

Available online at www.iujtl.com

JTL
Journal of Transportation and Logistics
5 (2) 2020

İSTANBUL UNIVERSITY PRESS

DOI: 10.26650/JTL.2020.0013

RESEARCH ARTICLE

Deniz Ulaşımında Engelli Yolcuların Erişilebilirlik ve Emniyetine İlişkin Uluslararası Normlar ile Türkiye'nin Ulusal Denizcilik Mevzuatının Karşılaştırması

A Comparison of International Norms and Turkey's National Maritime Legislation on Accessibility and Safety of Disabled Passengers in Maritime Transportation

Fatih Yılmaz[1]

ÖZ

Engellilere kolay ve erişilebilir ulaşım imkânları sunulması, Birleşmiş Milletler (BM) Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme (2006)'nin taraf ülkelere yüklediği bir sorumluluktur. Deniz ulaşımında erişilebilirlik konusu ise, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği (AB) normları ile düzenlenmiştir. Söz konusu uluslararası normlar, başta 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun olmak üzere farklı zamanlarda ve kapsamlarda kabul edilen çeşitli düzenlemeler ile ulusal mevzuata aktarılmıştır. Bu çalışmada; deniz ulaşımında engelli yolcuların erişilebilirlik ve emniyetine ilişkin IMO ve AB normları ile Türkiye'nin ulusal mevzuatının karşılaştırması ve varsa ulusal mevzuattaki boşlukların belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla; öncelikle engellilik ve erişilebilirlik kavramları, dünyada ve Türkiye'de engellilerin durumu, engellilerin ihtiyaçları ve çevresel etkenler, Türkiye'de denizyolu ile yolcu taşımacılığının durumu, BM'nin "evrensel tasarım" ilkesi gibi literatüre ilişkin konular sistematik olarak incelenmiştir. Akabinde, yolcu gemilerinde/terminallerde engellilerin erişilebilirliği ve emniyetine ilişkin IMO ve AB normlarına göre Türkiye'nin ulusal mevzuatına yönelik bir boşluk analizi yapılmıştır. Sonuçta ise, incelenen IMO ve AB normlarının büyük ölçüde Türkiye'nin ulusal mevzuatına aktarılmış durumda olduğu belirlenmiştir. Ayrıca, yolcu terminalleri ve gemilerindeki ilgili ve sorumlu personelin erişilebilirlikle ilgili eğitimlerine ağırlık verilmesi konusu başta olmak üzere belirlenen bazı boşluklar ve etkin uygulama hakkında öneriler de sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz ulaşımı, Yolcu taşımacılığı, Engelli yolcular, Ulaşımda erişilebilirlik, Ulaşımda emniyet

ABSTRACT

Providing easy and accessible transportation to persons with disabilities is a responsibility imposed by the Convention on the Rights of Persons with Disabilities (2006) of the United Nations (UN) to the States Parties. The issue of accessibility in maritime transportation is regulated by the norms of the Maritime Organisation (IMO) and the European Union (EU). These international norms have been transposed onto national legislation with various regulations adopted at different times and scopes, especially Law No. 5378 on Diasabled Persons. The aim of this study is to carry out an analysis to compare the norms of the IMO and EU and the national legislation of Turkey on accessibility and safety of disabled passengers in maritime transportation, and to identify gaps in national legislation, if any. In accordance with this aim, the relevant international norms and topics have been examined. Then, Turkey's national legislation on accessibility and safety of disabled passengers in terminals and ships has been analyzed compared with the norms of the IMO and EU. It has been concluded that Turkey's national legislation has widely covered the relevant IMO and EU requirements. Additionally, some recommendations concerning effective implementation and the gaps identified, which include particularly training of the relevant personnel of ships/terminals, have been also presented.

Keywords: Maritime transportation, Passenger transportation, Disabled passengers, Accesibility in transport, Safety in transport

Başvuru/Submitted: 17.07.2020 • **Kabul/Accepted:** 06.10.2020

[1] **Sorumlu yazar/Corresponding author:** Fatih Yılmaz / Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara, Türkiye, E-mail address: yilmazf58@gmail.com, ORCID: 0000-0001-5652-0265

Atıf/Citation: Yilmaz, F. (2020). Deniz ulaşımında engelli yolcuların erişilebilirlik ve emniyetine ilişkin uluslararası normlar ile Türkiye'nin ulusal denizcilik mevzuatının karşılaştırması. *Journal of Transportation and Logistics, 5*(2), 129-142 https://doi.org/10.26650/JTL.2020.0013

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

EXTENDED ABSTRACT

Disability is part of the human condition. Almost everyone will be temporarily or permanently impaired at some point in their life, and those who survive to old age will experience increasing difficulties in functioning. Over a billion people (or about 15% of the world's population) were estimated to be living with a disability (WHO, 2011, p.1-2). According to the statistics of the Directorate General for Disabled and Elderly Persons (EYGM, 2017), there were 106,988 disabled persons in Turkey as of 2017. Maritime transportation is one of the different public transportation systems widely used by persons with disabilities in Turkey.

The United Nations (UN) Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD) was adopted in 2006 and came into force in 2008. Turkey is also a party to this convention. The purpose of the CRPD is "to promote, protect and ensure the full and equal enjoyment of all human rights and fundamental freedoms by all persons with disabilities, and to promote respect for their inherent dignity". In the scope of the CRPD, persons with disabilities include those who have long-term physical, mental, intellectual or sensory impairments which in interaction with various barriers may hinder their full and effective participation in society on an equal basis with others.

Providing easy and accessible transportation to persons with disabilities is a responsibility imposed by the CRPD on the States Parties. Accessibility in maritime transportation was basically regulated by MSC/Circ.735 on the "Recommendation on the Design and Operation of Passenger Ships to Respond to Elderly and Disabled Persons' Needs" of the International Maritime Organization (IMO), which is a specialized maritime agency of the UN, on 24 June 1996. Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on "Safety Rules and Standards for Passenger Ships" was adopted by European Union (EU).

Those international norms mentioned above have been widely transposed onto Turkey's national legislation with various regulations adopted at different times and scopes, especially Law No. 5378 on Diasabled Persons. However, there are not sufficient studies which compare international norms and Turkey's national legislation on the accessibility and safety of disabled passengers in maritime transportation. Therefore, the aim of this study is to carry out an analysis to compare the norms of the IMO and EU and the national legislation of Turkey on accessibility and safety of disabled passengers in maritime transportation, and to identify gaps in national legislation, if any. In accordance with this aim, the relevant international norms and topics have been examined. Then, Turkey's national legislation on the accessibility and safety of disabled passengers in terminals and ships has been analyzed compared with the norms of the IMO and EU.

As a result of the gap analysis carried out in this study, it has been observed that Turkey's national legislation has widely covered the relevant IMO and EU requirements. Additionally, some recommendations about effective implementation and the gaps identified, which include particularly training of the relevant personnel of ships/terminals, have been also presented.

In particular, taking necessary safety precautions and providing the guidance and information to the passengers who are elderly, physical disabled, sensory disabled and wheelchair users, pregnant women and young childeren are of great importancewhen moving between the terminals and passengers ships. Therefore, it is very important that the terminal and ship personnel, who are on duty and responsible for coordination and communication, are well trained.

Another important issue is the effective implementation of national legislation. The function of the Accessibility Monitoring and Supervision Commissions established in the provinces is of great importance for the effective implementation of national legislation regarding accessibility of passenger ships, ferries and terminals.

1. Giriş: Engellilik ve Erişilebilirlik

Engellilik (disability), Birleşmiş Milletler (BM) terminolojisinde "persons with disabilities", Avrupa Birliği (AB) mevzuatında "persons with reduced mobility", Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) terminolojisinde "disabled persons" gibi farklı kullanım şekilleri olmakla birlikte, Türkçe'ye "hareket yeteneği kısıtlı kişiler" şeklinde tercüme edilen bir kavramdır. Yaşlı kimseler, fiziksel engelliler, duyusal engelliler ve tekerlekli sandalye kullananlar, hamile kadınlar ve küçük çocuklu kimseler dahil, genel taşıma araçlarını kullanırken özel olarak zorlanan kimseler bu kapsama girmektedir.

Engellilik insan olma halinin bir parçasıdır. Neredeyse herkes yaşamının belli bir noktasında geçici veya kalıcı olarak zayıf düşer ve yaşlılıklarında (fiziksel ve ruhsal) işlevlerini yerine getirme konusunda artan güçlüklerle karşılaşırlar. Nüfusun yaşlanıyor olması ve diyabet, kalp-damar hastalıkları ve akıl hastalığı gibi engellilikle bağlantılı kronik sağlık problemlerinin dünya çapında artıyor olması nedeniyle engellilerin sayısı da artmaktadır. Günümüzde dünyada 1 milyardan fazla insanın veya başka bir ifadeyle dünya nüfusunun yaklaşık %15'inin bir tür engellilik ile yaşadığı tahmin edilmektedir (WHO, 2011, s.1-2).

Engelli hakları, BM tarafından 2006 yılında kabul edilen "Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme (Convention on the Rights of Persons with Disabilities)" ile düzenlenmiştir. Sözleşme, 3 Mayıs 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Sözleşmeyi 30 Mart 2007 tarihinde imzalamıştır. Sözleşmenin onaylanması 3 Aralık 2008 tarih ve 5825 sayılı Kanunla uygun bulunmuştur. Sözleşmenin onayına ilişkin 27 Mayıs 2009 tarih ve 2009/15137 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve Sözleşmenin resmi Türkçe çevirisi, 14 Temmuz 2009 tarih ve 27288 sayılı Resmî Gazetede yayımlanmıştır. Onay belgeleri, 28 Eylül 2009 tarihinde BM Genel Sekreterliğine bildirilmiş ve Türkiye için 28 Ekim 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin Sözleşmeye ilişkin bir çekincesi veya beyanı olmamıştır (İBÜ, 2019).

Sözleşmenin amacı; "tüm engelli insanların temel özgürlüklerden ve bütün insan haklarından tam ve eşit bir şekilde faydalanmasını teşvik etmek, sağlamak, korumak ve insan olmaktan ileri gelen haysiyetlerine yönelik saygıyı arttırmaktır" şeklinde tanımlanmakta olup 9 uncu maddesi engellilerin "erişilebilirlik" hakları ile ilgili hükümleri düzenlemektedir. Buna göre; engellilerin bağımsız olarak yaşamalarını ve yaşamın tüm alanlarına tam anlamıyla katılmalarını sağlamak için Taraf Devletlere sorumluluklar yüklenmiş olup hem kentsel hem de kırsal alanlarda başkalarıyla eşit bir şekilde, fiziksel çevreye, ulaşıma, bilgi ve iletişim teknolojileri ve sistemler de dahil olmak üzere bilgi ve haberleşmeye, açık veya kamusal alanlardaki diğer tesislere ve hizmetlere engellilerin erişimini sağlamak için uygun tedbirlerin alınması görevi yüklemiştir. Erişilebilirliğin önündeki engellerin ve bariyerlerin belirlenmesi ve ortadan kaldırılmasını da içeren söz konusu tedbirler; okullar, konutlar, tıbbi tesisler ve işyerleri dahil olmak üzere binalar, yollar, ulaşım ve diğer iç ve dış mekân tesisleri ile elektronik hizmetler ve acil durum hizmetleri dahil olmak üzere bilgi, iletişim ve diğer hizmetleri de kapsamaktadır. Ayrıca, yine Taraf Devletler, açık veya kamusal tesis ve hizmetlerin erişilebilirliği için asgari standartların ve rehberlerin uygulanmasını geliştirmek, yayınlamak ve takip etmekle,

özel kuruluşların engellilerin erişiminin tüm yönlerinin göz önünde bulundurmasını sağlamakla, paydaşlara engellilerin karşılaştığı erişilebilirlik sorunları hakkında eğitim vermekle, açık veya kamusal alanlardaki binalar ve diğer tesislerde kolay okunabilir ve anlaşılabilir "Braille" harfleri ile yazılı tabelalar sağlamakla, kamuya açık binalarda ve diğer tesislerde erişilebilirliği kolaylaştırmak için rehberler, okuyucular ve profesyonel işaret dili tercümanları dahil olmak üzere canlı yardım ve aracılar sağlamakla, bilgiye erişimlerini sağlamak için engelli insanlara diğer uygun yardım ve destek türlerini teşvik etmekle, internet dahil engelli kişilerin yeni bilgi ve iletişim teknolojilerine ve sistemlerine erişimini teşvik etmekle, bilgi ve iletişim teknolojilerinin ve sistemlerin tasarım, geliştirme, üretim ve dağıtımını erken bir aşamada teşvik etmek suretiyle erişilebilirlik maliyetini minimize etmekle de yükümlü kılınmışlardır (BM, 2006, Madde 9).

Buradan da anlaşıldığı gibi, engellilere kolay ve erişilebilir ulaşım imkanları sunulması, BM'nin Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme ile taraf devletlere yüklediği sorumlulukların gereğidir. Anayasamızın milletlerarası anlaşmalarla ilgili 90 ıncı maddesinde yer alan "Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınır." hükmü (T.C. Anayasası, 1982, Madde 90) göz önünde bulundurulduğunda, bu sorumluluğun önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, 2005 yılında kabul edilen 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun (EHK)'un "erişilebilirlik" hakkındaki 7 inci maddesi "Yapılı çevrede engellilerin erişilebilirliğinin sağlanması için planlama, tasarım, inşaat, imalat, ruhsatlandırma ve denetleme süreçlerinde erişilebilirlik standartlarına uygunluk sağlanır. Özel ve kamu toplu taşıma sistemleri ile sürücü koltuğu hariç dokuz veya daha fazla koltuğu bulunan özel ve kamu toplu taşıma araçlarının engellilerin erişilebilirliğine uygun olması zorunludur. Bilgilendirme hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojisinin engelliler için erişilebilir olması sağlanır" hükümlerini (EHK, 2005, Madde 7) içermektedir. Söz konusu maddede belirtilen toplu taşıma sistemleri ve toplu taşıma araçlarından bir tanesi de "denizyolu taşımacılığı sistemi" ve bu sistemin en temel unsurları olan *"yolcu gemileri"* ile *"yolcu terminalleri"*dir.

2. Çalışmanın Yöntemi

Deniz ulaşımında engelli yolcuların erişilebilirlik ve emniyetine ilişkin IMO ve AB normları ile Türkiye'nin ulusal mevzuatının karşılaştırılmasını amaçlayan bu çalışma, amacı bakımından keşfedici (exploratory) ve veri toplama yöntemi bakımından nitel bir araştırmadır. Keşfedici araştırma; bir konuyu gün ışığına çıkarmayı ön gören araştırma türüdür. Araştırılan konu hakkında yeterli bilgi toplandıktan sonra genel durum hakkında bir portre çizilir. Bu tür araştırma, konu hakkında mümkün olan verileri bir araya getirerek bir fenomeni keşfetmeyi öngörür (Usta, 2012, s.102-103). Keşfedici araştırma, belirli bir alanda üzerinde genellikle az çalışılmış konularda yapılan çalışmalar için uygun bir yöntem olarak görülmektedir (Acar ve Sey, 2006, s.56). Nitel araştırmalar; gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veri toplama yöntemlerinin kullanıldığı, algıların ve olayların

doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül biçimde ortaya konmasına yönelik nitel bir sürecin izlendiği araştırmalardır (Yıldırım ve Şimşek, 2016, s.41). Bu çalışmada, öncelikle, engellilik ve erişilebilirlik kavramları, dünyada ve Türkiye'de engellilerin durumu, engellilerin ihtiyaçları ve çevresel etkenler, Türkiye'de denizyolu ile yolcu taşımacılığının durumu, BM'nin *"evrensel tasarım"* ilkesi gibi literatüre ilişkin konular incelenmiştir. Akabinde ise, *"boşluk analizi"* yaklaşımı ile yolcu gemilerinde ve terminallerde engellilerin erişilebilirliği ve emniyetine ilişkin IMO ve AB normları ile Türkiye'nin ulusal mevzuatı mukayese edilmiştir. Boşluk analizi (gap analysis), mevcut bir sistemin bir dizi şartı yerine getirme kabiliyetini ve derecesini mukayese etmek ve belirlemek için kullanılabilen bir yöntemdir. Bu yöntem ilk olarak Merton tarafından 1938 yılında kültürel hedefler ve kurumsal normlar arasındaki farklılıkların belirlenmesi için kullanılmış ve 2000'li yıllara kadar psikotik davranış, biyoçeşitlilik, insan kaynakları planlaması, askeri savunma, finansal rekabet analizi gibi farklı alanlarda kullanılmıştır. Yöntemin başlangıç aşamasını, dayanak şartlarının ve temel ölçütlerin belirlenmesi oluşturmaktadır (Langford ve ark., 2018, s.11-12). Bu çalışma açısından denizyolu ulaşımında kullanılan yolcu gemilerinde ve terminallerde engellilerin erişilebilirliği ve emniyetine yönelik tasarıma ilişkin IMO ve AB normlarının belirlenmesi başlangıç aşamasını oluşturmaktadır. İkinci aşamada ise Türkiye'nin ilgili ulusal mevzuat hükümlerini tespit edilmiş ve sonrasında IMO ve AB normları ile mukayese edilmiştir. Son aşamada ise ulusal mevzuatın uluslararası normları karşılama düzeyi ve boşluklar belirlenmiştir.

3. Dünyada ve Türkiye'de Engellilerin Durumu

BM Ekonomik ve Sosyal İşler Bölümü (Department of Economic and Social Affairs DESA)'nın web sitesinde yayınlanan bilgilere göre (BM-DESA, 2019); günümüzde, dünya genelinde nüfusun %15'inin veya bir başka deyişle 1 milyar insanın bir veya daha fazla engelleyici koşulla yaşadığı tahmin edilmektedir. 60 ve üzeri yaşlardaki kişilerin %46'sından fazlasının engeli olup 250 milyondan fazla yaşlı orta ve şiddetli sakatlık yaşamaktadır. BM'nin 2015 nüfus beklentileri verilerine göre; son yıllarda pek çok ülkede ve bölgede yaşlı nüfus önemli ölçüde artmış ve gelecekte de bu artışın devam edeceği, 2015-2030 yılları arasında dünyada 60 yaş ve üstü bireylerin sayısının 901 milyondan 1,4 milyara yükselerek %56 oranında artacağı ve 2050 yılına geldiğinde ise dünyadaki yaşlı nüfusun yaklaşık 2,1 milyara ulaşacağı öngörülmektedir. Yaşam boyunca hastalık, yaralanma ve kronik hastalıklarla birlikte sağlık risklerinin birikiminin sonucu olarak, yaşlılar arasında sakatlık oranı da yüksek olmaktadır (BM-DESA, 2019).

Ülkemize gelince, Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü (EYGM)'nün web sitesinde yayımlanan "engelli ve yaşlı bireylere ilişkin istatistikler" (EYGM, 2017) incelendiğinde; 2017 yılı itibariyle Türkiye'de çalışan engelli birey sayısının, 10.268'i kamuda ve 96.720'si özelde olmak üzere 106.988 kişi olduğu, yine 2017 yılı itibariyle engelli maaşı alan engelli bireyler arasında bakıma muhtaç engellilerin (%70 ve üzeri) sayısının 284.625 kişi, engelli sayısının (%40-%69) 335.769 kişi, engelli yakını aylığı (18 yaş altı) alanların sayısının 94.268 kişi ve silikozis (meslek hastalığı) olanların sayısının 177 kişi olduğu, ayrıca özel eğitim kurumlarında örgün eğitim alan öğrencilerin sayısının 2017-2018 öğretim yılı itibariyle 353.610 kişi, özel eğitim ve rehabilitasyon merkezlerinde

öğrenim gören öğrenci sayısının ise 2016-2017 itibariyle 403.104 kişi olduğu, 2017 yılı itibariyle yaşlı (65+) maaşı alan kişilerin 618.162 kişi olduğu, evde bakım yardımından yararlanan engelli sayısının 2018 (Eylül) itibariyle 511.915 kişi olduğu, özel bakım merkezlerinde bakım hizmeti alan engellilerin sayısının 2018 (Eylül) itibariyle 16.205 kişi olduğu, huzur evlerinde bakılan yaşlı sayısının 2018 (Eylül) itibariyle 13.798 kişi olduğu, gelir vergisi indiriminden faydalanan engelli bireylerin sayısının 2017 (Ocak-Aralık) itibariyle 53.392 kişi olduğu belirtilmektedir (EYGM, 2017). Bütün bu sayılar ve oranlar, dünyada ve ülkemizde engelli ve yaşlı bireylerin toplam nüfus içerisinde ciddi bir yeri olduğunu ve artarak devam edeceğini açıkça ortaya koymaktadır.

Tüm dünyada, engelliler, yaşamın tüm alanlarına tam ve eşit katılımlarını önleyen tutumlarla, çevresel ve kurumsal engeller dahil bir dizi engelle karşı karşıya kalmaktadırlar. Çoğunlukla engelli yaşlı insanlar, toplumdaki ileri yaş engelleri ile karşı karşıya kalan ve en fazla olumsuz etkilenenler arasındadırlar. Bu durum, ülkelerin, yaşlılık ve engellilik arasındaki kesitleri de dikkate alarak tüm kullanıcıların ihtiyaçlarını ve kapasitelerini karşılayan bir toplum oluşturma hedefine doğru ilerlemede, çevresel kapsayıcılığı ve erişilebilirliği sağlamak için planlama, tasarım ve inşaat yatırımlarına daha uzun vadeli bakmaları gerektiğini ortaya koymaktadır (BM-DESA, 2019).

Engellilik ile dezavantaj arasında bir ilişki söz konusu olmakla birlikte, engelli bireylerin hepsi eşit derecede dezavantajlı değildir. Örneğin; fiziksel sakatlığı olan çocukların durumu zihinsel ya da duyusal sakatlığı olan çocuklarınkinden daha iyidir. İşgücü piyasasından en fazla dışlananlar akıl sağlığı sorunları ya da zihinsel sakatlığı olanlardır. Başka bir ifadeyle, daha şiddetli sakatlıkları olan insanlar daha büyük dezavantaj yaşarlar. Engellilerin yaşamında dezavantaj oluşturan sadece bireysel kısıtlılıkları değil aynı zamanda çevresel etmenlerdir. Örneğin; bir ülkede engelli haklarına ilişkin var olan politikalar ve standartların yerine getirilmemesi, engellilerin eğitimi, istihdamı, sağlık ve sosyal katılımına ilişkin önyargılar, çalışma yaşamında engellilerin daha az verimli olduğuna dair işverenlerin yanlış kanaatleri, engelli insanlara yönelik özellikle sağlık, rehabilitasyon, destek ve yardım hizmetlerindeki eksiklikler, kamusal kullanıma açık alanlar ve binalar dahil birçok mekanın, ulaşım sistemlerinin ve bilgi edinmenin herkes için erişilebilir olmaması, kendi yaşamlarını doğrudan etkileyen hususlarda karar alma süreçlerine katılımdan dışlanmaları vb. gibi pek çok çevresel etmen de engellilerin yaşamına ve sosyo-kültürel hayata katılımlarına olumsuz etki etmektedir (WHO, 2011, s.2-4).

4. Türkiye'de Denizyolu ile Yolcu Taşımacılığının Durumu

Ülkemizde denizyolu ile yolcu ve araç taşımacılığına ilişkin kayıtların tutulması ve yolcu taşımacılığına görelik düzenli hat izinlerinin verilmesi Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM) tarafından yürütülmektedir. Tablo 1'de; 2004-2018 yılları arasında ülkemizde kabotaj dahilinde taşınan yolcu ve araç sayısının yıllara göre değişimi yer almaktadır (DTGM, 2019). Söz konusu istatistiklerden, kabotajda denizyolu ile taşınan araç ve yolcu sayısının yıldan yıla arttığı görülmektedir.

Tablo 1. Kabotajda taşınan yolcu ve araç sayısı (DGM, 2020).

Yıl	Araç sayısı	Yolcu sayısı
2008	8.866.797	151.645.639
2009	9.315.772	159.194.370
2010	9.400.735	154.198.088
2011	10.402.917	156.968.095
2012	10.710.645	159.076.921
2013	11.318.561	164.433.679
2014	12.166.505	161.048.004
2015	13.042.399	163.723.544
2016	12.719.301	147.435.529
2017	12.638.289	137.195.691
2018	13.159.820	139.556.332
2019	13.420.802	150.312.216

Kabotaj hattında taşınan yolcular ve araçlar arasında engelli ve yaşlılar ile kullandıkları araçların sayısında ilişkin detaylı bilgiye bu çalışma kapsamında ulaşılmamış olsa da özellikle şehirler arası ulaşımda yaşlı ve engellilerin denizyolu ulaşım sistemini ve yolcu gemilerini/feribotları/vapurları kullandıkları bilinmektedir.

Tabii ki, yaşlı ve engelliler, yolcu gemilerini/feribotları/vapurları sadece şehirler arası ulaşımda değil, özellikle İstanbul, İzmir, Çanakkale, Bursa gibi illerimizde şehir içi ulaşım ve hatta gezinti amacıyla da sıklıkla kullanmaktadırlar.

5. Yolcu Gemileri ve Terminallerde Engelliler İçin Gerekler

5.1. BM'nin "Evrensel Tasarım" İlkesi

Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından yayınlanan Dünya Engelliler Raporunda (2011); farklı alanlarda erişilebilirliği sağlamak ve olumsuz tavırları azaltmak için alınması gereken tedbirler; kamu-özel sektör işbirliğinin sağlanması, uygulamaların koordine edilmesinden sorumlu olan yönetici bir kurumun belirlenmesi, erişilebilirlik eğitimlerinin ve kullanıcıların katılımının arttırılması, planlamacılar, mimarlar ve tasarımcılar tarafından evrensel tasarım ilkelerinin uygulanması ve halkın eğitilmesi şeklinde ifade edilmektedir (WHO, 2011, s.8).

Literatürde farklı tanımlamalara ve değerlendirmelere rastlanmakla birlikte, Birleşmiş Milletler (BM) Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşmenin "tanımlar" başlıklı 2 inci maddesi esas alındığında *"evrensel tasarım"* kavramının; *"ürünlerin, çevrenin, programların ve hizmetlerin özel bir ek tasarıma veya düzenlemeye gerek duyulmaksızın, mümkün olduğunca herkes tarafından kullanılabilecek şekilde tasarlanması"* şeklinde ifade edildiği görülmektedir (BM, 2006, Madde 2). Bu tanım, hayatın doğal akışı içerisinde engellilerin diğer bireylerle aynı şartlar altında yaşamlarını sürdürebilmelerine olanak sağlayan tasarımların evrensel nitelikte olduğuna işaret etmektedir.

Duman (2017)'a göre; evrensel tasarımın amacı, yaş, bedensel özellik, kişisel gelişim ve beceri açısından farklı bireylerin ihtiyaçlarını aynı uygulamada karşılayacak ortak tasarımlar yapmaktır (Duman, 2017, s.5). Mace (1998)'ye göre; evrensel tasarımın hedef

kitlesi tüm kullanıcılardır ve insanlar antropolojik ve fizyolojik özellikleri ile görsel, işitsel ve zihinsel yetenekleri bakımından farklı oldukları için klasik tasarım yaklaşımındaki "ortalama (normal) insan" kavramından farklı bir anlama ve hedef kitlesine sahiptir (Mace, 1998 & Duman, 2017, s.5).

5.2. IMO'nun Yolcu Gemilerinin Tasarım ve İşletmesinde Engelli ve Yaşlıların İhtiyaçlarının Gözetilmesine Dair Tavsiye Kararı

IMO Deniz Emniyeti Komitesi (MSC) Tasarım ve Ekipman (DE) Alt Komitesi tarafından hazırlanan, 14 Haziran 1996 tarihli ve MSC/Circ.735 rumuzlu sirküler ile yayınlanan *"Yolcu Gemilerinin Yaşlı ve Engelli Kişilerin İhtiyaçlarının Karışlanmasına Yönelik Tasarımı ve İşletimi Hakkında Tavsiye (Recommendation on the Design and Operation of Passenger Ships to Respond to Elderly and Disabled Persons' Needs)"* (IMO, 1996) kararı bulunmaktadır. Söz konusu tavsiye kararın giriş kısmında, kısa süreli uluslararası sefer yapan yüksek yoğunluklu yolcu gemileri ile feribotlardaki acil durumlarda görevli personelin eğitimi ile ilgili A.770(18) rumuzlu karara da atıf yapılmakta olup yeni inşa edilecek gemilerin tasarımında, acil durumlarda diğer yolcularla birlikte engellilerin, gençlerin ve yaşlıların gemiden tahliyesinin de özel olarak göz önünde bulundurulması gerektiği belirtilmektedir. Söz konusu tavsiye kararının (MSC/Circ.735) ekinde özetle aşağıdaki konu başlıklarını ihtiva eden bir de rehber bulunmaktadır (IMO, 1996):

- Gemiye Binmeden Önce Genel Bilgilendirme
- Terminale Erişim
- Gemiye Erişim
- Araçlarının Yönlendirilmesi/Takibi
- Araçların Gemiye Park Edilmesi
- Asansörler
- Yolcu Mahalleri
- Koridorlar, Kapılar ve Tırabzanlar
- Güverte ve Zeminler
- Kamaralar
- Lavabolar
- Kamaraların Yerleşimi
- Mürettebatın Eğitimi
- Alerjisi Olan Kişiler İçin Önlemler
- Bilgilendirme
- Servis

5.3. AB'nin Yolcu Gemilerinde Engellilerin Erişilebilirliği ve Emniyetine Yönelik Normları

Yolcu gemileri için emniyet standartlarını ve kurallarını düzenleyen başlıca AB mevzuatı 17 Mart 1998 tarihli ve 98/18/EC sayılı Konsey Direktifi idi. Söz konusu Direktifte zaman içerisinde muhtelif değişikler yapılmış olup nihayetinde yerini 6 Mayıs 2009 tarihli ve 2009/45/EC Sayılı Konsey Direktifine bırakmıştır. 1998 tarihli Konsey Direktifinin "6b" numaralı maddesinde yer alan *"safety requirements for persons with reduced mobility (hareket yeteneği az olan kişilere ilişkin şartlar)"* maddesinin ise 2009 tarihli Konsey Direktifinde aynen korunduğu ve 8 numaralı maddeye taşınması dışında kapsam ve içerik olarak herhangi bir değişiklik olmadığı görülmektedir. 2009 Direktifinde de yine 1998 Direktifinde olduğu gibi 14 Haziran 1996 tarihli ve MSC/Circ.735 rumuzlu sirküler ile yayınlanan tavsiye kararına atıf yapılmak suretiyle 1 Ekim 2004 tarihinden sonra inşa edilen ve toplu taşımacılıkta kullanılan A, B, C ve D sınıfı tüm yolcu gemilerinde hareket yeteneği az olan kişilere ilişkin şartların uygulanmasına yönelik tedbirlerin alınması gerektiği ile bu tarihten önce inşa edilen ve toplu taşımacılıkta kullanılan A, B, C ve D sınıfı yolcu gemileri ile yüksek hızlı yolcu teknelerinin tadilatına yönelik olarak ise ekonomik bakımdan makul olma ve yapılabilirlik ölçüsünde uygulanabileceği belirtilmektedir (2009/45/EC, 2009, Madde 2, 8).

5.4. Türk Denizcilik Mevzuatının Yolcu Gemileri ve Terminallerde Engelliler İçin Gerekleri

Yolcu gemilerinin ve terminallerin engelliler için gerekleri içeren ve çalışma kapsamında incelenen ulusal mevzuat Tablo 2'de yer almaktadır.

Tablo 2. Çalışma Kapsamında İncelenen Ulusal Mevzuat

Mevzuat Adı	Yayımlandığı Resmi Gazete	
	Tarih	Sayı
Engelliler Hakkında Kanun	07.07.2005	25868
Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik (KTİY)	18.02.2007	26438
Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik (YGE&YKAY)	12.12.2007	26728
Gemilerin Teknik Yönetmeliği (GTY)	17.11.2009	27409
Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik (DSY)	25.11.2010	27766
Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği (EİDY)	20.07.2013	28713
Şehirler Arası Yolcu Taşıma Hizmeti İle Servis ve Turizm Taşımacılığı Hizmetinin Erişilebilir Hâle Getirilmesine Dair Yönetmelik	13.01.2017	29947

6. Tartışma

Bu çalışma kapsamında yapılan inceleme sonucunda; yolcu gemileri ve terminallerde engellilerin erişilebilirliği ve emniyetine yönelik tasarım gereklerine ilişkin temel kaynağın, IMO tarafından 14 Haziran 1996 tarihli ve MSC/Circ.735 rumuzlu sirküler ile

yayınlanan *"Yolcu Gemilerinin Yaşlı ve Engelli Kişilerin İhtiyaçlarının Karışlanmasına Yönelik Tasarımı ve İşletimi Hakkında Tavsiye (Recommendation on the Design and Operation of Passenger Ships to Respond to Elderly and Disabled Persons' Needs)"* tavsiye kararı olduğu görülmüştür. Bunun yanısıra, AB'nin yolcu gemileri için emniyet standartlarını düzenleyen 17 Mart 1998 tarihli ve 98/18/EC sayılı Konsey Direktifinin yerini alan 6 Mayıs 2009 tarihli ve 2009/45/EC Sayılı Konsey Direktifi de bulunmaktadır.

Bu çalışma kapsamında hazırlanan Tablo 3'ten de görüldüğü üzere; söz konusu IMO ve AB gereklerinin ufak tefek boşluklar olmakla birlikte farklı zamanlarda yayımlanmış Yönetmelikler ile çok büyük ölçüde ulusal mevzuatımıza aktarılmış durumda olduğu anlaşılmaktadır. Ancak, ulusal mevzuatın "Gemiye Binmeden Önce Genel Bilgilendirme", "Mürettebatın Eğitimi", "Alerjisi Olan Kişiler İçin Önlemler" ve "Servis" gibi spesifik alanlarda boşluklar ve geliştirilmeye müsait yönlerinin bulunduğu da görülmektedir.

Tablo 3. Engellilerin Erişilebilirliği ve Emniyeti Açısından IMO ve AB Normları ile Türkiye'nin Ulusal Denizcilik Mevzuatının Karşılaştırması

	Uluslararası Mevzuat		**Ulusal Mevzuat**			
Normlar	IMO 1996 (MSC/ Circ.735)	98/18/EC 1998 & 2009/45/EC 2009*	YGE&YKAY 2007*	GTY 2009	KTİY 2007 (2011)	EİDY 2013 (2016)
Gemiye Binmeden Önce Genel Bilgilendirme	●					
Terminale Erişim	●				●**	●***
Gemiye Erişim	●	●	●	●	●**	●
Araçların Gemiye Park edilmesi	●	●	●	●		●
Asansörler	●	●	●	●		●
Yolcu Mahalleri	●	●	●	●		●
Koridorlar, Kapılar ve Tırabzanlar	●	●	●	●		●
Güverte ve Zeminler	●	●	●	●		●
Kamaralar	●	●	●	●		●
Lavabolar	●	●	●	●		●
Kamaraların Yerleşimi	●			●		●
Mürettebatın Eğitimi	●					
Alerjisi Olan Kişiler İçin Önlemler	●					
Bilgilendirme	●	●	●	●		●
Servis	●					●**

** EK III rehberde MSC/Circ.735'e atıf yapıldığından içeriğin yeterli olduğu kabul edilmiştir.*
*** EK-5 kriterlerin terminal-gemi ve gemi-terminal erişilebilirlik şartlarını içerdiği kabul edilmiştir.*
**** Binalara erişim formunun yolcu terminallerin fiziki yapısı ile hizmetleri de kapsadığı kabul edilmiştir.*
Kaynak: Tablo, yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ulusal mevzuattaki geliştirilmeye müsait konular arasında görece daha önemli ve öncelikli olan konu *"eğitim"* konusudur. Son yıllarda ulusal basına da yansıyan yolcuların gemiye binerken veya inerken denize düşme vakalarının önlenmesi bakımından da önemli bir konudur. Özellikle yaşlı kimseler, fiziksel engelliler, duyusal engelliler ve tekerlekli sandalye kullananlar ile hamile kadınlar ve küçük çocuklu kimseler başta olmak üzere yolcuların veya araçların terminale girişinden gemiye binişine veya gemiden inişinden terminalden ayrılışına kadar olan süreçte gerekli emniyet tedbirlerinin alınması ve terminal ile gemi arasındaki yönlendirme, bilgilendirme, takip ve haberleşmenin koordinasyonu büyük önem arz etmektedir. Bunun için görevli ve sorumlu olan terminal ve gemi personelinin de çok iyi eğitilmiş olması kritik önemdedir.

Ayrıca, terminallerde olduğu gibi yolcu gemileri/feribotlarda da sağlanan her türlü hizmetin engelli yolcular düşünülerek planlanması ve uygulanması önem arz etmektedir. Çeşitli durumlara ve cisimlere karşı alerjisi olan kişilerin yolcu gemilerinde/feribotlardaki seyahatleri süresince mümkün olduğunca söz konusu durumlardan/cisimlerden uzak kalmalarını sağlamaya yönelik birtakım önlemler alınması da üzerinde durulması gereken bir konudur.

Her ne kadar muhteviyatı itibariyle ulusal mevzuatımız IMO ve AB normları ile büyük ölçüde uyumlu olsa da ulusal mevzuatımızdaki ilgili Yönetmeliklerin farklı zamanlarda yayımlanmış olmalarından dolayı kapsamlarında ve yürürlük tarihlerinde de farklılıklar söz konusudur. Oldukça zor olsa da Yönetmeliklerin erişilebilirliğe ilişkin hükümleri bakımından kapsam ve yürürlük tarihlerinin uyumlaştırılmasına yönelik bir çalışma yapılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Ayrıca, Yönetmeliklerde, yolcu terminalleri/gemilerinde engellilerin erişilebilirliğine ilişkin hükümlerin olabildiğince görsellerle desteklenerek somutlaştırılmasının uygulayıcılar ve denetleyiciler açısından yararlı olacağı değerlendirilmektedir. Bu arada, mevzuatın etkin uygulanması çok önemlidir. Yolcu gemileri/feribotlar ve yolcu terminallerine yönelik olarak illerdeki Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Komisyonlarına mevzuatın etkin uygulanması noktasında büyük iş düşmektedir.

7. Sonuç

Bu çalışmada; deniz ulaşımında engelli yolcuların erişilebilirlik ve emniyetine ilişkin IMO ve AB normları ile Türkiye'nin ulusal mevzuatı karşılaştırılmış ve söz konusu IMO ve AB normlarına göre Türkiye'nin ulusal mevzuatının bir analizi yapılmıştır. Analiz neticesinde; ilgili IMO ve AB normlarının ufak tefek boşluklar olmakla birlikte çok büyük ölçüde ulusal mevzuatımıza aktarılmış olduğu belirlenmiştir. Bununla birlikte, ulusal mevzuatta, engelli yolculara yönelik "Gemiye Binmeden Önce Genel Bilgilendirme" ve "Mürettebatın Eğitimi" ile "Alerjisi Olan Kişiler İçin Önlemler" ve "Servis" gibi spesifik bazı alanlarda ufak boşluklar olduğu da gözlenmiştir. Engellilerin yolcu gemilerine ve terminallere erişilebilirliği açısından IMO ve AB normları ile Türkiye'nin ulusal mevzuatının karşılaştırması Tablo 3'te sunulmuştur.

Şehir içi veya şehirlerarası yolculuklarda denizyolunu tercih eden engelli bireylerin, kullanacakları yolcu terminallerine ve yolcu gemilerine kolay bir şekilde erişerek

emniyetli ve konforlu bir yolculuk yapabilmeleri, ülkemizin gelişmişlik düzeyine katkı sağlaması bakımından önemli bir göstergedir. Bu alanda yapılan ve yapılacak olan bilimsel çalışmalar, engelli bireylerin denizyolu ulaşımına erişilebilirlik seviyesinin geliştirilmesine ve dolayısıyla sosyal hayata katkı sağlamaktadır. Bu çalışma ile ortaya konulan uluslararası ve ulusal erişilebilirlik normlarının, yolcu gemilerinde/feribotlarda ve terminallerde fiili olarak uygulanabilme etkinliğinin ölçülmesi, taraflarca karşılaşılan zorlukların tespiti ve çözüm önerilerine yönelik konuların, ilgi duyan araştırmacılar tarafından farklı çalışmalarda ele alınması da yararlı olacaktır.

Peer-review: Externally peer-reviewed.
Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.
Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.
Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.
Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Kaynakça

Acar, E. ve Sey, Y. (2006). Teknolojik yenilik üzerine kalitatif bir araştırma deneyimi. *ITÜ Dergisi Mimarlık, Planlama, Tasarım*, *5*(2): Kısım 1, 56.

Birleşmiş Milletler (BM). (2006). Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD). 25.09.2019 tarihinde https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html adresinden erişildi.

Birleşmiş Milletler (BM) Department of economic and social affairs (DESA). (2019). *Ageing and Disability*. 25.09.2019 tarihinde https://www.un.org/development/desa/disabilities/disability-and-ageing.html adresinden erişildi.

Denizcilik Genel Müdürlüğü. (2020). *Kabotaj Hattı İstatistikleri*. 14.09.2020 tarihinde tarihinde https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/kabotaj-hatti-istatistikleri adresinden erişildi.

Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik. (2010). 03.10.2019 tarihinde http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.14463&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch= adresinden erişildi.

Duman, Ü. (2017). *evrensel tasarımın kamusal yapılarda engelliler için önemi: K.T.T.C. İçişleri Bakanlığı binasının incelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. Yakın Doğu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Lefkoşa.

Dünya Sağlık Örgütü (WHO). (2011). *Dünya engellilik raporu – yönetici özeti (Türkçe)*. 25.09.2019 tarihinde http://siteresources.worldbank.org/TURKEYINTURKISHEXTN/Resources/455687-1328710754698/YoneticiOzeti.pdf adresinden erişildi.

Engelliler Hakkında Kanun. (2005). 25.09.2019 tarihinde http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5378.pdf adresinden erişildi.

Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü. (2018). *Engelli ve yaşlı bireylere ilişkin istatistiki bilgiler –İstatistik Bülteni Ekim 2018*. 25.09.2019 tarihinde https://www.tuseb.gov.tr/enstitu/tacese/yuklemeler/ACSHB_2018_engelli_istatistiki_bilgiler.pdf adresinden erişildi.

Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği (EİDY). (2013). 03.10.2019 tarihinde https://ailevecalisma.gov.tr/uploads/eyhgm/uploads/pages/2016-07-sayili-erisilebilirlik-izleme-ve-denetleme-formlari-hakkinda-genelge/erisilebilirlik-ek-3-vapurlar.pdf adresinden erişildi.

European Council. (2009). *Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on Safety Rules and Standards for Passenger Ships*. 03.10.2019 tarihinde https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:163:0001:0140:EN:PDF adresinden erişildi.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği (GTY). (2009). 03.10.2019 tarihinde http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13556&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch= adresinden erişildi.

International Maritime Organisation (IMO). (1996). *MSC/Circ.735- Recommendation on the Design and Operation of Passenger Ships to Respond to Elderly and Disabled Persons' Needs*. 03.10.2019 tarihinde https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_1834_14/1/ adresinden erişildi.

İstanbul Bilgi Üniversitesi (İBÜ). (2019). Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme. 25.09.2019 tarihinde https://humanrightscenter.bilgi.edu.tr/tr/content/132-engellilerin-haklarna-iliskin-sozlesme/ adresinden erişildi.

Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik. (2007). 03.10.2019 tarihinde http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.11118&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=kıyı%20tesislerine adresinden erişildi.

Langford, G., Raymond, Franck, R.E., Huynh, T., Lewis, I.A. (2018). GAP Analysis: Rethinking the Conceptual Foundations. *5th Annual Acquisition Research Symposium of the Naval Postgraduate School*, May 14-15, California. 03.10.2019 tarihinde https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a493822.pdf adresinden erişildi.

Mace, R.L. (1998). A Perspective on Universal Design. *Designing for the 21st Century: An International Conference on Universal Design*. FAIA.

Şehirler Arası Yolcu Taşıma Hizmeti İle Servis ve Turizm Taşımacılığı Hizmetinin Erişilebilir Hâle Getirilmesine Dair Yönetmelik. (2017). 03.10.2019 tarihinde https://ailevecalisma.gov.tr/eyhgm/mevzuat/ulusal-mevzuat/yonetmelikler/sehirler-arasi-yolcu-tasima-hizmeti-ile-servis-ve-turizm-tasimaciligi-hizmetinin-erisilebilir-hale-getirilmesine-dair-yonetmelik/ adresinden erişildi.

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası. (1982). 25.09.2019 tarihinde https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2709.pdf adresinden erişildi.

Usta, A. (2012). Bilimsel Araştırmalarda yapısal etmenler ve evreler. *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi İdari Bilimler*, *1*(1), 102-103.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri.* Ankara: Seçkin Yayınevi.

Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik (YGEY). (2007). 03.10.2019 tarihinde http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.11770&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=yolcu%20gemilerinin adresinden erişildi.