

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANA BİLİM DALI
DENİZ TURİZMİ PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ERİŞİLEBİLİRLİK STANDARTLARI KAPSAMINDA EGE BÖLGESİ
MARİNALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE MARİNA
YÖNETİCİLERİNİN ENGELLİ TURİZMİNE BAKIŞ AÇILARI

Barış HAZAR

Danışman
Doç. Dr. Işıl ÖZGEN

İZMİR-2016

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Erişilebilirlik Standartları Kapsamında Ege Bölgesi Marinalarının Değerlendirilmesi ve Marina Yöneticilerinin Engelli Turizmine Bakış Açıları**” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

....../....../.....

Barış HAZAR

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Erişilebilirlik Standartları Kapsamında Ege Bölgesi Marinalarının Değerlendirilmesi ve Marina Yöneticilerinin Engelli Turizmine Bakış Açıları Barış HAZAR

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Deniz Turizmi Programı

Dünya genelinde engelli bireylerin sayısı her geçen gün artmaktadır. Engelli bireylerin günlük yaşamın içinde aktif rol alması topluma entegrasyon sürecini hızlandırmakta ve refah düzeyini arttırmaktadır. Bunun için hem farkındalık anlamında, hem yasal anlamda düzenlemeler yapılmaktadır. Bu çalışmada engelli bireylerin kullanımı açısından marinaların uygunluğu mevcut ve genel kabul görmüş standartlar doğrultusunda incelenmiş, marina yöneticilerinin engelli turizmine bakış açıları irdelenmiştir.

Elde edilen sonuçlar, uluslararası erişilebilirlik kriterleri kapsamında marinaların temel eksikliğinin erişilebilir iskele, kaldıraç vb düzenlemeler olduğu yönündedir. Marinalarda hissedilen eksikliklerin mevzuattan kaynaklandığı düşünülmektedir. Marina yöneticileri, bir insan hakkı olarak ve bir niş pazar olarak engelli turizmine olumlu olarak yaklaşmakta ve bu pazara hitap etmek için öneriler sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Turizmi, Engelli Turizmi, Marinalar, Erişilebilirlik, Ege Denizi

ABSTRACT

Master's Thesis

Evaluation of the Compliance of Aegean Sea Marinas' According to Accessibility Standards and Marina Managers' Perspectives on Accessible Tourism

Bariş HAZAR

Dokuz Eylöl University

Graduate School of Social Sciences

Department of Maritime Business and Management

Marine Tourism Program

The number of people with disabilities is increasing worldwide every year. People with disabilities' active participation to daily life would also contribute to their social integration process to community and social welfare. To achieve this both legal and awareness of disability issues should be arranged.

In this study it is aimed to make a situation analysis about Aegean Region's marinas compliance with international accessibility standards and to evaluate marina managers' perspectives on tourism for people with disabilities.

Findings showed that regarding to the international accessibility standards, the basic deficiencies are accessible berth and hoisting devices and similar arrangements.

It is thought that the main reason for these lack of deficiencies in the marinas result from the legislation itself. Marina managers have positive attitudes regarding accessible tourism both as a human right and a niche market and they give suggestions.

Keywords: Marine Tourism, Disability Tourism, Marinas, Accessibility, Aegean Sea

**ERİŞİLEBİLİRLİK STANDARTLARI KAPSAMINDA EGE BÖLGESİ
MARİNALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ VE MARİNA
YÖNETİCİLERİNİN ENGELLİ TURİZMİNE BAKIŞ AÇILARI**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	ix
TABLOLAR LİSTESİ	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xi
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	xii
HARİTALAR LİSTESİ	xiii
EKLER LİSTESİ	xiv
 GİRİŞ	 1

BİRİNCİ BÖLÜM

ENGELLİLİK VE ENGELLİ TURİZMİ

1.1.	ENGELLİLİK KAVRAMI	3
1.1.1.	Engellilik Tanımı ve Sınıflandırılması	4
1.1.1.1.	Engellilik Tanımı	4
1.1.1.2.	Engellilik Sınıflandırılması	5
1.1.2.	Engellilere Yönelik Çalışmaların Tarihsel Gelişim Süreci	9
1.1.3.	Engellilere Yönelik Çalışmaların Önemi	16
1.2.	ENGELLİ TURİZMİ	18
1.2.1.	Engelli Turist Haklarına İlişkin Yasal Düzenlemeler	19
1.2.2.	Engellilerin Turizm Hizmetlerine Erişilebilirlikleri	22

İKİNCİ BÖLÜM	
DENİZ TURİZMİ VE BİLEŞENLERİ	
2.1.	DENİZ TURİZMİ KAVRAMI VE TANIMI
2.2.	DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ VE ARAÇLARI 24
2.2.1.	Kruvaziyer Liman İşletmeleri 28
2.2.2.	Kruvaziyer Gemi İşletmeleri 30
2.2.3.	Feribot İşletmeleri 32
2.2.4.	Yat Limanları (Marina) ve İşletmeleri 33
2.2.5.	Yat İşletmeleri 34
2.2.5.1.	Mavi Yolcuk Yat İşletmeleri 36
2.2.5.2.	Bare-boat Yat İşletmeleri 37
2.2.5.3.	Günübirlik Gezi Tekneleri İşletmeleri 38
2.2.6.	Dalış Turizmi ve Su Sporları İşletmeleri 38
2.2.7.	Yüzen Deniz Turizmi Araçları 39
2.2.8.	Özel Deniz Turizmi Araçları 45
2.3.	MARİNALARDAKİ YAPILARDA ERİŞİLEBİLİRLİK STANDARTLARI 46
2.3.1.	Girişler 46
2.3.2.	İskele-Rıhtım-Rampa 49
2.3.3.	Suya İndirme Rampaları 51
2.3.4.	Erişilebilir Rotalar/Yollar (Accessible Routes) 60
2.3.5.	Kazıklar (Pile) 62
2.3.6.	Küpeşte-Korkuluklar (Railings) 62
2.3.7.	Kenar Koruyucular (Edge Protection) 64
2.3.8.	Kaldıraçlar (Hoisting Device) 65
2.3.9.	Alışveriş Alanları 65
2.3.10.	Otopark 67
2.3.11.	Tuvalet / Duş 67
2.3.12.	Marina Alt Yapı ve Üst Yapı Nitelikleri 68
2.3.13.	Marinanın Çıpa Sayısına Göre Sahip Olması Gereken Düzenlemeler 70
2.4.	YAT TASARIMLARI 73
2.4.1.	Organizasyonlar 75
2.4.2.	Tekneler 75
	77

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
MARİNALARIN ERİŞİLEBİLİRLİK STANDARTLARINA UYGUNLUĞU VE
MARİNA YÖNETİCİLERİNİN ENGELLİ TURİZMİNE BAKIŞ AÇILARI

3.1.	ARAŞTIRMANIN AMACI, ÖNEMİ VE KAPSAMI	78
3.2.	ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	78
3.3.	ARAŞTIRMANIN KISITLILIKLARI	82
3.4.	ARAŞTIRMANIN BULGULARI	82
3.4.1.	Ege Denizi Marinalarına İlişkin Genel Özellikler	83
3.4.2.	Marina Yöneticilerinin Engelli Turizmine Bakış Açıları	87
	SONUÇ VE ÖNERİLER	91
	KAYNAKÇA	97
	EKLER	

KISALTMALAR

ADA	American With Disabilities Act (Amerikan Engelli Yasası)
ADAAG	American With Disabilities Act Accessibility Guidelines (Amerikan Engelli Yasası Erişebilirlik Klavuzu)
BKH	Binyıl Kalkınma Hedefleri
DTO	Deniz Ticaret Odası
ICF	International Classification of Functioning, Disability and Health (Uluslararası Fonksiyon, Özürlülük ve Sağlık Sınıflandırması)
ICIDH	International Classification of Impairments, Disabilities, and Handicaps (Uluslararası Yetersizlik, Özürlülük ve Engellilik Sınıflandırması)
IDEA	Individuals With Disabilities Education Act (Engelli Bireylerin Eğitim Yasası)
İMEAK	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri
ÖZİDA	Özürlüler İdaresi Başkanlığı
PIANC	The World Association for Waterborne Transport Infrastructure
RYA	Royal Yachting Association
TS	Türk Standartları
TTR	Toplum Temelli Rehabilitasyon
TÜRÇEV	Türkiye Çevre Eğitim Vakfı
TYHA	The Yacht Harbour Association (Yat Limanları ve Marinalar Derneği)
UN	United Nations (Birleşmiş Milletler)
UNWTO	World Tourism Organization (Dünya Turizm Örgütü)
WHO	Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization)

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: WHO Engelli Sınıflandırması	s.8
Tablo 2: Deniz Turizmi Araçları, Genel ve Özel Tanımları	s.25
Tablo 3: Marinaların İşletme Olarak Sağladığı Temel Hizmetler ve Organizasyon	s.35
Tablo 4: Olması Gereken Erişilebilir İskele (Yanışma Yeri) Sayısı	s.55
Tablo 5: Yüzer İskeleli Yat Limanları İçin Minimum İkincil İskele Genişlikleri	s.57
Tablo 6: Kişi Sayısına Göre Olması Gereken Sıhhi Tesis Sayısı	s.69
Tablo 7: Yat Bağlama Başına Göre Sıhhi Tesis Sayısı	s.69
Tablo 8: Altın Çıpa Ödülleri Kriterleri	s.74
Tablo 9: Ege Denizi Marina Listesi	s.80
Tablo 10: Ege Denizi Marinalarının Bağlama Kapasiteleri Listesi	s.83
Tablo 11: Ege Denizi'nde Yer Alan Marinaların Sunmuş Oldukları Hizmetler	s.84
Tablo 12: Marinalardaki Erişilebilir İskele Sayısı, Çıpa Sayısı ve Mavi Bayrak Ödülü	s.85
Tablo 13: Marinalarda Engellilere Yönelik Uygulamalar	s.85

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Deniz Turizminin Konumu	s.26
Şekil 2: Yat Turizmi Çevresi ve Aktörleri	s.28
Şekil 3: Deniz Turizmi Yapılanması	s.29
Şekil 4: Tipik Yat Limanı Yerleşim Planı	s.48
Şekil 5: Erişilebilir İskele (Gangway) Nitelikleri	s.52
Şekil 6: Erişilebilir İskele Nitelikleri	s.52
Şekil 7: İskele Aralıkları	s.53
Şekil 8: İskele Aralıkları Mesafe Azaltmaları	s.54
Şekil 9: Erişilebilir Parmak İskeleler	s.54
Şekil 10: Pedestallere Önden Ulaşım	s.56
Şekil 11: Pedestallere Yandan Ulaşım	s.57
Şekil 12: Rampaların Uzunluğu ve Eğimleri	s.59
Şekil 13: Karadan Bota Geçişte Yaşanan Sorun	s.59
Şekil 14: Erişilebilir Yollar	s.62
Şekil 15: Korkulukların Yüksekliği	s.64
Şekil 16: Kenar Koruyucuları	s.65

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1: Su Sporları Türleri-1	s.42
Fotoğraf 2: Su Sporları Türleri-2	s.44
Fotoğraf 3: Örnek Marina Girişleri	s.50
Fotoğraf 4: Örnek Rıhtım, İskele, Rampa	s.60
Fotoğraf 5: Örnek Suyu İndirme Rampaları	s.61
Fotoğraf 6: Pontonlara (Yüzer İskele) Bağlı Olan Kazıklar (Pile)	s.63
Fotoğraf 7: Kazık Yerleştirilmiş İskele	s.63
Fotoğraf 8: Kaldıraçlar ve Bota Bindirme Teknikleri	s.66
Fotoğraf 9: Basit Tekerlekli Sandalye Transferi	s.67
Fotoğraf 10: Engelli Otoparkı	s.68
Fotoğraf 11: Marinalarda Örnek Sıhhi Tesisler	s.70
Fotoğraf 12: Engelli Kullanımına Uygun Tekne-1	s.76
Fotoğraf 13: Engelli Kullanımına Uygun Tekne-2	s.76
Fotoğraf 14: Engelli Kullanımına Uygun TENACIOUS Yelkenli Teknesi	s.77

HARİTA LİSTESİ

Harita 1: Ege Bölgesi Marinalarının Konumları

s.81



EKLER LİSTESİ

Ek 1 : Erişilebilirlik Kriterleri İçin Gözlem Formu	ek s.1
Ek 2 : Erişilebilirlik Kriterlerini Değerlendirmeye Yönelik Soru Formu	ek s.1



GİRİŞ

Seyahat hakkı temel hak ve hürriyetler arasında yer almaktadır, ancak bu haktan yararlanabilmek çoğu zaman engelli bireyler için oldukça zor olabilmektedir. Engelli bireylerin gereksinimlerine de uyabilecek düzenlemeler henüz olması gereken seviyeye ulaşmamıştır. Deniz turizmi engelli bireylere doğası gereği sıkıntı yaratmaktadır. “Denizciliğin fitratında engellilere karşı engel vardır” algısı istek, niyet, farkındalıklara saygı bilincinin oluşturulması, teknik destek, standartların yaygınlaştırılması ve uygulanması ile kırılabilir. Bu doğrultuda yasal zorunlulukların oluşturulması, turizm sektöründe çalışanların eğitimi temel başlangıç noktalarıdır.

İnsan Hakları Evrensel Beyannamesinde dil, din, ırk, cinsiyet, vb. ayırmaksızın tüm insanların eşit hak ve özgürlüklere sahip olduğu belirtilmiş, herkesin tıbbi bakım, refah ve sosyal olanaklar gibi birçok konuda eşit haklarının olduğu vurgulanmıştır (UN, 1948).

Engelli bireylerin turizm hizmetlerinden faydalanabilmelerine engel olacak üç durum bulunmaktadır: Bunlar yapısal kısıtlamalar, kişisel kısıtlamalar ve kişilerarası kısıtlamalardır. *Yapısal kısıtlamalar*; turizm hizmetinin bulunduğu yer ile ilgili olarak ulaşım ve mimari kısıtlılıkları oluştururken, *kişisel kısıtlamalar*; kişinin kendine olan güvenini, bilgi eksikliğini ve maddi kısıtlılıkları, kişilerarası kısıtlamalar ise; turizm hizmetinin bulunduğu yerdeki insanların ya da birebir görüşülen kişilerin sosyal iletişim eksikliğinden kaynaklanan kısıtlılıkları oluşturur (Turco ve Stumbo’dan aktaran Kırklar, 2013:2). Bu çalışmada yapısal kısıtlılıklara vurgu yapılmıştır.

Yasal düzenlemeler ile ekonomik ve sosyal haklara sahip olan engelli bireyler turizm faaliyetlerine gereken koşullar sağlandığı takdirde katılabilirler. Bu koşullar öncelikle fiziksel alt yapı, sonrasında ise toplumsal farkındalıktır (Baş, 2016:34).

Engellilerin karşılaştıkları zorlukları hafifletmek amacıyla birçok ülke kriterler ve kurallar oluşturmaktadır. Ancak hala bu kuralların eksik olduğu uygulamalar da görülmektedir. Bu çalışmada deniz turizminin önemli bileşenlerinden biri olan marinalar erişilebilirlik standartları açısından incelenmiş, Ege Denizi’ndeki marinaların bu standartlara uygunluğu irdelenmiştir. Araştırma kapsamındaki

marinalarda uygulamalar gözlemlenirken uluslararası *ADA* (American With Disabilities Act) ve *RYA* (Royal Yachting Association) kriterleri referans alınmıştır. Gözlem yapılan marinaların yöneticilerinin engelli turizmine bakış açılarını belirleyebilmek için görüşmeler yapılmıştır. Yapılan gözlem ve görüşmeler sonucunda elde edilen veriler değerlendirilmiş, Ege Denizi'nde yer alan marinaların uluslararası erişilebilirlik standartlarına uygun olup olmadığı tespit edilmiş, eksik olan uygulamalar ve çözüm önerileri ortaya konulmuştur.

Çalışma kapsamında Ege Denizi'nde yer alan 12 marina incelenmiş, 7 marina yöneticisi ile yarı yapılandırılmış mülakat tekniği ile görüşmeler yapılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

ENGELLİLİK VE ENGELLİ TURİZMİ

1.1. ENGELLİLİK KAVRAMI

Dünya Sağlık Örgütü (WHO), engelli olma hâlini, “yeti yitimi” kavramı ile tanımlarken; örgüte göre, engelli kavramı, bireyin vücudunda duyuşal, işlevşel, zihinsel ve ruhsal farklılıkları öne sürölerek; toplumsal veya yönetimsel tutum ve tercihler sonucu, yaşamın birçok alanında kısıtlama ve engellerle karşılaşabilme durumu olarak ifade edilir (Küçüklali, 2004:63).

Çeşitli dillerde kullanılan bir diğler kavram da özürlü/özürlölük kavramıdır. Özürlölük konusunda değışik çalışmalarda, çoğunlukla aynı anlama gelecek şekilde farklı kavramlar kullanılmaktadır. Bunlar arasında en sık kullanılanları “bozukluk”, “engelli” ve “sakat” kavramlarıdır. Yazında, kavram birliğı oturmamış olmakla birlikte engelli kavramı yoğun olarak kullanılmakta ve kabul görmektedir (Makas, 2011:9).

Kişilerin doğuştan veya sonradan doğal afetler, yetersiz beslenme, hastalıklar veya kazalar sonucu bedensel, ruhsal, duyuşal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle engelli olması, yaşamsal aktivitelerini kısmi veya tam olarak engellemekte ve en önemlisi sosyal yaşamlarını sürdürmelerini zorlaştırmaktadır (Aytaç, 2005; Beşer ve arkadaşları, 2006:267).

Dünya nüfusunun %10’nun engelli olduğı ve bunun yaklaşık % 70’inin gelişmekte olan ölkelerde yaşadığı tahmin edilmektedir. Dünya genelinde yaşayan engelli bireyler engel nedenleri ne olursa olsun ya da dünyanın neresinde olursa olsunlar yaşadıkları toplum içerisinde de çeşitli sosyal ve fiziksel bariyerlerden dolayı özgürlükleri sınırlanmaktadır (APGEM, 2012:10).

Türkiye’de engelli bireylere yönelik mevcut istatistikî veriler hem yetersiz hem de güncel değildir. En son istatiski bilgi 2012 yılına aittir. 2012 yılı Türkiye Özürlölüler Araştırması verilerine göre, ölkemizde engelli nüfusun toplam nüfus içindeki oranının %12,29 olduğı belirtilmektedir. Oldukça yüksek olan bu rakamlar değılendirildiğinde, ölkemizde ve dünyada geniş bir kitle olduğı görülen

engellilerin, önemli bir sosyal kategoriye oluşturduğu söylenebilir (Tozlu ve Atay, 2012:2)

1.1.1. Engellilik Tanımı ve Sınıflandırılması

1.1.1.1. Engellilik Tanımı

Uluslararası ve ulusal düzeyde, bireylerin sosyal ve fiziksel yetersizlikleriyle ilgili çok sayıda kavram ve tanımlama bulunmaktadır. Bu kavram ve tanımlamaların bir kısmı konuya sosyal, bir kısmı da tıbbi açıdan bakmaktadır. Bu bağlamda, engelli kavramı aslında herkes tarafından bilinen bir kavram olarak görülmesine rağmen bu kavramın içeriğini net şekilde ifade etmek güçtür. Bunun sebebi, engelli kavramının hem ulusal hem de uluslararası çalışmalarda çok geniş ve sınırları belirlenemeyen bir kesimi ifade etmesidir (Dalbay, 2009: 35).

Engellilik; karmaşık, dinamik ve çok boyutlu bir kavramdır (WHO, 2011:3). Literatürde farklı kurum, kuruluş ve araştırmacılar tarafından engellilik kavramına ilişkin yapılmış birçok açıklama ve tanımlama bulunurken, bu açıklama ve tanımlamalarda engelli ve özürlü kelimelerinin sıklıkla birbiri yerine kullanıldığı görülmektedir (Kırlar, 2013: 3).

2005 yılında çıkarılan 5378 sayılı yasada “engelli” şu şekilde tanımlanmıştır:

*“Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlükleri olan ve korunma, bakım, rehabilitasyon danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişi”*dir (Resmi Gazete, 2005).

Engelli kavramı diğer bireylerle eşit koşullar altında topluma tam ve etkin bir şekilde katılımlarının önünde engel teşkil eden uzun süreli fiziksel, zihinsel, düşünsel ya da algısal bozukluğu bulunan kişileri içermektedir (Engelliler Hakkında Kanun, 2010) .

Bireyin engelli hale gelmesi; doğum öncesinde, doğum esnasında veya doğum sonrasında oluşan nedenlerden ötürüdür. Doğum sonrası oluşan nedenler arasında kazalar, duygusal ve sosyal faktörler, savaşlar ve doğal afetler rol

oynamaktadır. Engelli olma durumunda olan bir kişi dört engelli türünden birisi içerisinde değerlendirilebilir (ÖZİDA, 2002:5). Bu engellilik durumu bedensel, zihinsel ve psikolojik engelliliktir. **Bedensel engellilik**; bireyin bedensel aktivitelerini ve yetilerini fiziki olarak yerine getirememe durumudur. Bu türün körlük, sağırılık veya topallık gibi görünen veya astım, sara ve kalp krizi gibi görünmeyen çeşitleri bulunmaktadır. Bireyin doğum öncesi veya sonrasında herhangi bir nedenle meydana gelen ve çeşitli derecelerde zihinsel aktiviteleri yerine getirememe hali ise “**zihinsel engellilik**”tır. Ortalama bir insanın sahip olduğu psikik özelliklerin bireyde normalden az veya daha çok belirginleşmesi durumu ise, “**psikolojik engellilik**” olarak adlandırılır. Örneğin aşırı korkaklık veya aşırı cesaret, toplumdaki kaçma ve içe kapalılık, aşırı üzüntülü veya aşırı sevinçli olma gibi ruhsal tutum ve davranışlar, bireyde psikolojik engelin varlığına birer işaret olarak kabul edilmektedir. Bu üç engellilik durumuna ilaveten, “**birden fazla engellilik**” olarak ifade edilen diğer bir engellilik kavramı vardır ki; kişinin fiziki engelliliğine ilaveten aynı zamanda psikolojik, zihinsel gibi engellilik türlerinden iki veya daha fazlasına sahip olmasıdır (Murat, 2009: 25-27).

Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu’na göre engelli; doğuştan veya sonradan herhangi bir hastalık veya kaza sonucu bedensel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybeden, normal yaşamın gereklerine uyamama durumunda olup; korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyacı olan kişi olarak tanımlanmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü “İşlevsellik, Yeti Yitimi ve Sağlığın Uluslararası Sınıflandırması”na göre engelli olma hâli için yeti yitimi terimini kullanmaktadır.

1.1.1.2. Engellilik Sınıflandırılması

Dünya Sağlık Örgütü, engelliliğe tıbbi açıdan yaklaşarak üç özelliği (yetersizlik, özrürlük ve engellilik/maluliyet) içeren bir tanımlama geliştirmiştir (WHO, 1980:27-29).

1980 yılında “Uluslararası Yetersizlik, Özrürlük ve Engellilik Sınıflandırması” (ICIDH) olarak adlandırılan bu tanımlama 2002 yılında yeniden gözden geçirilerek “Uluslararası Fonksiyon, Özrürlük ve Sağlık Sınıflandırması” (ICF) olarak güncellenmiştir (Kırlar, 2013: 4).

- **Yetersizlik (Impairment):** Psikolojik, anatomik veya fiziksel yapı ve fonksiyonlardaki bir eksiklik veya dengesizliktir. Organ seviyesindeki bozuklukları ifade eder.
- **Özürlülük (Disability):** Bir eksiklik sonucu meydana gelen ve normal sayılabilecek bir insana oranla bir işi yapabilme yeteneğinin kaybedilmesi ve kısıtlanması durumudur. Bireysel düzeydeki bozuklukları ifade eder.
- **Engellilik/Maluliyet (Handicap):** Bir eksiklik ya da sakatlık sonucunda, belirli bir kişide meydana gelen ve o kişinin yaş, cinsiyet, sosyal ve kültürel durumuna göre normal sayılabilecek faaliyette bulunma yeteneğini önleyen ve sınırlayan dezavantajlı bir durumu ifade eder.

WHO dışında akademik camiada sınıflandırma çalışması yapılmıştır. Darcy ve Buhalis (2011: 35) yaşlıların da bulunduğu yedi ana küme altında engellileri sınıflamışlardır. Bu sınıflandırma şu şekildedir:

1. Hareket engelliler
2. Görme engelliler
3. Duyma engelliler
4. Konuşma engelliler
5. Bilişsel engelliler (zihinsel, zeka ve öğrenme)
6. Gizli engelliler
7. Yaşlılar

Türkiye’de konu ile ilgili ilk sınıflandırma çalışması 2002 yılında “Türkiye Özürlüler Araştırması” kapsamında yapılmıştır. Bu araştırmada engellilik altı başlıkta şu şekilde ele alınmıştır (Kırlar, 2013: 7):

a. Ortopedik Özürlü: Kas ve iskelet sisteminde yetersizlik, eksiklik ve fonksiyon kaybı olan kişidir. Hareket kısıtlılığı, parmak, el, kol, ayak, bacak eksikliği, fazlalığı, yokluğu, kısalığı, güçsüzlüğü veya şekil bozukluğu olanlar ile kemik ve romatizmal hastalığı olanlar ve kas güçsüzlüğü veya felçli olanlar bu gruba girer. Kamburluğa yol açan ‘Kifoskolyoz’, doğuştan kalça çıkıklığı, kas katılığı, çarpık ayak, çarpık bacak, çarpık diz, çocuk felci geçirenler, omurilik felci geçirenler, eklem kısıtlılığı olanlar, cücelik veya devlik de bu gruba girmektedir.

b. Görme Özürlü: Tek veya iki gözünde görme bozukluğu olan kişidir. Görme kaybı ile birlikte göz protezi kullananlar, renk körlüğü, göz tembelliği, görme siniri hastalıkları, katarakt ve gece körlüğü olanlar bu gruba girmektedir.

c. İşitme Özürlü: Tek veya iki kulağında tam veya kısmi duyma kaybı olan kişidir. İşitme cihazı kullananlar da bu gruba girmektedir.

d. Dil ve Konuşma Özürlü: Herhangi bir nedenle konuşamayan veya konuşmanın hızında, akıcılığında, ifadesinde bozukluk olan, ses bozukluğu olan kişidir. İşittiği halde konuşamayan, gırtlığı alınan, konuşmak için alet kullanan, kekeme, afazi, dil, dudak, damak ve çene yapısında bozukluk olan kişiler grubudur.

e. Zihinsel Özürlü: Çeşitli derecelerde zihinsel yetersizliği olan kişidir. Zeka geriliği olanlar, down sendromu, fenilketonüri olan kişiler bu gruba girmektedir.

f. Süreğen Hastalık: Kişinin çalışma kapasitesi ve fonksiyonlarının engellenmesine neden olan, sürekli bakım ve tedavi gerektiren hastalıklardır. Talasemi (Akdeniz anemisi), hemofili, dalak hastalığı, kemik iliği hastalığı, ağır kansızlık (anemi), doğuştan kalp hastalığı, kalp yetmezliği, kalp ameliyatı (by pass, balon, kalp pili, protez, kalp nakli), enfarktüs, ağır kan hastalığı (polistemiavera), trombosit hastalıkları, damarla ilgili hastalıklar, lenf ödemi (fil hastalığı), ileri derecede varis ve anevrizmaları, solunum yetmezliği, astım, amfizem, bronş genişlemesi, akciğer tüberkülozu (verem), pnömokolyoz (daha çok kömür ve maden işçilerinde görülen meslek hastalığı), göğüs kafesine ait şekil bozuklukları, alt solunum yolları (akciğer, nefes borusu, bronşlar) ve üst solunum yolları (burun, boğaz, larenks) hastalıkları, yemek borusu, mide, karaciğer, safra kesesi, pankreas, bağırsaklarla ilgili tüm hastalıklar (hepatitler), ameliyatlar, nakiller, ülseratif kolit, crohn, siroz, böbrek ve idrar yolu ile ilgili hastalıklar, ameliyatlar, nakiller (dialize girenler), kadın ve erkek üreme organları ile ilgili hastalıklar, ameliyatlar ve organların yokluğu, sedef, egzama, ileri derecede yanıklar, lupus, dermatit, kanserler, tiroid bezi, hipofiz bezi, böbrek üstü bezleri, hormonal bozukluklar, diyabet (şeker-insülin kullananlar), kistikfibrozis, amiloidoz, beslenme eksikliği, aşırı şişmanlık, romatizma, tansiyon, göz tansiyonu, sara (epilepsi), parkinson, nöropatiler (sinir iltihabı), denge ile ilgili bozukluklar, tikler, titremeler ve HIV enfeksiyonu (AIDS)

süreğen hastalıklar grubuna girmektedir. Dünya Sağlık Örgütü tarafından ise engellilik üç kategoride sınıflandırılmaktadır (WHO, 1980), buna göre engellilik sınıflandırılması Tablo 1’de bu sınıflandırma belirtilmiştir.

Tablo 1: WHO (Dünya Sağlık Örgütü) Engelli Sınıflandırması

Yetersizlik (Impairment)	Özürlülük (Disability)	Engellilik (Handicap)
<u>Zihinsel yetersizler</u> • Zeka Yetersizlikleri • Hafıza Yetersizlikleri • Düşünme Yetersizlikleri • Diğer Zihinsel Yetersizlikler <u>Diğer psikolojik yetersizler</u> • Uyanıklık ve Bilinç Yetersizlikleri • Algı ve Dikkat Yetersizlikleri • Duygusal ve İrade Yetersizlikleri • Davranış Biçimsel Yetersizlikler <u>Dilsel yetersizler</u> • Dil Fonksiyonlarında Yetersizlikler • Konuşma Yetersizlikleri <u>İşitsel yetersizler</u> • İşitme Hassasiyetinde Yetersizlikler • Diğer İşitsel ve Duyuşsal Yetersizlikler <u>Görsel yetersizler</u> • Net Görme Yetersizlikleri • Diğer Görme Yetersizlikleri <u>İç organ sal yetersizler</u> • İç Organlardaki Yetersizlikler • Diğer Özel İşlevsel Yetersizlikler <u>İskeletsel yetersizler</u> • Baş ve Gövde Bölgesindeki Yetersizlikler • Organlarda Mekanik ve Motor Yetersizlikler • Organ Yetersizlikleri <u>Biçimsel yetersizler</u> • Baş ve Gövde Bölgelerinde Bozukluklar • Organ Bozuklukları • Diğer Şekil Bozuklukları <u>Genel, duyu sal ve diğer yetersizler</u> • Genel Yetersizlikler • Duyusal Yetersizlikler • Diğer Yetersizlikler	<u>Davranış özürlü leri</u> • Bilinç sel Özürlü leri • İliş ki Özürlü leri <u>İletiş im özürlü leri</u> • Konuş ma Özürlü leri • Dinleme Özürlü leri • Görme Özürlü leri • Diğer İletiş im Özürlü leri <u>Kiş isel bakım özürlü leri</u> • Boş altım Özürlü leri • Kiş isel Temizlik Özürlü leri • Giyinme Özürlü leri • Beslenme ve Diğer Kiş isel Bakım Özürlü leri <u>Omurilik özürlü leri</u> • Hareket Özürlü leri • Sınırlayıcı Özürlü lük • Diğer Omurilik Özürlü leri <u>Bedens el faaliyet özürlü leri</u> • Ev İş lerini Yerine Getirmede Özürlü lük • Vücut Hareketlerinde Özürlü lük • Diğer Bedens el Faaliyet Özürlü leri <u>Beceri özürlü leri</u> • Günlük Aktivite Özürlü leri • Elsel Aktivite Özürlü leri • Diğer Beceri Bozuklukları <u>Durumsal özürlü leri</u> • Bağı mlılık Zorunlulukları ve Dayanıklılık Özürlü leri • Çevre Kaynaklı Özürlü leri • Diğer Durumsal Özürlü leri <u>Özel beceri özürlü leri</u> <u>Diğer faaliyet kısıtları</u>	<u>Hayati roller</u> • Uyum Engelliler • Fiziksel Bağı mlılık Engeli • Hareket Engelliler • Mesleki (Çalış ma) Engelliler • Sosyal Bütünleş me Engelliler • Ekonomik Yeterlilik Engeli <u>Diğer engeller</u>

Kaynak: WHO’dan aktaran Kırklar, 2013

1.1.2. Engellilere Yönelik Çalışmaların Tarihsel Gelişim Süreci

Tarihin her döneminde toplumlarda dezavantajlı özel gruplara yönelik farklı bir takım tutum ve davranışlar, toplumsal normlar oluşturulmuştur. Yoksullara yardım etmek, fakir çocuklara eğitim sağlamak, hastalara, evsizlere ve yaşlılara destek olmak ve yararlanmaları için kurumlar tesis etmek ilkçağlardan beri var olagelmıştır. Ancak Avrupa’da 18. yüzyılda sanayi devrimi ile birlikte geleneksel yardımlaşma kurumları ve yardımlaşmayı teşvik eden dini müesseselerin önemli ölçüde etkinliklerini kaybetmesi, toplumsal bir gerçeklik olan dezavantajlı grupların, görmezden gelinmesine ve kendi kaderleri ile baş başa bırakılmasına sebebiyet vermiştir (Küçülali, 2004:61).

Özellikle 20.yüzyılın sonlarına doğru ve 21.yüzyılın başlarında hız kazanan engellilere yönelik toplumsal çalışmalar engelli bireylere yönelik yasal düzenlemelerin oluşmasında önemli rol oynamıştır. Bu konu ile ilgili önemli yasalar Amerika, Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler genelinde şu şekildedir (Baş, 2016:11):

- Bütün Engelli Çocukların Eğitimi Yasası (Education For All Disabled Children Act) (1973)
- Engelli Bireylerin Eğitim Yasası (IDEA) (1997-2004)
- Engelli Amerikalılar Yasası (Americans with Disabilities Act – ADA) (1990)
- Engelli İnsanların Fırsat Eşitliği Hakkında Birleşmiş Milletlerin Standart Kuralları (United Nations Standard Rules on Equal Opportunities for People with Disabilities) (1993)
- Avrupa Birliği Temel Haklar Yasası (European Union Charter of Fundamental Rights) (2000)
- Avrupa Engellilik Stratejisi (European Disability Strategy) (2010-2020)

Türkiye’de de Engelli Haklarına İlişkin Yasal Düzenlemeler; kanun hükmünde kararname ve kanun şeklinde yapılmış, eylem planları ile desteklenmiştir. Buna göre;

- **3194 sayılı imar kanununa 572 sayılı kanun hükmünde kararname;** “Fiziksel çevrenin engelliler için erişilebilir ve yaşanabilir kılınması için, imar planları ile kentsel, sosyal, teknik altyapı alanlarında ve yapılarda Türk Standartları Enstitüsü’nün ilgili standartlarına uyulması zorunludur” şeklinde bir ifade bulunmaktadır.
- **5378 sayılı Engelliler ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun’da** ise; ”normal iş gücü piyasasına kazandırılmaları güç olan özürlüler için mesleki rehabilitasyon ve istihdam oluşturmak amacıyla devlet tarafından teknik ve mali yönden desteklendiği ve çalışma ortamının özel olarak düzenlendiği iş yerini” ifade eden **korumalı iş yeri kavramına** değinilmiş ve “çalışanlarının yönetmelikle belirtilen oranını özürlülerin oluşturduğu veya özürlülere yönelik çalışmaları ile korumalı iş yerine sağlanan teknik ve mali destek koşullarını taşımayı” ifade eden **korumalı iş yeri statüsü** gibi tanımlar yer almıştır.
- 01.07.2005 yılında kabul edilen 5378 sayılı **Engelliler Hakkındaki Kanun,**
- **2010-2011 Erişilebilirlik Stratejisi Eylem Planı;**
 - Mevzuat ile ilgili düzenlemeler,
 - Toplumsal bilinçlendirme,
 - Uygulama, esasları Türkiye’de engelli haklarına ilişkin temel düzenlemeleri içerir.

Engelli insanların hayatlarını iyileştirmeye yönelik ilerici politikalar ve programlar için bulgu sağlamak ve Mayıs 2008’de yürürlüğe giren Engellilerin Haklarına Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin uygulanmasını kolaylaştırmak amacıyla Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası Grubu ortaklaşa *Dünya Engellilik Raporunu* yayınlamıştır. Bir dönüm noktası teşkil eden bu uluslararası anlaşma, engellilikten kaynaklı sorunların çözümünün bir insan hakları ve kalkınma önceliği olduğu kanaatini pekiştirmiştir (WHO, 2011).

İlk defa 2011 yılında yayınlanan *Dünya Engellilik Raporu*, engelli insanların ve bütün toplumun faydalanması adına; engelleri ortadan kaldıracak koşullar yaratmak, rehabilitasyon ve destek hizmetlerini geliştirmek, yeterli sosyal koruma sağlamak, kapsayıcı politikalar ve programlar oluşturmak, var olan ve yeni standartlar ile yasaları yürürlüğe sokmak için bütün ilgili paydaşlara, hükümetlere, sivil toplum örgütlerine atılması gereken adımları önermektedir (WHO, 2011).

Engellilere ilişkin veri kaynaklarından en önemlisi nüfus sayımlarıdır. Ülkemizde 1985 ve 2000 yıllarında yapılan Genel Nüfus Sayımlarında engellilerin sayısal büyüklüklerine ilişkin bilgi alınmıştır. Ancak, bu bilgilerin yeterli olmadığı gözlenmektedir. Ülkemizdeki engelli nüfusu hakkında değişik yöntemlerle tahminler yapılmakla birlikte, engellilerin sayısal büyüklükleri, sosyo-ekonomik nitelikleri, yaşadıkları sorunlar ve toplumdan beklentileri konusunda kapsamlı bir çalışma bulunmamaktadır. Engelliler konusundaki bilgi ve veri eksikliğini gidermek amacıyla Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı ve Başbakanlık Engelliler İdaresi Başkanlığı işbirliği ile "2002 Türkiye Özürlüler Araştırması" 2002 yılı Aralık ayında gerçekleştirilmiştir (ÖZİDA, 2002).

1976 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun aldığı kararlar sonucunda 1981 yılı Birleşmiş Milletler tarafından "Uluslararası Engelliler Yılı" olarak ilan edilmiştir, "Tam Katılım ve Eşitlik (Full Participation and Equality)" temasıyla engellilerin toplumdaki varlıklarının anlaşılması ve toplumsal farkındalığın oluşturulması hedeflenmiştir, böylelikle engellilerin korunması, fırsat eşitliği ve engellilerin yaşamlarını kolaylıkla sürdürmesini sağlamak amaçlanmıştır (UN, 1976).

Toplum Temelli Rehabilitasyon'un genel yapısı ise 1978 yılında dünya çapında bir çok ülke sağlık bakanının kabul ettiği bir bildirgeyle doğmuştur. Bu bildirgenin yayımlanmasından sonra Dünya Sağlık Örgütü (WHO)' nün Toplum Temelli Rehabilitasyon Programı, Dünya Engelliler Yılı'nda (1981) resmen başlatılmıştır (<http://www.engellilersitesi.com/haber/56303>, Erişim Tarihi: 7 ağustos 2016). Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından bir rehabilitasyon yaklaşımı olarak ortaya konan Toplum Temelli Rehabilitasyon (TTR) , engelli bireyleri toplumsal düzeyde ele alarak onların rehabilitasyonu, sosyal uyumu ve fırsat eşitliğini sağlayan bir stratejidir.

Toplum Temelli Rehabilitasyon (TTR) 1970'lerden bu yana engelli bireylerin gereksinimlerine karşılık verme konusunda önemli bir strateji olmuştur. TTR başlangıçta kaynakları sınırlı ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde rehabilitasyon hizmetlerini teşvik etmek amacıyla geliştirilmiştir. Engelli bireyler için toplum eğitimi gibi saha kılavuzları vasıtasıyla aile üyelerine ve toplum çalışanlarına temel rehabilitasyon destek programlarının uygulanmasına dair pratik bilgiler verilmiştir (ÖZİDA, 2002).

Yayımlanan TTR rehberinde engelliğin kalkınma ve insan hakları boyutları bir araya getirilmiştir. Bu rehber:

- Genel sağlık ve eğitim hizmetlerinde, sosyal hizmetlerde ve istihdam sektöründe engelli bireylere yönelik bütünleştirici kalkınma yaklaşımlarını teşvik etmekte,
- Engelli bireylerin ve ailelerinin güçlendirilmesi ihtiyacını vurgulamakta,
- Ortaya koyduğu uygulamaya dönük önerilerle TTR'yi ülkelerin Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşmeyi uygulamak için yararlanabilecekleri bir araç olarak konumlandırmaktadır (WHO, 2010).

2000 yılında Birleşmiş Milletler tarafından üzerinde mutabakata varılan ve 189 ülke tarafından onaylanan Binyıl Kalkınma Hedefleri (BKH), 2015 yılına kadar dünyanın en yoksul ve dışlanmış halklarının gereksinimlerinin karşılanmasını amaçlayan bir dizi kalkınma hedefi idi. Ancak bu hedeflerin tamamına günümüze kadar ulaşılamamıştır. Ancak 2010 BKH raporunda ilk defa engellilere değinilmiştir. Engelli çocukların önündeki fırsatların sınırlı olduğu belirtilmiş ve engellilikle eğitimde dışlanma arasındaki bağlantıya dikkat çekilmiştir. Temmuz 2010 tarihli Bakanlar Bildirgesinde engelliliğin kesişen ve BKH'ye ulaşmak için ele alınması olmazsa olmaz bir konu olduğu dile getirilmekte, engelli kız çocuklarının ve kadınların farklı ve ağır ayrımcılık türlerine maruz bırakılmamaları veya BKH'nin uygulanmasına katılımdan mahrum bırakılmamaları gerektiği vurgulanmıştır. Genel Kurul, Eylül 2010'da gerçekleştirdiği BKH Üst düzey toplantısını sonlandırırken "Sözümüzü tutacağız: Binyıl Kalkınma Hedeflerine ulaşmak için birleştik" başlıklı kararı kabul etmiştir. Bu kararda "politika ve eylemlerin engelli bireyler üzerine de

yoğunlaştırılması ve engelli bireylerin BKH'ye ulaşılması yolunda kaydedilen ilerlemeden faydalanmaları” gerektiği ifade edilmiştir (WHO, 2011).

Dünyada ve Türkiye’de dezavantajlı, engelli bireylere yönelik olumlu gelişmeler, yasal düzenlemeler ile sağlanabilmiştir. Özellikle yirminci yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte gerek uluslararası örgütler, gerekse de ulusal hükümetler konunun önemini daha iyi kavrayabilmişlerdir. Ulusal ve uluslararası sosyal politikalar üreterek yasal düzenlemeler ile dezavantajlıların özellikle de engellilerin hayata daha sıkı sarılmaları, temel insan haklarından yararlanabilmeleri ve her şeyden önemlisi üreten ve mutlu bireyler olarak ülke değerlerine katkıda bulunur hale gelmelerini sağlamak çağdaş devletlerin anayasal öncelikleri arasında yer almıştır (Küçükali, 2004).

Özellikle engellinin ilerleyen dönemlerde çalışma hayatında istihdam edilebilirliğini sağlama adına, eğitim hizmetlerine erişilebilirlik standartlarının geliştirilmesi toplumsal önceliklerdendir. Böylelikle engellilerin tamamı olamasa da oldukça büyük bir kısmı devamlı tüketen ve hizmet bekleyen bir topluluk olmaktan çıkarılıp, üretken, verimli, topluma ve ekonomiye katkısı olan kişiler haline getirilebilirler. Arzu edilen bu tablonun, meydana getirilebilmesi için engellilere yönelik ulusal ve uluslararası sosyal politikaların oluşturulması ve çağdaş dünyanın gerisinde olan yasal mevzuatın revize edilmesi ayrıca üzerinde çaba gösterilmesi gereken bir husustur (Bilgin, 2000: 30-38).

1951 yılı, ülkemizde engellilere yönelik sosyal politikaların oluşumunda bir dönüm noktasıdır. 1950’li yıllara kadar engellilere ilişkin sürdürülen faaliyetler, daha ziyade tıbbî bakım olarak devam ederken, çıkarılan bir yasa ile daha önce Sağlık Bakanlığı’na bağlı olan özel eğitim hizmetleri Milli Eğitim Bakanlığı’na devredilmiştir. Bu değişikliğin asıl nedeni, konunun sadece bir sağlık konusu olmadığına farkına varılması ve eğitim boyutuna daha fazla ağırlık verilmesi gerektiği doğrultusundaki temel politika değişiklikleridir (Özgökçeler ve Alper, 2010: 41).

1980 sonrasında teknolojik gelişmelerin desteklediği neoliberal ekonomi politikaları dünyada egemen olmuş bu da üretim-tüketim yapısında, emek

piyasasında, devlet ve yönetim anlayışında, sosyal politika düşüncesinde ve kültürde köklü değişimler yaratmıştır. Bu değişimler engellilik olgusunun değerlendiriliş biçiminde de farklılaşmaya neden olmaktadır. Geleneksel yeniden dağıtımçı sosyal politika yerine bağımlı nüfusu güçlendirerek sisteme maliyetini azaltmayı hedefleyen aktifleştirici sosyal politika anlayışının geçişi ve yönetimde katılımcı eğilimlerin güçlenişi (yönetimden yönetişime geçiş) engellilerin tüketim toplumu içinde yaratabileceği önemli pazar potansiyelinin görülmesiyle birleşmiş ve böylece engellilere yönelik yeni söylemin alt yapısı oluşmuştur.

Türkiye’de 1961 ve 1982 Anayasaları ile engellilerin korunması anayasal bir hak olarak tanınmış, ilerleyen yıllarda kanun, tüzük, yönetmelik, genelge veya yönergelerle ihtiyaç duyulan düzenlemeler ilgili birimlerce oluşturulmuş ve uygulamaya konmuştur (Küçükali, 2014:68).

Son yıllardaki en büyük kazanım 07.07.2005 tarihinde yasalaşan 5378 sayılı *Engelliler Kanunudur*, 5378 sayılı yasada kullanılan, “özürlü” veya “özürlülük” gibi kavramlar, 25/4/2013 tarih ve 6462 sayılı Kanunun ile “engelli” veya “engellilik” şeklinde değiştirilerek; doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duysal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle toplumsal yaşama uyum sağlama ve günlük gereksinimlerini karşılama güçlükleri olan ve korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan bireyler, engelli olarak tanımlanmıştır (Küçükali, 2014:68).

5378 sayılı yasanın 15. Maddesi, engelli bireyleri eğitim- öğretim hayatını düzenleme işini şu şekilde düzenlemektedir:

“Hiçbir gerekçeyle engellilerin eğitim alması engellenemez. Engelli çocuklara, gençlere ve yetişkinlere, özel durumları ve farklılıkları dikkate alınarak, bütünleştirilmiş ortamlarda ve engelli olmayanlarla eşit eğitim imkânı sağlanır. Engelli üniversite öğrencilerinin öğrenim hayatlarını kolaylaştırabilmek için Yükseköğretim Kurulu bünyesinde araç-gereç temini, özel ders materyallerinin hazırlanması, engellilere uygun eğitim, araştırma ve barındırma ortamlarının hazırlanmasının temini gibi konularda çalışma yapmak üzere Engelliler Danışma ve Koordinasyon Merkezi kurulur.

Engelliler Danışma ve Koordinasyon Merkezinin çalışma usul ve esasları, Sağlık Bakanlığı, Millî Eğitim Bakanlığı ve Yükseköğretim Kurumu ile Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığınca müştereken hazırlanan yönetmelikle belirlenir.” Bu madde ile eğitim kurumlarında engellilere yönelik düzenleme yapılmasının yasal altyapısı sağlanmış olmakla birlikte uygulamada bu düzenleme sınırlı veya eksik kalmaktadır. Örneğin tekerlekli sandalye kullanan engelli öğrencinin ders alacağı sınıfın üst katta olması durumunda öğrencinin sınıfına girebilmesi için herhangi bir asansörün veya rampanın olmaması gibi fiziksel altyapı sorunları ile sıkça karşılaşilmektedir.

2011 yılında yapılan *Dünya Engellilik Raporu*’nda birçok çalışmanın ele alındığı görülmektedir. Bu çalışmalar farklı ülkelerden alınan veriler olması ve dünya toplumlarının genelini kapsamamasından dolayı engelliler için önemi göz ardı edilmemesi gereken bir çalışmadır. Raporda kullanılan çalışmaların bazıları aşağıdaki gibidir:

- İrlanda nüfus sayımı ve 2006 engellilik anketi,
- Yeni ihtiyaçları ve mevcut uygulamalarla karşılanmayan ihtiyaçları daha iyi anlamak için farklı kaynakları bir arada kullanmak - Avustralya’da bir örnek,
- Uganda’da yumru ayak tedavisi,
- İtalya’da akıl sağlığı yasası reformu - psikiyatrik kurumları kapatmak yetmez,
- Don Bosco Üniversitesi aracılığıyla protez ve ortez eğitimi,
- Brezilya- SãoPaulo Hastanesi’ndeki sadeleştirilmiş rehabilitasyon programları,
- Gujarat, Hindistan’da deprem mağdurlarına sunulan fiziksel yardım ve rehabilitasyon hizmetlerinin iyileştirilmesi,
- İsveç’te karar alma süreçlerini desteklemek için kişisel ombudsman,
- Toplum temelli rehabilitasyon yoluyla ilerleme işaretleri,
- Paraguay’da akıl sağlığı sistemi reformu ve insan hakları,
- Malezya’nın engellerden arındırılmış binaları,
- Hindistan’da herkes için erişilebilir bir çevre yaratmak,

- Brezilya’da entegre toplu taşıma,
- Birleşik Devletler’de okuldan işe geçiş,
- Vietnam’da kapsayıcılık mümkündür - fakat daha fazlası yapılabilir,
- Etiyopya’da öğretmenlerin eğitimi,
- Fiji’de engelli çocuklar için spor,
- Yeni Zelanda’da engelli insanlar için mesleki hizmetleri geliştirmek,
- Malezya’da işe geri dönmek, şeklindedir.

Raporda çeşitli ülkelerden örnek olaylara ve başarı hikayelerine yer verilmiş olup karar verici mekanizmalarla karşılaştırma yapmak ve model alabilmek için fırsat yaratılmaya çalışılmıştır.

1.1.3. Engellilere Yönelik Çalışmaların Önemi

WHO gelişmiş ülkelerde nüfusun %10’unu, gelişmekte olan ülkelerde ise %12’sini engellilerin oluşturduğunu kabul etmektedir. Engellilerin sorunları yalnızca kendilerini değil, ailelerini ve çevrelerini ilgilendiren toplumsal sorunlardır (Beşer ve arkadaşları, 2006).

Türkiye’de nüfusun yaklaşık % 12,26’sını oluşturan engelli bireylerin hakları, uluslararası sözleşmeler, Anayasa ve yasalarla güvence altına alınmıştır. 2005 yılında çıkarılan 5378 sayılı Engelliler ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ve 27084 sayılı Resmi Gazete’de 18.12.2008 tarihinde yayınlanan 5825 sayılı Birleşmiş Milletler Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme’nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile engelli bireylerin sağlık, eğitim, rehabilitasyon, istihdam, bakım ve sosyal güvenliğine ilişkin sorunların çözümü hedeflenmiştir (Aydın ve arkadaşları, 2013).

Kişilerin doğuştan ya da sonradan herhangi bir hastalık veya kaza sonucu bedensel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yeteneklerini çeşitli derecelerde kaybetmesi nedeniyle engelli olması, yaşamsal aktivitelerini kısmi ya da tam olarak sınırlamakta ve de en önemlisi sosyal yaşamlarını sürdürmelerini zorlaştırmaktadır (Türkiye Özürlüler Araştırması, 2002).

Sosyal hayata katılımı kısıtlayan faktörler, fiziksel koşulların yetersizliğinin yanı sıra toplumsal önyargılar, olumsuz tutumlar, bilinç ve bilgi eksikliğidir. İşverenlerin engelli bireylerin engelli olmayanlara göre daha az verimli olduklarına dair önyargıları engelli istihdamını, öğretmenlerin, okul yöneticilerinin ve ailelerin olumsuz tutumları da çocuk ve gençlerin eğitime erişimini yok edebilmektedir. Bu konuda toplumun farkındalığının geliştirilmesi önceliklidir. 2011 Dünya Engellilik Raporu'nda farkındalığın geliştirilebilmesi için, engelliliğe ilişkin bilgi, inanç ve tutumlar hakkında veri toplanması, eğitim ve bilgilendirme yoluyla kapatılabilecek boşlukların belirlenmesi önerilmektedir. Bu konuda sosyal medyada paylaşımların artması, engelli bireyler ve aileleri hakkında olumlu örneklerin paylaşılması ve medya desteğinin önemi vurgulanmaktadır (Aydın ve arkadaşları, 2013).

Engellilere toplumsal bağlamda yapılacak faaliyetleri gerçekleştirmek için öncelikle yapılması gereken, engelliliğin toplumda görülme boyutunun ve nedenlerinin saptanmasıdır (Beşer ve arkadaşları, 2006).

Yasalardaki tüm düzenlemelere karşın uygulamada yetersizlikler göze çarpmaktadır. Engelli bireylerin yaşam kalitesini olumsuz yönde etkileyen temel etmenler, yetersiz politikalar ve standartlar, olumsuz tutumlar, yeterli hizmet sağlanmaması, etkin finansman eksikliği, erişilebilirliğin yetersizliği, engelli bireylerin yaşamlarını doğrudan etkileyen konularda karar alma süreçlerine dahil edilmemeleri, engellilik hakkında sağlam ve karşılaştırılabilir verilerin ve uygulanan programlara ilişkin bulguların yetersizliği olarak belirtilmektedir. Bu nedenlerle, engelli birçok kişi sağlık hizmetlerine, eğitime ve istihdam olanaklarına engelsiz bireylerle eşit şekilde erişememekte ve yaşamın birçok alanından dışlanmaktadır (Aydın ve arkadaşları, 2013).

15. Ulusal Turizm Kongresinin sunuş metninde yer alan “Engelliler Dünyanın En Yoğun Azınlığıdır” ifadesi engelliliğin önemini gözler önüne sergilemektedir.

1.2. ENGELLİ TURİZMİ

Turizm, kişilerin para kazanma amacı dışında, sağlıklı olmak, tatil yapmak ve bu gibi amaçlar nedeniyle yaptıkları seyahat ve en az 24 saat kalış gerektiren geçici konaklamalarını içeren faaliyetlerinin tümüdür (Eralp, 1983:26). Engelli turizmi; engelli bireylerin, sürekli ikame ettikleri yer dışına, para kazanma amacı gütmeksizin spor, sağlık ve kültür gibi farklı amaçlar doğrultusunda gerçekleşen, en az 24 saatten oluşan geçici konaklamalarından oluşan faaliyetlerini içermektedir (Baş ve Kılıç, 2014:71).

Ülkeye önemli miktarda gelir kazandıran turizm sektörü, dünya genelinde her sene artarak gelişimini sürdüren sektörlerden bir tanesidir. Ülkemizde de turizm sektörü, ekonomik kriz dönemlerinde dahi büyümesini devam ettiren öncü bir sektör özelliğindedir (Artar ve Karabacakoğlu, 2003:1). Turizm sektörünün ekonomik yönden daha da güçlenmesi için “Engelli Turizm” olgusunun gelişmeye ihtiyacı vardır. Turizm sektörü için “Engelli Turizm Pazar” her geçen gün artan engelli turist sayısı ile önemli bir pazardır (WHO, 2011). Ancak diğer taraftan; Engellilere yönelik toplum tarafından olumlu yaklaşımlar olduğu gibi olumsuz yaklaşımlarda küçümsenmeyecek derecede var olduğu bilinmektedir. Örneğin engelli insanların da diğer sağlıklı insanlar gibi istihdam, seyahat, turizm, alış veriş, boş zaman uğraşları gibi yaşamın birçok kesitlerinde yer alabileceği düşüncesi çok az ilgi görmüştür. Bu nedenle de turizm altyapısını oluşturan ulaşım, konaklama ve diğer öğelerin engelli insanlar tarafından kullanımı oldukça zayıftır (Artar ve Karabacakoğlu, 2003:7). Temel sorunlardan biri fiziksel alt yapıdır.

Engellilerin seyahat edebilmesi konusu, pek çok ülkede yasalar ile belirlenmiş bir haktır. Fiziksel ve ya zihinsel açıdan sağlıklı diğer bireylerden yasal hakları çerçevesinde herhangi bir farkı bulunmayan engelli kesimin, ne yazık ki günlük yaşamda ihtiyaç ve beklentilerini karşılama konusunda zorluk yaşadıkları bir gerçektir. Bu durum özetle; hukuki açıdan desteklenen ancak reel boyutta sınırlanan “engelli yaşam alanı” anlamını taşıırken; ilgili bireylerin maddi olanaklarını diledikleri gibi kullanabilmelerinin de önüne geçmektedir. Turizm sektöründe de, nicel anlamda oldukça ciddi bir büyüklüğe sahip olan bu tüketici grubunun üzerine

dikkat çekilmesi; satın alma gücü yüksek yeni bir grubun daha turizm faaliyetlerine katılımına olanak sağlayacaktır (Ünlüöner, 2014).

1.2.1. Engelli Turist Haklarına İlişkin Yasal Düzenlemeler

1948 de yayımlanan İnsan Hakları Evrensel Beyannamesinde dil, din, ırk, cinsiyet, vb. ayırmaksızın tüm insanların eşit hak ve özgürlüklere sahip olduğu belirtilmiş, herkesin tıbbi bakım, refah ve sosyal olanaklar gibi birçok konuda eşit haklarının olduğu vurgulanmıştır (UN, 1948).

Engellilere yönelik yapılan çalışmalar onların yaşam koşullarını iyileştirmeye yöneliktir. Erişilebilir koşullar içerisinde, ekonomik özgürlüğünü elde etmiş bir şekilde hayatına devam eden engelli bir birey, sosyal hayata dâhil olma konusunda da başarılı olabilir. Aynı durum engelli bireyin turizm faaliyetlerine katılımında da geçerli olabilir. Yasal düzenlemeler ile ekonomik ve sosyal haklara sahip olan engelli bireyler turizm faaliyetlerine gereken koşullar sağlandığı takdirde katılabilirler. Bu koşullar öncelikle fiziksel alt yapı, sonrasında ise toplumsal farkındalıktır. Engelli turistlerin haklarını korumaya ve bu bireylerin turizm faaliyetlerine katılmalarını arttırmaya yönelik yapılan bir takım düzenlemeler şu şekilde sıralanabilir (Baş, 2016:34):

- **Dünya Turizm Örgütü (World Tourism Organization– UNWTO) ve Engelli Turist Hakları (1991)**

Engelliler için erişilebilirlik adına aşağıdaki bazı temel başlıklar ele alınmıştır:

- Turizm Bilgisi ve Tanıtım,
- Personelin Hazırlanması,
- Ortak Gereksinimler,
 - Park Alanları,
 - İşaretlendirme Sistemi,
 - Asansörler,
 - Kamuya Açık Telefonlar,
 - Tuvaletler,
 - Fiyatlar,

- Terminaller, İstasyonlar ve İlgili Yerler,
 - Konaklama Olanakları,
 - Yiyecek İçecek Olanakları,
 - Müzeler ve Diğer Turistik Yapılar,
 - Turlar ,
 - Konferans İmkânları,
 - Ana Yollar.
- **Dünya Turizm Örgütü’nün 2005 yılında “Herkes İçin Erişilebilir Turizm” adı altında yapılan genel kurul toplantısı.**
 - Alınan kararlar 2013 yılında genişletilmiştir, engelli turizm pazarı ele alınmış ve incelenmiştir.
 - **Avrupa Birliği’nde Engelli Turist Haklarına İlişkin Düzenlemeler**
 - 1997- Engelli turistler için seyahat rehberi,
 - 2001–“Herkes İçin Turizm” konulu Avrupa Turizm Bakanları toplantısı,
 - 2003–“Herkes İçin Erişilebilir ve Sosyal Açından Sürdürülebilir Turizm” konulu Avrupa Ekonomi ve Sosyal Komitesi,
 - 2006-Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi tarafından hava taşımacılığındaki engelli yolcuların haklarının ele alınması,
 - 3-4 Aralık 2013 tarihinde “Avrupa Engelliler Günü” ve “Avrupa Turizm Günü” dolayısıyla erişilebilir turizm ile ilgili kararların alınması.

Türkiye’de Engelli Turist Haklarına İlişkin Düzenlemeler ise oldukça sınırlıdır. 80 oda ve üzerinde olan otellerin en az bir odayı engelli odası olarak düzenlemesi ve genel kullanım alanlarını erişilebilir kılmaları “Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesi ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelik”te belirtilmiştir. Buna göre yönetmelikte; “Konaklama tesisleri ile eğlence merkezleri, günübirlik tesisler ve temalı parklarda, gelen misafirlerin kullandığı tüm mahaller ile halka açık meydanların bedensel engelli vatandaşlar tarafından da kullanılabilmesini sağlayan fiziki düzenlemeler yapılır” ve “Oda sayısının %1’i oranında yatak odası ve banyosu engelli turistler için düzenlenmelidir” şeklinde ifadeler bulunmaktadır. Ancak

uygulamada bunların ya yapılamadığı ya da standartlara uygun olmadığı görülmektedir. Ayrıca “12 Temmuz 2013 yılında 4736 sayılı Kanun’da yapılan değişiklikle getirilen şehit yakınları, gaziler, gazi yakınları, vazife malulleri, engelliler ile devlet sporcusu unvanı verilen kişilere ücretsiz seyahat uygulamasının tüm Türkiye’de hayata geçmesi, 65 yaşın üstündeki vatandaşlara ise %50 indirim hakkının verilmesi” bu bireylerin turizm faaliyetlerine katılmalarını desteklemektedir.

Bunlara ek olarak;

- Birleşmiş Milletler Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme,
- Engelliler Kanunu,
- Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelik,
- Kamu Binaları, Kamuya Açık Alanlar ve Toplu Taşıma Araçlarının Özürlülerin Kullanımına Uygun Duruma Getirilmesi ile İlgili 2006/18 Sayılı Başbakanlık Genelgesi,
- T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Oteller İçin Sınıflandırma Formu’ nda Engelli Düzenlemeleri, yapılmıştır.

Diğer Yasal Düzenlemeler ise; standartlara yönelik olup şu şekildedir:

- Türk Standartları (TS) 9111 Özürlü İnsanların İkamet Edeceği Binaların Düzenlenmesi Kuralları,
- TS 12460 Şehir İçi Yollar-Raylı Taşıma Sistemleri- Bölüm 5: Özürlü ve Yaşlılar İçin Tesislerde Tasarım Kuralları,
- TS 12574 Şehir İçi Yollar-Raylı Taşıma Sistemleri- Bölüm 10: İstasyon İçi İşaret ve Grafik Tasarım Kuralları,
- TS 12575 Şehir İçi Yollar-Raylı Taşıma Sistemleri- Bölüm 14: İstasyon Platformu Oturma Elemanları,
- TS 12576 Şehir İçi Yollar-Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemenin Tasarım Kuralları yer almaktadır (Zeynep vd. 2014:35).

Yukarıdaki yasal düzenlemeler kapsamında Türkiye için “Engelli Turizmi” kavramı yeni ortaya çıkmaya başlayan bir olgudur. Engellilerin hakları olmasına rağmen sosyal yaşama yeterli ölçüde katılmamalarına paralel olarak turizm aktivitelerinden yararlanmaları da istenilen seviyede olmamıştır. Ancak son yıllarda engellilerin sosyal yaşama katılımlarını artıracak çalışmaların bir uzantısı olarak turizm alanında da bir takım gelişmeler görülmektedir (Zengin ve Eryılmaz, 2013). Alanya, engellilere yönelik turizm faaliyetlerinde ön plana çıkan bir destinasyondur. Türkiye’ye gelen engelli turist sayısı ile ilgili hiçbir veri bulunmamaktadır.

1.2.2. Engellilerin Turizm Hizmetlerine Erişilebilirlikleri

Engelli bireylerin oluşturduğu müşteri grubu büyük önem taşımasına rağmen, bu konudaki genel uygulamalar müşterilerin arzu ettiği tatminkârlık düzeyinde değildir. Rampaların inşası, engelliye özel park alanlarının tahsisi, engelsiz yatak odalarının düzenlenmesi, gerekli teknolojinin edinilmesi gibi birçok zorunluluk yüzünden turizm işletmeleri engelli turizmine soğuk bakmaktadır (Arola ve Copper’dan aktaran Toker ve Kaçmaz, 2015:237). Turizmin talep cephesinde yer alan engellilerin, ihtiyaç duydukları temel donanımların bölgede yer alan turistik tesislerde bulunmayışı engellilerin turizm hareketliliğinden faydalanmalarının önüne geçmektedir (APGEM, 2012: 8).

Turizm sektörü, yapısı gereği birbirinden çok farklı değerlere ve görünürlere sahip insanlara ev sahipliği yapmaktadır. Dezavantajlı gruplardan biri olarak görülen engelli bireyler turizm sektörünün misafirlerinden sadece bir grubunu oluşturmaktadırlar. Turizm sektörü dezavantajlı gruplara yönelik ayrımcılıklara karşı durarak tamamen tarafsız şekilde her bireye eşit hakları sağlamalıdır (Bozok ve arkadaşları, 2014:17).

Engelli turizm pazarında sunulan hizmetin erişilebilir olması önemlidir; erişilebilirlik kavramı; engelli bireylerin turistik ürüne sorunsuz ulaşımının ve faydalanmasının sağlanması olarak tanımlanabilmektedir. Otel işletmelerinde, hem fiziki açıdan erişilebilirlik hem de iletişim açısından erişilebilirliğin sağlanması önemlidir (Vos ve Ivor, 2008:10).

Göz ardı edilen “Engelli Turizmi”nde erişilebilirliğin sağlanmasında şehir içi ve şehirlerarası ulaşımında engelsiz hale getirilmesi gerekmektedir. Bu güne kadar engellerin aşılması için yapılan birçok uygulama ve yasal düzenlemeler olsa da henüz hem arz açısından hem de talep açısından engelli turizmi belli bir seviyeye ulaşamamıştır. Oysa ki engelli turizmi sadece engellileri kapsamayıp, onların aileleri, arkadaşları ve çevrelerini de içine almaktadır. (Boyacıoğlu ve Çağlar, 2014:92).



İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ TURİZMİ VE BİLEŞENLERİ

2.1. DENİZ TURİZMİ KAVRAMI VE TANIMI

Turizm denilince yıllardan beri akla ilk gelen itici güç; deniz, güneş, kum üçlüsü olmuştur. Denize girmek, yüzmek, sahilde uzanıp güneşlenmek yıllarca temel seyahat amacı oluşturmuştur. Ancak deniz turizmi denilince akla sadece yukarıda belirtilen ifadeler gelirse kavramın sınırları oldukça daraltılmış olur. “Deniz Turizmi” denizde deniz araçları ile yapılan turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleridir” (DTO).

Deniz turizmi, turizm sektörünün bileşenleri arasında ülke ekonomilerine ve tanıtımlarına yaptığı katkılar ile hem geçmişte hem de günümüzde önemli bir yere sahiptir. Deniz turizmi çeşitleri arasında yatçılık ve marinacılık ülkemizde öne çıkmaktadır.

Dünyada ve ülkemizde marina sektörü büyük bir büyüme potansiyeline sahiptir. Marinalar yatlar için, bağlama limanı, uğrak liman, ya da bakım-onarım limanı olarak hizmet verebilir. Marina sektörü, artan yat sayısı ile doğru orantılı bir şekilde büyüme göstermektedir (The Superyacht Intelligence, 2011:3).

Türkiye, yat turizmiyle birlikte diğer turizm şekillerinde oldukça iddialı bir potansiyele sahiptir. Çepeçevre denizlerle kuşatılmış, yer şekillerinin çeşitliliği sayesinde aynı anda değişik iklimlerin yaşanabileceği, eşsiz doğal güzelliklere sahip, konumu gereği binlerce yıldır değişik medeniyetlere ev sahipliği yapmış ve bunun doğal bir sonucu olarak da zengin kültürel değerlere sahip olan bir ülkedir (Ercanik, 2003:1).

Ülkemizde “Deniz Turizmi” denince akla ilk gelen çoğunlukla “Yat Turizmi” olmaktadır, oysaki deniz turizmi çok daha kapsamlı bir anlama sahiptir. Dünya turizminde önemli bir yere sahip olan “Deniz Turizmi” 1982 yılında “Turizm Teşvik Kanunu”nun çıkmasından sonra, yat turizminin daha ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesi için engeller aşılarak ülkemizde yatçılık kavramıyla da olsa Ağustos 1983’ te yürürlüğe giren “Yat Turizmi Yönetmeliği” ile gündeme gelmiştir.

Ülkemizde “*Deniz Turizmi*”nin genel olarak yat turizmiyle kısıtlı kaldığını ya da yat turizmiyle eş anlamlı kullanıldığı görülmektedir.

Deniz Turizminin kapsamını yatçılık kavramından daha geniş bir anlama taşımak amacıyla “*Yat Turizmi Yönetmeliği*” yerine “*Deniz Turizmi Yönetmeliği*” yürürlüğe girmiştir ve deniz turizminde yoğun olarak kullanılan araçların isimleri ve nitelikleri belirtilerek bu yönde işletmecilik yapılmasının önü açılmıştır. Bu tanımlar Tablo 2’de belirtilmiştir.

Tablo 2: Deniz Turizmi Araçları, Genel ve Özel Tanımları

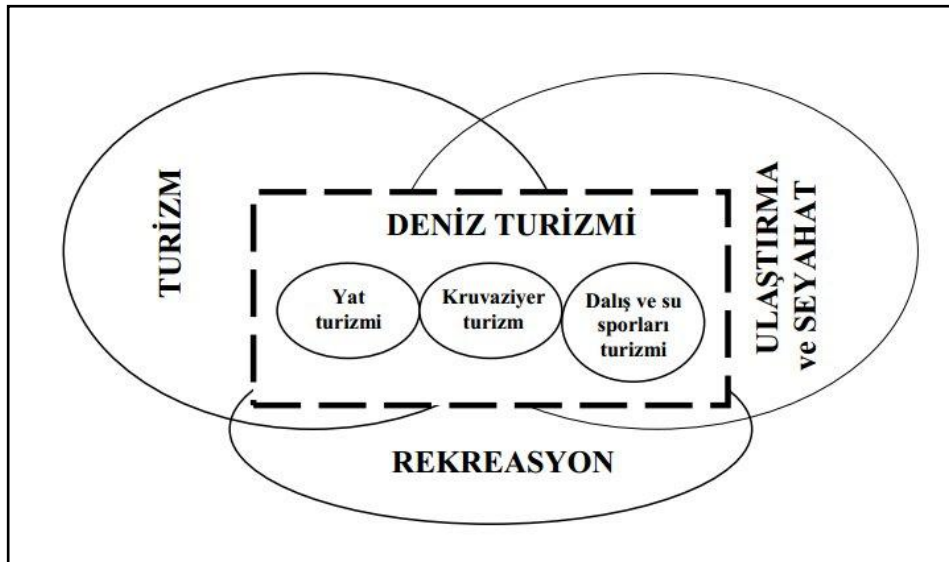
Deniz Turizmi Araçları Genel Tanımı:
Deniz Turizmi Araçları: Gezi, spor, eğlence ve turizm amaçlı olarak, denize elverişlilik belgesine sahip gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatları, kruvaziyer gemileri ve dalabilir deniz araçlarıdır.
Deniz Turizmi Araçları Özel Tanımlar:
Yat: Kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticari olarak ve ticari olmadan gezi ve spor amacı ile kullanılan yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı 12’yi geçmeyen veya Kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak şartıyla taşıdığı yolcu sayısı otuz altıyı geçmeden ve tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen gemilerdir.
Kruvaziyer Gemi: Gezi, eğlence ve spor amacı ile önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinden kullanılmaya uygun, içerisinde lüks kamaralar, yüzme havuzları bulunan, kıtalar arası seyahate elverişli, yüksek yolcu kapasitesine sahip ve denize elverişli olan gemidir.
Dalabilir Deniz Aracı: İnsan taşıyan, fiziksel olarak su altında veya su altında seyir esnasında bir desteğe bağlı olamadan hareket edebilen veya her durumda su üstü desteğiyle su altında çalışan deniz aracıdır.
Günü Birlik Gezi Teknesi: Gezi, spor, eğlence ve turizm amacı ile limandan aldığı yolcuyu aynı gün aynı limanda indiren <i>Denize Elverişlilik Belgesine</i> sahip teknelerdir.

Son yıllarda, ülkemizde hızlı bir gelişme gösteren ve deniz turizminin önemli bir bölümünü oluşturan yat turizmi ülkemizde potansiyel alan fazla olmasına rağmen

gerektiği şekilde gelişme gösterememiş ve dünyada bu konuda önde gelen ülkeler düzeyine erişememiştir. Bu düzeye erişememekle beraber, hızlı bir gelişim yaşanmış ancak planlı olmadığı için de bu turizm çeşidinde alt yapı ve üst yapı eksiklikleri göze çarpmaktadır (Ercanik, 2003:2). Son yıllarda ülkemizde “Deniz Turizmi” alanında atılan adımlar bu turizm dalının hak ettiği değeri kazanması için yapılmış olan çok önemli hareketlerdir. Gerek eğitim alanında (ön lisans, lisans ve yüksek lisans), gerek yasalar, gerek halkın bilinçlenmesi, gerekse de DTO’ların bu alanda attığı adımlar deniz turizminin önemini arttırmaktadır. Bu alanda verilen teşvikler gelişmeye yardımcı olmaktadır. İnşa aşamasında olan ve yapımı planlanmış olan yat marinalarının bulunması gelecekte bu alanın daha da önemli olacağının işaretidir. Gelişmiş ülkelerdeki “Deniz Turizmi” seviyesine ulaşmak için bu alan ile ilgili eksikliği hissedilen planlamanın ve literatür çalışmalarının daha da artması gerekmektedir.

Deniz turizmini kıyı turizmiyle ilişkilendirerek bir çalışma yapan Işık (2010) turizm, deniz turizmi, ulaştırma ve seyahat işletmeleri ve rekreasyon faaliyetlerin birbiriyle kesişme noktalarını şematik olarak belirtmiştir. Orams (1999) da kıyıda faaliyetleri deniz turizmiyle ilişkisinden bahsetmiştir.

Şekil 1: Deniz Turizminin Konumu



Kaynak: Işık, 2010:2

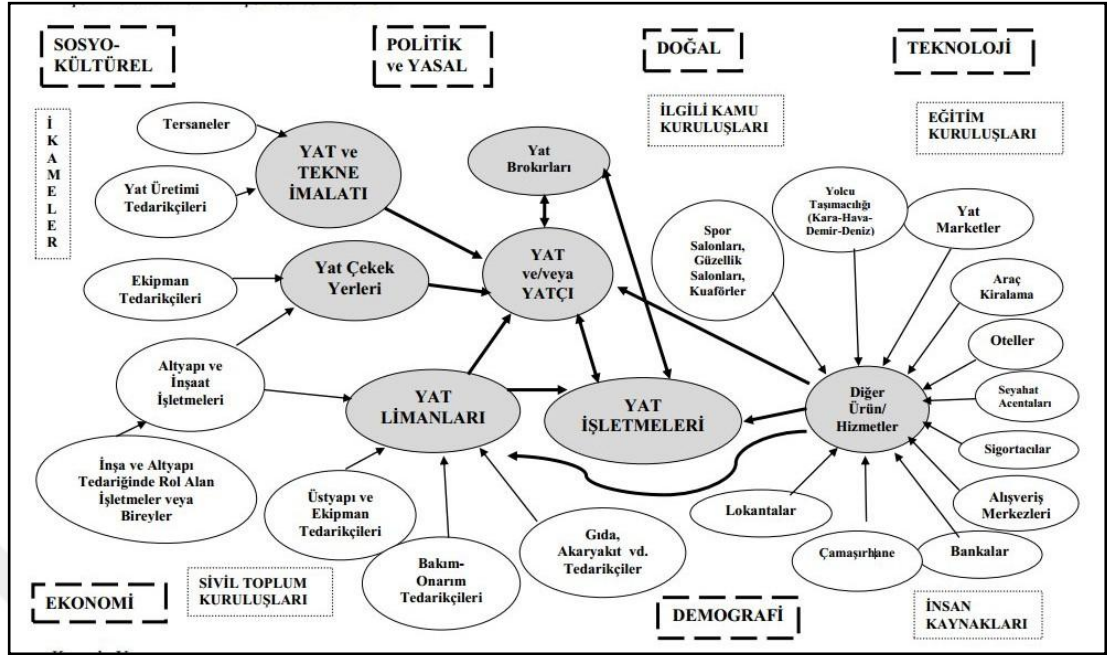
Şekil 1’de görüldüğü üzere “Deniz Turizmi” turizmin genel dallarının yanında yatçılık, kruvaziyer turizmini ve su sporlarını da içermektedir.

Mark Orams, deniz turizmini “insanların eğlence ve çeşitli etkinlikler gerçekleştirmek için ikamet ettikleri yerlerden seyahat ederek bir denizel çevreye varmaları, odaklanmaları ve ağırlanmalarıdır” şeklinde tanımlamaktadır (Orams, 1999).Başka bir kaynakta deniz turizmi “uluslararası düzeyde, bir ülkenin turistleri ağırladığı ve konukseverliğini sunduğu deniz alanı içerisinde yer alan turist, rekreasyonel ve boş zaman faaliyetlerinin tamamıdır” şeklinde tanımlanmıştır (Işık, 2010:3). Bu tanım deniz turizmini daha kapsamlı bir şekilde ifade etmiştir.

Önceki tanımlardan yola çıkarak deniz ve kıyı turizminin kıyıdaaki etkinlikleri de içermesi gerektiği anlaşılmaktadır; karadan balina seyri, kıyı (resif) yürüyüşleri, kruvaziyer gemi tedarikçiliği ve yatçılık etkinliklerinin de deniz turizmi kapsamında olduğu vurgulanmalıdır (Hall, 2001; 602–603). Başka bir kaynakta deniz turizmi kapsamına yat işletmeciliği, marinacılık, kruvaziyer turizm, günlük geziler, feribot taşımacılığı, yat yapım ve çekek yerleri, sualtı ve su üstü deniz sporları gibi alt dallar da eklenmiştir (Dağcı ve Okuyucu, 2006; 58).

Deniz turizmini sadece denizin üzerinde bulunan araçlarla sınırlamaktan ziyade kıyıdaaki etkinlikleri de kapsayacak şekilde düşünmek ve kavramak daha doğru ve anlaşılır bir yaklaşımdır. Yat turizminin gücü ve potansiyeli deniz turizmindeki başrol oyuncusu olmasını sağlamaktadır ancak yat turizminin ve yatçılığın yaygın olmasından dolayı deniz turizminin sadece yat turizminden ibaret olduğu düşüncesi de deniz turizmi alanında gelişmeyi engelleyicidir, eğitim sistemiyle ve kamuoyu bilinçlendirilmesiyle bu sorunu çözmek mümkündür.

Şekil 2: Yat Turizmi Çevresi ve Aktörleri



Kaynak: Işık, 2010:24

Şekil 2’de de belirtildiği üzere; yat turizminin doğrudan ya da dolaylı olarak ilişki içinde olduğu kurum ve kuruluşların çok kapsamlı oluşu bu alanın önemini bir kez daha gözler önüne sermektedir (Işık, 2010).

2.2. DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ VE ARAÇLARI

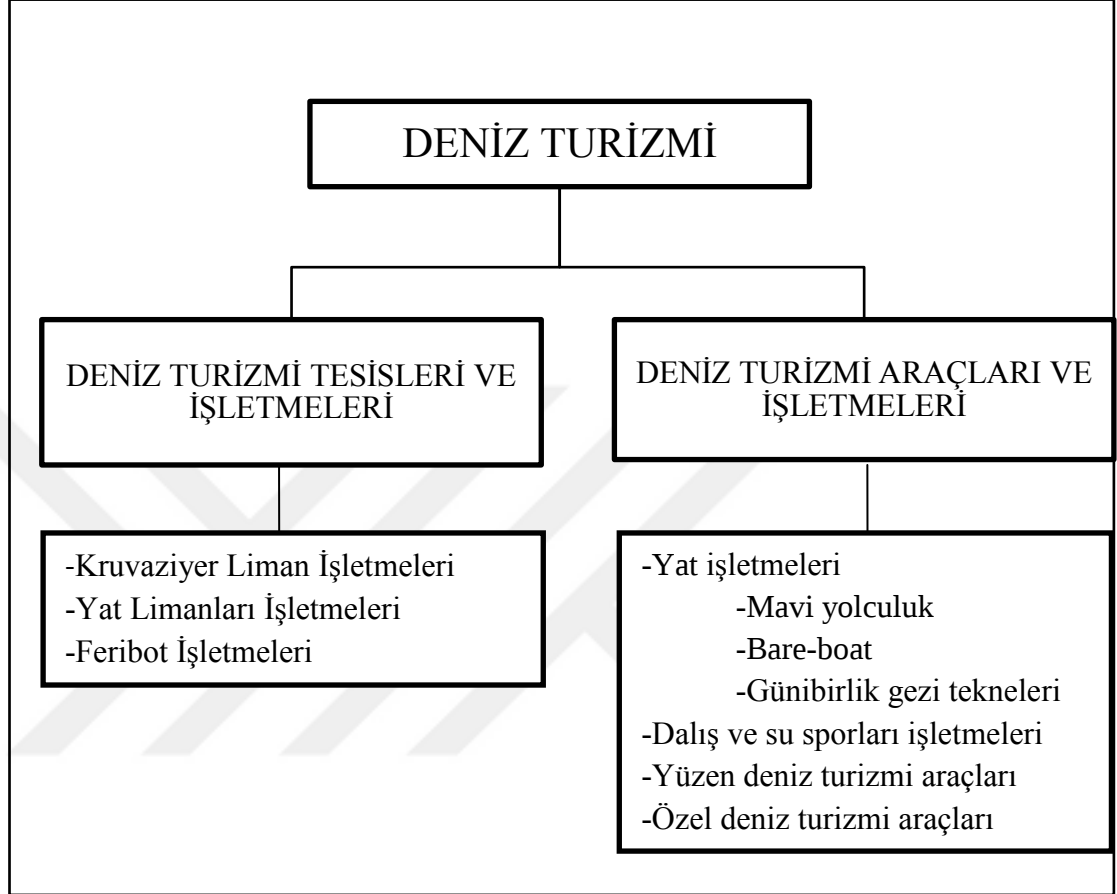
Deniz turizmi kapsamında deniz turizmi tesisleri, deniz turizmi araçları ve bunlara yönelik işletmeler bulunmaktadır. Şekil 3’te bu yapılanma şematik olarak belirtilmiştir.

24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren “Deniz Turizmi Yönetmeliği”nde Deniz turizmi işletmeleri: Türk veya yabancı uyruklu gerçek veya tüzel kişilerce, birlikte veya ayrı ayrı gerçekleştirilen deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçlarını işleten ticari işletmeleri” şeklinde tanımlanmaktadır (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009).

Turizm yatırımı kapsamında bulunan veya turizm işletmesi faaliyetinin yapıldığı, münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım-onarım hizmetleri ile tesise gelen tüm konuklara yeme, içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan ve bu

nitelikleri taşıyan tesisler de *Deniz Turizmi Tesisleri* olarak adlandırılmaktadır (Bezirgan, 2014).

Şekil 3: Deniz Turizmi Yapılanması



1983 yılında yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası ile yabancı bayraklı yatlara 5 yıl süre ile Türkiye’de kalmak; Türk karasuları ve limanları arasında, gezi ve spor amacıyla turizm hizmet ticaretinde, serbestçe çalışma olanağı sağlanmıştır. Bu yasa deniz turizmi tesislerinin ve araçlarının gelişmesine destek olmuştur (Bezirgan, 2014).

Deniz turizminin geliştirilmesi ve ülke turizm gelirlerinin istenilen düzeye getirilmesi için gerekli altyapılardan en önemlileri Deniz Turizmi Tesisleri’dir.

Yat yatırım ve işletmeleri, yat limanı yatırım ve işletmeleri sportif amaçlarla yapılan aletli dalış aktiviteleri, su sporları, amatör denizciliğe ilişkin faaliyetler ve deniz araçlarıyla yapılan günübirlik geziler bünyesinde toplayan deniz turizmi hizmet

ticareti uluslararası alanda kapasitesini her geçen gün arttırmaktadır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, Deniz sektörü Raporu, 2015:221).

2.2.1. Kruvaziyer Liman İşletmeleri

Kruvaziyer limanlar genellikle turizm yerleşim alanlarına yakın yerde konuşlanmıştır. Özellikle antik limanlar deniz turizmine katkı sağlamaktadır, turizm yerleşim alanı bazen tarihi bir kent bazen de tanınmış büyük bir şehirdir (Esmer ve Erkurt, 2014). Bu nedenle kruvaziyer limanları inşa edilirken destinasyon seçiminde yukarıda bahsedilen özellikler dikkate alınmalıdır.

Dünya genelinde kruvaziyer gemi işletmeciliği yapan kuruluşların sayısı oldukça azdır. Kruvaziyer gemi pazarı, az sayıda kruvaziyer gemi işletmecisinin kontrolü altındadır. Pazarın az sayıda gemi işletmecisi tarafından kontrol edilmesi, ve kruvaziyer gemi yatırımının çok yüksek maliyetleri bulması gemi işletmecisi olarak pazara girişi güçleştirmektedir. Dolayısıyla kruvaziyer turizmde rekabet daha çok kruvaziyer liman işletmeciliğindedir ve kıyı ülkeleri kruvaziyer turizmdeki gelişmelerden pay almaya çalışmaktadırlar. Yaşanan rekabetin en önemli göstergesi ülkelerin kruvaziyer turizmine yönelik olarak gerçekleştirdikleri altyapı yatırımlarıdır (Yılmaz ve Tükeltürk, 2014). Bu nedenle limanların özellikle dikkat etmeleri gereken alt yapı çalışmalarıdır. Limandaki tüm faaliyetlere sorunsuz bir şekilde ulaşılabilmesi sadece engelli turizm pazarı için değil herkes için çok önemlidir. Engelli turistleri de kruvaziyer pazarına dahil edebilmek için sadece yolcu gemilerinin değil, limanların ve gidilen destinasyonların da tur gibi hizmet veren tedarikçilerin de bilinçlendirilmesi gerekmektedir. Son dönemlerde yapılan yolcu gemileri teknolojik olarak üstün ve kaliteli ekipmanlarla donatılarak engellilerin kullanımına ve erişilebilirliğine uygun üretilmektedir, nitekim kruvaziyer gemi işleten şirketler de kendi reklamlarını yaparken gemilerinin tamamen erişilebilir olduklarını söyleyerek engelli turistleri de gemilerine çekebilmektedir. Ancak geminin geldiği liman erişilebilir değilse engelli turistler için çok zorlayıcı olacağından liman işletmecilerinin bu konuda çok daha dikkatli olması gerekmektedir. Gemi limana vardıktan sonraki erişilebilir uygulamalar tamamen liman işletmesinin bünyesinde olacağından alt yapı ve üst yapıların aynı zamanda engellilerin de kullanımına ve erişilebilirliğine uygun olması gerekmektedir. Bölüm 2.3.12. de deniz turizmi

tesislerinin alt yapı ve üst yapı nitelikleri açıklanmıştır, bir deniz turizmi tesisi olan kruvaziyer gemi limanları da aynı niteliklere sahip olmalıdır. Kruvaziyer gemi limanları; A tipi ve B tipi kruvaziyer limanı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

B tipi kruvaziyer limanları; deniz turizmi tesislerinin sahip olması gereken niteliklere (bölüm 2.3.12. de) ek olarak aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

- En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli fonksiyonel yolcu indirme yeri,
- En az bir gemiden inen yolcunun hizmet alabileceği kruvaziyer terminali,
- Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı,
- Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi,
- Danışma ünitesi,
- Kamu hizmet binası,
- Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları,
- Kapalı devre güvenlik sistemleri,
- Anons yayın sistemleri,
- İlk yardım ünitesi,
- Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler,
- Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi,
- Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri,
- Sergi ve gösteriler için uygun mahaller,
- Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi,
- Personel toplantı salonu.

A tipi kruvaziyer limanları; B tipi kruvaziyer gemi limanlarında aranan şartların yanısıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

- Aynı zamanda dört adet kruvaziyer geminin yanaşabileceği, aynı anda birden fazla kruvaziyer geminin yolcularını indirebileceği güvenli fonksiyonel yolcu indirme yerleri,
- Birden fazla gemi yolcusunun hizmet alacağı, giriş ve çıkışın ayrı ayrı yapılacağı iki adet terminal binası,
- İşletme ve yönetim birimleri,

- Yolcu nakliyesi için körük sistemleri,
- Valiz nakliye alanı, yükleme ve boşaltma sistemi,
- Turizm seyahat acenteleri ve tur operatörleri işletme ofisleri,
- Konferans ve toplantı salonu,
- Eğlence mekânları,
- VIP hizmeti salonu,
- Yeme, içme tesisleri,
- Helikopter pisti,
- Revir.

Gerek A tipi, gerekse B tipi kruvaziyer limanları için sahip olunması gereken nitelikler sadece konu başlıkları ile belirtilmiş olup herhangi bir standartla ilişkilendirilmemiştir.

2.2.2. Kruvaziyer Gemi İşletmeleri

Kruvaziyer gemiler konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlenme, spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan deniz turizmi araçlarındandır. Kruvaziyer gemi işletmeleri gemilerini kruvaziyer limanların bulunduğu destinasyonlar arasında işleten işletmelerdir. Artan rekabet ortamında deniz turizmi pazarından daha fazla pay alabilmek için kruvaziyer gemiler her türlü ihtiyaca cevap vermeye çalışmaktadır. Gemilerin erişebilir nitelikte olmaları yaşlı ve engelli turistlerin de bu kruvaziyer seyahatlerden yararlanmalarını kolaylaştırmaktadır.

Kruvaziyer gemiler genel olarak aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

- Danışma ve kabul holü,
- Yönetim birimleri,
- Bagaj taşıma hizmeti,
- Telefon, faks ve internet hizmetleri,
- Revir,
- Kamaralar,
- Yüzme havuzu,
- Spor, eğlence, yeme, içme, dinlenme üniteleri,

- Oyun, televizyon, kütüphane ve okuma salonu,
- Çocuk oyun yerleri ve bu yerlerde çocuklar için özel tuvaletler,
- Satış üniteleri,
- Çamaşır yıkama, ütüleme ve kuru temizleme üniteleri,
- Yolcu kapasitesi ile orantılı çok amaçlı salon,
- Müşteri ve servis asansörleri,
- Sinema,
- Kuaför ve güzellik salonu.

Geminin ölçeğine göre bu özellikler çeşitlenebilmektedir.

2.2.3. Feribot İşletmeleri

Ulaştırma Bakanlığı “Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik”te tanımıyla feribot; *asıl amacı kısa ve orta mesafeli hatlarda yolcu taşımak olan, ancak bunun yanında araba ve kuru yük taşıyacak şekilde inşa edilmiş veya uyarlanmış ve bu amaçla kullanılan ticaret gemisi* olarak tanımlanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı – Denizcilik Müsteşarlığı, 2010). Belirli ve fazla uzun olmayan mesafeler arasında genellikle insan taşınmasında (bazı feribotlar araçları ve yükleri de taşıyabilir) kullanılan deniz araçlarından olan feribotlar işleten kurumlar da yine aynı yönetmelikte; *“hat izni almak için başvuran veya hat izni almak suretiyle taşımacılık faaliyetinde bulunan gerçek veya tüzel kişiler”* olarak tanımlanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2010). Bu işletmeler yolcularını işlettikleri feribotlarla güvenle seyahat etmelerini sağlarlar. İnsan taşımacılığı yapıldığı için emniyetin ön planda olduğu kuruluşlardır.

Hat izni almak için gerçek ve tüzel kişilerin aşağıda belirtilen kıstaslara sahip olması gerekir.

Gerçek kişilerin;

- Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmaları,
- Deniz Ticaret Odasına kayıtlı olmaları ve faaliyetleri arasında deniz taşımacılığının bulunması.

Tüzel kişilerin ise;

- 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı *Türk Ticaret Kanunu* hükümlerine göre kurulmuş şirketlerden olması,
- Şirket ana sözleşmesinde deniz taşımacılığı faaliyetinin belirtilmiş olması,
- Deniz Ticaret Odasına kayıtlı olması,
- Kabotaj hattında sefer yapacak işletmeciler ve gemilerin durumlarının 19/4/1926 tarihli ve 815 sayılı “Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun” hükümlerine uygun olması gerekmektedir. (Ulaştırma Bakanlığı, 2010).

İşletmeler yukarıdaki istenen şartları yerine getirdikten sonra bölge müdürlüklerine başvuruda bulunur ve idare tarafından belirlenen fiyat doğrultusunda 2 yıl süreli hat izni alırlar. İdare tarafından klaslı olan gemiler için hat izni süresi, 4 yıla kadar uzatılabilmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2010).

Aşağıdaki şekilde bir feribot işletmesinin örnek organizasyon şeması gösterilmektedir.

2.2.4. Yat Limanları (Marina) ve İşletmeleri

Yat limanları (marinalar), deniz araçlarını ve denizcileri doğal felaketlerden korumaktan öte, hizmetleri ile değişik kültürlerden, değişik renk, dil ve dinde insanların huzur ve düzen içinde bir araya gelmelerini sağlayan, taraflara iyi ev sahipliği ve iyi misafirlik kurallarını kimseyi incitmeden yerine getiren ve verdiği hizmetler karşılığı hak ettiği döviz girdisini ülkemize sağlayan işletmelerdir. Marinalar, deniz turizminin kalbi, kıyıların medeniyet simgesi tesislerdir. Marinalar hem denizden – karaya, hem de karadan-denize geçişi sağlayan çeşitli özellikleri barındıran yapılardır (Bezirgan, 2014).

Marinalardaki profesyonel hizmet anlayışı, yat çekek yerlerinde sunulan bakım onarım hizmetleri ve yatçılık sektöründeki kaliteli turizm hizmetleri sürekli gelişmektedir. Marinalar artık sadece yatlar için bir geçiş yeri ya da tekne park alanı olmaktan çıkmıştır. Marinalar, yat sahipleri dışında topluluklara hizmet veren sosyal

ve aktif mekânlar olarak yeni yaşam alanları yaratmaktadır. Bu nedenle marinalar şehir yerleşim merkezleri ile entegre olan, alışveriş merkezinden restoran cafe ve barlara, sinemasından spor salonlarına kadar tüm sosyal yaşam etkinliklerine yer verilen tesisler halini almaktadır (Bezirgan, 2014).

Marina İşletmeciliği hizmet endüstrisinin bir koludur. Günümüzde değişen işletmecilik anlayışı doğrultusunda marinalarda asli hizmetlerin konuklara direkt olarak verilmesi, yan hizmetlerin ise, konularında uzmanlaşmış firmalarla çözümlenmesi planlanmalıdır (Bezirgan, 2014).

Tablo 3: Marinaların İşletme Olarak Sağladığı Temel Hizmetler ve Organizasyon

Ofis Hizmetleri: Ön Büro Hizmeti, Günlük Hava Tahmini Hizmeti, Haberleşme Hizmeti, Deniz Telsizi Haberleşme ve Dinleme Hizmeti, Rezervasyon İşlemleri, Posta ve Kargo Servisi, E-Posta ve Faks, Havalimanı Transfer, Sigorta Hizmetleri, Araç Kiralama Hizmeti, Gümrük İşlemleri Hizmeti (www.yachtmarin.com)
Liman Hizmetleri: Dalgıçlık Hizmeti, Tekne Yıkama Temizlik Hizmetleri, Tüp Dolum Hizmeti, Yedekleme, Tekne Yanaştırma, Akaryakıt Hizmeti, Atık Alım Hizmeti (www.yachtmarin.com)
Marina Genel Hizmetleri: İnternet ve TV Hizmetleri, Elektrik ve Su Hizmetleri, Çamaşırhane, Duş- Tuvalet Hizmetleri
Sağlık Hizmetleri
Güvenlik Hizmetleri: Yeterli Yükseklikte Tel Çit, Aydınlatma, Alarm ve Kapalı Devre Kamera Sistemi, Gerekli Kapı ve Geçişlerin Kilitlenmesi
Akaryakıt Hizmetleri
Teknik Servis Hizmetleri: Alt Yıkama ve Temizlik, Boya-Polyester, Motor-Makine Tamir ve Bakımları, Elektrik-Elektronik Tamir ve Bakımları, Ahşap-Mobilya Uygulamaları, Torna-Metal, Yelken-Branda Üretim, Tamir ve Bakımı, Arma-Donanım, Havalandırma-Soğutma Sistemleri Tamir ve Bakımı, Şişme Bot-Can Salı Tamir ve Bakımı, Kışlık Bakım (Akü kontrol ve şarj, havalandırma ve sintine kontrol, motor çalıştırma, genel temizlik) (www.yachtmarin.com)
Çevresel Temizlik ve Atık Hizmetleri: Liman İçi Su Sirkülasyon Sistemi, Atık Su Toplama ve Arıtma Tesisi, Katı Atık Toplama İstasyonları, Biyolojik Arıtma Tesisi, Atık Motor Yağları Toplama İstasyonu, Atık Su Sintine Boşaltma Sistemi
Yaşam Hizmetleri: Yat Kulübü, Business Lounge, Süpermarket (Teknelere Servis), Restoran, Kafe ve Barlar, Gemici Restoranı ve Kafeteryası, Mağazalar, Deniz Malzemeleri Satışı, Yüzme Havuzu, Fitness, Sauna, Bilardo Salonu, Tenis Kortu, Plaj Voleybol Sahası, Kuru Temizleme, Çamaşır Yıkama, Charter ve Seyahat Acentalar, Araç kiralama, Yat Broker ve Sigorta Hizmetleri, Banka, ATM, Döviz Bozma, Park ve Gezi Alanları (www.yachtmarin.com)

Kaynak: Balcı, 2011 ve Oktar Ö.F., 2013'den alınarak yazar tarafından güncellenmiştir)

Toplam 9 ana başlık altında toplanan marina hizmetlerinin ne kadar kapsamlı olduğu bu faaliyetlerin birbiri ile olan ilişkileri düşünüldüğünde oldukça açıktır.

Marinalar turizm sektörünün bir parçası olmakla beraber, deniz üzerinde sunulan bir hizmet olması yönü ile denizcilik sektörünün de bir parçasıdır. Turizm ve denizcilik başlı başına büyük ve ciddi sektörler olup, bu alanda faaliyet gösteren işletmelerin büyük riskler ve zor şartlar altında çalıştığı bilinmektedir. Marina işletmelerinin bu iki sektörün kesişim kümesinde yer aldığı düşünülürse ne kadar kapsamlı ve işletilmesi ciddiyet gerektiren bir yapıya sahip olduğu anlaşılır. Bir marina kendi ürün ve pazarıyla, teknoloji ve yöntemleriyle özel bir işletme türüdür. Bu sebeple ayrı bir konumda değerlendirilmelidir (Oktar Ö.F., 2013:6). Marinaların bir işletme olarak sağladığı temel hizmetler kendi içinde ayrılmaktadır. Bu hizmetler ofisi liman, genel hizmetler, sağlık, güvenlik, akaryakıt, teknik servis, çevre temizliği, atık ve yaşam hizmetleridir. Tablo 3'te bu hizmetlerin içerikleri detaylandırılmıştır.

2.2.5. Yat İşletmeleri

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde "yat" terimi; gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, kamarası, tuvaleti ve mutfağı olan deniz aracı şeklinde tanımlanmaktadır. Diğer yandan aynı yönetmeliğe göre kabotaj seferinde (bir devletin kendi limanları arasındaki sefer) yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak koşulu ile taşıdığı yolcu sayısı otuz altıyı geçmeye, tonilato belgesinde (geminin ya da teknenin hacim ve ağırlık ölçülerini gösteren belge) yat olduğu belirtilen deniz turizmi araçları da yat kapsamında değerlendirilmektedir (Deniz Turizmi Yönetmeliği).

Yat turizmindeki ticari yatlar çeşitli şekillerde işletilebilmektedir. Yat sahipleri kendi tekneleri ile yat gezilerine çıkabilmekte veya tekneler mürettebatlı veya mürettebatsız olarak kiralanabilmekte, birden fazla tekne grup olarak kiralanmakta ve ya teknenin sadece bir kabini kiralanabilmektedir. Bütün bunların dışında yelkenle uzun seyirler yapmak amacıyla konaklamalı yelken turları da düzenlenmektedir (Özbek ve Nas, 2014:152). Yatlar ve sahip oldukları özellikler şu şekildedir:

Mürettebatlı Yatlar: Gulet olarak adlandırılan ahşap gövdeli ve kamaralı teknelerdir. Lüks ve konfor isteyen veya yatçılık tecrübesi yeterli olmayan turistler yatı, tam mürettebatlı kiralamayı tercih etmektedirler. Yatlar günlük veya haftalık olarak kiraya verilmektedir (Kuleyin, 2011).

Mürettebatsız Yatlar (Bareboat): Kaptansız ve mürettebatsız kiralanan tekne.

Grup Halinde Yat Kiralama: En az 7 yatın belirli bir düzen dahilinde beraberce gezmek üzere kiralınmasıdır.

Özel Yatları Kiralama: Yat işletmelerinin, özel yat sahipleri ile anlaşma yaparak, bu özel yatların kiralınmalarına aracılık yapma faaliyetleridir (Tükeltürk ve Yılmaz, 2014:64)

Yat işletmeciliği giderek karmaşık bir hal almaktadır (<http://www.barbarosyachting.com.tr>). Bu nedenle müşterilerin yatları ile ilgilenen kurumların-işletmelerin kalitelerinin önemi de artmaktadır. Özel veya charter yat (kiralama) sahibi olmak, yapılması zor emek ve sabır gerektiren bir iştir. Bu yatırımın bilgili, tahmin etme gücü yüksek ve yat yönetimi konusunda belirli bir uzmanlığa sahip profesyonel bir ekip tarafından yönetilmesi şarttır. Yatçılık sektöründe deneyimli uzman ekipler yat sahiplerinin iyi bir servis almasını sağlamak amacıyla sektörle ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemeleri de titizlikle takip ederek, gerek ulusal gerekse uluslararası mevzuata uygun bir şekilde davranarak ve kaliteli servis sağlayarak hem ülkeye hem de deniz turizmine önemli bir ölçüde katkıda bulunabilirler.

2.2.5.1. Mavi Yolculuk Yat İşletmeleri

Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen ahşap yatların (guletler) oluşturduğu Mavi Yolculuk filosu dünyada eşi yoktur. Mavi Yolculuk ülkemizin dünya turizme kattığı özgün bir turizm dalıdır (İMEAK DTO 2012).

Türkiye kıyılarında düzenlenen mavi yolculuk gezileri ve mavi yolculukta kullanılan guletler dünya çapında bir ün kazanmıştır. Bunun sonucu olarak yerli ve

yabancı turistlerin yat turizmine olan ilgisi günden güne artmaktadır. (Özbek ve Nas, 2014:149).

2.2.5.2. Bare-boat Yat İşletmeleri

Mürettebatsız yatlar, ithal edilerek Türk bayrağı çekilen ya da Türk yat işletmelerinin şemsiyesi altında kendi bayrağı ile kiralanan teknelerdir. Büyük bir çoğunluğu yelkenli olmakla birlikte, son yıllarda motorlu yatlar da bu amaçla işletilmektedir. Mürettebatsız yatlarda gemicilik ve hizmet görevleri kiralayanlarca yerine getirilmektedir. Mürettebatsız yatçılıkta yatı kiralayan kişiler, kiraladıkları yatları kendileri kullanır, istedikleri programı uygular ve seyir sonunda belirlenen limanda yatı geri teslim ederler. Seyir yapılırken yatta, uygun yeterliliğe sahip yerli veya yabancı en az bir yatçının bulunması gerekmektedir (Türker'den aktaran Özbek ve Nas, 2014).

2.2.5.3. Günübirlik Gezi Tekneleri İşletmeleri

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde deniz turizmi araçlarından biri olarak tanımlanan günübirlik gezi tekneleri mevzuat gereği istenen kriterlere göre işletilebilmektedir. Yönetmeliğe göre günübirlik gezi teknesi, gezi, spor, eğlence ve turizm amacıyla limandan aldığı yolcuları aynı gün aynı limanda indiren, denize elverişlilik belgesine sahip deniz turizmi aracı olarak tanımlanmaktadır, Günübirlik teknelerin bu yönetmeliğe göre tür ve kapasiteleri, çalışma usul ve esasları ile belgelendirilmesine ilişkin kurallar Bakanlıkça belirlenir.

Günübirlik gezi tekneleri kendisine göre düzenlemeleri olan, amaca göre tasarlanmış olan teknelerdir (Paker ve Özgezmez, 2014:84). Örneğin eğlence amacına yönelik bir gezi teknesine özel bir ses tertibatının yapılması.

Günübirlik gezi tekneleri belirli tarih aralıklarında kaptansız ve mürettebatsız olarak da kiralatabilmektedir. Bu kiralamayı yapabilmek için amatör denizci belgesine sahip olmak yeterlidir. Tekne sahibi tekneyi denize elverişli koşulda ve donanımda kiraya verir kira dönemi sonunda da aynı koşullarda geri alır. Kullanılan yakıt, kumanya, gidilen yerlerdeki marina veya iskele ücretleri kiralayana aittir (<http://www.sailfleet.net/>).

2.2.6. Dalış Turizmi ve Su Sporları İşletmeleri

Dalış turizmi ve su sporları deniz turizminin özel ilgi alanları içinde yer almaktadır. Dalış turizmi pahalı bir ilgi alanıdır. Kullanılan ekipmanlar, dalış yerlerinin özelliği ve çeşitliliği bu pahalılığı oluşturan temel unsurlardandır. Senede 10 milyon Avrupalı turistin dalış için Mısır'a gittiği düşünülürse bu ilginin önemli bir gelir kaynağı olduğunu görülür. Ancak sadece güvenli (kaliteli malzeme ve hizmet açısından) dalış merkezlerinin olması yeterli değildir. Dalış yerinin doğal güzelliği, hava şartlarının dalışa uygunluğu ve dalış için güvenli bölge olması da oldukça önemlidir. Dalış sporunu seven dalgıçlar dünyanın her yerinde dalmak için programlar yapmaktadır ve yeni arayışlar içindedir (Erkurt ve Paker, 2014:51). Özel ilgi turizmi kapsamındaki dalış turizminin deniz turizmine katkısı göz ardı edilmemeli ve üzerinde durulmalıdır. Yat turizminin ve su sporlarının desteklenmesi, sörf alanlarının geliştirilmesi ve dalış alanlarının hizmete sokulması deniz turizminin katkısını arttıracaktır (İMEAK Deniz Ticaret Odası 2015 Deniz Sektörü Raporu, 2016:256).

Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği'nde su altı ve su üstü faaliyet alanları; *"İlan edilen dalışa açık sahalarda koordinatları ile sınırları belirlenmiş yapay resifler, batırılan uçak, helikopter, gemi gibi çeşitli araçlar, anfora, su altı parkları ve doğal yapısı ile kendiliğinden oluşmuş, sportif turizm kurulu (yönetmeliğin uygulanması için gerekli çalışmaları yapmak denetimi sağlamak için valiliklerce belirlenmiş sportif turizm kurulları) tarafından belirlenmiş dalış alanları"* şeklinde ifade edilmektedir. Yapılacak faaliyetlere yönelik kurallar; 3.3.1990 tarihli ve 20450 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmelik hükümlerinde yer almaktadır (Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği, 2011). Ayrıca sayısı 800'lere ulaşmış olan belgeli dalış turizmi ve su üstü hizmetleri ticari merkezi bulunmaktadır (İMEAK DTO, 2015).

Ülkemizin sualtı zenginliklerini deniz ve dalış turizminin kullanımına sunmak için yapılacak yapay arkeo parklar ve aqua parkların bilimsel esaslara uygun olması çok önemlidir (Erkurt ve Paker, 2014:49). Arkeoparklarda esas olan, bölgeyi ziyarete gelen turistin sadece sıkıcı bir şekilde bakarak dinleyerek anlaması değil canlı canlı

işin içine girerek, elleriyle hissederek faaliyete katılmasını sağlamaktır (Yıldırım, 2010:184).

Su sporları dalış turizmi ile başlayıp su üstü sporlarının katılımıyla önemli bir turizm dalı haline gelmiştir. Su sporları işletmeleri sermaye, emek ve bilgi yoğun işletmelerdir ve 1990'lar sonrası gelişen bu meslek ciddi bir sektör haline gelmiştir. Ülkemizde özellikle otel ve tatil köyleri önünde işletilen su sporları işletmelerinin sayısı yaklaşık olarak 700 adete ulaşmıştır. (İMEAK Deniz Ticaret Odası 2014 Deniz Sektörü Raporu, 2015:221) Su sporları faaliyetleri, su sporları işletmelerinin tüm çalışanlarını, su sporları endüstrisinin paydaşları olan su sporları malzemesi ithalatçılarını, üreticilerini ve bayilerini, turizm acentelerini, otel işletmelerini, taşımacılık şirketlerini de etkileyen önemli bir ekonomik faaliyettir (Özbek, 2014:190).

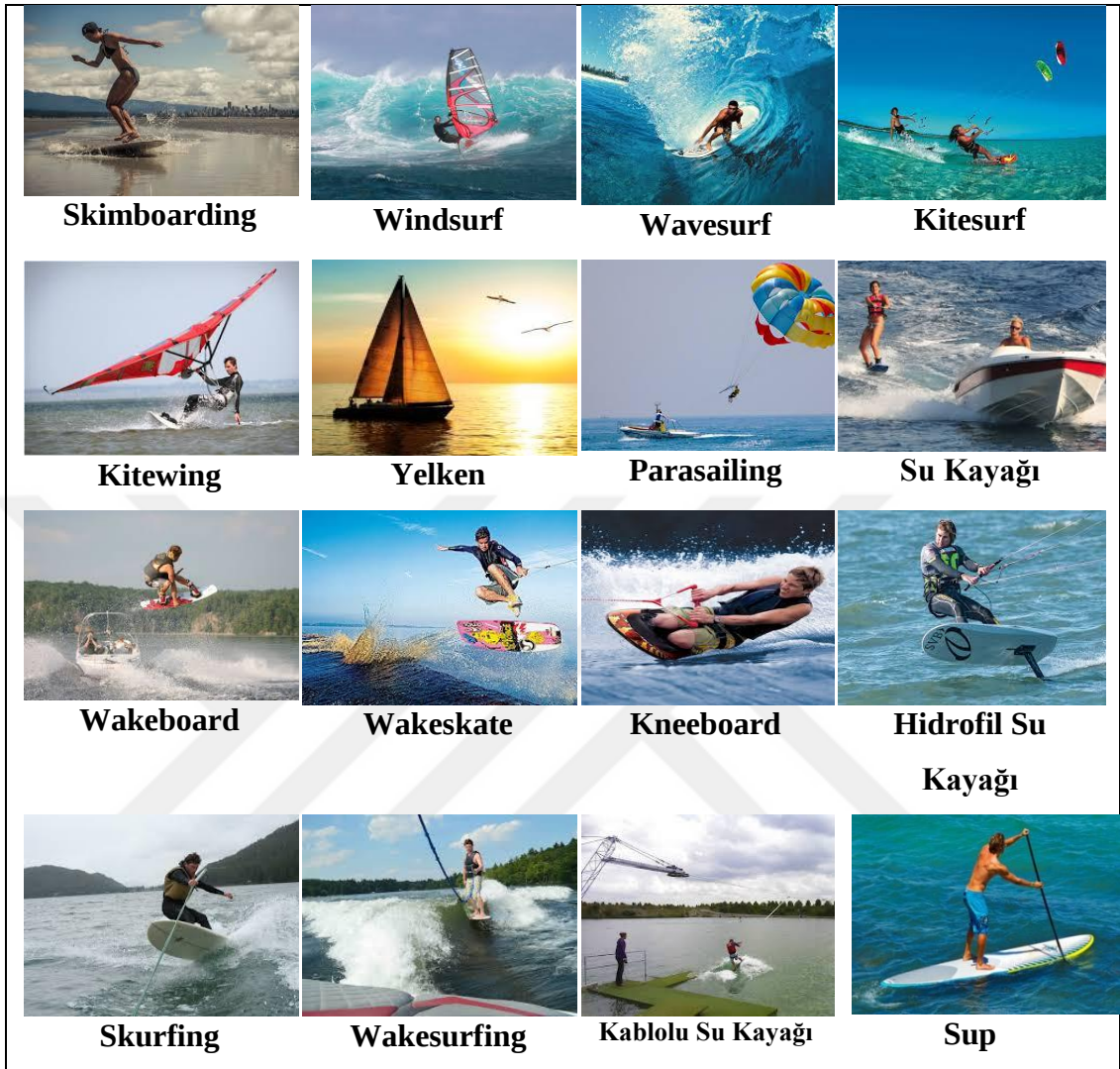
Su sporları çok geniş yelpazede aktiviteleri kapsamaktadır. Bu kapsama giren sporların ortak özelliği yapılabilmesi için bir su kütlesine ihtiyaç duyulması ve sadece bir araç veya ekipman yardımıyla yapılmasıdır. Bu ekipmanlar genellikle yurtdışında geliştirilmekte ve üretilmektedir. Bundan dolayı araçların isimleri İngilizce olup birçoğunun dilimizde karşılıkları bulunmamaktadır. Su sporları türleri şu şekilde sıralanabilir (Özbek, 2014:192);

- **Rüzgar Sörfü (Windsurf):** Direk ve yelkenin alt kısmının bağlandığı bumba yardımıyla gerilen yelkenin, direk dibinde bulunan hareketli parçalar aracılığı ile tahtaya bağlanmasıyla oluşan yelkenli tipidir.
- **Dalga Sörfü (Wavesurf):** Dalgaların kıyıya yakın yerlerde kırılmasıyla mümkün olan dalga sörfü, uygun bir dalga yakalayan sörfçünün bir tahta ile dalga üzerinde kayıp gitmesiyle yapılmaktadır.
- **Skimboarding :** Skim kayar gibi gitmek anlamındadır. Board ise düz tahtalara verilen genel bir isimdir (skimonline.com).
- **Uçurtma Sörfü (Kitesurf):** Özel dizayn edilmiş bir uçurtmanın ipler yardımıyla kontrol edilmesine dayanan, su üzerinde bir tahta üstünde kayıp gitmek, dalgalar üzerinden zıplamak gibi işlevleri olan bir spordur.
- **Uçurtma Kanat (Kitewing):** Uçurtma sörfü ile rüzgar sörfünün bir kombinasyonu şeklindedir (www.kitewing.com).

- **Sup:** İngilizce açılımı “Stand Up Paddle” olup ayakta kürek çekmek anlamındadır. Sakin denizlerde bir tahta üzerinde ayakta durularak ve kürek çekilerek ilerlemektedir.
- **Yelken:** Dümen yardımıyla yönlendirilen bir teknenin yelken kullanılarak rüzgar yardımıyla seyir etmesine dayanan bir aktivitedir.
- **Parasailing:** Bir sürat teknesine halat ile bağlı paraşüt ile gerçekleştirilen aktivitedir.
- **Su Kayağı ve Mono Su Kayağı:** Su kayağı bir sürat teknesinin, arkasına halat bağlanarak, ayaklarında kayaklar olan sporcu su üzerinde çektiği bir spordur.
- **Wakeboard:** Wakeboard su kayağı, snowboard ve sörf tekniklerinin birleşmesi ile gelişmiştir.
- **Wakeskate:** Wakeboard gibi aynı özelliklere sahiptir. Wakeskate yaparken kay kay gibi doğrudan tahtaya bağlanmayıp üzerinde hareket edilebilmektedir.
- **Kneeboard:** Su kayağı ve wakeboard gibi bir sürat teknesi tarafından halat yardımıyla çekilerek yapılır. Diğerlerinden farkı tahta üzerine diz çökerek oturulur.
- **Hidrofil Su Kayağı:** kanat teknolojisinin su kayağına uygulanması ile geliştirilen ve su üzerinde bir sürat teknesi ile çekilen araçtır (www.nextfoils.com).
- **Skurfing:** Küçük bir dalga sörfü tahtasının bir sürat teknesinin arkasında çekilmesi ile yapılan spordur.
- **Wakesurfing:** Sürat teknesinin yarattığı dalga üzerinde, dalga sörfü yapılan spor türüdür (brigadewakesurfing.com).
- **Kablolu Su Kayağı ve Wakeboard:** Bir sürat teknesi yerine elektrikli telesiyej sistemin çektiği sistemdir. Daha uygun maliyetlerle daha fazla sporcu aynı anda aktivitede bulunabilmektedir (www.samsunsukay.com).

Yukarıda belirtilen su sporlarının görselleri kolaj şeklinde Fotoğraf 1’de belirtilmiştir.

Fotoğraf 1: Su Sporları Türleri-1



- **Tekne Kiralama:** Sürat teknelerinin belli bir süre ile kiralanması ile yapılan aktivitelerdir.
- **Amfibi Arabalar:** Karada bir araba gibi denizde ise sürat teknesi gibi kullanılabilen araçlardır (www.watercar.com).
- **Jet-ski Kiralama:** Su jeti itiş sistemi ile çalışan jet-skilerin belli sürelerde kiralanmasıdır.
- **Hovercraft:** Teknenin altında bulunan hava yastıkları sayesinde hem denizde hem de karada yol alabilen araçlardır (www.hovercraft.com).

- **Amfibi Atv:** Karada dört tekerliğı ile bir atv gibi kullanılan denizde ise tekerlikler kaldırılarak su jeti itiş sistemi ile çalışan araçlardır (www.gibbssports.com).
- **Seabreacher:** Köpekbalığı, yunus ve katil balina gibi balıkların vücut yapılarından esinlenerek inşa edilen araçlar su jeti ile hareket etmektedirler. Su üzerinde olduğu gibi belli sürelerde su altında da hareket kabiliyetleri vardır (seabreacher.com).
- **Flyboard:** Jetski türbinine bağlanan bir hortum ile aktarılan jet etkisi ile havalana bilinmekte, su altında ve üstünde ilerlene bilinmektedir (www.zapataracing.com).
- **Kano:** Şişirebilen malzemelerden yapılan veya polyester ve plastik gibi materyallerden üretilen; kürekle yürütülen en yaygın su üzeri araçlarından biridir.
- **Deniz Bisikleti:** Pedalların çevrilmesiyle ilerleyebilen ve dümen yardımıyla yönlendirilebilen en yaygın su sporları araçlarından biridir. Polyester veya plastik materyallerden yapıp iki veya dört kişilik kapasiteye sahiptirler.
- **Shuttle Bike:** Standart bir bisikleti yüzdürecek şekilde iki parçadan oluşan yüzdürücü tüplerin alüminyum profiller ile birleştirilmesi ile oluşturulan araçtır (www.shuttlebike.it).
- **Su Kuşu (Waterbird):** Zıplama hareketi ile suyun itirme gücünü kullanarak ilerlemeyi sağlamaktadır (www.aquaskipperuk.com).
- **Şişme Aktiviteler:** Şişirebilir materyallerden yapılan ve bağlı bir halat ile sürat teknesi tarafından çekilen eğlenceye yönelik aktivitelerdir. En çok bilineni banana olmak üzere hamburger, mable, flyer ve flyingfish gibi çok çeşitli formlarda olan türleri mevcuttur.
- **Şişirebilir Su Kaydırağı ve Havuzlar:** Yatlar için dizayn edilmiş şişirebilir materyallerden yapılan su kaydırakları ve deniz üstünde yer alan havuzlardır.
- **The Waterblob:** Şişirebilir bir yastık üzerine atlayarak yastığın diğer tarafındaki kişiyi havaya zıplatarak, onun suya dalmasına dayanan bir aktivitedir (www.thewaterblob.com).

- **Donanımlı Dalış (Scuba):** Sıkıştırılmış hava ve gaz karışımlarını bir tüp içerisinde muhafaza ederek, su altında da nefes alınabilmesini sağlayan düzeneklerin kullanıldığı dalış türüdür.

Fotoğraf 2: Su Sporları Türleri-2



- **SUB (Scenic Underwater Bubbles):** İnsan başını bir fanus içine alan moped benzeri taşıta dalış tüplerinin bağlanmasıyla su altında nefes alma

imkânı sağlayan araçtır. Herhangi bir eğitim ve tecrübe gerektirmemektedir (<http://www.stuartcove.com>).

- **Deepflight Super Falcon:** Rekreatyonel amaçlarla için kullanılan, iki kişilik denizaltıdır (www.deepflight.com).
- **Seabob:** Su altında ve su üstünde ilerlemeyi sağlayan jet itiş sistemi ile çalışan araçtır (www.seabob.com).
- **Snuba:** Hava tüplerinin su üstünde yüzer bir platform üzerinde bırakarak hortum yardımıyla su altında nefes almayı sağlayan araçtır (<http://www.snuba.com>).

Yukarıda belirtilen su sporlarının görselleri kolaj şeklinde Fotoğraf 2’de belirtilmiştir.

Deniz turizminde ayrıca kullanılan ve hizmet sektöründe faaliyet gösteren yüzen deniz turizmi araçları aşağıda tanımlanmıştır. Bu araçlar daha çok yüzer restoran niteliği taşırlar.

2.2.7. Yüzen Deniz Turizmi Araçları

Deniz Turizmi Yönetmeliği’ndeki tanımıyla; Yüzer Deniz Turizmi Araçları Türk karasularında veya limanlarında turizm amaçlı olarak konaklama, yeme, içme veya eğlence hizmeti verebilecek nitelikte ve kendiliğinden hareket etme kabiliyetine sahip veya bir römorkör vasıtasıyla çekilen, toplam kapasiteleri belirlenmiş ve kullanım amacı belirtilmiş, denize elverişlilik belgesi olan deniz aracıdır (Deniz Turizmi Yönetmeliği). Bunlara örnek olarak; yüzer oteller, yüzer restoranlar verilebilir. Ülkemizde Kültür ve Turizm Bakanlığı’na bağlı 45 adet yüzer restoran bulunmaktadır (İMEAK DTO, 2015).

Yönetmelik kapsamında **kendiliğinden yüzer deniz turizmi araçlarının;** deniz aracının demirleme ve bağlama yerleri ile mola duraklarını ve dolaşacağı güzergâhı belirten ilgili liman başkanlığınca onaylanmış haritaya, en az yüz kişilik kapasiteye sahip olması gerekmektedir. **Kendiliğinden hareket etme kabiliyeti olmayan yüzer deniz turizmi araçların ise;** deniz aracı hakkında emniyet, denizde can ve mal güvenliği mevzuatı ile deniz mevzuatı yönünden yetkili kuruluşların uygun görüşünü gösterir belgeye, yüzer otel olarak işletilmeleri halinde en az yüz

yirmi yatak, yüzer lokanta olarak işletilmeleri halinde en az yüz kişilik kapasiteye, valilikçe verilen işletme iznine sahip olmalıdır.

Yukarıda açıklanan tüm deniz turizmi araçlarının özelliklerinden farklı olarak özel hizmetler için kullanılan deniz turizmi araçları da bulunmaktadır, bu araçlar aşağıda açıklanmaktadır.

2.2.8. Özel Deniz Turizmi Araçları

Yönetmelikte belirlenmiş olan türleri veya nitelikleri sağlamayan özel deniz turizmi araçları da bulunmaktadır. Bu araçlar; özgünlük, üstün hizmet, ulusal veya uluslararası şöhret gibi nitelikleri nedeniyle işletme özelliği arz ettiği için veya kültürel, sanatsal veya tarihsel açıdan önem taşıdıkları için Bakanlıkça belgelendirilmeleri uygun görülen deniz turizmi araçlarıdır (Deniz Turizmi Yönetmeliği). Örnek olarak gemi müzeleri ya da katamaran diskolar verilebilir. Bu alanda yönetmelikte tanım dışında yönlendirici bir ifade bulunmamaktadır.

2.3. MARİNALARDAKİ YAPILARDA ERİŞİLEBİLİRLİK STANDARTLARI

Marinaların sahip olması gereken nitelikler ilgili bakanlıklar tarafından mevzuatta belirtilmiştir. Bu nitelikler sadece marinalara gelen yatlar için olmayıp aynı zamanda marinaya ve marina çevresinde bulunan ticari alan olarak nitelendirilen ve sosyal ortak bir alana gelen müşteriler için de geçerlidir. Yatı olmayan ancak marina ticari alanında bulunan mağazalara gelip gezmek isteyen birçok kişi bulunmaktadır. Marinalar bu yönleriyle hem ekonomiye hem de turizme katkı sağlamaktadır. Deniz Turizmi içinde insanların dinlenme, eğlence ve spor amacıyla gelmek istedikleri bu tarz yerlerde minimum gerekli altyapı ve üstyapı nitelikleri bulunmalıdır.

Yat turizminin deniz ayağını deniz vasıtaları oluştururken kara ayağını deniz vasıtalarının yanaşıp barındığı, bu süre içinde çeşitli hizmetler aldığı, liman, çekek yeri ve tersane gibi tesisler oluşturur. Kara ayağını oluşturan yat limanları, diğer bir ifadeyle marinalar denizde dolaşan yatların konaklama, bakım, teknik servis, kumanya ve yakıt ihtiyaçlarının giderildiği işletmelerdir (Oktar, 2013:1). Bu alanda

yatların bulundurulabilmesi ve iyi bir hizmet verilebilmesi için gerekli olan nitelikler sağlanmalıdır.

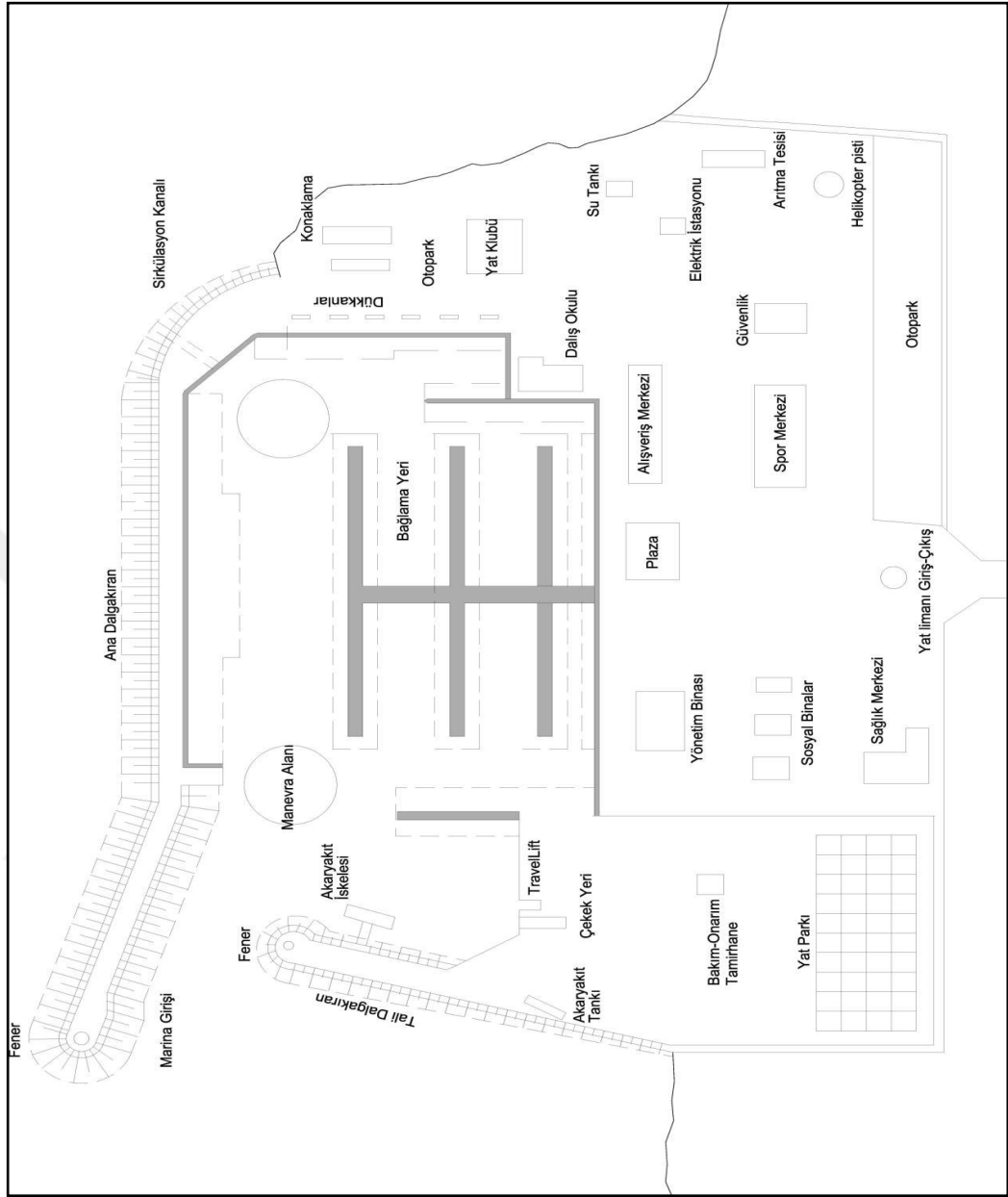
Yatçı, turist, yat ve yat limanı birbirleriyle çok sıkı ilişki içinde olup, yat limanlarındaki gelişmeler yatçıların genel eğilimlerinden sürekli etkilenecek şekilde gelişmektedir. Bu sebeptendir ki yatlar taşımacılık işine değil gezinti, eğlence ve spor faaliyetlerine yönelik teknelerdir. Dolayısıyla yat limanlarının taşınması gereken fiziki koşullar ve bulunması gereken imkân ve tesisler de buna göre oluşturulmaktadır (Oktar, 2013:2). Bu nedenle bakanlıklar tarafından ilgili mevzuatta marina altyapı ve üstyapıları için minimum kriterler belirlenmiştir. Bu minimum kriterlere ek olarak marinalar fiziksel ve sosyal imkânlarını daha iyi bir seviyeye çıkartmaya çalışmakta ve “Altın Çıpa” ödülü için başvurmaktadır. “Altın Çıpa” hizmet kalitesi yüksek marinalara verilen bir ödüdür. “Altın Çıpa” TYHA tarafından verilmektedir ve ödüle sahip marinalar yatçılar tarafından tercih edilmektedir.

Engelli turizmi açısından yat limanlarının yerleşim planlarının erişilebilirliği olması açısından daha henüz proje aşamasında iken tasarlanmalıdır. 2010 yılında yapılan “Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu’nda tipik yat limanı yerleşim planının nasıl olası gerektiği ile ilgili mevzuat bilgileri yer almaktadır. İlerleyen bölümlerde gerekli standartlara yer verilmiştir.

Aşağıdaki şekil 4’te yat limanlarının genel olarak yerleşim şekillerinin nasıl olması gerektiği şematik olarak belirtilmiştir.

Şekil 4’te görüldüğü üzere marina içindeki yapılar birbirinden çok uzak olmayacak şekilde belirlenmiştir. Böylelikle marina içi erişebilirlik daha kolay bir şekilde sağlanmış olmaktadır.

Şekil 4: Tipik Yat Limanı Yerleşim Planı



Kaynak: Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu, 2010

Türkiye’de toplam 43 tane (aktif yat limanı, Deniz Turizmi Birliği, 2015) marina bulunmaktadır. Bu marinaların erişilebilirlik standartlarına uygunluğu engelli bireylerin zorluk çekmeden kullanmaları için imkân yaratacaktır. Konu ile ilgili lisansüstü düzeyde hiçbir çalışma tez veri tabanında bulunmamaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili ve yaklaşık 10 milyondan fazla engellinin yaşadığı Türkiye’de konu ile ilgili bir çalışma olmaması üzücüdür. Engelli bireylere yönelik yapılan çalışmalar sadece iç pazara değil dış pazara da hitap etmektedir. Yapılan

araştırmalarda engelli bireylerin memnun oldukları yerlere tekrar gelme sıklığı yüksek olarak belirtilmiştir. Konu ile ilgili yasal mevzuatta da açıklık bulunmamaktadır. Ulaştırma Bakanlığı tarafından Temmuz 2010 tarihinde hazırlanan “Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Raporu”nda bile engelli kişilere yönelik marinaların erişilebilirlik kriterlerine uyumu açıklanırken referans olması açısından şu şekilde bir ifade yer almaktadır; “*Engelli kimselerin kullanacağı köprüler için PIANC yayını olan Rekreatyoneel Tekne Tesislerinde Engelli Erişimi ya da RYA yayını olan “Sailability” referans alınabilir*”. Burada adı geçen kuruluşlar dünyada engellilere yönelik kriterlerin belirlendiği kuralları ve yasaları oluşturan kurumlardır. Ayrıca “Deniz Turizmi Yönetmeliği”nde bedensel engelliler için yapılması gereken uygulamalar açıklanırken Madde 8’de “*Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler*” ibaresi bulunmaktadır, burada bahsi geçen özel düzenlemelerin ne oldu hakkında ise bir bilgi bulunmamaktadır. Engelliler sadece bedensel engelliler olarak ayrılmış diğer engel türleri göz ardı edilmiştir.

2004 yılında PIANC yayını olan “Rekreatyoneel Tekne Tesislerinde Engelli Erişimi”nde dünyadaki bazı ölkelerin engellilere yönelik yasalarından ve bu yasaların denizcilikle/yatılıkla ilgili olup olmadıklarından bahsedilmiştir. Listedeki ölkelerin hepsinin engelliler için yasaları varken birçoğunun denizcilik için engellilere yönelik herhangi bir yasanın olmadığı görölmektedir (PIANC, 2004). Maalesef Türkiye listede dahi yer almamaktadır. Dünyada bedensel engelliler için yapılan uygulamalardaki kriterler belirtilerek aşağıda erişilebilirlik ile ilgili kavramlar açıklanmaya çalışılmıştır.

2.3.1. Girişler

Marinalardaki ulaşımın ilk basamağı olarak girişler karşımıza çıkmaktadır, bu nedenle öncelikle girişlerin erişilebilir olması gerekmektedir.

Deniz Turizmi Yönetmeliği’nin ikinci bölümünde bulunan “Deniz Turizmi Tesislerinin Genel Nitelikleri” açıklanırken “üstyapı nitelikleri” ile ilgili olarak aranan kriterlerin başında “*deniz turizmi tesislerine emniyetli ve kontrollü giriş sistemi*” yer almaktadır (Deniz Turizmi Yönetmeliği). Yönetmelikte adı geçen emniyetli girişten her ne kadar güvenlik kastedilse de buradan giriş sırasında

bireylerin can güvenliğini tehdit edecek unsurların ortadan kaldırılması da anlaşılabilir. İlk olarak bu kriterin yazılmış olması marina girişlerinin erişilebilirlikteki önemini göstermektedir.

Marina giriş ve çıkışlarının yatçılar için işaretlerle açık bir şekilde gösterilmesi tavsiye edilmektedir. Ayrıca, marinanın geceleri de iyi ışıklandırılması gerekir. “Marinalar için Mavi Bayrak Kriterleri ve Kılavuz Notları”nda belirtildiği gibi engelliler için “marinaya erişim ve marinada dolaşmak olanakları” olmalıdır (TÜRÇEV, 2014).

Fotoğraf 3: Örnek Marina Girişleri



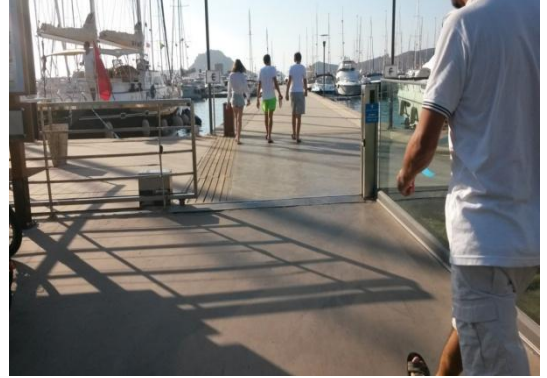
Bodrum Marina’sı Girişi



Port Alaçatı Marina’sı Girişi



Bodrum Marina’sı Ön Büro Girişi



Palmarina Bodrum Deniz Sahasına Giriş

Kaynak: Hazar Arşivi (2015)

2014 senesinde ADA, engellilere yönelik oldukça detaylı Rekreatif Tekne Tesisleri için (Recreational Boating Facilities) bir kontrol listesi oluşturmuştur. Kontrol listesinde engellilere yönelik olan uygulamalardan biri de şu şekildedir; “tekerlekli sandalye kullanıcılarının marinalara erişilebilir olan yollarda gidebilmeleri için gerekli olan mesafenin yaklaşık 92 cm (36 inç) olması ve bu

mesafeye uygun düzenlemelerin yapılması". Bu yollar üzerinde var olan yokuş eğimlerinin de maksimum % 5 derece olması gerektiği belirtilmiştir. Yine aynı kontrol listesinde erişilebilirliği sağlamak adına geniş yolların yapılması, sadece engellilerin kullanımı için asansör ya da engellilerin de kullanımına uygun olup herkesin kullanabileceği asansörlerin bulundurulması gibi kriterler vurgulanmıştır (ADA, 2014). Aşağıdaki marina girişleri ile ilgili fotoğraflar kolaj olarak belirtilmiştir.

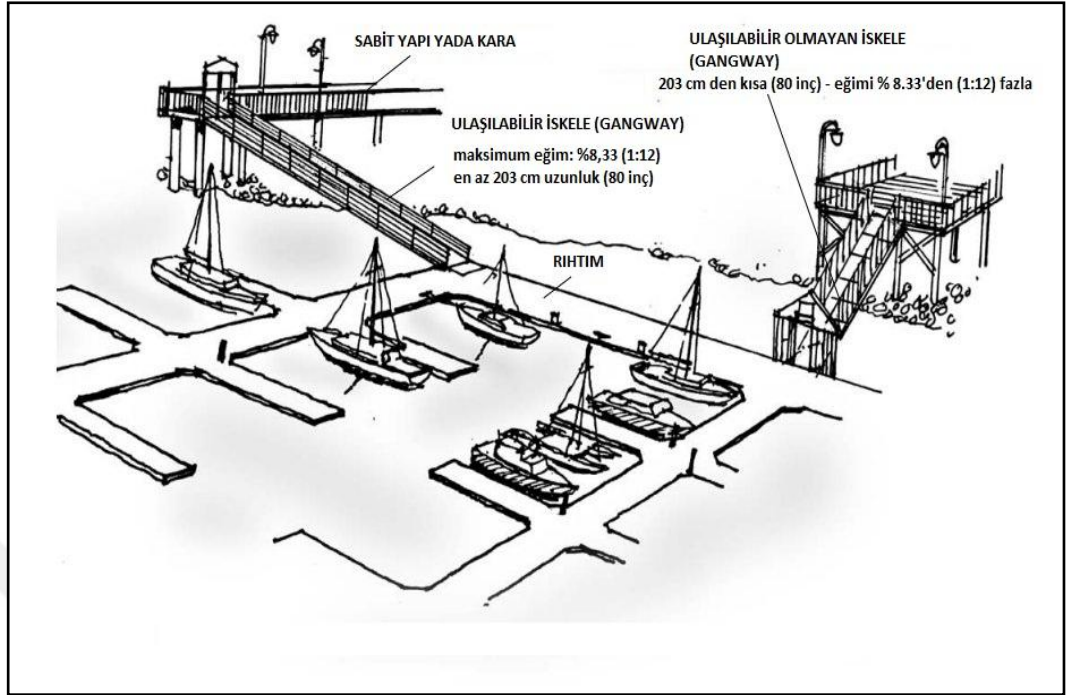
2.3.2. İskele-Rıhtım-Rampa

Marinaya gelen yatların ve diğer deniz araçlarının emniyetli bir şekilde bağlandıkları yerlere iskele denilmektedir. Aynı zamanda bağlı olan araçlara ulaşım yollarını da iskeleler karşılamaktadır. Bu bağlamda özellikle iskelelerin erişilebilirliğe uygun olması sadece engelli turistler için değil herkes için çok önemlidir. Yatlara ve deniz araçlarına kumanya ve malzemelerin aktarılmasında da kullanılan yolların erişilebilirliği zorunludur. Nitekim marinalardaki iskelelerin nitelikleri gereği neredeyse tüm marinalarda iskelelerin erişilebilir olmasında her hangi bir problem yaşanmamaktadır.

2003 yılında Amerikan Engelliler Yasası Erişilebilirlik Rehberinde (ADAAG) marinalardaki yapılardan erişilebilir iskelenin nitelikleri aşağıdaki Şekil 5'de belirtilmiştir.

ADAAG rehberinde erişilebilir yüzer iskele (yanaşma yeri) ölçüleri şu şekildedir; boyu yaklaşık 18,3 m (60 feet) olan iskele için yanaşılacak iskelenin en az 12,2 m (40 feet) net bir alanın olması ve genişliğinin minimum 152 cm (60 inç) olması durumunda erişilebilir olarak kabul edilmektedir. Şekil 6'da da bu ölçüler belirtilmiştir (ADAAG, 2003).

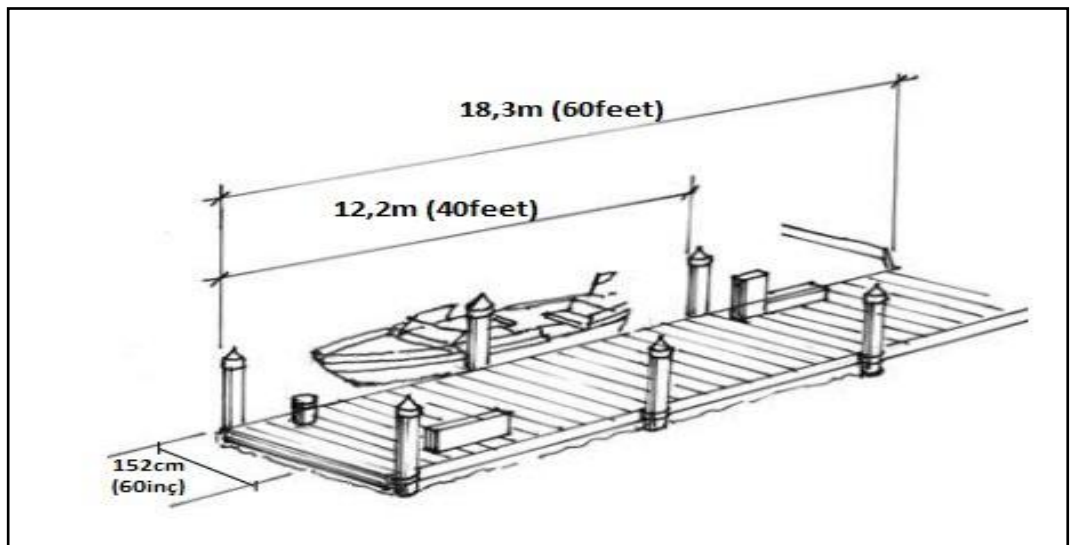
Şekil 5: Erişilebilir İskele (Gangway) Nitelikleri



Kaynak: ADAAG, 2003

Yukarıdaki şekilde görüldüğü üzere; erişilebilir olan iskelenin (gangway) maksimum eğimi %8,33 ve uzunluğunun minimum 203 cm olması gerektiği belirtilmiştir. Erişilebilir olmayan iskelenin (gangway) ise 203 cm den kısa ve eğiminin %8,33 ten fazla olduğu belirtilmiştir.

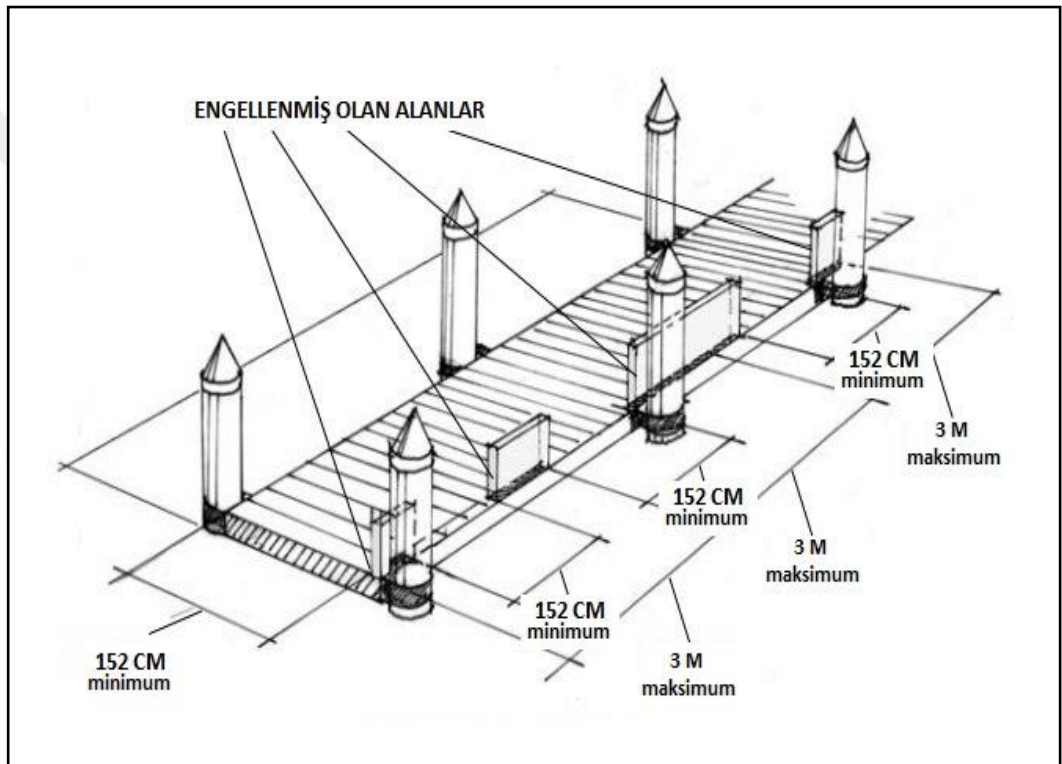
Şekil 6: Erişilebilir İskele Nitelikleri



Kaynak: ADAAG, 2003

Yeni yapılan deniz araçları tesislerinde sadece tek kişilik kullanım için (single pier) oluşturulan iskelele de bulunmaktadır. Bu iskelelerin 7,6 m (25 feet) uzunluğunda ve 92 cm (3 feet-36inç) genişliğinde olması gerekmektedir. Bu ölçüler tekerlekli sandalyenin geçebilmesi için gerekli olan minimum ölçülerdir. Yanaşılacak iskelenin erişilebilirlik özelliğine sahip olması için yanaşılacak yerin genişliğinin minimum 152 cm ye (60 inç) kadar artırılması gerekmektedir. Şekil 7’de iskele aralıkları ölçüleri şematik olarak belirtilmiştir. (ADAAG, 2003).

Şekil 7: İskele Aralıkları

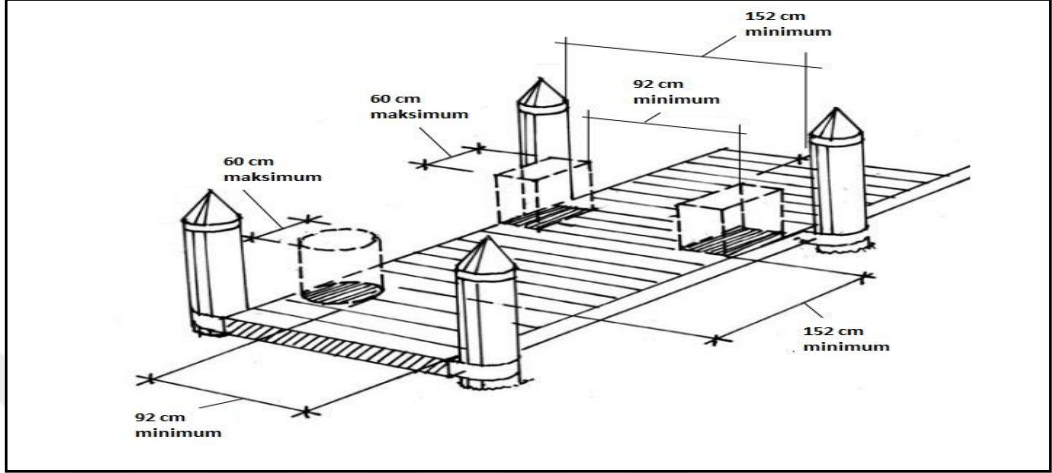


Kaynak: ADAAG, 2003

Erişilebilir iskelelerin yanaşılacak yer boyunca en az 152 cm mesafeye sahip olması gerekmektedir, bu mesafenin daha da arttırılması emniyet payına daha arttıracak ve iskele üzerinde hareketliliği sağlayacaktır. Tekerlekli sandalyenin yönünü değiştirebilmesine olanak sağlayacak yeterlilikte alanın olması da gerekmektedir, her 3 metrede bir en az 152 cm genişliğinde net alan olması gerekmektedir.

İskele aralıklarında mesafeler indirgenebilirler, iskelenin genişliğinde ve uzunluğunda asgari 152 cm (60 inç) olmak koşuluyla iskele 92 cm (36 inç) 60 cm (24 inç) olarak ayrılabilir. Bu ölçüler Şekil 8’de gösterilmektedir.

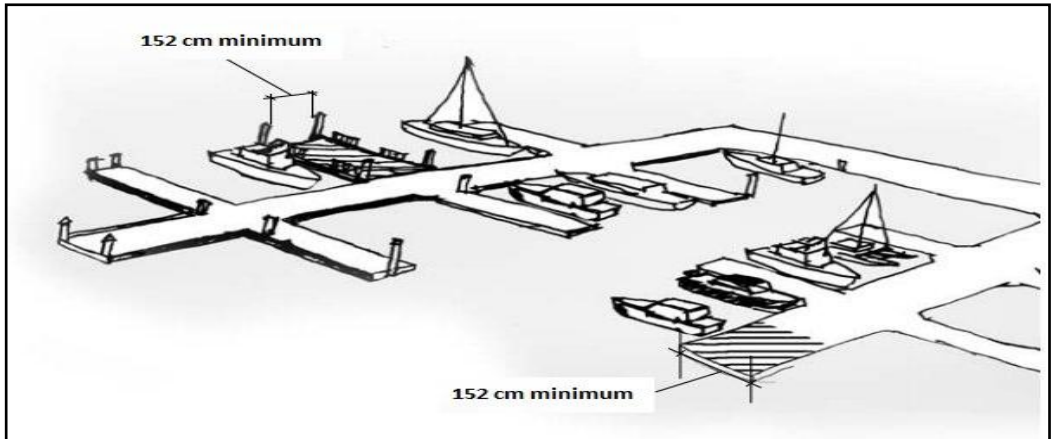
Şekil 8: İskele Aralıkları Mesafe Azaltmaları



Kaynak: ADAAG, 2003

Parmak iskelesi olan tekne tesislerinde en az bir tane erişilebilir parmak iskelesi olması gerekmektedir. Bu iskelenin yanaşılacak yeri en az 152 cm (60 inç) uzunluğunda olmalı, bunun dışındaki diğer erişilebilir yanaşma yerleri iskelenin sonunda dikey olacak şekilde yerleştirilebilir. Parmak iskelesi olmayan tesislerde en az bir tane 152 cm (60 inç) genişliğinde ve iskeleye paralel olan erişilebilir yanaşma yeri olması gerekmektedir, Şekil 9’da erişilebilir parmak iskeleler şematik olarak verilmiştir.

Şekil 9: Erişilebilir Parmak İskeleler



Kaynak: ADAAG, 2003

2014 yılında ADA tarafından oluşturulan Rekreatif Tekne Tesislerinin kontrol listesinde marinaların sahip olması gereken “Erişilebilir iskele” sayısı da belirtilmiştir. Tablo 4’te toplam iskeleye karşın olması gereken erişilebilir iskele sayısı verilmektedir.

Tablo 4: Olması Gereken Erişilebilir İskele (Yanışma Yeri) Sayısı

Toplam İskele	Erişilebilir İskele
1-25	1
26-50	2
51-100	3
101-150	4
151-300	5
301-400	6
401-500	7
501-600	8
601-700	9
701-800	10
801-900	11
901-1000	12
1001 ve fazlası	12 + 1 (100 ve katları için)

Kaynak: ADA Kontrol Listesi, 2014

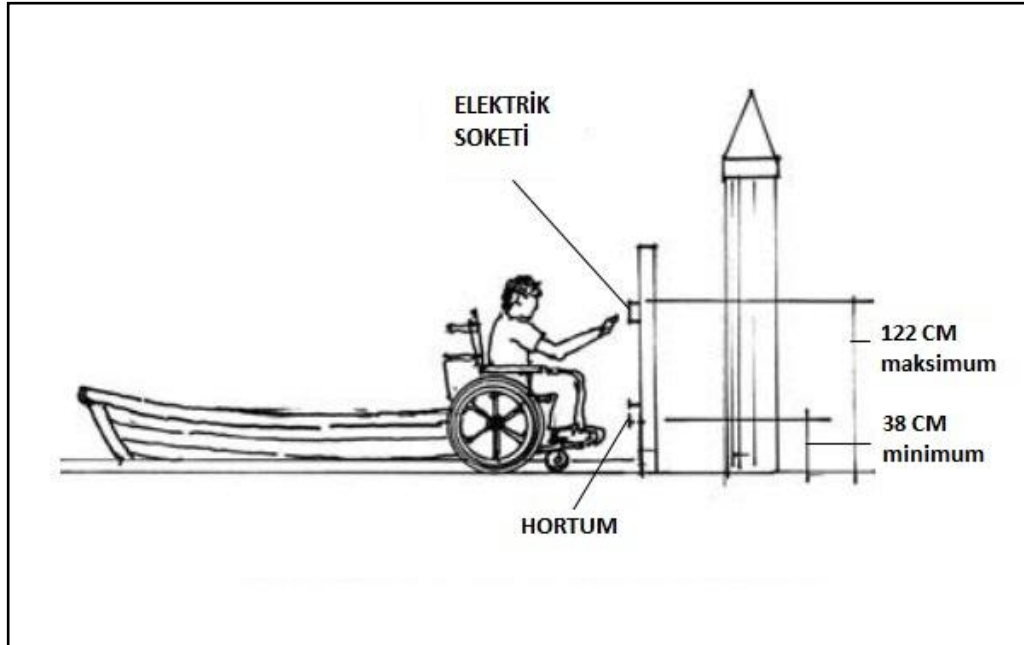
ADA haricinde Avustralya Yerel Yönetimi de bu alanda gerekli kriterleri yayınlamıştır. Avustralya Yerel Yönetiminin 2013-16 yılları için oluşturduğu Tekne Tesislerinin Stratejik Planında (Boating Facilities Strategic Plan) engellilerin erişilebilirliği için bazı genel kurallar şu şekilde belirtilmiştir;

- Yürüme yollarında engellenmemiş minimum genişlik 1000mm olmalıdır ve bu yolların eğimi 5 (1:20) dereceden daha dik olmaması,
- Eşiklerde bulunan rampaların eğimi 12,5 dereceden (1:8) daha dik olmamalıdır ve bu rampalarda herhangi bir çapraz yön bulunmamalıdır, düz bir şekilde maksimum 280mm olması,

- Rampaların meyilleri yaklaşık 7,1 derece (1:14) tercihen 5 derece (1:20) olmalıdır ve inişler sırasıyla her 9m ya da 14m de bir olması,
- Rampaların üst ve alt kısımlarında hissedilebilir yüzey ve kaymaya karşı dirençli olan yüzey bulunması,
- Kapı eşiklerinde geçişlere ve dönüşlere imkân sağlayacak şekilde yeterli alanın olması,
- Emniyet bilgilerini ve kurallarını içeren levhaların, tekne-iskele alanlarının yerlerini, rampaların yerlerini gösteren harita levhalarının olmasıdır.

Erişilebilir iskelelerde erişilebilir yanaşma yerlerinde botların emniyetli bir şekilde bağlanması ve neta edilmesi için kullanılacak ekipmanların (takoz, koçboynuzu, destekler, kamalar v.b.) ölçüleri hakkında bir kriter olamamasına rağmen bu ekipmanların erişilebilir yerlerde ve erişilebilir yollar üzerinde olması gerekmektedir. Bunlar dışında iskele üzerinde bulunan elektrik, su, tv, telefon gibi hizmetlerin verilmesinde kullanılan pedestallar ile ilgili kriterler Şekil 10'da belirtilmektedir.

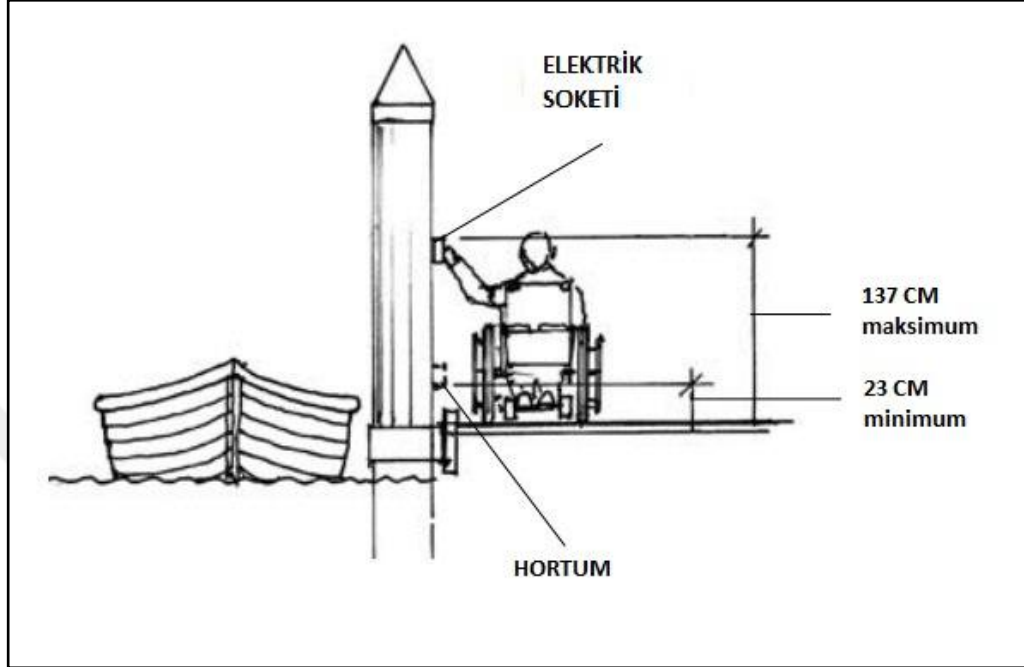
Şekil 10: Pedestallere Önden Ulaşım



Kaynak: ADAAG, 2003

Pedestallere önden ulaşım söz konusu olduğu gibi yandan da ulaşım olabilir. Yandan ulaşım tercih edilecekse, olması gereken ölçüler Şekil 11’de belirtilmiştir.

Şekil 11: Pedestallere Yandan Ulaşım



Kaynak: ADAAG, 2003

Turizm Kıyı Yapıları Master plan Çalışması’nın 2010 yılındaki raporunda parmak iskelelerin genişliği belirtilmiştir, Tablo 5’te bu ölçüler verilmiştir; ancak bu ölçüler engelli erişilebilirliği değil sadece tekne uzunluklarına göre sınıflandırılmıştır.

Tablo 5: Yüzer İskeleli Yat Limanları İçin Minimum İkincil İskele Genişlikleri

Yüzer İskeleli Yat Limanları	
Tekne uzunluğu (m)	Parmak (Yüzer) İskele Genişliği (m)
12 metreye kadar	1.0
13-15	1.4
16-20	2.0
20 metreden uzun	2.5

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, 2010

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere en kısa genişlik 1.0 m’dir bu ölçü tekerlekli sandalyelerin geçişine imkan sağlayacak bir aralıktadır. Bu nedenle iskele

genişlikleri direkt olarak erişilebilirliğe uygun durumdadırlar. Ancak ülkemizde engellilere yönelik olarak özel herhangi bir minimum iskele genişlik ölçüsü bulunmamaktadır.

Deniz turizmi tesisi tanımlanırken mevzuatta belirtilen diğer nitelikler; yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere sahip olması şeklindedir (Deniz Turizmi Yönetmeliği).

İskeleler genel olarak birbirinden çok da farklı olmayacak şekilde üçe ayrılabilir. Bunlar; rıhtım, sabit iskele ve sökülebilir (yüzer iskele) iskelelerdir (Oktar, 2013:10). İskeleler konusunda farklı iki sınıflandırmada; “beton sütunlu iskeleler, kazık temelli iskeleler ve yüzer iskeleler (<http://www.eolss.net/sample-chapters/c01/e6-18-08-02.pdf>, Erişim Tarihi: 22.08.2016)” ve “toprak ve taşla doldurma yöntemiyle yapılan iskele ve rıhtımlar, kazıklarla yapılan iskeleler, yüzer iskeleler (Agerschou ve Arkadaşları, 2004:358)” şeklinde yapılmıştır.

Sabit iskeleler sınıflandırılırken; “ahşap sistemler, çelik sistemler, betonarme sistemler, alüminyum sistemler, taş sistemler ve plastik sistemler” kullanılır, yüzer iskeleler sınıflandırılırken ise; “beton yüzer iskele sistemleri, ahşap yüzer iskele sistemleri, çelik ve alüminyum kutu profil yüzer iskele sistemleri, tekli düz çelik çerçeve sistemler ve plastik sistemler” kullanılır (Balcı, 2011).

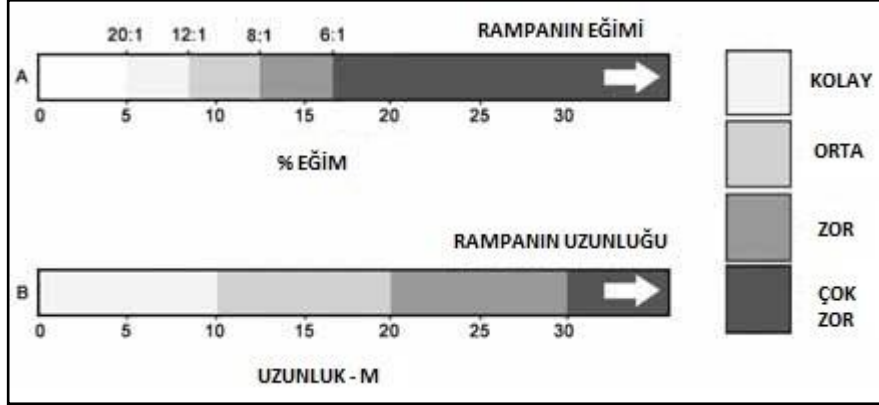
Ülkemizde yaygın olarak sabit betonarme tipinde olan iskeleler ile yüzer iskeleler kullanılmaktadır. Kazık tipi olanlar denizlerimizde çok fazla gel-git olayı yaşanmadığı için yaygın değildir. Kazık tipi iskeler ile ilgili olarak ilerleyen bölümde detaylı bilgi verilmiştir.

Marina altyapılarından olan iskeleler, aynı zamanda marinaya gelen deniz turizmi araçlarına hizmet etmek amacıyla kurulan “Pedestal” adı verilen kutuların da kurulu olduğu yapılardır, bu kutular deniz turizmi araçlarına içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon elektrik imkanı sağlamaktadır (Balcı, 2011:21).

Yüzer iskelelere geçiş durumu engelli bireyler için oldukça önemli olan bir diğer konudur. Yüzer iskelelere giriş rampalarının eğimleri bota ulaşım için önem arz

etmektedir, karadan bota geçişte yaşanan sorun ve rampaların uzunluğuna göre olması gereken eğim açıları Şekil 12’de belirtilmiştir.

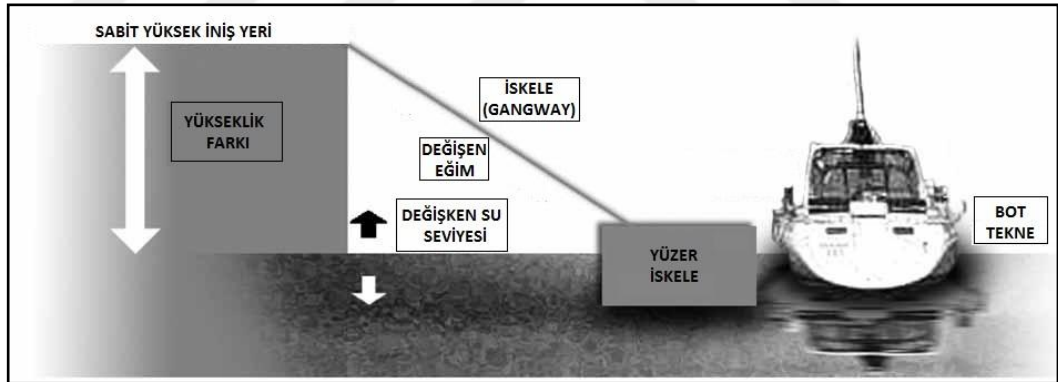
Şekil 12: Rampaların Uzunluğu ve Eğimleri



Kaynak: PIANC (2004)

Şekil 14’e göre rampanın uzunluğunun 20-30 metre üzerinde olması ve eğim yüzdesinin %12 den fazla olması geçişi zor ve/veya çok zor kılmaktadır.

Şekil 13: Karadan Bota Geçişte Yaşanan Sorun



Kaynak: PIANC (2004)

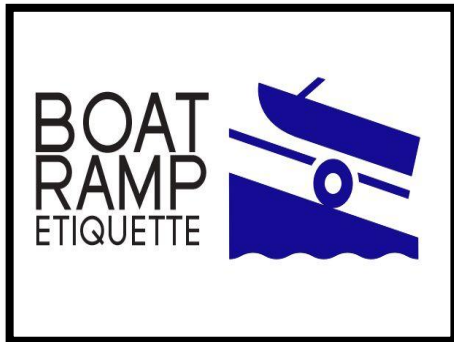
Marinalarda engelli bireylerin, özellikle tekerlekli sandalye kullanıcılarının karşılaştığı temel sorun kara ile bot arası geçişlerde yaşanmaktadır. Yukarıdaki şekil 13’te görüldüğü üzere su seviyelerindeki değişim sonucu rampanın açısı artabilmekte ve geçiş zorluğu yaşanabilmektedir. Su seviyesinin düşmesi sonucu eğim açısı artmakta ve engelli bireylerin durumunu daha da zorlaştırmaktadır. Aşağıdaki fotoğraflarda örnek marina iskeleleri kolaj olarak yer almaktadır.

Fotoğraf 4: Örnek Rıhtım, İskele, Rampa



Kaynak: Hazar Arşivi (2015)

2.3.3. Suya İndirme Rampaları



Deniz turizminde gelişmiş olan ülkelerde insanların deniz ile buluşmasını kolaylaştıran uygulamalar ile karşılaşmaktadır. Bu uygulamalardan biri de suya indirme rampalarıdır. Bu rampalar marinalardaki rampalara benzer nitelikte olup, deniz kıyısına kurulmuş ve teknelerin suya indirilmesinde kullanılmaktadır. Sadece engelli bireylerin değil herkes için yapılmışlardır. Kendi aracını römorkör vasıtasıyla deniz kıyısına getirip denize

açılmak ve eğlenmek isteyenlerin kullandığı yollardan biridir. Denizde botlarıyla gezen kişiler daha sonra yeniden botlarını römorkörle denizden çıkartabilmektedir.

Suya indirme rampaları bota binme iskelesi olan ve bota binme iskelesi olmayan şeklinde ayrılabilir. Fotoğraf 5’te bunlar kolaj olarak belirtilmiştir.

Amerika’da engelliler için kılavuzları oluşturan ve standartları belirten “United States Access Board (Amerikan Erişebilirlik Kurulu)” rampaları iki şekilde ayırmaktadır. Birincisi bota binilecek bir iskelenin olduğu rampalar, diğeri ise bota binilecek bir iskelenin olmadığı rampalardır. Eğer bir iskele var ise iskelenin minimum genişliği 1,5 metre (60 inç) olmalıdır. Ayrıca maksimum her 3 metrede (10 feet) iskelenin kenarlarında 1,5 metre (60 inç) uzunluğunda açık ve net olan bölümler olmalıdır. Yine aynı kurulun standartlarına göre; indirme rampalarındaki iskelelerin eğimi maksimum % 8,33 (1:12) olmalıdır ya da iskele boyunun 9,14 metre (30 feet) olması gerekmektedir. Ayrıca indirme rampası için maksimum eğim ile ilgili bir kural bulunmamaktadır (United States Access Board, 2010).

Fotoğraf 5: Örnek Suya İndirme Rampaları



Suya İndirme Rampası (Bota binme iskelesi olan) (United States Access Board, 2010)



Suya İndirme Rampası-2 (Bota binme iskelesi olan) (United States Access Board, 2010)



Suya İndirme Rampası-3
(Bota binme iskelesi olmayan)
(United States Access Board, 2010)

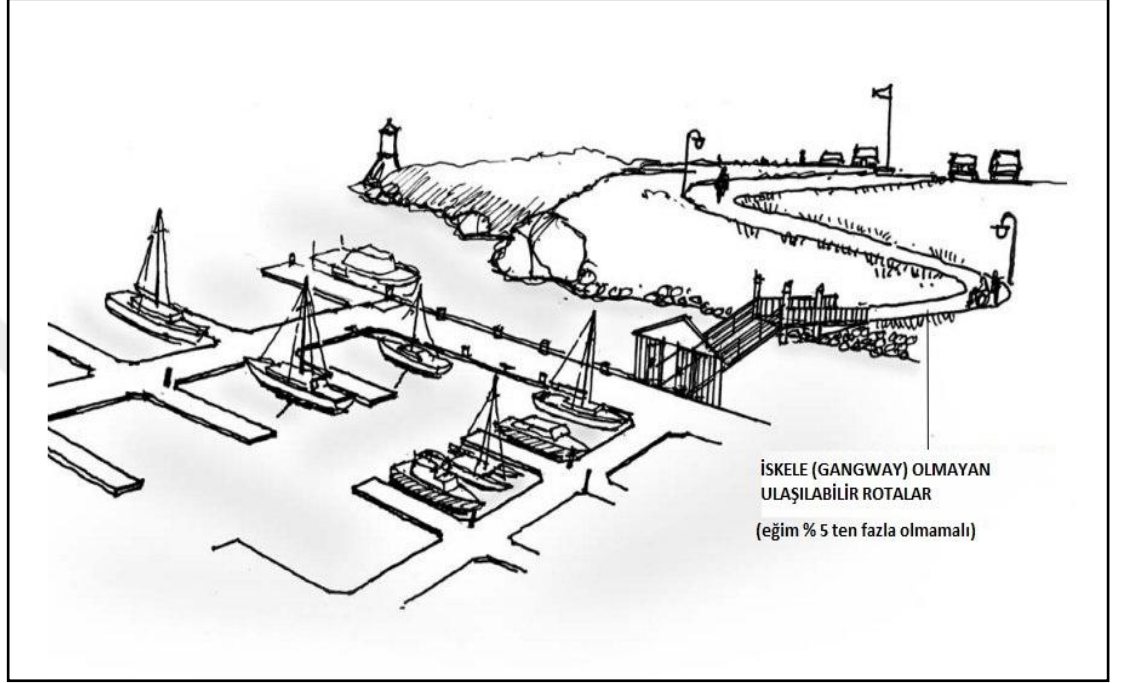


Suya İndirme Rampası-4
(<http://www2.btbff.com> ,
Erişim Tarihi: 22.08.2016)

2.3.4. Erişilebilir Rotalar/Yollar (Accessible Routes)

ADAAG da marinaya ulaşımdaki yolların eğimlerinin % 5 ten (1:20) fazla olmaması gerektiği belirtilmiştir. şekil 14'te erişilebilir yollar belirtilmiştir.

şekil 14: Erişilebilir Yollar



Kaynak: ADAAG, 2003

2.3.5. Kazıklar (Pile)

Kazıklar marinalardaki iskeleleri yerin dibi ile birleştiren ve bu iskelelere destek olma görevini goren yapılarıdır. Akdeniz Bölgesinde ve lkemizde kullanımları pek yaygın değildir, bunun sebebi ise bu bölgelerde gel-git olaylarının fazla görülmemesidir. Türkiye genelinde pontonları (yüzer iskele) yerin dibine bağlamak için daha çok tonoz sistemi kullanılmaktadır. Gel-git olaylarının çok olduğu yerlerdeki marinalarda kazık sistemi yaygın olarak kullanılmaktadır. Fotoğraf 6 ve Fotoğraf 7'de kazık kullanımının olduğu örnekler verilmiştir.

Fotoğraf 6: Pontonlara (Yüzer İskele) Bağlı Olan Kazıklar (Pile)



Kaynak: (<http://www.bmackay.com.au/mds/pilecaps.htm> , Erişim Tarihi: 21.08.2016)

Fotoğraf 7: Kazık Yerleştirilmiş İskele

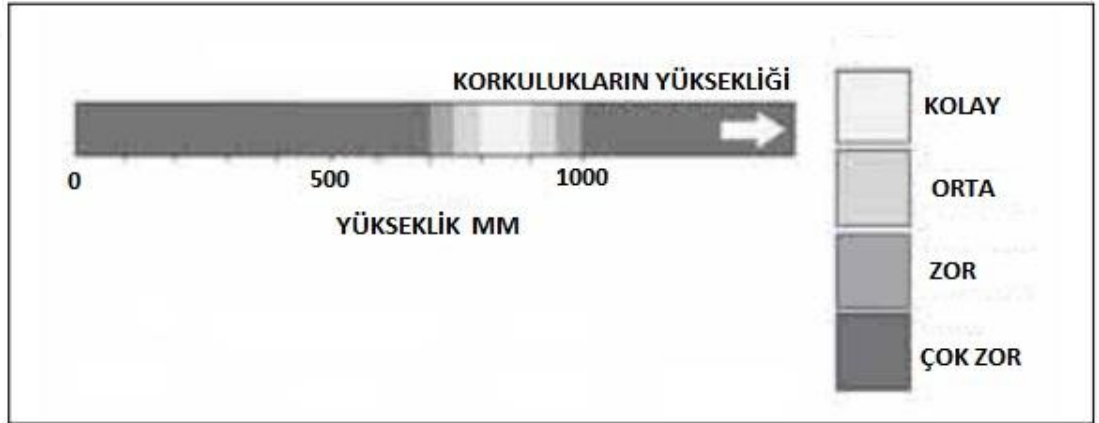


Kaynak: <http://www.shorelineandfoundation.com> , Erişim Tarihi: 23.08.2016

2.3.6. Küpeşte-Korkuluklar (Railings)

Korkuluklar, rampalarda, merdivenlerde ve iskelelerde destekleyici yapılardır. Bu yapılar düşmeleri engelleyen koruyucu parmaklıklarla karıştırılmamalıdır. Ancak istenirse iskelelerin (gangway) ve rampaların alt kısımlarında tekerlekli sandalyelerin düşmemesi için koruyucu parmaklıklar kullanılabilir. Koruyucu parmaklıklarla beraber merdiven, rampa ve iskelenin (gangway) her iki yanına da korkuluklar yapılabilir. Bu korkuluklarda 40 mm ve 60 mm çap arasında yuvarlak ya da oval enine kesit tercih edilmelidir. Korkulukların duvardan ya da bağlı olduğu gövdesinden 50 mm kadar uzağında olması gerekmektedir. Ayak hizasındaki parmaklıklar temin edilmişse, su giderine engel olmamasından dolayı yürüme yüzeyinden 100 mm den daha fazla mesafede olmamalıdır. Korkulukların orta hizasında bulunan parmaklıklar ise çocukların düşmesini engelleyecek şekilde olmalıdır. Korkulukların yarattığı zorluk dercesi Şekil 15’de verilmiştir (PIANC, 2004).

Şekil 15: Korkulukların Yüksekliği



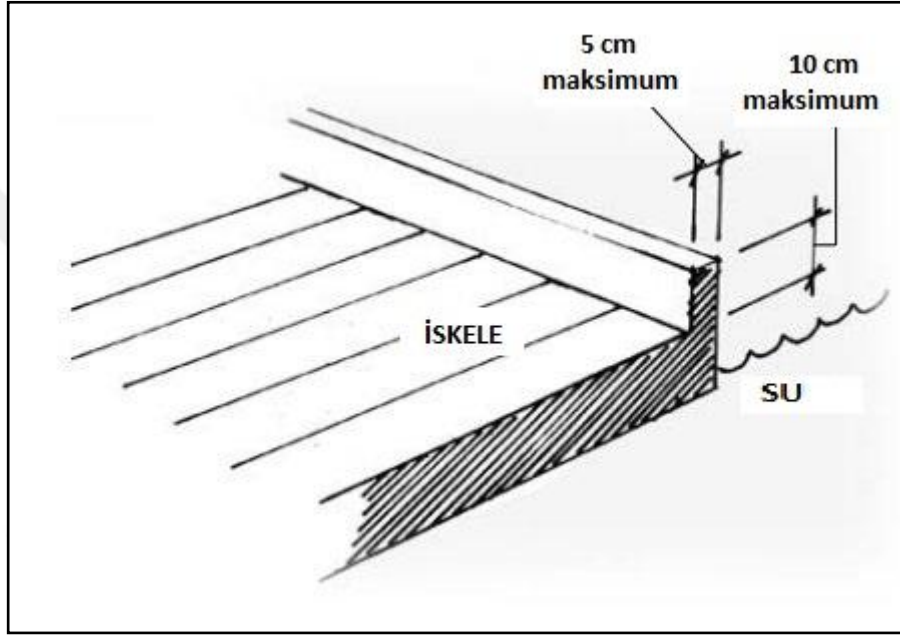
Kaynak: PIANC, 2004

Şekil 15’ye göre 800 mm-900 mm arasındaki yükseklik kullanımı kolaylaştırmakta, 0-600 mm ile 950 mm ve yukarısı mesafelerinde kullanım zorlaşmaktadır.

2.3.7. Kenar Koruyucular (Edge Protection)

ADAAG kenar koruyucuları marinalarda zorunlu tutmamıştır ancak eğer kenar koruyucular temin edilmiş ise, bunların 10 cm (4 inç) yüksekliğinde ve 5 cm (2 inç) genişliğinde iskele boyunca net bir alanda olması tavsiye edilmiştir. Şekil 16’da kenar koruyucularla ilgili kriterler belirtilmiştir (ADAAG, 2003).

Şekil 16: Kenar Koruyucuları



Kaynak: ADAAG, 2003

2.3.8. Kaldıraçlar (Hoisting Device)

Rıhtım ile tekne arasında engelli bireylerin transferini sağlayan aletler kaldıraç olarak adlandırılmaktadır. Tekne tesisleri, transfer aletlerinin emniyetli ve tedbirli bir şekilde kullanılmasını sağlayacak şekilde dizayn etmelidir. Transfer aletlerini kullanan engelli denizciler kaldıraçları tek başlarına kullanabilmekte ancak bunun için biraz tecrübeye sahip olmaları gerekmektedir. Aşağıdaki fotoğraflarda örnek kaldıraçlar ve bota binmek için kullanılan yöntemler kolaj olarak yer almaktadır. (PIANC, 2004).

Fotoğraf 8: Kaldıraçlar ve Bota Bindirme Teknikleri

	
Kaldıraç-1 http://hansasailing.com (Erişim Tarihi: 22.09.2016)	Kaldıraç-2 http://hansasailing.com (Erişim Tarihi: 22.09.2016)
	
Kaldıraç-3 http://www.pontoonanddock.com (Erişim Tarihi: 22.09.2016)	Kaldıraç-4 http://www.pontoonanddock.com (Erişim Tarihi: 22.09.2016)
	
Kaldıraç-5 (PIANC, 2004)	Fiziksel Olarak Bota Taşıma (PIANC, 2004)

İskeleye montajı kolay olan kaldıraçlar sayesinde tekerlekli sandalye kullanıcıları tekneye rahat bir şekilde transfer edilebilmektedir. Tekerlekli sandalyenin transferinde raya benzer araçlar kullanılabilir. Fotoğraf 9’da basit bir tekerlekli sandalye transfer örneği verilmiştir.

Fotoğraf 9: Basit Tekerlekli Sandalye Transferi



Kaynak: PIANC, 2004

Fotoğraf 9’da verilen örnekte olduğu gibi transferle klasik tekerlekli sandalyeler için olabilirken akülü sandalyeler için sorun yaratabilirler.

2.3.9. Alışveriş Alanları

Marinalar aynı zamanda ticari ve herkese açık alanlara da sahip yapılardır. Bu alanlarda daha çok marinalara ek gelir sağlayan mağazalar bulunmaktadır. Bu mağazalara alışveriş yapmaya gelen engelli bireyler de olabilirler. Bu nedenle yürüyüş yollarının ve saha içindeki tuvaletlerin de engelli kullanımına uygun olması gerekmektedir.

TÜRÇEV tarafından hazırlanan mavi bayrak kriterleri arasında engellilerin marina ofisi, dükkanlar ve restoranlara rahatça ulaşabilmeleri için düzenlemeler yapılması gerektiği belirtilmiştir (TÜRÇEV, 2014).

2.3.10. Otopark

Özellikle tekerlekli sandalye kullanıcıları için problem yaratan alanlardan biri de otoparklardır. Araba park sahasında engelli bireylerin kullanımına yetecek kadar

mesafe bulunan park alanı olmalıdır. Bu mesafe en az 366 cm (12 feet) olmalı ve engellilerin kullanımına ayrıldığı işaretlerle belirtilmelidir ve diğer sürücülerin park etmemesi sağlanmalıdır. Engellilerin park edecekleri yerler marınaya girişlerine yakın yerde bulunmalıdır. Ayrıca büyük ve ticari araçlar için (kamyonet minibüs gibi) toplam park sahasının en az % 1'i kadar engelli kullanımı için otopark yeri bulundurulmalıdır (National Environmental Guidelines, 2009). Fotoğraf 10'da engelli otoparkları ile ilgili görseller bulunmaktadır.

Fotoğraf 10: Engelli Otoparkı



Erişilebilir Park sahası



**Erişilebilir Küçük Kamyonet-Minibüs
Park Sahası ve İşareti**

Kaynak: National Environmental Guidelines, 2009

Fotoğraf 10'da görüldüğü üzere engelliler için ayrılmış olan otopark alanları işaretlerle belirtilmiştir.

2.3.11. Tuvalet / Duş

Tuvaletler sadece marinalarda değil genel olarak yapılandırılmış çevrede problemleri yaratan alanlardır. Tuvalet ihtiyacı temel bir fizyolojik ihtiyaç olduğu için erişilebilirliği üzerinde hassasiyetle durulması gereken alanlardır. Belize Çevre Bakanlığı tarafından 2009 yılında hazırlanan marina tesisleri için çevresel rehberde tuvaletlerin konumunun yanaşma iskelelerine, park alanlarına yakın olması gerektiği belirtilmiştir. Tuvaletlerin olduğu alanlara geçişin de erişilebilir olması vurgulanmıştır. Aynı rehberde göre tavsiye edilen sıhhi tesis (tuvalet ve duş) sayısı cinsiyetlere göre Tablo 6'te de belirtilmiştir (National Environmental Guidelines, 2009).

Tablo 6: Kişi Sayısına Göre Olması Gereken Sıhhi Tesis Sayısı

Tesis	Her 50-75 Kişi İçin	
	ERKEK	KADIN
Tuvalet	1	2
Pisuar	1	---
Duş	1	1
Lavabo	1	1

Kaynak: National Environmental Guidelines, 2009

Kıyı Yapıları Master Plan çalışmasında da tuvalet ve banyolarla ilgili olarak; “banyo ve tuvalet gibi yerler kolay erişilebilir olmalı ve en uzak yanaşma yeri dahil 300 metreden daha uzakta olmamalıdır” şeklinde bir ifade bulunmaktadır. Konu ile ilgili olarak Kıyı Yapıları Master Planı’nda Tablo 7 referans olarak gösterilmektedir. Master planda tuvaletlerden engelli kimselerin de faydalanması sağlanması gerekliliği vurgulanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009).

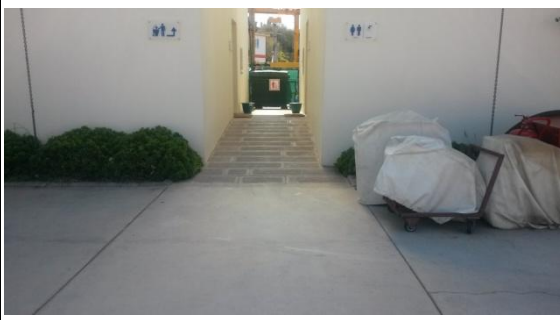
Tablo 7: Yat Bağlama Başına Göre Sıhhi Tesis Sayısı

Tesis	ERKEK	KADIN
Tuvalet	50 bağlama başına 1 adet	50 bağlama başına 1 adet
Pisuar	75 bağlama başına 1 adet	---
Lavabo	50 bağlama başına 1 adet	75 bağlama başına 1 adet
Duş	75 bağlama başına 1 adet	75 bağlama başına 1 adet
Kvet	Her blokta 1 adet	Her blokta 1 adet

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, 2009

Marinalardaki sıhhi tesisler ile ilgili rnek Fotoğraf 11’de kolaj olarak verilmiştir.

Fotoğraf 11: Marinalarda Örnek Sıhhi Tesisler



Milta Bodrum Marina Engelli Tuvaleti-1



Milta Bodrum Marina Engelli Tuvaleti-2



Milta Bodrum Marina Duş Yeri



Çeşme Marina Engelli Tuvaleti ve Duş Yeri-1



Çeşme Marina Engelli Tuvaleti



Çeşme Marina Engelli Duş Yeri

Kaynak: Hazar Arşivi, 2015

2.3.12. Marina Alt Yapı ve Üst Yapı Nitelikleri

Marinalar deniz araçlarına navigasyon, manevra, bağlanma, barınma, karaya çekilme hizmetleri sunan ve bu hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli emniyet düzeyini sağlayacak şekilde fiziki özelliklere göre tasarlanmış alt yapıya sahip ve tesisten beklenen turizm hizmetinin en iyi biçimde verilmesini sağlayacak nitelikleri taşıyan, gerekli donanım, tesisat ve üst yapı ile yeterli kara, deniz alanı ve

kara ulaşım bağlantılarına sahip yerlerdir (Deniz Turizmi Yönetmeliği). Bu bağlamda aşağıda bir deniz turizmi tesisi olan marinaların alt yapı ve üst yapı nitelikleri sıralanmıştır (Balcı, 2011:20). Bu nitelikler genel anlamda deniz turizmi tesisinin sahip olması gereken uygulamalardır.

Marinaların sahip olması gereken alt yapı nitelikleri;

- Deniz araçlarının düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği, işletme niteliğine uygun rıhtım ve iskeleler,
- Denizcilik mevzuatına uygun denizden emniyetli yaklaşma ve girişi sağlayacak fenerler ve her türlü işaretler,
- Deniz turizmi tesislerinin tüm üniteleri ile çevre, iskele, rıhtım dâhil sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör,
- Tesis kapasitesi ile orantılı temiz su deposu, araç bağlama yerlerine de hizmet veren sağlığa uygun, kullanma suyu ve devamlı sıcak su hizmeti sağlayan tesisat,
- Tesisin tüm sahası içinde yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın istasyonu ve yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları,
- Atık kabul lisans belgesi olmayan tesislerde, sintine suyu, slaç, atık yağ, çöp ve pis su gibi katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı,
- Kara park sahası, iskele, rıhtım ve yüzer iskeleler üzerinde, uygun mesafelere konan, deniz turizmi araçlarının içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon ve elektrik ihtiyacını karşılayan deniz araçlarına doğrudan hizmet sağlayan kutular,
- *Bedensel engellilere de hizmet verecek şekilde bağlama kapasitesinin %10 "u kadar otopark,*
- Dahili ve harici telefon, faks, post cihazı, data, internet, haberleşme sistemleri, denizde seyreden araçlar ile haberleşme ve arama kurtarma

için uygun frekanslarda çalışabilecek çok kanallı VHF bantlarına haiz telsiz alıcı verici cihazları,

- Bağlama yerlerine de hizmet verecek şekilde düzenlenen ambulans, itfaiye araçları, çöp kamyonu ve genel araçların geçmesine uygun tesis içi araç yolları (bu madde ihtiyaridir).
- Gürültü azaltılmasına ilişkin yapı ve sistemdir (Deniz Turizm Yönetmeliği).

Marinaların Üst Yapı Nitelikleri ise;

- Deniz turizmi tesislerine emniyetli ve kontrollü giriş sistemi,
- Ön büro ve yönetim ünitesi,
- Dinlenme ihtiyaçlarının karşılandığı bir salon,
- Yeme, içme ünitesi,
- Kadın ve erkekler için yeterli sayıda duş ve tuvalet,
- Gümrüklü veya gümrüksüz satış ünitesi (bu madde ihtiyaridir),
- İlk yardım malzeme ve gereçleri bulunan dolap,
- Deniz turizmi tesisi ve deniz turizmi araçlarında çalışan personel için yeme, içme, duş, tuvalet ve dinlenme yeri,
- Akaryakıt ikmal imkânı veren sistem veya ünite,
- Deniz araçları için emanet ve malzeme depoları,
- Spor tesisleri (bu madde ihtiyaridir),
- Limana emniyetli giriş ve çıkışları sağlayan ve kılavuzluk hizmeti verebilen palamar botu,
- Denizden yangına ilk müdahaleyi yapabilen yangın söndürme botu veya yangın söndürme sistemi,
- Bakanlar Kurulu kararı ile deniz hudut kapısı olarak belirlenen deniz turizmi tesislerinde, hudut giriş ve çıkış işlemlerini yapmaya yetkili kamu birimleri için kamu hizmet binası, (Deniz Turizm Yönetmeliği) şeklindedir.

Marinaların sahip olması gereken alt yapı ve üst yapı nitelikleri arasında mevzuatta sadece tek bir madde olması, bu maddenin de otoparkı kapsamı, ayrıca

ıpa sayısına göre düzenlemelerde de tuvalet için özel düzenlemeler denilmesi ve detaylandırılmaması ya da referans kaynak gösterilmemesi, mevzuatın engelli bireyler açısından yetersiz olduğunun maalesef bir göstergesidir.

2.3.13. Marınanın ıpa Sayısına Göre Sahip Olması Gereken Düzenlemeler

Marınalar  ıpalı yat limanı, dört ıpalı yat limanı, beş ıpalı yat limanı olmak üzere e ayrılmaktadır. Marınalarda alt yapı ve st yapı niteliklerine ek olarak -dört-beş ıpalı yat marınalarının aşığıda verilen nitelikleri de karşılaması gerekmektedir (Deniz Turizmi Yönetmeliği). Buna göre ** ıpalı Yat Limanları;** Satış niteleri, Kadın ve erkek yatçılar için bağlama kapasitesinin en az % 5'i kadar duş ve tuvalet, çamaşır ve bulaşık yıkama yerleri, Yatıların dinlenmelerini ve bir arada bulunmalarını sağlayan sosyal tesis, Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemelere sahip olmalı, **Dört ıpalı Yat Limanları;**  ıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra; Lokanta veya kafeterya, Kadın ve erkek yatçılar için bağlama kapasitesinin en az %10'u kadar duş ve tuvalet, Kuru temizleme hizmeti, Yat ekrek alanı ve vinç sistemleri, Bakım onarım hizmeti, Yatçı eşıya depoları, Bağlama kapasitesinin en az %20'si kadar otopark alanı veya otopark hizmeti, Tenis kortu, Yüzme havuzu veya plaj yeri, Aletli jimnastik, masaj, sauna, hamam imkânlarının sağlandığı ünitelere sahip olmalıdır. **Beş ıpalı Yat Limanları** ise dört ıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra; Helikopter pisti, Banka hizmetleri nitesi, Revir, Sergi, konser, eğlence mekânları, Toplantı salonu, En az iki tenis kortu, Bağlama kapasitesinin en az %30'u kadar otoparka sahip olmalıdır.

Mevzuatta belirtilen 3, 4, ve 5 ıpalı yat limanları dışında *The Yacht Harbour Association (TYHA)* tarafından oluşturulmuş ve bir marınanın alacağı altın çıpa dl sayısı ile ilgili uyması gereken kriterler bulunmaktadır (TYHA Gold Anchor Award Scheme, 2015:6). Tablo 8'da bu kriterler fiziksel koşullar ve yönetim, kural ve düzenlemeler, evre yönetimi, bağlama yeri inşaatı ve hizmetleri başıkları altında verilmiştir.

	1 Altın Çapa	2 Altın Çapa 1 Altın Çapa'daki tüm kriterlere ek	3 Altın Çapa İlk 2 Altın Çapa'daki tüm kriterlere ek	4 Altın Çapa İlk üç Altın Çapa'daki tüm kriterlere ek	5 Altın Çapa İlk 4 Altın Çapa'daki tüm kriterlere ek
FİZİKSEL KOŞULLAR VE YÖNETİM	1- Bağlama yerinden karaya ulaşım, 2- Açıkça tanımlanabilir marina ofisi 3- Bakım politikası 4- Emniyet brifing ve site güv. planı 5- Uygun yanaşma sözleşmeleri	1- Yeni marina misafiri için tanıtım faaliyetleri 2- Yeterli yönlendirme işaretleri 3- Yerel kuralların uygulanmasını ön gören şirket politikası 4- Müşteri geri bildirimi	1- Güncel internet sitesi 2- Nehir veya kanal erişime ilişkin bilgiler (iç sularda) 3- Ön büro hizmeti ve ilan panosu 4- Günlük hava tahminleri-gelgit bilgileri 5- Acil Durum Eylem Planının olması	1- Var olan marina misafirleri için düzenli yapılan etkinlikler 2- Tekne sahipleri için kablosuz internet hizmetinin verilmesi 3- Yeni marina misafiri için "Hoşgeldiniz" hizmeti 4- İç denetim prosedürü	1- Marina misafirleri için internet ve fotokopi hizmeti 2- Turistler için destinasyon bilgileri 3- 7/24 Hizmet ya da altarnetif bir çözüm 4- Personelin üniforma giymesi
KURAL VE DÜZENLE MELE	7-Elektrik donanımları için sertifikaların olması 8- Yangın donanımları - bakım kayıtları olması 9- Ulusal güvenlik kurallarına uygunluğun kayıtları 10- Yasal düzenlemelere uygunluk 11- Sahanın yeterince aydınlatılması 12- İlk yardım politikası ve kaza raporlaması 13- Bitki kaldırma ekipmanlarının servis kayıtları (varsa) 14- Yeterli sigorta poliçesi	7- Taşeron firmaların sigortalı olduklarından emin olunması için prosedür		7- Elektrik donanımının yıllık bakım sertifikalarının olması 8- Yangın donanım ve bakım kayıtları 9- Uygun alan aydınlatması	
ÇEVRE YÖNETİMİ	15- Atıklar düzgün bir şekilde yönetiliyor mu? 16- Yakıt ve yağlar uygun bir şekilde depolanıyor mu? 17- Pis su basılması marina içinde yasak mı? 18- Uygun petrol sızıntısı kiti var mı? 19- Atık yönetim planı / politikası mevcut mu? 20- Ulusal çevre kuralına uyum sağlıyor mu?	15- Atık alım tesisleri 16- Atık geri dönüşüm programı 17- Marina boyutu için yeterli sayıda yağ/yakıt sızıntı kiti var mı?	15- Yüzer çöp yönetimi 16- Belgelenmiş acil (kirlilik) planları 17- Çevre politikası 18- Çevre yönetimi uygulamaları hakkında tekne sahipleri bilgilendiriliyor mu?B	15- Zorunlu 3 yıllık çevre denetimleri 16- Çevre yönetimi uygulamaları hakkında personel eğitim almış mı?	15- Atık tanklarında seviye göstergesi 16- Çevreci personel adayı 17- Çevresel girişimler (ISO 14001 veya diğer çevre yönetim kalite sistemleri)
BAĞLAMA YERİ İNŞAATI VE HİZMETLERİ	21- Yeterli güvenlik merdiveni 22- Tekne sahipleri için içme suyu 23- Yeterli genişlikteki seyir yolları 24- İskeleler ve yürüyüş yolları sağlam ve bakımlı mı? 25- Yüzer yapılar iyi sabitlenmiş olmalı. 26- Dalgalardan korunaklı, bağlama olanakları 27- Can simitleri ve / veya yüzer hatlar 28- Yeterli koçboynuzu veya mapaların varlığı 29- Navigasyon yardımcıları (varsa) 30- Teknelere elektrik hizmetinin verilmesi 31- Temiz ve yeterli sayıda tuvalet ve duşlar 32- Araba parkına kolay erişim	21- Yeterli uzunluğa ve genişliğe sahip parmak iskeleler 22- Temiz ve yeterli sayıdwc ve duşlar	21-Tekne sahipleri için taşıma arabaları 22- Maksimum su seviyesinde bağlanma olanağı 23- Yelken eğitiminin sağlanması 24- Çamaşır yıkama hizmetine ulaşım 25- Yakıt hizmetine kolay ulaşım	21- Uygun eğitilmiş personel 22- Tekne sahibi için resepsiyon 23- Minimum su seviyelerinde erişilebilir bağlanma 24- Erişilebilir yakıt hizmeti (iç)	21-Tekne sahipleri için taşıma arabaları 22- Yeterli genişlikteki seyir yolları 23- İskeleler ve yürüyüş yolları sağlam ve bakımlı mı? 24- Eğitimli personel 25- Uygun ponton dizaynı 26-Can simitleri ve / veya yüzer hatlar 27- Güvenlik kapılarının olması 28- Seyrüsefer yardımcıları 29- Tekne tamir ve bakım hizmetlerine erişim

Tablo 8: Altın Çapa Ödülleri Kriterleri, Kaynak: TYHA, 2015

Altın çıpa ödülleri kriterleri içinde de engellilere yönelik vurgu bulunmamaktadır.

2.4. YAT TASARIMLARI

Deniz araçları yapıları gereği engellilerin kullanımına çok uygun değildir. Deniz araçlarının inşaları sırasında engelli ihtiyaçları göz ardı edilmektedir. Deniz araçları düz bir güverteye sahip değildir, güverte üzerinde başka amaçlar için kullanılan halat vb malzemeler bulunmakta ve bu malzemeler erişilebilirliği, manevra kabiliyetini vb engellemektedir, ayrıca güverte üzerindeki ve deniz aracı içindeki yerlerde de mesafeler geniş değildir.

Yukarıda bahsedilen unsurlardan dolayı teknelerin engelli kullanımına uygun olabilmesi için özel bir dizayna ihtiyacı duyulmaktadır. Bu alanda ülkemizde herhangi bir çalışmaya literatürde rastlanmamıştır ancak yurt dışında tamamen engelli kullanımına uygun tekneler – botlar inşa edilmekte ve kullanılmaktadır. Üye olduğu sivil toplum kuruluşlarının erişilebilir teknelerle ilgili projelerin, gerek özel sektör gerekse kamu desteği görmesi bu alandaki engellerin ortadan kaldırılmasında önemli rol oynamaktadır.

2.4.1. Organizasyonlar

Engellilerin kullanımına uygun tekneler ve bu alanda çalışmalar yapan önde gelen organizasyonlar şu şekildedir:

Carsington Sailability

Carsington Sailability bir yelkencilik klubüdür. Engelli ve engelsiz herkes için denizcilik misyonu ile hareket eden grup olup, engellilerin kullanımına uygun tekneleri bulunmaktadır. Bu kulüp denizcilik faaliyetlerinde gönüllü olarak çalışmak isteyen bireyleri de bir araya getirerek çalışmalarını yürütmektedir (<http://www.carsingtonsailingclub.co.uk>).

Fotoğraf 12: Engelli Kullanımına Uygun Tekne-1



Kaynak: www.carsingtonsailingclub.co.uk (Erişim Tarihi: 26.09.16)

Wetwheels

Tamamen erişebilir motorlu botlar üreterek engelli bireyleri denizlerle buluşturmak için kurulan bir organizasyondur. Bağışlar ve destekleyici kuruluşlar ve bu alanda çalışan gönüllü kimseler ile örnek çalışmalara ve başarılarla imza atmışlardır. Ürettikleri botların güverteleri düz ve tekerlekli sandalyenin hareket edebileceği genişliktedir. Tekerlekli sandalye kullanan bir engelli birey limandan kendi imkânlarıyla bota geçiş yapabilmekte ve çalıştırıp kullanabilmektedir (<http://www.wetwheelsfoundation.org>).

Fotoğraf 13: Engelli Kullanımına Uygun Tekne-2



(<http://www.wetwheelssolent.co.uk> (Erişim Tarihi: 26.09.2016))



<http://www.wetwheelssolent.co.uk> (Erişim Tarihi: 26.09.2016)

2.4.2. Tekneler

SV Tenacious

İngiltere’de son yüz yıl içerisinde inşa edilmiş en uzun ahşap teknedir (Wikipedia, Erişim Tarihi: 26.09.16) ve hala kendi türünde dünyanın en geniş ahşap yelkenlisi olarak bilinmektedir. Engellilerin de dâhil olduğu 150 kişilik mühendisler ve marangozlardan oluşan bir ekiple inşa edilmiştir. Düz güverteler ve asansör sistemleriyle tekerlekli sandalye dâhil engelli mürettebat için her bölüme erişim mümkündür. Görme engelliler için konuşan pusula bulunurken, kısmen görme engelliler için de parlak hatlar döşenmiştir. İşitme güçlüğü çeken mürettebat için ise titreşimli alarmlar mevcuttur (Dağcı, 2011).

Fotoğraf 14: Engelli Kullanımına Uygun TENACIOUS Yelkenli Teknesi



Kaynak: wikipedia.org (Erişim Tarihi: 26.09.2016)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MARİNALARIN ERIŞİLEBİLİRLİK STANDARTLARINA UYGUNLUĞU VE MARİNA YÖNETİCİLERİNİN ENGELLİ TURİZMİNE BAKIŞ AÇILARI

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI, ÖNEMİ VE KAPSAMI

Marinaların sertifika alırken ya da çıpa sayısına göre sınıflandırılırken uymak zorunda oldukları bir takım kriterler vardır. Bu kriterler deniz turizmi yönetmeliği kapsamında belirtilmiştir. Yönetmelikteki erişilebilirlik kriterleri oldukça yüzeysel ve detaydan uzaktır. Bu çalışmada her ne kadar mevzuatta bulunmasa da genel kabul görmüş erişilebilirlik kriterleri (alt yapı üst yapısı açısından), Ege Denizi marinaları açısından incelenmiş, durum analizi yapılmış ve marina yöneticilerinin engelli turizmine bakış açıları irdelenmiştir. Araştırma bu alanda yapılan ilk çalışmadır. Durum analizi ile marinaların erişilebilirlik açısından uygunluğu, yönetici bakış açısı ile de engelli turizmini yöneticilerin bir pazar olarak görüp görmediği, bu konudaki bilgi düzeylerinin tespiti ve konuya olan ilgi düzeyleri ve önerilerini belirlemektir.

Araştırmanın önemi; konu hakkında yapılan ilk çalışma olması ve engelli erişimi için karşılaşılan sorunlara çözüm önerisi sunmasından kaynaklanmaktadır. Araştırma 2014 yılı ağustos ayında başlamış 2016 yılı eylül ayında tamamlanmış olup, bu tarihler arasında farklı zaman aralıklarında ağırlıklı olarak yaz aylarında gerçekleştirilmiştir. Araştırma sürecinde öncelikle literatür taraması tamamlanmış sonrasında araştırma kapsamında yer alan marinalardan gözlem yapabilmek için izin alınmış, marina yöneticilerinden mülakat için randevu talep edilmiştir. Marinalara yönelik erişilebilirlik standartları için başvuru kaynağı olarak ADA kriterleri ve RYA kriterleri seçilmiştir. Türkiye’de marinalara yönelik erişilebilirlik kriterleri gerek Türk Standartları Enstitüsünde, gerek mevzuatta ve gerekse deniz turizminde yönlendirici olan DTO’larda bulunmamaktadır.

3.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu çalışmada uygulama kısmında gözlem ve görüşme olmak üzere nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Nitel araştırma yöntemi kullanmanın temel nedeni

derinlemesine bilgi edinmektir. Gözlem ve görüşme nitel çalışmalarda en çok kullanılan yöntemler arasında yer almaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2013:199). Marinalarda yapılan gözlemler bizzat marinalara gidilip yapılmış, fotoğraf çekimi için izinler alınmıştır. Görüşmeler yüzyüze ve telefon ile yapılmış, katılımcıların izni olduğu sürece ses kayıt cihazı kullanılmıştır. Ses kayıt cihazı kullanımı, katılımcılar üzerinde sıkıntı yarattığı ve ses kayıtlarının deşifre sürecinin uzun olmasından dolayı görüşme sırasında not tutulmuş, tutulan notlar aynı gün içinde kayıt altına alınmıştır. Çalışmada erişilebilirlik kriterleri ile ilgili gözlemler altı ana başlık altında toplanmıştır. Bu başlıklar; *marina otopark ve girişleri, marina içi rampalar, engelliler için erişilebilir bağlama kapasitesi, kaldıraç (tekneye geçiş aparatı), duş ve tuvaletler ve marina alışveriş yerleri* şeklindedir. Gözlemlerden elde edilen bilgiler doğrultusunda marina yöneticilerine sorulacak sorular belirlenmiştir. Marina yöneticileri ile yapılacak görüşmelerde kullanılmak üzere yarı yapılandırılmış soru formu hazırlanmıştır. Bu formda sorulan sorular görüşmenin akışına göre çeşitlenmiştir. Sorular hazırlanırken temel olarak çalışma yapılan marinaya yönelik engelli bireylerden gelen herhangi bir talep olup olmadığı, engelli bireylerin gelme sıklığı, engelli bireylerin yapmış olduğu şikâyetler, marinalarda engelli bireylere yönelik mevzuat dışı uygulamaların olup olmadığı, mevzuattaki uygulamaların yeterli olup olmadığı, konu ile ilgili bireysel önerilerin varlığı, engellilere yönelik çalışmaların temel amacının çipa ödülü almak olup olmadığı sorgulanmıştır. Ayrıca marina içinde yer alan market, alışveriş mağazaları, restoran, kafeterya-bar, ATM vb hizmetlerin de erişilebilirliği irdelenmiştir.

Araştırmanın Örneklemi

Bu çalışma için toplam 12 marinada gözlem yapılmış olup 7 marina yöneticisi ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Marinalardan üç tanesi araştırma kapsamı dışında tutulmuştur. Kapsam dışı tutulmasının nedeni bu marinaların bir tanesinin asıl faaliyet alanının tersane (bağlama, bakım, çekek hizmetleri, vinç hizmetleri, yatçılıkla ilgili malzemelerin depolanması ve tekne yenileme (boyama, bakım, cilalama) hizmetleri içermesi), diğerinin sadece yat bağlama hizmeti vermesi ve bir diğerinin ise henüz tam anlamıyla faaliyete girmemiş olmasıdır. Görüşme talebinde bulunan 12 marina yöneticisinden 5 tanesi görüşme yapmayı iş yoğunlukları nedeniyle kabul etmemiş, bazı yöneticiler ile ortak gün ve saat belirlemek mümkün

olmamış, bazı yöneticiler de şirket politikaları gereği görüş bildiremeyeceklerini belirtmişlerdir. Görüşmelerin bir kısmı yüzyüze olamayıp 3 adedi telefon aracılığıyla yapılmıştır. Marinaların sunmuş oldukları bir takım hizmetler, marinaların kendi internet sitelerinden elde edilen bulgulardan derlenmiştir. Gözlem ve görüşme yapılan marinaların listesi Tablo 9’da ve Ege Denizi’ndeki konumları Harita 1’de belirtilmiştir.

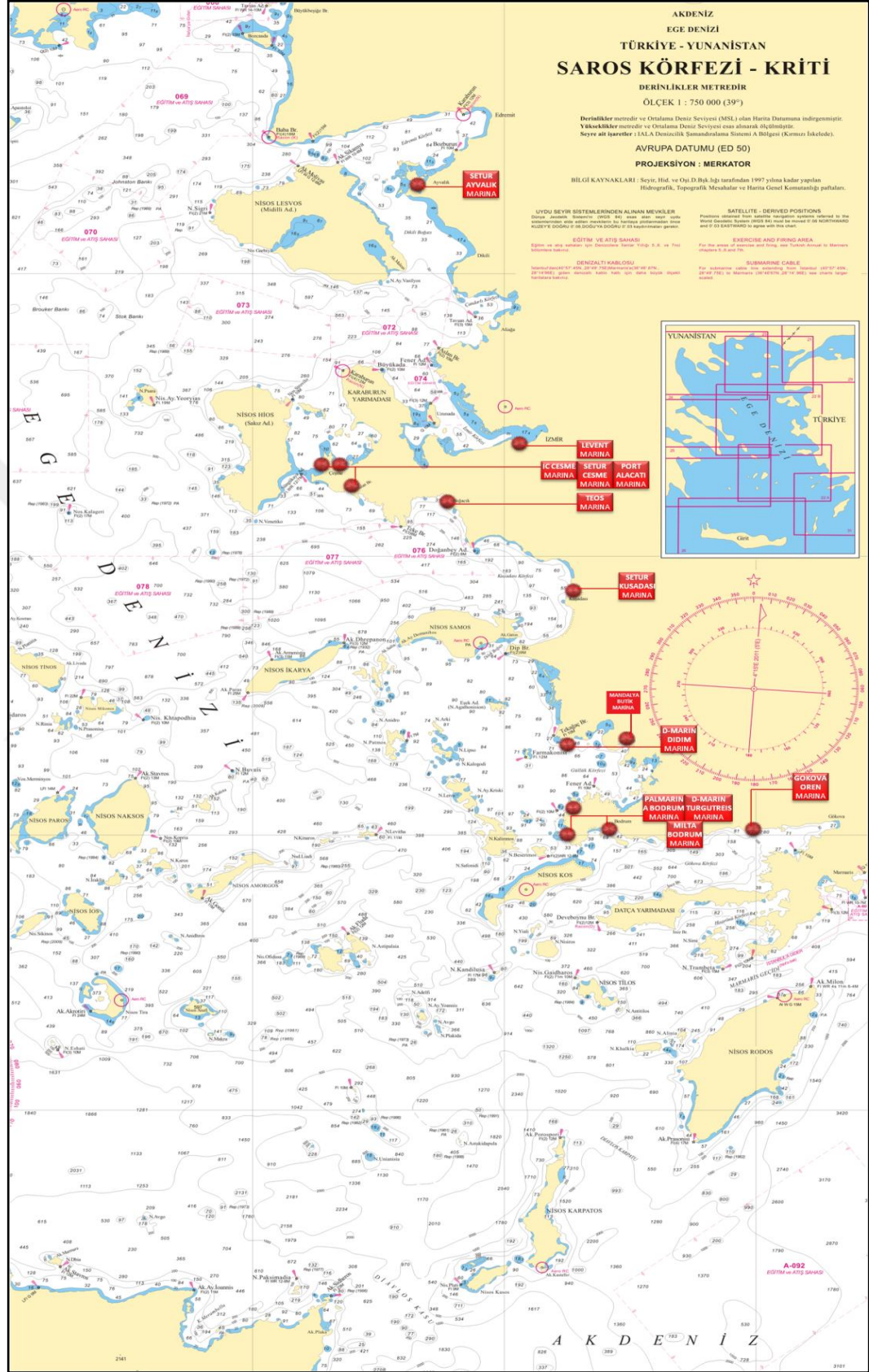
Tablo 9: Ege Denizi Marina Listesi

Marina Adı	Bulunduğu Yer
1-Aganlar Marina – Tersane	Bodrum-Muğla
2-D-Marin Didim *	Didim-Aydın
3-D-Marin Turgutreis Marina *	Bodrum-Muğla
4-İC Çeşme Marina *	Çeşme-İzmir
5-Levent Marina *	İzmir Merkez
6-Mandalıya Butik Marina	Milas-Muğla
7-Milta Bodrum Marina *	Bodrum-Muğla
8-Palmarina Bodrum *	Bodrum-Muğla
9-Port Alaçatı Marina	Alaçatı-İzmir
10-Port İasos Marina	Milas-Muğla
11-Setur Ayvalık Marina *	Ayvalık-Balıkkesir
12-Setur Çeşme Altınyunus Marina *	Çeşme-İzmir
13-Setur Gökova Ören Marina	Ören-Muğla
14-Setur Kuşadası Marina *	Kuşadası-Aydın
15-Teos Marina *	Seferihisar-İzmir

Kaynak: Deniz Turizmi Birliği Derneği, 2016

Tablo 9’da ‘*’ işareti ile belirtilen marinalar aynı zamanda Mavi Bayrak ödülüne sahiptirler.

Harita 1 : Ege Denizi Marinalarının Konumları



Kaynak: Seyir, Hid. ve Oşİ.D.Bşk'lığından Alınarak Yazar Tarafından Geliştirilmiştir.

Görüşme yapılan kişiler yapmış oldukları yorumların isim belirtilmeden kullanılabileceğini ifade etmişlerdir. Bu nedenle etik kurallar çerçevesinde görüşme yapılan yöneticilerin isimleri ve çalışmış oldukları marinalar saklı tutulmuştur.

3.3. ARAŞTIRMANIN KISITLILIKLARI

Ülkemizde gerek denizcilik gerekse deniz turizmi alanında yapılan çalışmaların sınırlı olması ve ayrıca erişilebilirlikle ilgili deniz turizminde hiç çalışma olmaması literatür taramasını tamamıyla yabancı kaynaklar üzerinden gidilmesine neden olmuştur. Konuyla ilgili yüzeysel bilgi sadece 2010 yılında hazırlanan Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması raporunda verilmiştir, bu raporda da PIANC ile RYA Sailability kaynaklarına başvurulması önerilmektedir. Bu durum Türkiye için karşılaştırma olanağını imkansız kılmış, ikincil veri bulmayı zorlaştırmıştır. Deniz turizmi mevzuatında da konu ile ilgili bir yaptırım ya da yasal zorunluluk olmaması marinaların konuya ilgi göstermemesi ile sonuçlanmıştır. Araştırmanın diğer bir kısıtı da marinalar arasındaki mesafelerin fazla olması, maddi zorluklar ve zaman açısından Ege Denizi dışında kalan marinaları ziyaret etme imkanının olmamasıdır. Bu nedenle örneklem kapsamında Türkiye’de bulunan toplam 43 marinadan (aktif yat limanı, Deniz turizmi Birliği, 2015) sadece 12 tanesi ele alınabilmektedir. Bir diğer kısıt da görüşme yapılan katılımcı sayısının az olmasıdır. Ancak nitel araştırma yöntemlerinde görüşmelerin birbirini tekrarlamaya başlaması verilerde tatmin edici doygunluğa ulaşıldığını göstermektedir. Çalışmada 7 kişi ile yapılan görüşmelerde tekrarlar olmaya başlamış ve görüşmelere son verilmiştir. Katılımcı sayısının az olması genelleme yapmayı mümkün kılmamaktadır.

3.4. ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Araştırmaya ilişkin bulgular üç ana başlıkta toplanmıştır. Bu başlıklar; Ege Denizi marinalarına ilişkin genel özellikler, marinaların erişilebilirlik açısından uygunluğu ve marina yöneticilerinin engelli turizmüne bakış açılarına ilişkin bulgulardır.

3.4.1. Ege Denizi Marinalarına İlişkin Genel Özellikler

Ege Denizi’nde bulunan marinalar Turizm işletme belgeli, yatırım belgeli veya her iki belgeye de sahip olmadan faaliyet gösterebilmektedir. Ege Denizi’nde faaliyet gösteren marinalar belge durumlarına ve deniz/kara bağlama kapasitelerine göre Tablo 10’da verilmiştir.

Tablo 10: Ege Denizi Marinalarının Bağlama Kapasiteleri Listesi

Turizm İşletme Belgeli Aktif Yat Limanları						
Sıra no	Tesis adı	İlçe	İl	Deniz Bağlama kapasitesi	Kara Bağlama kapasitesi	Toplam
1	Setur Ayvalık Marina	Ayvalık	Balıkesir	200	150	350
2	Port Alaçatı Marina	Çeşme	İzmir	260	100	360
3	IC Çeşme Marina	Çeşme	İzmir	385	100	485
4	Teos Marina	Seferihisar	İzmir	530	80	610
5	D-Marin Didim Marina	Didim	Aydın	576	600	1176
6	Setur Kuşadası Marina	Kuşadası	Aydın	470	130	600
7	D-Marin Turgutreis Marina	Bodrum	Muğla	550	150	700
8	Milta Bodrum Marina	Bodrum	Muğla	375	50	425
9	Setur Gökova Ören Marina	Milas	Muğla	416	130	546
Turizm Yatırım Belgeli Aktif Yat Limanları						
Sıra no	Tesis adı	İlçe	İl	Deniz Bağlama kapasitesi	Kara Bağlama kapasitesi	Toplam
1	Palmarina Bodrum	Yalıkavak	Bodrum	620	140	760
2	Mandalya Yat Limanı	Milas	Muğla	50	0	50
Yatırım Ya Da İşletme Belgesi Olmayan Aktif Yat Limanları						
Sıra no	Tesis adı	İlçe	İl	Deniz Bağlama kapasitesi	Kara Bağlama kapasitesi	Toplam
1	Levent Marina	Balçova	İzmir	45	20	65
2	Setur Altınyunus Marina	Çeşme	İzmir	180	60	240

Kaynak: Deniz Turizmi Birliği Derneği, 2015

Marinaların bağlama kapasiteleri arttıkça vermiş oldukları hizmetler çeşitlenmektedir. Tablo 11’de araştırma yapılan marinaların genel olarak yatlara

vermiş oldukları hizmetler, atık alım hizmetleri, ofis hizmetleri, teknik hizmetler ve sosyal imkan/aktiviteler olarak detaylandırılmıştır.

Tablo 11: Ege Denizi’nde Yer Alan Marinaların Sunmuş Oldukları Hizmetler

Marina Hizmetleri	Setur Ayvalık Marina	Setur Çeşme Altinyunus	IC Cesme Marina	Port Alacati Marina	Levent Marina	Teos Marina	Setur Kusadasi Marina	D-Marin Didim	Palmarina Bodrum	D-Marin Turgutreis	Milta Bodrum Marina	Setur Gökova Ören Marina	Mandalıya Butik Marina
Yatlara Verilen Hizmetler													
Palamar Bot Hizmeti	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Güvenlik Hizmeti	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dalgıç	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Elektrik	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Su	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Telefon	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kablosuz İnternet	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Tuvalet - Duş	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Engelliler için Tuvalet - Duş	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Çamaşır yıkama alanı	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Otopark	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kiralık Depo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	-
Yangın İhbar ve Söndürme Sistemi	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Akaryakıt İstasyonu	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Atık alım													
Organik (Evsel) Atık	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Atık Yağ	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Sintine	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Ofis hizmetleri													
Enformasyon	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hava Tahmin Raporu	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Telefon	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Teknik hizmetler													
Çekme - Atma	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Alt Yıkama	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Sosyal İmkânlar - Aktiviteler													
Market	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X
Alış Veriş Mağazaları	X	X	X	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-
Restoran	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Kafeterya - Bar	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Acenta - Bilet - Araç Kiralama	X	X	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
Spor Alanı	X	X	X	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-
ATM	X	X	X	X	X	-	X	-	X	-	X	X	-

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Marinaların sahip olduğu erişilebilir iskele sayısı engelli turizmi için oldukça önemlidir. ADA kriterlerine göre marinaların toplam iskele sayılarına göre sahip olması gereken erişilebilir iskele sayısı Tablo 4’te verilmiştir. Mavi bayrak ve çıpa kriterlerinde engellilere yönelik düzenlemeler yapılması gerektiği detaylandırılmadan belirtilmiştir. Bu bağlamda tekne ve yatlarla geçişte oldukça önemli erişilebilir iskeleler değerlendirilmiştir. Tablo 12’de marinaların sahip oldukları Çıpa sayısı, Mavi Bayrak ödülü ve Erişilebilir iskele sayıları belirtilmiştir.

Tablo 12: Marinalardaki Erişilebilir İskele Sayısı, Çıpa Sayısı ve Mavi Bayrak Ödülü

	Setur Ayvalık Marina	Setur Çeşme Altinyunus	IC Cesme Marina	Port Alacati Marina	Teos Marina	Setur Kusadasi Marina	D-Marin Didim	Palmarina Bodrum	D-Marin Turgutreis	Milta Bodrum Marina	Setur Gökova Ören Marina	Mandalıya Butik Marina
Engelliler İçin Erişilebilir İskele Sayısı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Çıpa Sayısı	3	-	5	-	5	5	5	5	5	5	3	-
Mavi Bayrak	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	-	-

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 12’de yer alan marinaların hiçbirinde erişilebilir iskele bulunmamaktadır. Bu durumun temel sebebi deniz turizmi mevzuatında konu ile ilgili herhangi bir kriterin olmamasıdır.

Tablo 13: Marinalarda engellilere yönelik uygulamalar

	Setur Ayvalık Marina	Setur Çeşme Altinyunus	IC Cesme Marina	Port Alacati Marina	Teos Marina	Setur Kusadasi Marina	D-Marin Didim	Palmarina Bodrum	D-Marin Turgutreis	Milta Bodrum Marina	Setur Gökova Ören	Mandalıya Butik Marina
Engelli otoparkı	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Marina Girişi Erişilebilirlik	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Marina içi Rampalar	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Marina içi Dolaşım Alanları	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Engelli Tuvaleti	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Duşlar	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Kaldıraçlar	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Tekne Aparatları	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Marinalarda engellilere yönelik uygulamalar; Engelli otoparkı, Marina Girişi Erişilebilirlik, Marina içi Rampalar, Marina içi Dolaşım Alanları, Engelli Tuvaleti, Engellilerin kullanımına uygun duşlar, Tekneye geçişi sağlayan kaldıraçlar ve diğer tekneye geçişi sağlayan araçlar kapsamında değerlendirilmiş ve Tablo 13’de belirtilmiştir.

Araştırma kapsamında marinaların “erişilebilirlikleri” ile ilgili elde edilen genel bulgular marina girişi, marina içi dolaşım alanlarının, rampaların, duş, tuvalet ve otoparkların engellilerin erişimine uygun olduğudur. Ancak hiçbir marinada kaldıraç ve tekneye geçişi kolaylaştıracak aparat bulunmamaktadır. Bu bağlamda her ne kadar marina içinde rahatça dolaşılabilse bile tekneye geçiş engelli bireyin taşınması gibi ilkel yöntemlerle sağlanmaktadır. Mevzuatta konu ile ilgili herhangi bir kriter ve yaptırımın olmaması bu durumun temel sebebi olarak görülmektedir. Gelişmiş ülkelerde yer alan özellikle tekneye geçişi kolaylaştıran ekipmanlar gibi kriterlerin mevzuatımıza dahil edilmesi engelli bireylerin de (özellikle tekerlekli sandalye kullanıcılarının) denize ulaşmasını kolaylaştıracaktır.

Mevzuatta olmamasına rağmen erişilebilirlik konusunda marinalarda halihazırda birçok uygulama bulunmaktadır, bu uygulamalar; iskelelerarası rampalar, iskele genişliği ve marina girişleri şeklindedir. Mevzuata konulacak “erişilebilirlik” standartları marinalarımızda hali hazırda bulunduğu için mevcut marinaları çok da zor duruma sokmayacak olup inşa halindeki ve yatırım sürecindeki marinalara da yol gösterecektir. Mevcut marinalar için öncelikli olarak *erişilebilir iskele, kaldıraç ve tekneye geçiş aparatlarının* zorunlu kılınması ilgili mevzuata eklenmelidir. Böylelikle bu marinalar engelli turizm pazarına hizmet verebilecek hale getirilebilir. Mevcut marinaların bu düzenlemeleri yerine getirmeleri ek bir maliyet unsuru değil aksine kıran kırana bir rekabetin olduğu sektörde rekabet avantajı sağlayacak olup hizmet kalitelerini arttıracak, bir niş pazar olan engelli turizmi pazarına da hitap etmelerini mümkün kılacaktır. Engelli turizm pazarının memnun kaldıkları işletme ve tesislere oldukça bağlı olduğu unutulmamalıdır.

3.4.2. Marina Yöneticilerinin Engelli Turizmine Bakış Açıları

Çalışma kapsamında marina yöneticilerinin engelli turizmine bakış açıları genel olarak *denizcilik ve yatçılık, engellilere yönelik özel uygulamalar*, talep kapsamında *engelli turistlerin marinalara gelme sıklığı, engellilerin şikâyetleri* boyutlarında ele alınmıştır.

Denizcilik, Yatçılık ve Engellilik ile İlgili Marina Yöneticilerinin Bakış Açısı

Çalışmaya katılan 7 yöneticide denizciliğin yapı ve yatçılık itibarıyla engelli bireylere çok uygun olmadığını ifade etmişlerdir. Katılımcıların benzer ifadelerinden denizcilikle ilgili seçilenler şu şekildedir:

“Denizciliğin doğasında engellilere karşı bir engel vardır.” (Katılımcı 1)

“Deniz kimi zaman sakin, kimi zaman hırçındır, bu koşullara uymak özellikle de hırçın olduğu zaman engelli bireyler için çok zordur.” (Katılımcı 7)

“Denizciliğin fitratında engel vardır.” (Katılımcı 5)

“Deniz kimi zaman engelsiz birey için bile çok zordur” (Katılımcı 4)

“Engelli bireyler de herkes gibi marina faaliyetlerinden yararlanma hakkına sahiptir, bunun için elimizden geleni yaparız.” (Katılımcı 2)

Yatların engelli bireylerin kullanımına (özellikle tekerlekli sandalye kullanıcıları) uygunluğu ile ilgili genel ifadeler uygun olmadığı ve sadece tekne sahibinin talebi doğrultusunda özel olarak dizayn edilen teknelerin erişilebilir olduğudur. Katılımcıların ifadeleri şu şekildedir:

“Deniz araçları engellilere karşı uygun değildir, ben böyle bir araçla hiç karşılaşmadım.” (Katılımcı 2)

“Kimi zaman engellilere uygun özel yapım teknelerle karşılaşıyoruz, ama bu çok nadir.” (Katılımcı 5)

“Engelli kullanımına uygun sadece bir tane yat gördüm, yatta bulunan kaldıraçla iskeleğe geçişini kolay bir şekilde sağladık.” (Katılımcı 6)

“Yat personeli engelli bireyi karaya taşıyarak geçirdi, görüntü hiç hoş değildi yine de şikayet almadık, alsaydık gereğini yapardık.” (Katılımcı 5)

“Engellilere yönelik tekne yapan firmaların varlığından haberdar değilim” (Katılımcı 5)

“Marinalardan ziyade teknelerin durumlarında düzenlemeler yapılmalı, iki pasarella gibi yapılar eklenmeli.” (Katılımcı 4)

Marina yöneticilerinin arz ve talep konusundaki görüşleri de arz yönünden mevzuat eksikliklerini, bireysel ve örgütsel kısıtlılıklarını vurgulamakta, talep yönünden ise talep azlığını işaret etmektedir. Arz ile ilgili gereken koşullar sağlanırsa engelli turizmi kapsamında bir talep yaratılabileceği düşünülmekle birlikte marina yöneticilerinin uygulamaya yönelik bir çalışmaları olmadığı, sadece isteklerinin olduğu ama bunun gerçek hayata geçirilemediği gözlemlenmiştir. Konu ile ilgili ifadeler şu şekildedir:

“Engellilere yönelik hiçbir çalışmamız yok, bunun suçlularından biri de benim.” (Katılımcı 7)

“Engellilere yönelik çalışmalar marinamızın imajını ve kalitesini arttıracak, engellilerin yaşam kalitesini üst seviyelere çıkaracaktır.” (Katılımcı 7)

“Engelliler için ne yapılması gerekiyorsa yapmaya hazırız” (Katılımcı 6)

“Engelliler için ne gerekiyorsa yapılmalı.” (Katılımcı 1)

“Marinaya gelen engelli bireyler gzmeye ve alışveriş yapmaya da gelebilirler, bu yüzden marina içi erişilebilir yollar olmalı” (Katılımcı 4)

“Öncelikle marinaların girişi ve dolaşım alanları erişilebilir olmalı, daha sonra detaylara geçilmelidir.” (Katılımcı 1)

“Engellilere yönelik dernek ve kuruluşlarla iletişime geçerek daha faydalı olabiliriz.” (Katılımcı 1)

Mevzuat arzın gerçekleşme sürecini doğrudan etkilemektedir. Bu çalışma kapsamında görüşülen yöneticilerin tamamı mevzuat ve denetim eksikliklerinden

vurgular yapmış ve bu eksikliklerin giderilmesi ile engelli bireylerin de marina faaliyetlerinden tam anlamıyla yararlanabilecekleri dile getirmişlerdir. Ayrıca yapılması gereken değişiklikler ile ilgili tavsiyelerde de bulunmuşlardır.

“Engellilere yönelik uygulamalar Türkiye’de marinalarda çok gelişmiş değil.”
(Katılımcı 1)

“Mevzuatımızda yok ama TYHA kriterleri kapsamında engellilere yönelik daha fazla uygulama olabilir” (Katılımcı 3)

“PIANC kriterleri kapsamında engellilere yönelik tavsiye niteliğinde uygulamalar vardır.” (Katılımcı 5)

“Mavi bayrak ödülü kapsamında da erişilebilirliğimiz denetleniyor, mevzuata uygun davranıyoruz.” (Katılımcı 1)

“Denetimlerde engellilere yönelik uygulamalara bakılmıyor bile, zaten gelenlerin de bu konuda bilgi sahibi oldukları şüpheli.” (Katılımcı 6)

“Resmi kurumlar ciddi bir denetim yapmıyor. Denetimler sırasında özellikle erişilebilirlik kriterlerine dikkat edilmeli.” (Katılımcı 7)

“Denetim olmazsa hatalarımızı nasıl görebiliriz.” (Katılımcı 7)

“Marinamızda kaldıraçımız yoktur, olsa çok daha iyi hizmet verebiliriz.”
(Katılımcı 6)

“Marinalar genelde tek katlı yapılardır, bu nedenle asansör vb yapılara ihtiyaç duymuyoruz.” (Katılımcı 3)

Araştırmaya katılan yöneticilerin tamamı talep eksikliğine vurgu yapmışlardır. Mevzuatın arz yönü ile geliştirilmesi talebi de doğrudan etkileyecektir. Yöneticilerin talep yönü ile ilgili ifadeleri şu şekildedir:

“Marinamıza gelen engelli turist çok fazla değil, bir ya da iki.” (Katılımcı 3)

“Marinamıza gelen engelli sayısı çok az, hiç şikayet almadık, daha fazla engelli gelseydi şikayetler doğrultusunda yanlış veya eksik uygulamalarımızı görürdük.”

(Katılımcı 4)

“Çalıştığım marinada şimdiye kadar sadece bir tane engelli turist gördüm”

(Katılımcı 5)

“Sadece marina düzenlemeleri yetmez, engelliler ile ilgili personeli de bilinçlendirmek gerekir. Engelli bireylere nasıl davranılacağını bilmeli.”

(Katılımcı 7)

“Marinada özellikle yazın tempomuz çok yoğun, bürokratik engeller çok fazla, istesek te engellilere yönelik mevzuat dışı uygulama yapamıyoruz, zaten talep de çok az.” (Katılımcı 7)

“Tekneye geçiş kolaylığı bir sonraki sezon engelli turistlerin yeniden gelmesini sağlayabilir” (Katılımcı 7)

Yapılan görüşmeler sonucunda Ege Denizi’nde yer alan marinaların engelli turizmi kapsamında henüz başlangıç seviyesinde olduğu, gereken mevzuat değişiklikleri ile bu alanda arzın sağlanmasıyla talepte de gelişmeler olacağı tespit edilmiştir. Marinaların erişilebilirlik standartlarına uygunluğu; *erişilebilir iskele* ve *kaldıraç* haricinde yeterli görülmüştür.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Tez kapsamında yer alan Ege Denizi marinalarından elde edilen bulgular doğrultusunda çıkan sonuçlar iki aşamalıdır. İlk aşama marinaların erişilebilirlik standartlarına fiziksel olarak uygunluğu ve mevzuatın (deniz turizmi mevzuatı) erişilebilirlik konusundaki kriterleridir. İkinci aşama ise marina yöneticilerinin engelli turizmine bakış açılarıdır. Ege Denizi marinaların tamamı, *Deniz Turizmi Yönetmeliği* kapsamında belirtilen erişilebilirlik kriterlerine uygundur. Ancak bu kriterler sadece engelli tuvaleti, duşlar ve engelli otoparkını kapsamaktadır. Bu kriterler minimum kriterler olup eksiklikler içermektedir. Oysa denizcilik alanında gelişmiş ülkelerdeki ilgili mevzuatlar incelendiğinde engellilere yönelik erişilebilir iskele, marinaların sahip olması gereken ekipmanlara da (kaldıraç, asansör vb) vurgu yapılmıştır. Mevzuatın bu anlamda yetersiz olduğu düşünülmektedir. Mevzuattaki eksikliklerden dolayı engelli bireyler marinalardan tam anlamıyla yararlanamamaktadır. Marinalar rekabet avantajı sağlamak için Altın Çıpa ve Mavi Bayrak gibi ödüllere de başvurmaktadır, ancak bu ödüller kapsamında da engellileri denizle buluşturmaya yönelik maddeler ya yoktur ya da oldukça kısıtlıdır. Mevcut durumda var olan uygulamalar ve kriterler engellileri karada tutmaya yönelik uygulamalar olup deniz ile olan ilişkiler göz ardı edilmiştir. Engelli bireylerin denizdeki faaliyetlerden mümkün olduğu ölçüde faydalanmaları öncelikle bireyler için moral unsuru olup sonrasında ise engelli bireylerin topluma uyum süreçlerine katkı sağlayacaktır.

Ege Denizi'nde faaliyet gösteren marinaların tamamı giriş ve yaya yolları açısından uygun bulunmuştur. Marinaların yapısı gereği marinalara gelen yatlarla malzeme ve kumanya ikmali için de rahat, düz ve geniş yollara ihtiyaç olduğundan marinalar bu kriterlere uygun inşa edilmektedir.

Marina içerisindeki rampalar, engelliler açısından önemli yapı elemanlarıdır. Ancak bu yapı elemanlarına gereken eğim verilmezse faydadan çok zarar yaratabilir. Ege Denizi marinalarındaki rampalar eğim açısından değerlendirildiğinde uygun olarak görülmüştür. Yine deniz turizmi mevzuatında marina içi rampaların sahip olması gereken özellikler hakkında bilgi verilmemiş veya konu ile ilgili herhangi bir standart referans olarak gösterilmemiştir.

Marina yapıları genelde tek katlı yapılar olduğu için düz girişler tercih edilmektedir, bu durum engelli erişimi için de rahatlık sağlamaktadır. Marinalarda eğimli ve basamaklı girişler olduğu durumlarda da rampa gibi düzenlemelerle giriş sağlanmıştır. Araştırma yapılan marinalardan sadece bir tanesi iki katlı olup, bu marinadaki asansör de engelli kullanımına uygundur. Marinalarda yapılan uygulamaların tamamı tekerlekli sandalye kullanıcılarına yöneliktir, görme engellilerine yönelik herhangi bir uygulama yoktur.

Yatların ve teknelerin bağlandığı, marinaların ana yapılarından olan iskelelerin engellilerin kullanımına uygun kriterlere sahip olması engelli bireylerin denizle buluşmasında önemli rol oynamaktadır, içinde engelli bireylerin bulunduğu bir teknenin marinaya gelmesi durumunda eğer marina erişilebilir bir iskeleye sahip değilse tekne içerisinde bulunan engelli bireylerin o marinadaki erişimleri oldukça zor olacaktır. Araştırma kapsamındaki marinalardan birine gelen bir yatın engelli kullanımına uygun olduğu belirtilmiş ve yat içinde bulunan engelli bireyin kendi imkânlarıyla iskeleye indiğinde yaşanan zorluğun iskeleden kaynaklandığı marina yöneticisi tarafından ifade edilmiştir. Gelen yat üzerinde bulunan bir kaldıraç ile tekne-iskele arasında geçiş sağlanmıştır. Bu yüzden iskelenin de erişilebilir olması önem arz etmektedir. Tüm teknelerde bir kaldıraç sistemi bulunmayabilir, ancak, erişilebilir iskelede bulunan kaldıraç sistemi engellilerin tekne ile iskele arasındaki transferini gerçekleştirebilir. Araştırma kapsamında bulunan marinaların hiçbirinde *erişilebilir iskele* bulunmamaktadır.

Bazı engelli bireyler marinalara gelmeden de denize açılabilmek için suya indirme rampalarını kullanmaktadırlar. Kendi imkânlarıyla bota binmekte ve yine kendi imkânlarıyla römorkör ile çektikleri teknelerini rampalar yardımıyla suya indirebilmekte ve denize açılabilir. Buna benzer rampalar, marinalarda sadece yat ve tekneleri, çekek yerlerine almak için kullanılmaktadır. Oysa yurt dışındaki örneklerde bu rampalar hem engelli bireyler tarafından hem de diğer tekne sahipleri tarafından kullanılabilir. Maalesef Türkiye’de bu rampalar yok denecek kadar azdır. Bu rampaların olmadığı yerlerde teknelerini kullanmak isteyen kişiler sahile getirdikleri römorkörlü teknelerini kumların arasından denize indirmeye çalışmakta ve kuma batma gibi sorunlar yaşamaktadır. Oysa gerekli kriterlere uygun

bir şekilde inşa edilmiş rampaların hem kamuya açık yerlerde hem de marinalarda olması engelli ve engelli olmayan kişilerin kullanımını kolaylaştıracak, denizci bir ulus olma yolunda adım atmamızı sağlayacaktır.

Erişilebilirlik kriterleri arasında bulunan ve iskelelerin yapılarından olan kazıklar arası mesafelerin, yanaşan teknelere engel oluşturmaması gerekmektedir. Araştırma kapsamındaki marinalarda kazık sistemi bulunmadığından bu kriter için bulgu elde edilememiştir. Ayrıca mevzuatta konu ile ilgili herhangi bir kriter de bulunmamaktadır.

İskele üzerinde bulunan herhangi bir tekerlekli sandalyenin ya da tekerlekli aracın iskeleden suya düşmesini engelleyen kenar koruyucuların olması oluşabilecek kazaların önüne geçmektedir. Araştırma kapsamında yer alan marinaların bazılarında iskele kenarlarında koruyucular bulunmaktadır ancak kabul görmüş kriterlere uygun değildir çünkü konu ile ilgili daha önce de belirtildiği üzere bir mevzuat yoktur. Yasal zorunluluk olmadığı için bazı marinalarda kenar koruyucuları bulunmamaktadır. Kenar koruyucuların olması gereken asıl yer erişilebilir iskelelerdir, bu kapsamda araştırma kapsamına giren marinaların hiçbirinde erişilebilir iskele olmadığı için kenar koruyucu kriterleri de bulunmamaktadır.

Erişilebilir iskelenin bir diğer gerekliliği ise tekne ile iskele arasındaki transferleri sağlayan kaldıraçlardır. Maalesef araştırma kapsamına giren marinaların hiçbirinde erişilebilir iskele olmadığı için iskele üzerinde kaldıraç da bulunmamaktadır. Kaldıraçların asıl görevi engelli bireyleri karadan bota ya da bottan karaya transferlerini sağlamaktır, böyle bir kolaylık olması durumunda birçok engelli birey deniz ile bir araya gelebilecektir.

Marinaların diğer bir hizmeti ise alışveriş alanlarıdır, bu yönüyle birçok kesimden insanı bir arada bulundurma özelliğine sahip marinaların erişilebilir standartlara uygun olması çok önemlidir. Özellikle marinaların girişleri, marina içi yollar, bu yolların tekerlekli sandalye kullanımına uygunluğu, yollarda varsa rampaların eğimi, engelli tuvaleti gibi unsurlardaki erişilebilirlik ile marinanın her anlamda engelli bireyler tarafından kullanılması sağlanabilir. Araştırma kapsamına giren marinaların alışveriş sahaları engelli kullanımına uygun bulunmakla beraber

Arnavut kaldırımı gibi yapı elemanlarının bulunduğu marinalar tekerlekli sandalye kullanımını kısıtlamaktadır.

Eksikliği en çok hissedilen hizmetlerden biri de botlardır. Tamamıyla engelli kullanımına uygun olan bu botlar Türkiye’de yoktur.

Çalışmanın ikinci aşamasını oluşturan marina yöneticilerinin engelli turizmine bakış açıları incelendiğinde olumlu bir tablo karşımıza çıkmaktadır. Her ne kadar denizciliğin zor şartları engelliler için daha da zorlaştırıcı olsa da yöneticilerin engelliler için daha çok çalışılabileceğini belirtmeleri, istekli olmaları sevindirici bir durumdur. Engelliler için çok az ve yetersiz çalışma yapıldığını belirten yöneticiler özellikle mevzuattaki eksikliklere dikkat çekmişlerdir. Marina planlaması yapılırken asıl önemsenen kriterler mevzuat kriterleridir. Bu konuda mevzuattaki kriterler sağlandığı sürece marina işletmelerinin yasal bir sorumluluğu kalmamaktadır. Engelli erişimi için mevzuata eklenecek kaldıraç, erişilebilir iskele gibi uygulamalarla engelli bireylerin marina hizmetlerinden faydalanması sağlanabilecektir.

Yöneticilerden bazıları engelli hakları konusunun uzun yıllar dünyada ihmal edildiğini yeni yeni üzerinde durulmaya başladığını vurgulamışlardır. Üç tarafı denizlerle çevrili ve yaklaşık 10 milyona yakın engellinin bulunduğu Türkiye’de engellilik konusu ile ilgili çok az çalışmanın yapılmış olması ve denizcilik alanında engellilere yönelik hiçbir çalışmanın olmaması büyük bir eksikliktir. Engellilere yönelik uygulamaların ve hizmetlerin gerçekleştirilmesinin bir insanlık borcu olduğunu belirten yöneticiler de bulunmaktadır. Bu hizmetleri yapabilmenin önünde ekonomik nedenler olmakla birlikte ana engelin, engellilere karşı duyarsız olmak, onları görmemek ve duymak istememek olduğu belirtilmiştir. Engelli bireylerin istek, ihtiyaç ve sıkıntılarının dinlenmeden ve onların bilgileri alınmadan yapılan uygulamalar eksik uygulamalardır. Yapılacak uygulamalar, mutlaka engellilerin de yer aldığı bir ekip tarafından gerçekleştirilmelidir.

Eğitim, farkındalık yaratma çabalarının olmazsa olmazıdır. Farkındalık eğitimlerin ilköğretimden başlayarak ders müfredatlarında yer alması toplumsal bilinç oluşturmada kullanılmalı, özelde ise turizm işletmelerinde insan kaynakları

birimleri tarafından engelli bireylere nasıl davranılması gerektiği oryantasyon programlarına dahil edilmelidir. Engelli bireylerin topluma entegrasyonu öncelikle devlet desteği ile gerçekleştirilmeli bu destek eğitim, bilinçlendirme, istihdam, yasal zorunlulukları oluşturma ve denetim ile gerçekleşmelidir. Ancak bu şekilde engellilerin önündeki engeller kalkabilecektir. Karadaki uygulamalar standartlar doğrultusunda yolların, kaldırımların, ulaşımın özetle yapılandırmış çevrenin erişilebilirliğinin sağlanması ile mümkün olup denizlerdeki uygulamalar karaya oranla daha kolay yapılabilir. Marina içleri çok katlı olmadığı için yapısal çevre ile ilgili uygulamalar kolay bir şekilde gerçekleştirilebilmektedir.

Deniz yaşamının doğası gereği zor olması engellilere karadan daha fazla zorluk yaratmaktadır. Denizdeki yaşamda engellilere yönelik uygulamalar öncelikli olarak teknelere yönelik olmalıdır. Denizdeki araçlar sabit kalamadıkları için hava şartlarının kötüleşmesi durumunda tekerlekli sandalye sabitleyici (tutamaklar, vb.) yapı elemanlarının olması gerekir.

Engelli bireyler denize girdiklerinde hareketlerini daha kolay gerçekleştirirler, vücutları üzerinde taşıdıkları ağırlıkları denize girdiklerinde hafifler ve onları rahatlatır. Bireyin denize transferi sırasında teknede bulunan kaldırma benzeri araçlar bu işlemi oldukça kolaylaştırmaktadır. Bu tarz teknelerin artması ile engelli bireylerin deniz korkusunu ortadan kaldırılabilir ve deniz sevgisi aşılanabilir. Deniz ve su terapileri pek çok hastalığın tedavisinde de kullanılmaktadır.

Türkiye’de ilgili mevzuattaki eksikliklere ek olarak herhangi bir revizyona gitmeden başka ülkelerin kurallarının tavsiye edilmesi (*PIANC- RYA*) de sakıncalı olarak görülmektedir. Bu kurallar ülke özelliklerine göre çeşitlenebilir örneğin gulet tipi yatlar sadece Türkiye’de inşa edildiği için bu yatlara yönelik bir düzenlemeyi başka bir yerde aramak yanlış olacaktır.

Son yıllarda marinacılık alanında yaşanan teknolojik gelişmeler engelli bireylerin talepleri doğrultusunda da kullanılmalıdır. Bu bağlamda yat tasarımları üzerinde eğitim veren birimler, deniz ticaret odaları, üniversiteler itici güç olabilir

Marinalar hem kara hem de deniz ile bağlantıyı kuran tesislerdir bu bağlantı, engellilerin denize ulaşmasında önemli olup yasal mevzuatla ilgili altyapı

hazırlandıktan sonra marinalar üzerlerine düşen görevleri yapmalıdır. Bu görevlerin başında marina içinde erişilebilir iskele, kaldıraç sistemlerinin oluşturulması, marina personelinin engelli bireylerle iletişim konusunda eğitimleri, marina içi alanlarında (alışveriş merkezi, restoran, mağazalar) erişilebilir olmasının sağlanması gelmektedir. Erişilebilir olmayan mağaza, restoran vb. yerlerinin de erişilebilir olması için kiralama sözleşmelerine madde konulması önerilmektedir. Marinalar tekne inşa firmaları ile de yakın ilişki içerisinde engellilere yönelik tekne inşasında uyulması gereken kuralları belirlemede, uygulama örneklerini farklı mecralarda tanıtmada konusunda, tekne inşa firmaları-marina- engelli dernekleri arasında eşgüdümü sağlamada öncü olabilirler. Bu süreç kapsamlı ve farklı birimlerin ortak çalışmasını gerektirmektedir. Üniversitelerin ilgili birimleri engelli yat tasarımları konusunda, engelli sivil toplum örgütleri engelli bireylerin karada ve denizde ihtiyaçları konusunda, devletin yasal mevzuat ve teşvikler (tekne alım-satım maliyetlerinde vergi indirimi, tekne bağlama giderlerinde indirim vb., uygun tekne bağlama yerleri inşa desteği) konusunda ortak çalışabildiği ölçüde, engelli bireylere yönelik deniz turizminde önemli bir yol katedilebilecek ve marinalarda bu anlamda yaratılacak niş pazardan hem gelir anlamında hem de sosyal refah anlamında katkı sağlayabilecektir.

KAYNAKLAR

Agerschou, H., Dand, I., Ernst, T., Ghooos, H., Jensen, O. J., Korsgaard, J., Land, J.M., McKay, T., Oumeraci, H., Petersen, J. B., Runge-Schmidt, L. ve Svendsen, H. L. (2004). *Planing and Design of Ports and Marine Terminals* (pp.385). USA: Thomas Telford.

American With Disabilities Act. (2014). *Recreational Boating Facilities ADA Checklist for Existing Facilities*. USA: ADA National Network

APGEM (Akdeniz Üniversitesi Proje Geliştirme, Uygulama ve Araştırma Merkezi). (2012). *Antalya'da Engelli Turizmin Gelişimi İçin Arz ve Talep Üzerine bir Araştırma*. Antalya: Yiğitler Grup Reklam Matbaa.

Artar, Y. ve Karabacakoğlu, Ç. (2003). *Türkiye'de Engelliler Turizminin Geliştirilmesine Yönelik Konaklama Tesislerindeki Altyapı İmkânlarının Araştırılması*. İstanbul: Dünya Engelliler Vakfı.

Aydın, R., Ergenoğlu, S. A., Çakar, Y. B., Küçükaslan, B., Akdeniz, E., Coşkun, B. G., Güneş, H., Aktaş, İ., Burat, B. M., Yelçe, Z. N., Konuk, Ö., Ensari, D. P., Yıldız, S., Demiryol, T., Şahsuvaroğlu, T., Yılmaz, V. (2013). *Engelsiz Türkiye İçin: Yolun Neresindesiniz? Mevcut Durum ve Öneriler*. İstanbul: Sabancı Üniversitesi Yayınları.

Aytaç, S. (2005). İstihdam ve Koruma Alanı Yaratmak Üzere Özürlüler İçin Sosyal Yaşam. *Sosyal Siyaset Konferansları*. İstanbul. 49. Kitap. 2005

Balcı, S.S. (2011). *Marinalarda Teknik ve Operasyonel Yönetim: Bilişim Sistemlerinin Geliştirilmesi Üzerine Bir Uygulama*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Baş, M. ve Kılıç, B. (2014). Duygusal Emek Boyutları, Süreci ve Sonuçlarının Engelli Turizm Pazarında Değerlendirilmesi. *Gazi Üniversitesi Turizm Fakültesi Dergisi*. 2: 67-83.

Baş, M. (2016). *Engelli Turizmi*. İstanbul: Nobel Akademik Yayıncılık.

Beşer, E., Atasoylu, G., Akgör, Ş., Ergin, F. ve Çullu, E. (2006). Aydın İl Merkezinde Özürlülük Prevelansı, Etiyolojisi ve Sosyal Boyutu. *TSK Koruyucu Hekimlik Bülteni*. 5(4): 267-275.

Bezirgan, A. E., (2014). D-Marin Marinalar Grubu Yönetim Kurulu Üyesi Sunumu *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı*. Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şubat 2014

Bilgin, K.U. (2000). Özürlülerin Çalışma Hayatındaki Sorunları ve Çözüm Önerileri. *Kamu İşletmeleri İşverenleri Send. Kamu -İş Hukuku ve İktisat Dergisi*. 5(4):21-38

Boyacıoğlu Z.E. ve Çağlar S. (2014). Engellilerin Turizm Hizmetlerine Erişebilirlikleri. *15. Ulusal Turizm Kongresi*. (ss.92-108). Düzenleyen Gazi Üniversitesi Turizm Fakültesi. Ankara. 2014.

Bozok, D., Kaya, Ç. ve Açıksözlü, Ö. (2014). Alanya'nın Engelli Turizmine İlişkin Durumunun Belirlenmesine Yönelik Bir Çalışma. *15. Ulusal Turizm Kongresi*. (ss.16-31). Düzenleyen Gazi Üniversitesi Turizm Fakültesi. Ankara. 2014.

Dağcı Y. (2011). *"4E" Projesi (Engellilere; Eğitim ve Eğlencede Eşitlik)(2011-2025)*. İstanbul: DTO.

Dalbay, S.R. (2009). *Özürlü Yakınlarının Özürlülere Yönelik Sosyal Politikalara İlişkin Bilgi, Beklenti ve Memnuniyet Dereceleri (Isparta Örneği)*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi.

Darcy, S. ve Buhalis, D. (2011). *Conceptualising Disability: Medical, Social, WHO ICF, Dimensions and Levels of Support Needs. Accessible Tourism: Concepts and Issues*. Bristol, UK: Channel View Publications.

Department of Environment. (2009). *National Environmental Guidelines for Marinas and Berthing Facilities*. Belize

ENAT (European Network for Accessible Tourism). Vos, S. ve Ivor A. (2008). *Services and Facilities for Accessible Tourism in Europe*. Greece: ENAT.

Engelliler Hakkında Kanun (2005). Resmi Gazete Tarihi: 07.07.2005. Resmi Gazete Sayı: 5378. <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5378.pdf> (Erişim Tarihi: 13.08.2016)

Eralp, Z. (1983). *Genel Turizm*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basın Yayın Yüksekokulu Yayınları.

Ercanik C. (2003). *Türkiye’de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Erkurt O. ve Esmer G.T. (2014). Türkiye’de Deniz Turizminde Antik Liman Kentlerinin Önemi ve Alternatif Turizm Önerileri. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı* (ss.29), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şubat 2014.

Erkurt O. ve Paker S. (2014). Sualtı Arkeoparkları ve Deniz Turizmi. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı* (ss.49-51), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şubat 2014.

Gökgöz B. (2010). *Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Endüstrisi: Karadeniz’e Yönelik Bir Destinasyon Modellemesi*. (Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi). Ankara: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı.

Günlü E., Özdemir S.S. ve Kozan G.Y. (2014). Turizm Yazınında “Deniz Turizmi” nin Olgusal Gelişimi. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı* (ss.1-12), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şubat 2014.

Hall C.M. (2001). Trends in Ocean and Coastal Tourism: The end of the Last Frontier?. *Ocean and Coastal Management* (pp.601-618).

Işık A.D. (2010). *Yat Turizminde Holistik Pazarlama ve Türkiye için Farklılaştırma Stratejileri*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

İMEAK Deniz Ticaret Odası. (2015). *2014 Deniz Sektörü Raporu*.

İMEAK Deniz Ticaret Odası. (2016). *2015 Deniz Sektörü Raporu, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Nisan 2015 Sayısı Deniz Turizmi Eki, Deniz Turizminin Dünü, Bugünü ve Sürdürülebilirliği*.

İncekara, A. (2002). *Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi*. İstanbul: İTO Yayınları.

Kaşlı, M., Arslaner, E., Demirci, B. ve Yılmazdoğan, C.O. (2013). Gençlerin Turistik Tercihlerinin Belirlenmesi: Eskişehir’de Yaşayan Gençler Örneği. *14.Ulusal Turizm Kongresi* (ss.928-940), Düzenleyen Erciyes Üniversitesi Turizm Fakültesi. Kayseri. 5 Aralık 2013.

Kırlar B. (2013). *İzmir İli Örneğinde Otel İşletmelerinin Erişilebilirlik Standartlarına Uygunluğu Üzerine Bir Durum Analizi ve Otel Yöneticilerinin Engelli Turizmine Bakış Açıları*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kuleyin, Y. (2011). *Yat Limanı İşletmelerinde Fayda-Maliyet Analizi: Ege Bölgesinde Bir Yat Limanında Uygulama*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Küçükali, A. (2004). Atatürk Üniversitesi’nde Ulaşılabilirlik. *Uluslararası Katılımlı 8. Engelsiz Üniversiteler Çalıştayı* (ss.35-43). Düzenleyen Atatürk Üniversitesi. Erzurum. 15 Mayıs 2014.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2011). *Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliği*. Resmi Gazete Tarihi: 23.02.2011. Resmi Gazete Sayı: 27855. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/02/20110223-5.htm> (Erişim Tarihi: 13.09.2016)

Makas, R. (2011). *Korumalı İşyeri*. Çimento Endüstrisi İşverenler Sendikası.

Mesci, M., Öztürk, E. ve Mesci Z. (2014). Akçakoca’nın Engelli Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesi. *15. Ulusal Turizm Kongresi* (ss.32-42). Düzenleyen Gazi Üniversitesi Turizm Fakültesi. Ankara: 2014.

Murat, S. (2009). Genel Olarak Özürlülere Yönelik Çalışmalar ve İsmek Örneği. *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*. 56: 23.

Oktar Ö.F. (2013). *Marina İşletmeciliğinin Bölgesel Ekonomi ve İstihdam Üzerindeki Etkileri Seferihisar Teos Marina Örneği*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Orams M. (1999). *Marine Tourism: Development, Impacts and Management*. London: Routledge.

Özbek M. (2014). Turizm Amaçlı Su Altı ve Su Üstü Sportif Faaliyetler: Bugünü ve Geleceği. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı* (ss.190), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şubat 2014.

Özbek M. ve Nas S. (2014). Yat Turizminde Yat Kaptanlığı Eğitimi Uygulaması ve Soruları: İzmir Örneği. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı* (ss.149-167), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şubat 2014.

Özgökçeler, S. ve Alper, Y. (2010). Özürlüler Kanunu'nun Sosyal Model Açısından Değerlendirilmesi. *İşletme ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*. 1(1):33-54.

ÖZİDA (Özürlüler İdaresi Başkanlığı). (2002). *2002 Türkiye Özürlüler Araştırması*. Ankara: DİE Yayınları.

Paker S. ve Özgezmez Ö. (2014). Gulet Tatili ve Kadınların Gulet Tatili Satın Alma Tercihleri Üzerine Bir Araştırma. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı* (ss.81-92), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şubat 2014.

PIANC (The World Association for Waterborne Transport Infrastructure). (2004). *Disability Access Guidelines for Recreational Boating Facilities*. Belgium: International Navigation Association.

Sapmaz İ. ve Okuyucu M.F. (2014). Deniz Turizminin Dünü, Bugünü, Sürdürülebilirliği. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı* (ss.45-47), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şubat 2014.

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı, Akdeniz-Ege Denizi, Türkiye-Yunanistan, Saroz Körfezi – Kriti Haritası, 1997.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. (2010). *Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması-Sonuç Raporu*. Ankara.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı. (2015). *2015 Yılı İl ve İlçelere Göre Mavi Bayrak Listesi*. Ankara.

Toker B. ve Kaçmaz Y.Y. (2015). Engelli Bireylerin Turizm Deneyimlerine Yönelik Bir Araştırma: Alanya Örneği. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 17(2): 235-257.

Tozlu, M. ve Atay L. (2012). Çanakkale'nin Engelli Turizmine İlişkin Durumunun Belirlenmesine ve Planlanmasına Yönelik Bir Çalışma. *Aksaray Üniversitesi İİBF Dergisi*. 4(1).

Tükeltürk, Ş.A. ve Yılmaz, İ.A. (2014). Türkiye'nin Yat ve Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesi. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı* (ss.63-80), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir. 28 Şuat 2014.

Türkiye Çevre Eğitim Vakfı. (2014). *Marinalar için Mavi Bayrak Kriterleri ve Kılavuz Notları*. Ankara.

Türkiye Özürlüler Araştırması. (2002). Ankara: DİE.

Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığı. (2010). *Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik*. Resmi Gazete Tarihi: 25.11.2010. Resmi Gazete Sayı: 27766.

UN (United Nations). (1948). *Universal Declaration of Human Rights*.

UN (United Nations). (1976). *General Assembly Resolution 31/123*. <http://www.un-documents.net/a31r123.htm> (Erişim Tarihi: 11.08.2016)

United States Access Board. (2010). *Recreational Boating Facilities & Fishing Piers and Platforms*. USA

Ünlüöner, K. (2014). Önsöz Konuşması. 15. *Ulusal Turizm Kongresi* (ss. vii-viii). Düzenleyen Gazi Üniversitesi Turizm Fakültesi. Ankara: 2014.

Wellington Shire Council. (2013). *Boating Facilities Strategic Plan 2013-16*. Australia

WHO (World Health Organization). (1980). *International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps*. Geneva: WHO.

WHO (World Health Organization). (2010). *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, International Labour Organization, International Disability and Development Consortium. Community-based Rehabilitation: CBR Guidelines*. Geneva: World Health Organization.

World Health Organization and The World Bank. (2011). *Dünya Engellilik Raporu*.

Yıldırım T. (2010). *Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanında Adana / Tepebağ Höyüğü ve Planlama Sürecinde Kentsel Arkeoloji, Kentsel Dönüşüm, Rehabilitasyon ile Arkeopark Kavramı*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Adana: Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayınları.

Zengin, B. ve Eryılmaz, B. (2013). Bodrum Destinasyonunda Engelli Turizm Pazarının Değerlendirilmesi. *International Journal of Economic and Administrative Studies*. 6(11):51-74.

İnternet Kaynakları

<http://cesmemarina.com.tr/> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://hansasailing.com> (Erişim Tarihi: 22.09.2016).

<http://mandalyamarina.com/tr/icerik/4/marina-hakkinda> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Engellilik> (Erişim Tarihi: 28.01.2016).

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Engellilik>, (Erişim Tarihi: 28.01.2016).

http://whqlibdoc.who.int/publications/1980/9241541261_eng.pdf, (Erişim Tarihi: 04.08.2016).

<http://www.aile.gov.tr/haberler/sehit-yakinlari-gazi-gazi-yakinlari-engelli-ve-yasli-lara-ucretsiz-seyahat-hakkinda-duzenleyen-yonetmelik-yayimlandi> (Erişim Tarihi: 12.08.2016).

<http://www.alamy.com/stock-photo-boat-ramp-in-use-31545812.html> (Erişim Tarihi: 22.08.2016).

<http://www.barbarosyachting.com.tr/yat-isletmeciligi.html> (Erişim Tarihi: 15.08.2016).

<http://www.bmackay.com.au/mds/pilecaps.htm> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.denizturizmbirligi.org.tr/> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.d-marin.com/tr/marinalar/turkiye/didim/bir-bakista.aspx> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.d-marin.com/tr/marinalar/turkiye/turgutreis/bir-bakista.aspx> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.engellilersitesi.com/haber/56303> (Erişim Tarihi: 07.08.2016).

<http://www.eolss.net/sample-chapters/c01/e6-18-08-02.pdf> (Erişim Tarihi: 22.08.2016).

<http://www.euractiv.com.tr/turizm/link-dossier/turizmde-yeni-trendler-turkiye-ve-abnin-bakisi> (Erişim Tarihi: 10.02.2016).

<http://www.izmirkulturturizm.gov.tr/TR,91566/mavi-bayrakli-plaj-ve-marina-listesi.html> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

http://www.kibrisdeniz.net/pages_tr/hakkimizda-organizasyon-semasi.html (Erişim Tarihi: 05.10.2016).

<http://www.leventmarina.com.tr/index.php/tr/anasayfa> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.mavibayrak.org.tr/tr/Default.aspx> (Erişim Tarihi: 28.09.2016).

<http://www.miltabodrummarina.com/#!/hizmetler-538> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.palmarina.com.tr/> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.pontoonanddock.com> (Erişim Tarihi: 22.09.2016).

<http://www.portalacati.com.tr/marina/> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.sailfleet.net/bareboat-yacht-charter-kaptansiz-yelkenli-kiralama> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.seturmarinas.com/tr/marinalar/ayvalik-marina/marina-ozellikleri> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.seturmarinas.com/tr/marinalar/cesme-marina/marina-ozellikleri> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.seturmarinas.com/tr/marinalar/gokova-oren-marina/marina-ozellikleri> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.seturmarinas.com/tr/marinalar/kusadasi-marina/marina-ozellikleri> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.teosmarina.com.tr/hizmetler/> (Erişim Tarihi: 27.09.2016).

<http://www.un.org/esa/socdev/enable/disiydp.htm> (Erişim Tarihi: 11.08.2016).

<http://www.wetwheelssolent.co.uk> (Erişim Tarihi: 26.09.2016).

<http://www2.btbff.com/index.php/btbff/MEMP5S/Resources/All/Sort1/asc/C47/> ,
(Erişim Tarihi: 22.08.2016).

www.carsingtonsailingclub.co.uk (Erişim Tarihi: 26.09.16)

https://books.google.com.tr/books?id=UT0xuF9e8qgC&pg=PT184&lpg=PT184&dq=marine+pier+types&source=bl&ots=ztnDB8Y5AU&sig=ho49JjpUwh-oBtgLk_Qia0_j08g&hl=tr&sa=X&ved=0ahUKEwjK_6z1jtfOAhVFFMAKHWDYWwQ6AEIOzAI#v=onepage&q=marine%20pier%20types&f=false (Erişim Tarihi: 22.08.2016).

http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2014_sektor_tr.pdf (Erişim Tarihi: 17.08.2016).

http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2015_sektor_tr.pdf (Erişim Tarihi: 17.08.2016).

https://www.researchgate.net/publication/222649701_Trends_in_ocean_and_coastal_tourism_The_end_of_the_last_frontier (Erişim Tarihi: 17.08.2016).

http://www.sosyalsiyaset.net/documents/toplm_temelli_reh.htm Erişim Tarihi: (7 ağustos 2016).

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.14463&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=> (Erişim Tarihi: 10.09.2016)



EKLER

Ek 1 : Erişilebilirlik Kriterleri İçin Gözlem Formu

Marinanın Adı:	Çıpa Sayısı:	
Marinanın Yeri/Konumu:	Toplam Bağlama Kapasitesi:	
Tarih / Saat:		
	Uygun	Uygun Değil
Marina Otoparkı ve Girişler		
Marina İçi Rampalar		
Duş ve Tuvaletler		
	Var	Yok
Engelliler İçin Erişilebilir Bağlama Kapasiteleri		
Kaldıraçlar (Tekneye Geçiş Aparatı)		
Marina Alışveriş Yerleri		

Ek 2 : Erişilebilirlik Kriterlerini Değerlendirmeye Yönelik Soru Formu

Marinanın Adı:	Çıpa Sayısı:
Marinanın Yeri/Konumu:	Toplam Bağlama Kapasitesi:
Tarih / Saat:	
Engelli bireylerin gelme sıklığı?	
Engelli bireylerden herhangi bir talep var mı?	
Engelli bireylerin yapmış olduğu şikayet var mı?	
Engellilerin erişilebilirliği ile ilgili bireysel öneriler var mı?	
Marinalarda engelli bireylere yönelik mevzuat dışı uygulamalar var mı?	
Engellilere yönelik çalışmaların temel amacı çıpa ödülü almak için mi?	
Mevzuattaki uygulamaların yeterli mi?	