimatına uygun olarak haftalık, aylık, üç aylık, altı aylık ve yıllık bakımları teknisyen tarafından yapılmakta ve yapılan işlemler formlarına kayıt edilmektedir. Denizaltıda kullanılan aksam, parça ve malzemeler ile elektronik kart, yazılım gibi benzeri malzeme ve yedekler yurt dışından temin edilmekte, yılda en az bir defa olmak üzere, yurt dışından teknisyen çağırılarak, denizaltı bakım tutumunda rehberlik hizmeti alınmaktadır. Denizaltı aksam ve parçaları Türkiye'den temin edilemediği için, yurt dışından getirilmesi ithalat rejimine tâbi olup, malzemelerin ithalatı sırasında bürokratik işlemler ile vergilendirilmesinde problemler yaşanmaktadır (Resmi Gazete, 2009b ve 2009c).

3.2. Denizaltı Mürettebatı ve Yardımcı Personeli

2008'de yayımlanan Dalabilir Deniz Araçlarında Görev Yapacak Personelin Eğitimi ile ilgili yönerge gereğince, Türkiye'de denizaltı kaptanlarının ehliyet yeterlik kriterinde Deniz Kuvvetleri'nde en az iki yıl Denizaltı Komutanlığı yapmış olma şartından dolayı, sivil kaynaklardan personel temin edilememektedir. Denizaltıda, bakım, tutum ve onarım için Deniz Kuvvetleri'nde daha önce denizaltı teknisyenliği yapmış teknisyenler çalıştırılmaktadır.

Yardımcı personel ise, acil durumlarda kurtarma ve yardım görevi yapmak üzere, su üstünde emniyet ve haberleşmeyi sağlayan görev-devriye teknesinde dört profesyonel dalgıç ile söz konusu tekneyi sevk ve idare eden ve aynı zamanda dalış sahasının emniyetini sağlayan su üstü zabiti görev yapmaktadır. Ayrıca, denizaltı işletme ve idaresinden sorumlu denizaltı işletme müdürü ile yolcu operasyonundan sorumlu bir idari personel görevlidir. Belirtilen personelin, “Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik”, “Deniz Turizmi Yönetmeliği” ile “Dalabilir Deniz Araçlarında Görev Yapacak Personelin Eğitim Belgelendirme ve Bu Araçların Personel Donatımı Hakkında Yönerge”ye göre bulundurulması zorunludur (Resmi Gazete, 2006; 2008; 2009e).

3.3. Denizaltı Operasyonunda Emniyet ve Haberleşme

Denizaltı, hem su üstünde hem de su altında seyir yapabilmekte, gerektiğinde 72 saat su altında kalabilmektedir. Test edilen dalış derinliği ise maksimum 90 m'dir. Denizaltı, seyir emniyeti, can ve mal güvenliği bakımından nitelikli bir donanıma sahiptir. Klas kontrolünde, her yıl uzmanı tarafından kara ve deniz sörveyi yapılarak belgelendirilmektedir. Faaliyeti sırasında can ve mal güvenliği, seyir emniyetinin temini için Dalış Sahası Aksiyon Planı, Arama Kurtarma Planı ve Acil Durum Emniyet planı hazır bulundurulmaktadır. Denizaltıda, acil durumlarda kullanılmak üzere yolcu ve mürettebat sayısınca gaz maskesi, havalı can yelekleri mevcut olup, yangın güvenliği için otomatik yangın söndürme sistemi bulunmaktadır. Can ve mal güvenliği ile ilgili teçhizat ve malzemeler ile seyir emniyeti için önem arz eden teçhizat (oksijen sensörü, cayro gibi benzeri geycler) yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından kalibrasyonu yapılarak belgelendirilmektedir (Yavuz Yiğit Organizasyon, 10.07.2019 tarihli mülakat).

Denizaltı, su üstünde ve su altında emniyet ve haberleşmeyi sağlayan görev devriye teknesi ile birlikte hareket etmektedir. Dalış sahasına hareket etmeden önce liman işletmesine bilgi vermekte, şamandıralarla markalanmış tahsisli dalış sahasında, dalmadan ve dalışın tamamlanmasını müteakiben satha çıkmadan önce haberleşme ve seyir emniyetini sağlayan görev devriye teknesine bilgi vererek, sahanın emniyetli olduğuna ilişkin teyid alındıktan sonra dalmakta ve satha çıkmaktadır (Resmi Gazete 2006, 2008).

4. DÜNYA'DA TURİZM AMAÇLI SİVİL DENİZALTI FAALİYETİ

Turizm amaçlı sivil denizaltı faaliyeti, Dünya'da ilk defa 1964 yılında İsviçre'de Auguste Piccard isimli turistik sivil denizaltısı ile başlamıştır. Söz konusu denizaltı, Jacques Piccard tarafından tasarlanmış ve teknik hesapları da denizaltı mühendisi Erwin Aebersold tarafından yapılmıştır. İsviçre'nin Monthey kentinde, Giovanola Freres SA. Tersanesinde 24

Şubat 1964 yılında inşa edilen, 4 mürettebat ve 40 yolcu kapasiteli denizaltı, (1 Kaptan, 1 yardımcı kaptan, 1 teknisyen + 1 deniz hostesi) 7,3 Milyon CHF'ye (İsviçre frangı) mal edilmiştir. Tasarımcı Jacques Piccard, denizaltıya Profesör olan babasının ismini vermiştir (Prof. Auguste Piccard). Denizaltı, 1964 ve 1965 yıllarında Cenevre gölünün 150 m derinliğine 1100 sefer yapmak suretiyle 33000 yolcuya dalış yaptırmıştır. Söz konusu denizaltı, 1969 yılında Okyanus araştırmalarında kullanılmak üzere, Amerikan firması Vancouver Horton Maritime'ye 1,7 Milyon dolara satılmış ve 1984 yılına kadar Meksika körfezinde bilimsel araştırma faaliyetlerine katılarak dalışlar yapmıştır.

1984 yılında Galveston, Texas'taki (ABD) kuru havuza yerleştirilen denizaltı, 1986 yılında Teksas'lı bir sanayici tarafından satın alınmıştır. Daha sonra, 1998'de tekrar İsviçre'ye satılarak geri dönen Auguste Piccard, 1999 Expo 02'nin bir parçası olarak Morat'ta sergilenmiştir. Denizaltıya, 2004 yılında Lozan'da bulunan İsviçre taşımacılık müzesi sahip olmuş ve 2005-2014 yılları arasında 28000 saatte restore edilerek, İsviçre ulaştırma müzesinde sergilenmeye başlamıştır. Auguste Piccard denizaltısında görevli kadın mürettebat, Dünya'nın ilk kadın denizaltıcısı olarak kabul edilmektedir (Swiss Info, 2014).



Resim 1.2 Auguste Piccard isimli İlk Sivil Turistik Denizaltı
Kaynak : ("Swiss Info", 2014)

Resim 1.2.'de görülen Dünya'nın ilk turistik sivil denizaltısı Auguste Piccard, Lozan Ulaştırma Müzesinde sergilenmektedir.

Tablo 1.1 Dünya'nın İlk Turistik Denizaltısının Teknik Özellikleri

Adı	Auguste Piccard	Boy	28.50 m.
Cinsi	Turistik Denizaltı	Eni	6.80 m.
Yapımcısı	Giovanola Freres Sa.	Su Çekimi	3.63 m.
Yapım yeri	Monthey/İsviçre	Yüksekliği	7,43 m.
Yapı malzemesi	Çelik	Dalış derinliği	150 m.
Yapım Tarihi	24 Şubat 1964	Makinesi-İtici Gücü	Elektrikli Motor
Deplasman	222 T	Makine Gücü	75 Hp

Batarya Süresi	48 Saat	Yolcu Kapasitesi	40+4
Batarya	600 KHW	Batarya Şarj süresi	10 saat
Sürati	6 Kts	İniş hız	4-5 Kts

Kaynak: (Swiss Info,2014). Historic Piccard submarine restored. https://www.swissinfo.ch/eng/record-setting_historic-piccard-submarine-restored/41090542, (Erişim Tar: 20.04.2019).

Tablo 1.1’de teknik özellikleri yazılı, Dünya’nın ilk turistik sivil denizaltısı ile günümüzdeki turistik sivil denizaltıların çalışma prensibi benzer olmasına karşın, elektronik sistemlerin daha çok gelişmiş olması nedeniyle emniyet ve güvenlik seviyesi artmıştır.

1970’lerin ortalarında Japonya’da, 40 yolcu kapasiteli turistik bir denizaltı için tasarım gerçekleştirilmiş, ancak inşa edilememiştir. British Columbia merkezli bir şirket, 1984’te tasarladığı 28 yolcu kapasiteli denizaltı inşasını ertesi yıl tamamlamış ve Grand Cayman’da faaliyete geçirmiştir. Aynı şirket, 1987 yılına kadar iki denizaltı daha hizmete sokmuştur. O dönemde, diğer firmalarda kendi operasyonlarını kurmaya başlamıştır. Bugün, en büyük turistik sivil denizaltı şirketi üç farklı kapasitede 12 denizaltı inşa etmiş olup halen faaliyetine devam eden firma, 28, 46 ve 64 yolcu kapasiteli 12 denizaltıyı işletmektedir. Sovyetler Birliği’nde (Rusya), 1991 yılında donanma müteahhidi Sevmash, 28 m. uzunluğunda Neptün isimli bir turistik sivil denizaltı inşa etmiş ve ilk dalışını 23 Kasım 1992’de yapmıştır. Denizaltı bir müddet Karayipler’de faaliyet gösterdikten sonra, Rusya’nın Arkhangelsk Limanı’na geri dönmüş ve servis dışı bırakılmıştır (English Russia, 2017).

Gelişen sivil turistik denizaltı faaliyeti, ticari bir sektör haline gelmiş olmasına rağmen, bu gün Dünya’da az sayıda ülkede icra edilmektedir. Denizaltıların büyük çoğunluğu Finlandiya yapısı veya modelinden oluşmakta ve Dünya’da toplam 57 civarında denizaltı faaliyet göstermektedir. 1986 yılında ABD’de, 1987 yıllarında Finlandiya’da başlayan sivil denizaltı tasarımı, 2007 yılında Hollanda’da yeni nesil sivil turistik denizaltı tasarımı ile devam etmiştir. Avrupa’dan bağımsız denizaltı üreticileri, endüstriye daha az sayıda gemi ile katkıda bulunmaktadır. Turistik sivil denizaltıların işletim bölgeleri genel olarak Karayipler, Kızıldeniz, Akdeniz, Güney Pasifik, Atlantik, Güney Çin Denizi, Meksika Körfezi ve Pasifik Okyanusudur (Manualzz, 2008).

Tablo 1.2 Dünya'daki Turistik Denizaltı Operasyon Bölgeleri ve Denizaltı Sayıları

Bölge-Konum	Denizaltı sayısı	Bölge-Konum	Denizaltı sayısı
İsviçre	1	Grand Cayman	5
Bahamalar	2	Barbados	1
Rota (İspanya)	1	St.Thomas	1
St.Croix (Karayipler)	1	Aruba (Karayipler)	1
İspanya-Kananarya Adaları	6	St. Martin	1
Florida (ABD)	1	Endonezya	1
Fransa	1	Monako	1
Tayvan	1	Malta	1
Martinik Adası (Karayipler)	1	Meksika	1
İtalya	2	Clombia	1
Fiji	1	İskoçya	1
Brezilya	1	Hawaii	7
Bermuda	1	Güney Kore	1
Guam	1	Japonya	1
Okinawa	1	Mısır	1
İsrail	1	*Türkiye	2
Refit-Retired	7	Toplam	57

Kaynak : Manualzz (2008). The Anatomy of a Tourist Submarine.

<https://manualzz.com/doc/44469675/the-anatomy-of-a-tourist-submarine> (Erişim Tar: 14.02.2019).

***Türkiye'de, turistik sivil denizaltı faaliyet başlangıç tarihi 2017'dir.**

Tablo 1.2'de görüldüğü üzere, denizaltı dalış sahaları ağırlıklı olarak tropikal bölgeler ile adalarda yoğunlaşmaktadır.

Finlandiya yapımı Mark tipi turistik sivil denizaltılar, Dünya'nın değişik bölgelerinde faaliyet göstermekte olup, faaliyetin yapıldığı ülkeler Resim 1.3'de gösterilmiştir. Finlandiya üretimi Mark tipi sivil denizaltıların yoğun olarak faaliyet gösterdiği ülkeler Kanarya Adaları, İtalya, Mısır, Kore, Çin ve ABD.'dir.



Resim 1.3 Mark tipi sivil denizaltıların Dünya'daki faaliyet bölgeleri.

Kaynak:(Vjengineering,2019),Mobimar,<https://www.vjengineering.com.my/touristsubmarines-malaysia-singapore-brunei.html>, (Erişim Tar: 13.04.2019).

4.1 Denizaltı İşletmesi İspanya Örneği (Lanzarote – Tenerife)

Finlandiya'nın Turku kentinde, W-Sub Oy(Mobimar) firmasının inşa ettiği Mark-II tipi turistik sivil denizaltı geliştirilmiş ve Mark-III ve Mark IV tipi yeni denizaltılar hizmete girmiştir. En son geliştirilen Mark tipi denizaltı Mark V (Jiah) olarak isimlendirildi. Söz konusu mark tipi denizaltılar, İspanya ve Kanarya Adaları başta olmak üzere, turistik sivil denizaltı faaliyeti gösteren diğer ülkelerde hizmet vermektedir (MOBİMAR, 2019).

Benzer şekilde, değişik üreticiler tarafından daha küçük boyutlarda SUB ve SM-100/26, ECO-SUB tipi turizm amaçlı sivil denizaltılar da üretilmiştir (Eijk, M. V.,2019).

İspanya/Kanarya Adaları Lanzarote ve Tenerife'de, Submarine Safaris tarafından işletilen turistik sivil denizaltılar (Mark tipi) Gelişmiş yüksek teknolojilere sahip deniz araçlarıdır. 1997 yılında bir denizaltı ile Lanzarote'de, 2007 yılında ise işletmenin genişlemesi sonucunda bir denizaltı ile de Tenerife'de faaliyete geçmiştir. Denizaltılar, özellikle denizaltı turizm endüstrisi için tasarlanmış olup her bir denizaltı, yüksek güvenlik ve konfor ön planda tutularak üretilmiştir. Kabininin geniş olması ve içerisinde normal atmosfer koşullarının muhafaza edilmesinden dolayı, hamile kadınlar ile benzeri sağlık problemi olan kişiler dalış sırasında etkilenmemektedir. İki operasyon bölgesinde, Atlantik Okyanusu'nun keşfedilmemiş sularına yaklaşık bir milyon yolcu ile 30.000'den fazla dalış gerçekleştirilmiştir. Denizaltıların, tüm sistemleri güvenlik için çoğaltılmıştır (Submarinesafaris, 2019).

Denizaltı turlarında haftanın 6 gününde, 30 m derinlikte bulunan batık gemi enkazına dalmak suretiyle günlük 5-6 sefer yapılmaktadır. Denizaltıların gece dalış kabiliyeti de bulunmakta ve istenildiğinde gece dalışları da yapılabilmektedir. Yolculara, gemiye binmeden önce ilgili personel tarafından, dalışla ilgili güvenlik brifingi verilmektedir. Dalış turuna gelen müşteriler, denizaltı ofisinde hediyelik eşya da satın alabilmektedir. Yolcu biletleri ise kişi başına 50 Euro'dur. Denizaltı işletme giderleri personel maaşları, marina ücreti, yedek parça ve bakım-onarım giderleri olarak sayılabilir (Submarinesafaris, 2019).

5. TÜRKİYE'DE DENİZ TURİZMİ

Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) verilerine göre; 2017 yılında Türkiye'ye 37 milyon 970 bin milyon turist gelmiş olup Türkiye, Dünya'da en çok ziyaret edilen altıncı ülke konumundadır (WTO, 2019).

1923 yılında kurulan "Türkiye Seyyahin Cemiyeti", kruvaziyer gemilerle gelen turistlerin giriş çıkışlarını kolaylaştırmak için faaliyete geçmiştir. Kurumsallaşan yapı içerisinde, İktisat Bakanlığı teşkilatına bağlı olarak ilk defa Turizm Müdürlüğü ihdas

edilmiştir. 1949 yılında ise, Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü teşkilatlandırılarak hayata geçirilmiştir (Çakmak ve Dinçer, 2016: 13-16).

Bir görüşe göre, deniz turizminin (mavi yolculuk) halikarnas balıkçısı Cevat Şakir Kabaağaçlı ve arkadaşlarının küçük teknelerle başlattığı gezilerle, Bodrum'da doğup geliştide belirtilmektedir. 1960'lı yıllarda ilk turist taşıyan teknelerin Ege kıyılarına uğraması ile başlayan yat turizmi, 1970'li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistlerin gelmeye başlaması ve Yunanistan'dan gelen yatların da uzun süreli olarak marinalarda kalmaya başlamasıyla ortaya çıkmıştır (DTO, 2018, Kozan vd., 2014).

5.1. Türkiye'nin İlk Turizm Anlaşması

Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'nın, 1963 yılında kurulması ile birlikte Türk turizmi kurumsallaşmış ve alanındaki ilk çalışmayı, 1965 yılında Bakanlık ve (o tarihteki adıyla) Devlet İstatistik Enstitüsü'nün (DİE) ortak işbirliği ile yaptırdığı anketle, ilk turistik eğilim araştırmasını tamamlamıştır. Türkiye, 1960'lı yıllarda uluslararası ekonomik işbirliği ve anlaşmalar çerçevesinde ilk turizm işbirliği ikili anlaşmasını, 1964 yılının Ekim ayında Bulgaristan'la Sofya'da yapmıştır. Bu anlaşmayı, 1965 yılında Yugoslavya, 1966 yılında Ürdün ve Irak'la yapılan anlaşmalar takip etmiş, 1968 yılında ise Mısır ve Lübnan ile ikili işbirliği çerçeve anlaşması yapılmıştır. Deniz turizmindeki gelişmeler, denizden yararlanma imkânlarını artırarak çeşitlendirmiş ve turizm girdilerinde yaklaşık 1/5'lik paya sahip bir sektör haline gelmiştir (DTO, 2018, Kozan vd., 2014).

Deniz turizmi ile ilgili yasal düzenlemeler ilk defa, 04.08.1983 tarihinde yürürlüğe giren 18125 sayılı Yat Turizmi Yönetmeliği ile yapılmış ve bu yönetmelik daha sonra 24.07.2009 tarihli ve 27298 sayılı Deniz Turizmi Yönetmeliği ile yürürlükten kaldırılmıştır. Türkiye'de, turizmin ilk defa ekonomi politikaları içerisinde yer aldığı dönem, 3'üncü 5 yıllık kalkınma planı (1973-1977) dönemidir. 5'inci 5 yıllık kalkınma planı (1985-1989) döneminde ise süreç devam etmiş olup bu dönemde, Güney Antalya Projesi gibi bazı alt yapı projeleri hayata geçirilmiştir. Deniz turizmi, kavram olarak ilk defa 7'inci 5 yıllık kalkınma planında (1996-2000) yer almıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca hazırlanan, "Türkiye Turizm Stratejisi'nde" deniz turizmi eylem planına yer verilmiş olmasına rağmen, sonraki kalkınma planları ile özel ihtisas komisyonlarının raporlarında deniz turizmi ile ilgili olarak herhangi bir hedef ortaya koyulmamıştır. Onuncu kalkınma planında ise deniz turizmine dar bir çerçevede değinilerek, (2014-2018) suya bağlı turizmin geliştirilmesi konusuna yer verilmiştir (KTB,2019).

Bacasız endüstri olarak tanımlanan turizm, dış ticaret açıklarını kapatmada da önemli bir role sahiptir. Turizm gelirlerinin yıllara göre dış ticaret açığını karşılama oranları aşağıda gösterilmiştir. Tablo 1.3'te görüleceği üzere, turizm gelirlerinin dış ticaret açığını karşılama oranı 2001 ve 2002 yıllarında maksimum seviyede gerçekleşmiştir (KTB,2019)

Tablo 1.3 Turizm Gelirlerinin Dış Ticaret Açıkları Üzerindeki Etkisi

Yıl	Dış Ticaret Açığı (DTA) \$	Turizm Geliri	Turizm Gelirinin DTA
1999	14,084,047	7,069,293	50.19
2000	26,727,914	9,990,841	37.38
2001	10,064,867	13,450,127	133.63
2002	15,494,708	15,214,514	98.19
2003	22,086,856	16,302,053	73.81
2004	34,372,613	20,262,640	58.95
2005	43,297,743	24,124,501	55.72
2006	54,041,498	23,148,669	42.83
2007	62,790,965	27,214,988	43.34
2008	69,936,378	30,979,979	44.30
2009	38,785,809	32,006,149	82.52
2010	71,661,113	33,027,943	46.09
2011	105,934,807	36,151,328	34.13
2012	84,066,659	36,776,645	43.75
2013	99,858,613	32,308,991	32.35
2014	84,508,918	34,305,903	40.59
2015	63,268,398	31,464,777	49.73
2016	55,995,686	22,107,440	39.48
2017	76,736,291	26,283,656	34.25

Kaynak (KTB,2019) Kültür ve Turizm Bakanlığı. Deniz Turizmi Tesis ve Araçları İstatistiki Tablo, <http://yigm.kultur-turizm.gov.tr/Eklenti/61279,deniz-turizmi-tesis-ve-araclari-istatistiki-tablo-31122-.pdf?0>, (Erişim Tar: 10.04.2019).

Tablo 1.3'te, 1999-2017 yılları arasında turizm gelirlerinin yıllara göre dış ticaret açığını kapatma oranı, 2001 yılında yüzde 133.63'le maksimum seviyeye ulaşmış, oran

zamanla değişmiş olsa da yüzde 32.35 in altına düşmemiştir. Bu nedenle, turizm gelirlerinin dış ticaret açıklarını kapatmadaki rolü ve önemi büyüktür.

5.2. Türkiye'de Bakanlık Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri ile Deniz Turizmi Araçlarına İlişkin İstatistik (2018)

Tablo 1.4 Deniz Turizmi Tesisleri

		Tesis Sayısı	Denizde	Karada	Toplam Yat Kapasitesi
Turizm İşletme Belgeli	Yat Limanları	27	8.598	3.117	11.715
	Yat Çekme Yerleri	6	-	967	967
Turizm Yatırım Belgeli	Yat Limanı ve Rıhtım/İskeleler	8	2.752	778	3.530
	Kruvaziyer Gemi Limanı	1	-	-	-
	Yat Çekme Yerleri	1	-	352	352
Genel Toplam		43	11.350	5.214	16.564

(KTB,2019) Kültür ve Turizm Bakanlığı. Deniz Turizmi Tesis ve Araçları İstatistiki Tablo, <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/61279,deniz-turizmi-tesis-ve-araclari-istatistiki-tablo-31122-.pdf?0>, (Erişim Tar: 10.04.2019).

Tablo 1.5 Deniz Turizmi Araçları

		İşletme Sayısı	Yat Sayısı	Yatak Sayısı
Turizm İşletme Belgeli	Türk Bayraklı Yatlar	1.158	1.571	16.124
	Yabancı Bayraklı Yatlar	18	251	2.043
Turizm Yatırım Belgeli	Türk Bayraklı Yatlar	1	1	26
Genel Toplam		1.177	1.823	18.193

(KTB,2019) Kültür ve Turizm Bakanlığı. Deniz Turizmi Tesis ve Araçları İstatistiki Tablo, <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/61279,deniz-turizmi-tesis-ve-araclari-istatistiki-tablo-31122-.pdf?0>, (Erişim Tar: 10.04.2019).

Tablo 1.6 Yüzer ve Dalabilir Deniz Turizmi Araçları

		İşletme Sayısı	Araç Sayısı	Kapasitesi Yaz / Kış
Turizm İşletme Belgeli	Yüzer Deniz Turizmi Aracı	46	46	16.618/12.094
	Dalabilir Deniz Turizmi Aracı	2	2	68/68

(KTB,2019) Kültür ve Turizm Bakanlığı. Deniz Turizmi Tesis ve Araçları İstatistiki Tablo, <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/61279,deniz-turizmi-tesis-ve-araclari-istatistiki-tablo-31122-.pdf?0>, (Erişim Tar: 10.04.2019).

Tablo 1.7 Günübürlük Gezi Tekneleri

		İşletme Sayısı	Tekne Sayısı	Yolcu Sayısı
Turizm İşletme Belgeli	Günübürlük Gezi Tekneleri	1.918	2.101	126.121

Kaynak : (KTB,2019) Kültür ve Turizm Bakanlığı. Deniz Turizmi Tesis ve Araçları İstatistiki Tablo, <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/61279,deniz-turizmi-tesis-ve-araclari-istatistiki-tablo-31122-.pdf?0>, (Erişim Tar: 10.04.2019).

Tablo 1.4 ve 1.6'daki verilerinden de anlaşılacağı üzere henüz gelişme aşamasında olan kruvaziyer turizmi ve turistik sivil denizaltı (dalabilir deniz aracı) faaliyeti ilgili Bakanlıkça desteklenerek teşvik edilmesi gerekmektedir.

Tablo 1.4, 1.5, 1.6, 1.7' de görüldüğü gibi, deniz turizmi kategorisinde yer alan örneğin kruvaziyer gemi ve tesis sayısı, yatırım belgeli Türk Bayraklı yat sayısı, yat çekek yerleri ile dalabilir deniz turizmi aracı (turistik sivil denizaltı) sayısı diğer turizm çeşitlerine göre çok düşüktür. Bu nedenle, bu faaliyet alanlarının mercek altına alınması, buradaki sorunların çözümlenmesi ve teşvik edici yeni düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

5.3. Türkiye'de Turizm Amaçlı Sivil Denizaltı Faaliyeti (Nemo Primero)

Deniz turizmi içerisinde yer alan "turistik sivil denizaltı" ile ilgili olarak Türkiye'de, 2017 yılına kadar ticari veya özel amaçlı herhangi bir faaliyet gösterilmemiştir. 2016 yılında, *Yavuziğit Organizasyon Havacılık Turizm Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi*'nin İspanya'dan ithal ettiği, Nemo Primero (Mark III tipi) denizaltısı ile 2017 yılında ilk defa Antalya'da başlamıştır. Denizaltı İthalatı, 2581 Sayılı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik" kapsamında gerçekleştirilmiştir. Bu yönetmelik kapsamında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın izni ile ithal edilen denizaltı, Bakanlıkça belirlenmiş özel yapılı gemiler listesinde yer almaktadır. Bu nedenle, söz konusu kanun kapsamında denizaltılar gümrük vergisi ve benzeri vergilerden muaftır (Resmi Gazete, 2015; Antalya Valiliği, 2017).

Nemo Primero denizaltısının, gümrükleme ve serbest dolaşıma giriş işlemleri Antalya Limanı'nda yapılmış ve tescil ve kayıt işlemleri ise, Türk Ticaret Kanununa göre (931-1400) Antalya Gemi Siciline tescil edilerek, Gemi Sicil Tasdiknamesi ve Uluslararası Tonilato (Tonaj 69) belgesi verilmiştir. Türk Deniz Ticaret Filosunun teşviki maksadıyla oluşturulan, Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS'a kayıtlı gemiler vergi ve harçlardan muaftır), ticari ve turizm amaçlı gemi ve deniz araçları tescil edilebilirken denizaltı, 300 groston sınırı nedeniyle tescil edilememektedir (Resmi Gazete 2000, 2006, 2009d).

Faaliyet ve dalış izni ile personel yeterlilik ve donatımı, 23.06.2006 tarihli ve 26207 sayılı, "Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik" ile 14.01.2008 tarihli ve 1459 sayılı "Dalabilir Deniz Araçlarında Görev Yapacak Personelin Eğitim Belgelendirme ve Bu Araçların Personel Donatımı Hakkında Yönerge" şartları yerine getirilerek sağlanmıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yetkililerince oluşturulan uzman heyet marifetiyle evrak ve belgeleri ile teçhizat ve malzemeleri incelenen denizaltıya, test dalışı yaptırılmış ve hazırlanan rapora göre de Bakanlıkça faaliyet izni

verilmiştir. Yönetmelik gereği, ilk defa faaliyet izni almayan veya faaliyet izni verilmeyen denizaltıların dalışına izin verilmemektedir.

Dalabilir Deniz Araçlarında Görev Yapacak Personelin Eğitimi hakkındaki yönerge gereğince, denizaltı kaptanlarının ehliyet yeterlik şartları arasında sualtı sağlık kriterlerini (hiperbarik sağlık raporu) taşıma şartı bulunmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca, "Dalabilir Deniz Aracı Ehliyeti" Türkiye'de ilk defa Nemo Primero denizaltısı kaptanlarına düzenlenmiştir (Resmi Gazete 2006, 2008).

Denizaltı, Türk Ticaret Kanunu ve ilgili diğer mevzuat gereğince hukuki ve teknik anlamda gemi statüsünde olduğundan, seyrü sefer ve dalış izni alabilmesi için, "Gemilerin Teknik Yönetmeliği ile Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik" gereği, denizcilik otoritesince "Denize Elverişlilik ve Emniyet Uyum Belgesi" verilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, yönetmelik gerekleri ile dalışa uygun olup olmadığı hususu, öncelikle denizaltının bağlı olduğu klas kuruluşu uzmanlarınca kara ve deniz sörveyleri yapıldıktan sonra, dalışa uygun olduğuna ilişkin rapor düzenlenmektedir. Rapor, denizaltının bağlı olduğu Liman Başkanlığı'na sunulmakta ve harç bedeli ödendikten sonra, Türk Ticaret Kanunu'na uygun olarak düzenlenmiş sigorta poliçesi (P&I) görülerek, Denize Elverişlilik Belgesi ile Emniyet Uyum Belgesi verilmektedir. Ayrıca, geminin telsiz haberleşme cihaz aktivasyonu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce sağlanmakta ve telsiz ruhsatı düzenlenmektedir. Klas kuruluşu uzmanı denetimi öncesinde, denizaltının yıllık kara bakım ve onarımları yapılmakta, sualtı ve su üstü seyir ve haberleşme cihazları, can kurtarma araçları ile yangın söndürme donanım ve teçhizatı denetimden geçirelerek belgelendirilmektedir (Resmi Gazete 2006, 2009b).

Denizaltı, turizm amaçlı bir deniz aracı olması nedeni ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca, 24.07.2019 tarihli ve 27298 sayılı Deniz Turizm Yönetmeliğe göre "Deniz Turizm Aracı İşletme Belgesi" düzenlemektedir. Bakanlıkça, söz konusu belgenin düzenlenmesi için, Deniz Turizmi Yönetmeliği'ne göre zorunlu sigorta poliçesi ve gemi belgeleri ile dalış güzergâhına ait onaylı bir deniz haritasının sunulması gerekmektedir. Ayrıca, deniz turizmi aracı işletmesine, donatanı/işleteni tarafından yönetmelikte nitelikleri yazılı işletme müdürü atanması zorunludur (Resmi Gazete, 2009e).

Denizaltıya, çalışma sahasındaki ilgili Belediye tarafından 14.7.2005 Tarihli ve 2005/9207 sayılı "İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik'e" göre, "İş Yeri Açma ve Çalışma Ruhsatı" düzenlenmektedir. Liman kayıt ve tescil belgelerinin bir suretinin ibraz edilmesi ve ruhsat harcı ödenmek suretiyle gerekli denetim yapıldıktan sonra, iş yeri açma ve çalışma ruhsatı işlemi tamamlanmaktadır (Resmi Gazete,2005).

Denizaltı, yolcularını almak için konuşlandığı Kaleiçi Yat Limanı'nda yanaşma ve bağlama yerinin tahsisi sırasında kamu kurumları nezdinde büyük çaba sarf edilmiştir. 380 volt elektrik ihtiyacı nedeni ile yat limanında söz konusu enerjiyi sağlayacak alt yapı olmamasından dolayı işletici, jeneratör temin etmek suretiyle sorunu çözmüştür (Yavuz Yiğit Organizasyon, 10.07.2019, Mülakat).

6. SONUÇ

Dünya'da, her geçen gün büyümekte olan deniz turizminden yeterli payın alınabilmesi için, sektörel açıdan bazı eksikliklerin giderilmesi ve sorunlarının çözülmesi ve bazı düzenlemelerin yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Türkiye'de, turistik sivil denizaltılara münhasır olmak üzere düzenlenmiş bir yönetmelik ve bir yönerge bulunmaktadır. Denizaltıya ilişkin iş ve işlemler bu iki mevzuat kapsamında ve denizcilik mevzuatı genel hükümlerine göre yürütülmektedir. Geçmişte bu faaliyete ilişkin bir uygulama olmaması ve mevzuat eksikliğiyle, işletme ve işleyişinin mevcut gemi ve deniz araçlarından farklı bir yapıya sahip olması nedeniyle, çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalınmasına sebep olmaktadır. Bunlar, faaliyet izinlerinin verilmesi sırasında yönetmeliğe göre izin kıstaslarının tam ve açık bir şekilde belirlenmemiş olması nedeni ile oluşan bürokratik işlemler, eğitim yönergesindeki eksiklikten dolayı sivil kaynaklardan personel temininde yaşanan güçlük, yurt dışından temin edilen yedek parça ve malzemelerin, Gümrük Tarife Pozisyonunda denizaltı aksam ve parçası olarak tanımlanmamış olması gibi benzeri birçok sorunu içermektedir.

Turistik sivil denizaltılar, diğer bir ifade ile dalabilir deniz araçları 23.08.2015 tarihli ve 29454 sayılı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik" kapsamına giren, özel yapılı gemiler statüsünde olmasından dolayı, bu faaliyetin teşviki ve geliştirilmesi için, Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği'nde (TUGS) değişiklik yapılarak, turizm amaçlı sivil denizaltıların, groston sınırına bakılmaksızın özel sicile tescili sağlanmalıdır. Denizaltı bakım ve onarımı için gerekli olan teknik malzeme ile aksam ve parçaları yurt dışından temin edildiğinden, malzemelerin ithalatı ve vergilendirilmesi aşamasında yaşanan problemlerin giderilmesi için, (GTİP) Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu'nda yedek parça ve malzemelerin denizaltı aksam ve parçası şeklinde kod açılarak tanımlanması gerekmektedir.

Kalkınma planlarında genel olarak değinilen deniz turizminin, hedef ve stratejilerinin yeniden belirlenmesi ve turistik sivil denizaltı faaliyetlerinin stratejik planlara dâhil edilerek, Bakanlık ve sektör işbirliğine gidilmesi önem arz etmektedir.

Türkiye’de, henüz yeni bir alan olan turistik sivil denizaltı faaliyeti ile ilgili olarak denizcilik idaresince eksik mevzuatın tamamlanması, mevzuattaki mevcut eksikliklerin giderilmesi ve bu alanda faaliyet gösterecek girişimcilerin desteklenmesi önem arz etmektedir. Örneğin, Türkiye’de genel bir faaliyet izni almış denizaltı için, dalış sahasının değişmesi durumunda veya yeni bir dalış sahası talebinde, genel faaliyet izninde olduğu gibi başlangıç prosedürünün uygulanmaması, yeni dalış sahasının bölgesel konjonktür dikkate alınmak suretiyle değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, turistik sivil denizaltı işletmeciliğinin teşviki için inşaat, yatırımlarının “Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ”e dâhil edilmesi ve turizmi teşvik kapsamına alınması gerektiği kanâatine varılmıştır. Son olarak, kamu kurum ve kuruluşlarınca işletilmekte olan yat limanlarının ise (Belediye, Özel idare, Kooperatif vb.) yapısal sorunlarının giderilerek modernize edilmesi ve hizmet erişiminin kolaylaştırılması sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

- Antalya Valiliği. (2017). Turistik Denizaltı İlk Seferini Vali Karaloğlu’nun Katılımlarıyla Yaptı, <http://www.antalya.gov.tr/turistik-denizalti-ilk-seferini-veli-karaloglunun-katilimlariyla-yapti>, (Erişim Tar: 01.11.2019).
- Bertrand Piccard. (2013). Technical Data Sheet 1 MESOSCAPHE PX-8 AUGUSTE PICCARD. https://bertrandpiccard.com/documents/FichePDF_MESOSCAPHE%20PX-8_EN.pdf (Erişim Tar: 22.08.2019).
- Bahar, O. ve Kozak, M. (2005). *Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Turizm ve Rekabet Edebilirlik*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Çakmak, T.F. ve Dinçer F.İ. (2016). *Deniz Turizmi*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Çoban, M. N. ve Ölmez, Ü. (2016). “Mavi Ekonomi ve Mavi Büyüme”. *International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 12(3): 155-166.
- (DTO, 2018). *2017 Deniz Sektör Raporu. Deniz Ticaret Odası Yayınları*, İstanbul.
- (Eijk, M. V.,2019) Tourist Submarine.<http://www.neyksubmarine.eu/pagina18.htm> , (Erişim Tar: 14.12.2019).
- (English Russia, 2017). Story of a Unique First and Only Soviet Touristic Submarine. <https://englishrussia.com/2017/01/20/first-soviet-touristic-submarine/>, (Erişim Tar: 11.11.2019).
- İncekara, B., Dördüncü, H. ve Özer, K.O. (2015). Turizm Ulaştırmasının Denizyolu Ulaştırıcılığı Yönünden Gelişimi. *İktisat Politikaları Araştırmaları Dergisi*, 2(1): 1-16.
- Kan, N., ve Kuleyin, B. (2017). Kalkınma Planları Çerçevesinde Türkiye’nin Deniz Turizmi Stratejilerinin Tarihsel Gelişimi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 51-64.
- Kozan, G. Y., Özdemir, S. S., ve Günlü E. (2014). Turizm Yazınında Deniz Turizmi’nin Olgusal Gelişimi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6(2):115-129.

- (KTB,2019) Deniz Turizmi Tesis ve Araçları İstatistiki Tablo, Kültür ve Turizm Bakanlığı. <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/Eklenti/61279,deniz-turizmi-tesis-ve-araclari-istatistiki-tablo-31122-.pdf?0>, (Erişim Tar: 10.04.2019).
- Manualzz (2008). The Anatomy of a Tourist Submarine. <https://manualzz.com/doc/44469675/the-anatomy-of-a-tourist-submarine> (Erişim Tar: 14.02.2019).
- (MOBİMAR, 2019). Developing The Mark Series. <http://www.mobimar.com/tourist-submarines/developing-mark-series> (Erişim Tar: 22.07.2019).
- (OECD, 2018) Tourism Trends and Policies, OECD Publish. <https://www.thinktur.org/media/TENDENCIAS.pdf> (Erişim Tar: 21.11.2019).
- (Submarinesafaris, 2019). Oursubmarines. <http://www.submarinesafaris.com/submarines.php> (Erişim Tar: 22.10.2019).
- Resmi Gazete (2000), Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği. 23 Haziran. sayı: 24088.
- Resmi Gazete (2005) İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik. 10 Ağustos, sayı:25902.
- Resmi Gazete (2006), Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik. 23 Haziran,sayı:26207.
- Resmi Gazete (2008), Dalabilir Deniz Araçlarında Görev Yapacak Personelin Eğitim Belgelendirme ve Bu Araçların Personel Donatımı Hakkında Yönerge. 14 Ocak, sayı: 1459.
- Resmi Gazete (2009a), Seyahat Acenteleri Yönetmeliği. 10 Mayıs, sayı: 26664.
- Resmi Gazete(2009b), Gemilerin Teknik Yönetmeliği. 17 Kasım, sayı: 27409.
- Resmi Gazete(2009c), Gümrük Yönetmeliği. 7 Kasım, sayı: 27369.
- Resmi Gazete (2009d). Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği, 12 Mart, sayı: 27167.
- Resmi Gazete (2009e), Deniz Turizmi Yönetmeliği, 24 Temmuz, sayı:27298.
- Resmi Gazete (2015) Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik. 23 Ağustos, sayı: 29454.
- (Swiss Info,2014). Historic Piccard submarine restored. https://www.swissinfo.ch/eng/record-setting_historic-piccard-submarine-restored/41090542, (Erişim Tar: 20.04.2019).
- Tegar, R. D. ve Saut Gurning, R. O. (2018). Development of Marine and Coastal Tourism Based on Blue Economy. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, 2(2): 128-132.
- (TÜRSAB, 2010). Dünden Bugüne Seyahat Acentaları, http://www.tursab.org.tr/tr/seyahat-acentalari/dunden-bugune-seyahat-acentalari_501.html, (Erişim Tar: 25.06.2019).
- UNGA (2019) Sustainable Tourism Resolutions. <http://sdt.unwto.org/unga-sustainable-tourism-resolutions> (Erişim Tar: 25.04.2019).
- (Vjengineering,2019), Mobimar, <https://www.vjengineering.com.my/tourist-submarines-malaysia-singapore-brunei.html>, (Erişim Tar: 13.04.2019).
- (WTO, 2019) Wolrd Tourism Organization, <https://www.e-unwto> (Erişim Tar:16.05.2019).
- Yercan, F. ve Gökdeniz, N. (2004). Çekek Yerlerinin Sınıflandırılması İçin Geliştirilmiş Bir Model ve Ege Kıyılarındaki Tesislere Uygulanması, Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu.