

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

TÜRKİYE'DE KILAVUZLUK HİZMETLERİ VE KILAVUZ KAPTAN PROFİLİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mehmet KAPTAN

ARALIK 2014

TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

TÜRKİYE’DE KILAVUZLUK HİZMETLERİ VE KILAVUZ KAPTAN PROFİLİ

Mehmet KAPTAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde
“YÜKSEK LİSANS (DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ)”
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 03.12.2014
Tezin Savunma Tarihi : 26.12.2014

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Özkan UĞURLU

Trabzon 2014

Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı
Mehmet KAPTAN Tarafından Hazırlanan

TÜRKİYE'DE KILAVUZLUK HİZMETLERİ VE KILAVUZ KAPTAN PROFİLİ

**başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 09/12/2014 gün ve 1580 sayılı
kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Başkan : Prof.Dr. Ercan KÖSE

Üye :Doç.Dr. Ersan BAŞAR

Üye :Yrd.Doç.Dr. Özkan UĞURLU

Prof. Dr. Sadettin KORKMAZ

Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

Bu çalışmada; Türkiye’de ki kılavuzluk ve kılavuz kaptanların profilinin ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışma literatür taraması ve alan çalışmalarıyla desteklenmiş. Sistemin güncel sorunları ve nedenleri belirlenmiştir. Ülkemizde kılavuzluğun daha iyi yerlere gelmesi için tavsiyelerde bulunulmuştur.

Çalışmanın yürütülmesi esnasında göstermiş olduğu ilgi ve desteğinden dolayı tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Özkan UĞURLU’ya, çalışmanın araştırma safhasında yardımları olan Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Kapt. İsmail AKPINAR, Genel Sekreter Kapt. Yıldırım Nebi AKÇA ve çalışmamın oluşmasına destek veren tüm kılavuz kaptanlara, desteğini hiç esirgemeyen sevgili eşim Binnur OLGUN KAPTAN’a teşekkür ederim.

Mehmet KAPTAN
Trabzon 2014

TEZ BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Türkiye’de Kılavuzluk Hizmetleri ve Kılavuz Kaptan Profili” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Yrd.Doç.Dr. Özkan UĞURLU’nun sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuvarlarda yaptığımı/yaptırdığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 03/12/2014

Mehmet KAPTAN

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ.....	III
TEZ BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	IX
SUMMARY	X
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	XI
TABLolar DİZİNİ.....	XII
KISALTMALAR LİSTESİ.....	XIII
1. GENEL BİLGİLER	1
1.1. Giriş.....	1
1.2. Kılavuzluğun Tarihi	2
1.3. Kılavuz Kaptanın Tanımı ve Görevleri.....	3
1.4. Kılavuzluk Türleri.....	5
1.4.1. Uygulandığı Alanlar Bakımından Kılavuzluk	5
1.4.1.1. Liman Kılavuzluğu	5
1.4.1.2. Deniz Kılavuzluğu	5
1.4.1.2.1. Boğaz Kılavuzluğu	6
1.4.1.2.2. Açık Deniz Kılavuzluğu	6
1.4.1.2.3. Uzaktan Kılavuzluk	7
1.4.2. Hukuki Bakımdan Kılavuzluk	8
1.4.2.1. İhtiyari Kılavuzluk	8
1.4.2.2. Mecburi Kılavuzluk	8
1.4.2.2.1. Mecburi Müşavir Kılavuz.....	9
1.4.2.2.2. Mecburi Sevk ve İdare Kılavuzu	9
1.5. Türkiye’de Kılavuzluk Sistemi	9
1.5.1. Kılavuzluk Hizmetleri.....	10
1.5.1.1. Yetkili Kılavuzluk Teşkilatı.....	12
1.5.1.2. Kılavuz Kaptan Ulusal Mevzuatı	12
1.5.1.2.1. Kılavuz Kaptan Sınavları.....	14

1.6.	Dünyada Kılavuz Kaptan Mevzuatları.....	15
1.6.1.	Malta Ulusal Mevzuatı.....	15
1.6.2.	İspanyol Ulusal Mevzuatı	17
1.6.3.	Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Mevzuatı	18
1.6.3.1.	Interport Pilot Acentası (Connecticut, Delaware, New Jersey, New York)	19
1.6.3.2.	Mc Cormick Havuzlama Kılavuz Kaptanları (New York Limanı ve New Jersey)	19
1.6.3.3.	California San Fransisco Bar Kılavuz Kaptanları.....	19
1.6.3.4.	Los Angeles Limanı Kılavuz Kaptanları	20
1.6.4.	Birleşik Krallık Ulusal Mevzuatı	20
1.6.5.	Avustralya Ulusal Mevzuatı	21
1.7.	Benzer Çalışmalar	25
2.	YAPILAN ÇALIŞMALAR	27
2.1.	Meteryal-Metod	27
2.2.	Anket Verilerinin Değerlendirilmesi	28
2.2.1.	Güvenirlilik Analizi	28
2.2.2.	Frekans Dağılımı.....	29
2.2.3.	Ki-Kare Bağımsızlık Testi	29
2.2.3.1.	Ki-kare Testinin Kullanıldığı Yerler.....	29
2.2.3.2.	Ki-kare Bağımsızlık Testi ve Denizcilikte Kullanımları	29
2.2.3.3.	Ki-kare Bağımsızlık Testi Hesaplamaları.....	30
2.3.	Araştırmanın Evreni ve Merkezi.....	33
3.	BULGULAR.....	34
3.1.	Frekans Dağılımları	34
3.1.1.	Kişisel Bilgiler	34
3.1.1.1.	Kılavuz Kaptanların Yaş Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	34
3.1.1.2.	Mezun Olunan Üniversite Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	35
3.1.1.3.	Deniz Hizmeti Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	35
3.1.1.4.	Kılavuzluk Türü Frekans Dağılımı ve Değerlendirmesi.....	37
3.1.1.5.	Kılavuzluk Teşkilatları Frekans Dağılımı ve Değerlemesi.....	37
3.1.2.	Çalışma Sistemi	38
3.1.2.1.	Vardiya Düzeni Değerlemesi	38
3.1.2.2.	Kılavuz Kaptanların Gemide Geçirdikleri Süre Değerlemesi.....	39

3.1.2.3.	Günde Ortalama Kılavuzlanan Gemi Adedi Değerlemesi	40
3.1.2.4.	Dinlenme Süresi ve Olanakları Memnuniyeti Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	40
3.1.2.5.	Çalışma Yoğunluğunun Çalışma Performansına Etkisi Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	41
3.1.2.6.	Aralıksız En Fazla Kılavuzluk Hizmeti Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	41
3.1.3.	İş Memnuniyeti	42
3.1.3.1.	Maddi Beklentilerin Karşılanması Memnuniyeti Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	42
3.1.3.2.	Gemi Kaptanı Olarak Tekrar Çalışma İsteği Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	43
3.1.3.3.	İş Kazasına Bağlı İş Görmezlik Raporu Frekans Dağılımı ve Değerlemesi.....	43
3.1.3.4.	Strese Bağlı Rahatsızlık Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	44
3.1.4.	Mevcut Durum	45
3.1.4.1.	Römorkörden Memnuniyet Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	45
3.1.4.2.	Kılavuz Kaptan Botundan Memnuniyet Frekans Dağılımı ve Değerlemesi.....	45
3.1.4.3.	Kılavuzluk Temel Eğitimi Memnuniyet Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	46
3.1.4.4.	Görev Baş (Staj) Süresi Düzenlenmesi Gerekliliği Frekans Dağılımı ve Değerlemesi	47
3.2.	Çapraz Tablolar ve Tabloların Değerlemesi	47
3.2.1.	Kılavuzluk Teşkilatı ile Dinlenme Süresi ve İmkanları Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi.....	47
3.2.2.	Kılavuzluk Teşkilatı ve Teşkilatın Sahip olduğu Romörkör Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi	49
3.2.3.	Kılavuzluk Teşkilatı ve Teşkilatın Sahip Olduğu Pilot Botu Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi	50
3.2.4.	Kılavuzluk Teşkilatı ve Kılavuz Kaptanların Maddi Beklenti Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi	50
3.2.5.	Kılavuzluk Kaptanın Yaşı ve Dinlenme Süresi ve İmkanları Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi	51
3.2.6.	Kılavuzluk Kaptanın Yaşı ve Yapılabilecek Aralıksız Kılavuzlama Saati Çapraz Tablosu ve Değerlemesi	52
3.2.7.	Kılavuzluk Türü ve Görev baş Eğitim Sürelerinin Düzenlenmesi Çapraz Tablosu ve Değerlemesi.....	53
4.	İRDELEME VE DEĞERLENDİRMELER	54
5.	SONUÇLAR VE ÖNERİLER	62
6.	KAYNAKLAR	64

7.	EKLER.....	68
	ÖZGEÇMİŞ	

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

TÜRKİYEDE KILAVUZLUK HİZMETLERİ VE KILAVUZ KAPTAN PROFİLİ

Mehmet KAPTAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı
Danışman: Yrd. Doç. Dr. Özkan UĞURLU
2014, 67 Sayfa, 2 Sayfa Ek

Dünya ticaretinin gelişmesiyle doğru orantılı olarak gemi sayısı ve tonajları artmıştır. Artan gemi sayıları gemi trafiğinin yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Seyir emniyeti, teknolojik gelişmelerle birlikte açık deniz alanlarında daha emniyetli hale gelmiştir. Fakat liman, rıhtım ve boğaz gibi kısıtlı seyir alanlarında yükün, geminin ve çevrenin güvenliğini sağlamak oldukça zorlaşmıştır. Bu sorunu ortadan kaldırmak için gemi kaptanları o bölgeye hâkim denizcilerden yardım almışlardır. Oluşan talepler öncelikle kılavuz kaptanları ve kılavuzluk mesleğini ortaya çıkarmıştır. Gelişen limanlar, büyüyen gemiler ve yoğunlaşan gemi trafiği ise kılavuzluk teşkilatlarını ve kılavuzluk hizmetlerinin ortaya çıkmasını ve gelişmesini sağlamıştır. Osmanlı Devleti'nde denizcilik tarihinde kılavuzlukla ilgili ilk düzenleme 1804 yılında Denizcilik Kanununun çıkarılması ile yapılmıştır. Yapılan bu akademik çalışmayla yasal olarak 210 yıllık tarihe sahip olan kılavuzluk ve kılavuz kaptanlık profili ortaya konulmak istenmiştir. Çalışmada yer alan tüm sonuçlar, ve bulgular anket ve röportaj çalışmalarına bağlı olarak yapılmıştır. Çalışmaya 20 si Türk Boğazlarında olmak üzere toplam 60 kılavuz kaptan katılmıştır. Elde edilen bulgular SPSS 16.00 programında frekans ve ki-kare analizi (χ^2) yöntemi kullanılarak değerlendirilmiştir. Çalışma sonucunda, Türkiye'de kılavuzluk teşkilat ve kılavuz kaptan yönetmeliği bakımından yasal eksikliklerin olduğu tespit edilmiştir. Elde edilen bulgular diğer ülkelerdeki kılavuzluk teşkilatlarıyla karşılaştırılarak konu ile ilgili tavsiyelerde bulunulmuştur. Bu çalışma kılavuz kaptanların görüşlerine dayanılarak Türkiye'deki kılavuzluk hizmetlerinin daha iyi standartlara sahip olması için yapılmış örnek bir çalışmadır.

Anahtar Kelimeler: Kılavuz kaptan, Kılavuzluk, Kılavuzluk Hizmeti, Kılavuz kaptan profili

Master Thesis

SUMMARY

PILOTAGE SERVICE AND MARITIME PILOT PROFILE IN TURKEY

Mehmet KAPTAN

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
Maritime Transportation and Management Engineering Graduate Program
Supervisor: Assoc.Prof.Dr. Özkan UĞURLU
2014, 67 Pages, 2 Pages Appendix

The number of vessels and tonnage have increased regarding the development of World trade. Increasing number of vessels has led to heavy vessel traffic. The security of navigation in deep sea has been easier with the rise of technology. However, providing the security of cargo, vessel and environment has been literally difficult in the restricted navigational area such as harbours, docks, straits. In order to remove this obstacle, marine masters have consulted local sea experts in that area. Requested demands have initially revealed maritime pilots and pilotage. Developing harbours and vessels intensifying vessel traffic have provided pilotage organizations and their improvements. In Maritime history, first regulations about maritime pilots were made in 1804 with the Law of Maritime in Ottoman Empire. The premise aim of this academic paper is to present the state of pilotage and maritime pilot profile which have 210 years legal history. All results and findings have been conducted via questionnaire and interview. 60 maritime pilots have been participants work in Turkish straits. Findings have been evaluated by means of chi-square and frequency test in SPSS 16 programme. As a result of this study, it has been detected that there have been certain legal drawbacks in Turkish Pilotage Services and maritime pilot regulations. Current data is compared with findings in other countries and suggestions have been made about the present subject matter. Depending upon the maritime pilot reviews, this research is regarded as an example study so as to carry Turkish Pilotage Services to better standards.

Key Words: Maritime Pilot, Pilotage, Pilotage Organizations, Maritime Pilot Profile

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1. Kılavuzluk hizmeti verilen Türkiye limanları.....	11
Şekil 2. Kılavuz kaptanların çalıştıkları kılavuzluk teşkilatı türleri frekans dağılımı.....	38
Şekil 3. Kılavuz kaptanların çalışma yoğunluğunun çalışma performansına etkisi frekans dağılımı	41
Şekil 4. Maddi beklentilerin karşılanması memnuniyeti frekans dağılımı	42
Şekil 5. Gemi kaptanı olarak tekrar çalışma isteği frekans dağılımı.....	43
Şekil 6. İş kazasına bağlı iş görmezlik raporu frekans dağılımı	44
Şekil 7. Strese bağlı rahatsızlık frekans dağılımı	44
Şekil 8. Römorkörden memnuniyeti frekans dağılımı	45
Şekil 9. Pilot botundan memnuniyet frekans dağılımı	46
Şekil 10. Kılavuzluk temel eğitimi memnuniyet frekans dağılımı ve değerlemesi	46
Şekil 11. Görevbaşı (staj) süresi memnuniyet frekans dağılımı ve değerlemesi	47

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Türkiye limanlarındaki kamu kılavuzluk ve römorkör teşkilatları	11
Tablo 2. Ülkelerin kılavuz kaptan niteliklerinin karşılaştırılması	23
Tablo 3. Örnek ki-kare bağımsızlık tablosu.....	31
Tablo 4. Kılavuz kaptanların yaş frekans dağılımı	34
Tablo 5. Kılavuz kaptanların mezun olunan üniversite frekans dağılımı	35
Tablo 6. Kılavuz kaptanların gemi kaptanı olarak hizmet süreleri frekans dağılımı.....	36
Tablo 7. Kılavuz kaptanların hizmet süreleri frekans dağılımı.....	36
Tablo 8. Kılavuz kaptanların toplam hizmet süreleri frekans dağılımı	37
Tablo 9. Kılavuz kaptanların kılavuzluk türleri frekans dağılımı.....	37
Tablo 10. Kılavuz kaptanların vardiya düzenleri.....	39
Tablo 11. Kılavuz kaptanların gemide geçirdikleri süre değerlemesi	39
Tablo 12. Günde ortalama kılavuzlanan gemi adedi değerlemesi	40
Tablo 13. Kılavuz kaptanların dinlenme süresi ve olanakları memnuniyeti frekans dağılımı.....	40
Tablo 14. Aralıksız en fazla kılavuzluk hizmeti frekans dağılımı	42
Tablo 15. Kılavuzluk teşkilatı ve dinlenme süresi ve imkanları memnuniyeti çapraz tablosu	49
Tablo 16. Kılavuzluk teşkilatı ve teşkilatın sahip olduğu römorkör memnuniyeti çapraz tablosu	49
Tablo 17. Kılavuzluk teşkilatı ve teşkilatın sahip olduğu pilot botu memnuniyeti çapraz tablosu	50
Tablo 18. Kılavuzluk teşkilatı ve kılavuz kaptanların maddi beklenti memnuniyeti çapraz tablosu	51
Tablo 19. Kılavuzluk teşkilatı ve kılavuz kaptanların maddi beklenti memnuniyeti çapraz tablosu	52
Tablo 20. Kılavuzluk kaptanın yaşı ve yapılabilecek aralıksız kılavuzlama saati çapraz tablosu	53
Tablo 21. Kılavuzluk türü ve görevbaşı eğitim sürelerinin düzenlenmesi çapraz tablosu.....	53

KISALTMALAR LİSTESİ

- AMSA : Avusturalya Deniz Güvenliği Otoritesi (Australian Maritime Safety Authority)
- BPAC : Baltık Kılavuzluk Otoriteleri Komisyonu (Baltic Pilotage Authorities Commission)
- BOTAŞ : Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi
- DEKİK : Deniz Kazaları İnceleme Kurulu
- IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü(International Maritime Organization)
- KGEM : Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- TDİ : Türkiye Denizcilik İşletmeleri
- TTK : Türkiye Taşkömürü Kurumu
- UDHB : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş

Uluslararası ticaret, ülkelerin en önemli gelir kaynakları arasındadır. Gerçekleşen ticarete gerek hammadde gerekse işlenmiş ürünler alıcılara ulaştırılması için hava, kara ve deniz taşımacılığı kullanılmaktadır. Dünya ticaretinin toplam parasal değeri 15 trilyon ABD Doları olup, bunun 9 trilyonluk kısmı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla, parasal değer bakımından dünya ticaretinin %60'ı deniz yolu ile yapılmaktadır (URL-1, 2014).

Dünya ticaretinin gelişmesiyle doğru orantılı olarak gemi sayısı ve tonajları artmıştır. Artan gemi sayıları gemi trafiğinin yoğunlaşmasına ve zaman içerisinde boyları ve drafları büyüyen gemilerin inşası sonucunda ise manevra yeteneği azalan gemilere sebep olmuştur. Seyir emniyeti, teknolojik gelişmelerle birlikte açık deniz alanlarında daha güvenli hale gelmiştir. Fakat liman, rıhtım ve boğaz gibi kısıtlı seyir alanlarında yükün, geminin ve çevrenin güvenliğini sağlamak oldukça zorlaşmıştır.

Bu sorunu ortadan kaldırmak için gemi kaptanları o bölgeye hakim denizcilerden yardım almışlardır. Oluşan talepler öncelikle kılavuz kaptanları ve kılavuzluk mesleğini ortaya çıkarmış daha sonraları ise gelişen limanlar, büyüyen gemiler ve yoğunlaşan gemi trafiği ise kılavuzluk teşkilatlarını ve kılavuzluk hizmetlerinin ortaya çıkmasını ve gelişmesini sağlamıştır.

Kılavuzluk hizmetleri, doğrudan gemiye ve dolayısıyla donatana verilen özel hizmet gibi görünse de, bu hizmetler gemi kazalarında ortaya çıkan büyük boyutlu çevre kirliliği ve kamu zararlarından dolayı bir kamu hizmeti olarak şekillenmektedir.

Kılavuz kaptanlık mesleği denizcilik sektöründe önemli bir paydaya sahip olmasından dolayı araştırmaya değer bulunmuştur.

Araştırma beş aşamada ele alınmıştır. Birinci aşamada kılavuzluğun genel olarak değerlendirilmesi, uygulama alanları, hukuki statüsü ele alınarak Türkiye'deki kılavuzluk sistemi irdelenmiş ve örnek seçilen ülkelerdeki farklı uygulamalarla karşılaştırılmıştır. İkinci aşamada, araştırmanın kapsamı, araştırma merkezleri, örnekleme seçimi ve zamanı, seçilen örneklerin dağıtımı ve toplanması hakkında detaylı bilgi verilmiştir.

Üçüncü aşamada ise, yapılan çalışma sonucunda elde edilen bulgular beş ana başlık altında toplanarak incelemeye alınmıştır. Bunlar; kişisel bilgiler, çalışma sistemleri, iş memnuniyeti, mevcut durum, beklentiler ve uygunsuzluklardır. Dördüncü aşamaya gelindiğinde elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

Çalışmanın Son aşamasında ise Türkiye'deki mevcut kılavuz kaptan profili ortaya konulmuş, çalışmanın sonuçları ve kılavuz kaptanların görüşlerinde yer verilerek Türkiye'deki kılavuzluk hizmetlerinin geliştirilmesi için stratejik önerilerde bulunulmuştur. Bu çalışma Türkiye'de kılavuz hizmetinin iyileştirilmesi için çözüm önerileri sunan tavsiye niteliğinde bir çalışmadır.

1.2. Kılavuzluğun Tarihi

Kılavuzluk mesleğinin başlangıcının günümüzden 4000 yıl öncesine kadar uzandığı tahmin edilmektedir. Eski Mezopotamya'daki Kalde'nin Ur liman şehrinde kılavuz kaptanlar bulunduğu bilinmektedir. M.Ö. 1700 yıllarında yer alan Babil'deki yazılı Hammurabi kanunlarında da kılavuzlardan söz edilmekte ve örneğin kaptanın ücreti bir gümüş sikke iken, kılavuz kaptanının iki gümüş sikke olacağı belirtilmektedir (Nancy, 1977).

Tarihte kılavuzluğu düzenleyen ilk kanunlar Rodos Kanunları(M.Ö 400), Oleron Kuralları (MS 1199) ve 16. Yy da Visby Kanunlarıdır (Hignett, 2004). İlerleyen tarihlerde de kılavuzluk hizmetleri çıkarılan yeni kanun ya da kurallarla geliştirilmeye çalışılmıştır. Örneğin Roma Hukukunda gemi kaptanının, kılavuzluk hizmeti alması zorunlu kılınmış, kılavuz alınmadığı takdirde meydana gelen zararlardan gemi kaptanı sorumlu tutulmuştur. Almanya'da 1457 yılında düzenlenen bir kararnamede kaptanın kılavuz alma zorunda olduğu, aksi davranışın bir altın Mark ile cezalandırılacağı belirtilmiştir. 1500 tarihli İsveç deniz ticaret kanununa göre ise bir kılavuzun hizmetini reddetmenin cezası 150 Thalerdir. Bu paranın üçte biri bildirim yapıp, üçte biri hizmeti reddedilen kılavuza, kalanı ise yoksul denizcilere verilmekteydi. 17. yüzyılda Fransa'da kılavuz kaptan almamak gemi kaptanına cezai yaptırım gerektirmekteydi. Bu ceza yanında, bir kısmı denizci hastanesine bağışlanmak ve bir kısmı karaya oturma zararlarının tamirinde kullanılmak üzere 50 Livre para cezası verilmekteydi (Parks, 1982).

Osmanlı Devletinde denizcilik tarihinde kılavuzlukla ilgili ilk düzenleme XIX. Yüzyılın yapılmıştır. Osmanlı padişahı III. Selim 1804 yılında Denizcilik Kanunu' nu

çıkarmıştır. Buna göre kılavuzluk istasyonlarında sürekli olarak kılavuz kaptan bulundurulur, kılavuz kaptanlar gereksinim halinde gemilere sevk edilirdi. Kılavuz kaptanların sayıları yeterli gelmezse Bahriye Nazırı tarafından Akdeniz havzasından deneyimli ek kılavuz kaptan sağlanırdı. Ege ve Akdeniz adalarından temin edilen kılavuz kaptanlar, yöreyi iyi bilen gerekli bilgi ve deneyime sahip kimselerden seçilirdi. Serasker ve Başbuğ kumandasında seyreden donanmaya, hava muhalefeti halinde geminin mevki ve rotasını geometrik hesaplarla belirleyecek iki “Üstad Kılavuz Kaptan” da atanırdı (Koraltürk, 2004).

Dünyada kılavuzluk mesleğinin ortaya çıkmasında ve yerleşip gelişmesinde etkili olan ögeler;

- Gemilerin ve yüklerinin uğrayacakları zararları önlemek,
- Gemilerin yapacakları kaza sonucu çevreye verebilecekleri zararları önlemek,
- Deniz trafiğinin, güvenlik içinde, hızlı ve düzenli akmasını sağlamak,
- Kılavuzlanan yabancı gemilerden alınan ücretlerle, ülke ekonomisine katkıda bulunmak,
- Kılavuzlama yoluyla, ülkenin, belirli yerlerdeki kontrolü elinde tutmasını, ekonomik ve siyasal durumunu kuvvetlendirmesini olarak sıralanabilir (Erol 1988).

1.3. Kılavuz Kaptanın Tanımı ve Görevleri

Kılavuzluk; seyir esnasında akıntı, rüzgar ve diğer etkenlerle tehlike ve yüksek risk içeren boğaz, geçit, kanal, körfez ve liman gibi suyollarında taşıtların güvenlik içinde yol almasını sağlamak üzere bu tehlike ve riskleri tanıyıp ona göre davranma, bilgi ve deneyimine sahip kişilerce verilen bir hizmettir. Geminin, kılavuz kaptan tarafından seyrine “kılavuzlamak”, kılavuzluk hizmetlerinin verildiği sulara “kılavuz suları”, kılavuz kaptan almanın zorunlu olmasına “zorunlu kılavuzluk” ve gemiye kılavuz kaptan göndermek için kıyıda veya denizde bulunan yere “kılavuz istasyonu” denir. (Koraltürk, 2004).

Türk Hukukunda kılavuz kaptanın tanımı “ Kılavuz kaptan yeterlilik belgelerinden birisine sahip olarak; gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dahilinde uluslararası denizcilik teamüllerine göre geminin seyir ve manevrasına

yönelik konularda danışmanlık yapan ve gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişiyi ifade eder” şeklinde yapılmaktadır (Resmi Gazete., 2006).

Kılavuz kaptan, geminin seyir emniyetini tehlikeye atabilecek tüm yerel etkileri (kuvvetli akıntı, sığlık, feribot seferlerinin güzergahları v.b. tehlikeler) bilir. Kılavuz kaptan, kılavuzluk yaptığı ülkenin dilini bildiğinden haberleşme kolay ve net olur. Liman yetkilileri, deniz trafik hizmetleri, römorkör, palamar ile kolaylıkla bağlantı kurar.

Kılavuz kaptan görev yaptığı alanda gemi ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla kurallara aykırı durumları yetkili birimlere bildirme zorunluluğunu da yüklenmiştir. Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü'nün 31. maddesine göre “Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir” denilmektedir (Resmi Gazete, 1998).

Kılavuzluk, kamusal yararı ön planda tutan deniz güvenliği hizmeti olarak kabul edebilir. Bu yüzden kılavuzluğun, gerçekleştiği ülkenin sıkı denetiminde olması gereken bir hizmet olarak kabul edilmesi gerekmektedir.

Kılavuz kaptanın belirli görev ve sorumlulukları olmasına rağmen, bu kişinin gemideki varlığı, gemi kaptanının ya da seyir vardiyasından sorumlu zabitin geminin güvenliğiyle ilgili görev ve sorumluluklarını ortadan kaldırmaz. Kılavuzlama işlemi başlamadan önce kılavuz kaptanın, gemi kaptanının ve köprü üstü personelinin her birinin geminin güvenli geçişini sağlama konusunda kendi rollerinin bilincinde olmaları önem taşır.

Gemi kaptanı, köprü üstü vardiya zabitleri ve kılavuz kaptan, iyi iletişim kurmak ve birbirlerinin geminin kılavuzluk yapılan sulardan güvenli geçişinin sağlanmasındaki rolünü anlamak yönündeki sorumluluğu paylaşırlar

Kılavuz kaptana destek olmak ve onun eylemlerinin sürekli olarak takip edilmesini sağlamak, gemi kaptanları ve köprü üstü vardiya zabitlerinin görevleri arasındadır (IMO, 2003).

1.4. Kılavuzluk Türleri

Kılavuzluk, uygulandığı alan bakımından ve hukuksal bakımdan irdelendiğinde farklı kılavuzluk sistemleri karşımıza çıkmaktadır.

1.4.1. Uygulandığı Alanlar Bakımından Kılavuzluk

Uygulandıkları alanlar bakımından kılavuzluk hizmetleri liman, deniz ve uzaktan kılavuzluk olarak üç başlık altında incelenmektedir (Yüceer, 2001).

1.4.1.1. Liman Kılavuzluğu

Devletin bütün egemen yetkilerini kullanabildiği deniz alanları olan iç sular, genel olarak limanlar, rıhtımlar ve körfezleri kapsar. Bu alanlar deniz trafiğinin yoğun olduğu, kılavuzluk bakımından önem arz eden bölgelerdir. Özellikle liman ve rıhtımlara giriş ve çıkışlarda kural olarak gemilerde kılavuz bulundurulması gerekir.

Kılavuz kaptanların yeterlilikleri, eğitimleri, belgelendirilmeleri ve çalışma usulleri hakkında yönetmelikte belirtilen iki tür kılavuzluktan en yaygın olarak uygulama alanı bulan liman kılavuzluğudur.

Liman kılavuz kaptanları, yalnız yetkili buldukları liman sınırları içerisinde seyreden, demirleyen ve manevra yapan gemilerin seyir ve çevre emniyetinden sorumludur (Yüceer, 2001).

1.4.1.2. Deniz Kılavuzluğu

Derin deniz kılavuzları gemilerin limanlar dışındaki zorlu seyir bölgelerinde seyrini daha güvenli hale getirmek için danışmanlık yaparlar.

Deniz kılavuz kaptanları, liman sınırları dışında kalan yerlerde kılavuzluk hizmeti verirler. Ayrıca, kılavuzluk teşkilatı ve yetkili liman kılavuz kaptanı mevcut olmayan limanlarda İdarenin izni ile o limanın kılavuz kaptanlığını da yapabilirler (Yüceer,2001).

Deniz kılavuz kaptanları, kılavuzladıkları geminin bulunduğu limanda veya boğazda yetkili liman veya boğaz kılavuz kaptanı bulunduğu takdirde, o limanın veya boğazın

kılavuz kaptanlık yeterlik belgesini haiz bulunsalar dahi, gemiyi liman veya boğaz sınırları içinde kılavuzlayamazlar (Yüceer, 2001).

Deniz kılavuzluğu kendi içinde boğaz kılavuzluğu ve açık deniz kılavuzluğu şeklinde ikiye ayrılır.

1.4.1.2.1. Boğaz Kılavuzluğu

Boğaz geçişlerindeki kılavuzluk hizmetleri özellikle uluslararası alanda ‘‘denizlerin serbestliği’’ ilkesi açısından önem taşımaktadır. Bu ilkeye göre boğaz geçişleri engellenemez ve ertelenemez (Yüceer, 2001).

Türk Boğazlarında uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir

Herhangi bir tehlike nedeniyle trafik ayırımı düzeni içinde demirlemek zorunda kalan gemiler, durumu hemen trafik kontrol istasyonuna bildirirler. İdare, kılavuz kaptan ve römorkör/römorkörler sağlayarak, gemiyi trafik ayırım düzenini neta edecek biçimde, emniyetli bir demir yerine kaldırtır (Resmi Gazete, 1998).

İstanbul Boğazı kılavuz kaptanları, İstanbul Boğazı için belirlenen kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerleri sınırları içinde kılavuz kaptanlık yaparlar.

Çanakkale Boğazı kılavuz kaptanları ise Çanakkale Boğazı için belirlenen kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerleri sınırları içerisinde kılavuz kaptanlık yaparlar. Kılavuz kaptanların yetkili buldukları liman ve/veya sınırlar yeterlik belgelerinde belirtilir (Resmi Gazete, 2006).

1.4.1.2.2. Açık Deniz Kılavuzluğu

Açık deniz kılavuzluğu ise limanlar dışında yapılan bir başka kılavuzluk türüdür. Türkiye’de bulunmayan bu kılavuzluk türünün tanımı Baltık Kılavuzluk Otoriteleri Komisyonu (BPAC) tarafından IMO Denizde Güvenlik Komitesine sunulan raporda açıkça belirtilmiştir. Bu rapora göre açık deniz kılavuzluğu; liman, rıhtım, nehir gibi bölgesel kılavuzluk alanlarının dışında kalan alanlarda yapılan kılavuzluk türüdür ve uluslararası sularda yapılan kılavuzluk hizmetlerini kapsar (IMO, 1981).

IMO, Baltık denizinde seyir yapacak tüm gemilere Baltık Sahil İdaresi'nce yetki verilmiş; açık deniz kılavuzlarının, gemilerin ve çevrenin güvenliği açısından gemilerde bulunmasını tavsiye etmiştir (IMO, 1981).

1.4.1.2.3. Uzaktan Kılavuzluk

Avrupa Deniz Kılavuzları Derneği (EMPA) ve Uluslararası Deniz Kılavuzları Derneği (IMPA) ortak olarak "uzaktan kılavuzluğu" gemi üzerinde bulunmadan belirlenen bir merkezden lisanslı bir kılavuz kaptan tarafından gemilerin güvenli seyir yapabilmesi için verilen kılavuzluk hizmeti olarak tanımlamaktadır.

Bazı ülkelerin ulusal mevzuatlarına göre ise bu kılavuzluk türünün kullanılması söz konusu değildir. Örneğin Fransa ve İngiliz deniz hukukuna göre kılavuzluk hizmeti uzaktan verilemez. Bu sebepten, kılavuz kaptanın bizzat gemi üzerinde bulunması gerekliliği söz konusudur. Ancak yine de bir kılavuz kaptanın gemi üzerindeki etkisiyle sahil istasyon bağlantılı kılavuzluğun karşılaştırılmaması gerektiğinden bahsedilmektedir.

Avrupa'da uzaktan kılavuzluk hizmetleri farklı biçimlerde uygulanmaktadır. Örneğin Rotterdam liman sınırına yaklaşan bölgelerde kılavuzluk hizmetlerinin Gemi Trafik Hizmetlerince (VTS) verildiği, liman sınırları içerisinde ise gemilerin, kılavuz kaptanın gemi üzerine çıkması aracılığıyla kılavuzladıkları görülmektedir. Aynı durum Belçika ve Portekiz liman sınırları içerisinde de geçerlidir. Bu durum kılavuzluk ücretlerine de yansımaktadır. Yaklaşık olarak %25 oranında ücretlerin düşürüldüğü göze çarpmaktadır.

Seyrin emniyetini etkileyecek faktörlerin var olması durumunda ise örneğin Almanya Elbe nehrinde seyir yapan gemilerin seyri yoğun sis nedeniyle riskli bir durumda olmasından dolayı ise hem gemi üzerinde bir kılavuz kaptan hem de gemi trafik hizmetleri istasyonundaki kılavuz kaptan tarafından geminin kılavuzlanması öngörülmektedir. Almanya Kıyı Suları Trafik Yönetim Sisteminin 2000 senesi raporuna göre bu sistem sayesinde Almanya'daki deniz kazalarında %50 ye varan düşüşler sağlanmıştır (Hadley, 1999).

1.4.2. Hukuki Bakımdan Kılavuzluk

Devletler iç sularındaki mutlak egemenlik hakları nedeniyle deniz alanlarının herhangi bir yerinde kılavuzluğu ihtiyarı veya zorunlu yapma hakkına sahiptirler. Bu sebeple kılavuzluğun, ihtiyari kılavuzluk (isteğe bağlı) ve zorunlu kılavuzluk olmak üzere iki temel sınıflama yapıldığı görülmektedir.

1.4.2.1. İhtiyari Kılavuzluk

İhtiyari kılavuzluk kılavuzluğun kaptanın arzu ve ihtiyarına bırakılması durumunda yapılan kılavuzlama çeşididir (Algantürk, 2011).

Danışman Kılavuzlukta kılavuzun görevi, sadece kılavuzluk hizmetinin verilmesi ile ilgilidir. Örneğin, bölgesel trafik kurallarının uyulmasını sağlamak, kıyı istasyonları ile iletişim sağlanması, dar geçişlerde gemi manevrası gibidir. Danışman kılavuz, bu hizmetleri ifa ederken kaptana emir değil, sadece tavsiye niteliğinde görev verebilir. Bu nedenle, kaptan seyir sırasında sorumluluktan kaçamaz. Kaptan, bir tehlike karşısında seyir güvenliği amacıyla özellikle kılavuzun işin ehli olmadığı, imhalı veya açıkça tedbirsiz olduğu kanaatine varması halinde derhal müdahale ederek kılavuz görevden alma yetkisine sahiptir (Algantürk, 2011).

Türk Boğazlarında ihtiyari danışman kılavuzluk uygulaması uygulanmaktadır.

1.4.2.2. Mecburi Kılavuzluk

Mecburi kılavuzluk ülkelerin iç sularında, özellikle dar ve sığ sular ile liman giriş çıkışlarında ve seyir risklerinin yüksek olduğu yerlerde seyir yapan gemilerin alması gerekli zorunlu hizmet olarak nitelendirilebilir.

Genel olarak dünyada mecburi kılavuzluk hizmetlerinin içeriği liman tüzük ve yönetmeliklerinde düzenlenmiştir. Örneğin Türk limanlarına giriş ve çıkış yapan gemilerin kılavuz alma zorunluluğu bulunmaktadır. Ancak daha detaylı bilgiler o limanla ilgili yönetmelikte bulunmaktadır.

Gemilerin alacakları kılavuzların liman idarelerince kayıtlı olması şarttır. Bu hizmetin içeriği ise liman tüzük ve yönetmeliklerinde bahsedilmektedir (Resmi Gazete, 1925).

1.4.2.2.1. Mecburi Müşavir Kılavuz

Kurallar belli bir bölge ve sularda gemiye kılavuz kaptan almayı zorunlu kılmış ancak geminin yönetiminin bu kılavuza devri hakkında açık bir kural getirilmemişse mecburi müşavir kılavuzluk söz konusu olur (İzveren vd., 1994).

Bu kılavuzluk türünde gemiye çıkan kılavuz, kaptanın danışmanı konumundadır ve geminin yönetimini eline almaz, sadece tavsiyelerde bulunur. Yönetim gemi kaptanıdır ve kaptan kılavuz kaptanın tavsiyelerine uymak zorunda değildir. Gemi kılavuzlandığı sırada bir kaza gerçekleşirse, geminin kaptanı ve dolayısıyla donatan hukuki açıdan sorumludur. Gemi kaptanı kanunen gerekli olmadığı halde gemisinin sevk ve idaresini kılavuza bırakması durumunda da sorumluluktan kurtulmaz (İlgin, 1992).

1.4.2.2.2. Mecburi Sevk ve İdare Kılavuzu

Kılavuz almanın zorunlu olduğu bölgelerde kaptana gemisinin yönetimini kılavuz kaptana bırakmak yükü de yüklenmiş olabilir. Bu halde geminin sevk ve idaresi geminin kaptanından alınarak kılavuza geçmektedir. Bu tür kılavuzluğa mecburi sevk ve idare kılavuzluğu denilmektedir (Çetingil ve Kender, 1998).

Kılavuz kaptan gemi personeli olmadığı halde gemide en yetkili kişidir. Gemi kaptanı ve personeli kılavuz kaptana yardımla yükümlüdür.

Mecburi sevk ve idare kılavuzu Panama kanalında görülmektedir. Kanal idaresi, kılavuz kaptanların görevleri esnasındaki verdikleri zararları üstlenmektedir.

1.5. Türkiye’de Kılavuzluk Sistemi

Türkiye’de kılavuzluk sisteminin kuruluşu konusunda bağımsız ve ayrıntılı bir kanun yoktur. 1925 tarihli Limanlar Kanunu’nda ve 1926 tarihli Kabotaj Kanunu’nda bu konudaki ilk düzenlemeleri bulmak mümkündür. Gemi ve süvarilerinin icabında alacakları

kılavuzların liman idarelerince müseccel olması şarttır (Resmi Gazete, 1925). Kılavuzluk faaliyeti Türk vatandaşlarına ve Türk bayraklı gemilere verilen bir hizmet olarak tanımlanmaktadır (Resmi Gazete, 1926).

Kılavuzluk konusunda ilk ayrıntılı düzenleme 1968 tarihli Kılavuz Yeterlilikleri Hakkında yönetmeliktir. Bu yönetmeliğin değişen şartlara ve zamana uyum sağlayamaması, özellikle kılavuz kaptanların yeterlilik şartlarından staj konusunda var olan sorunlar nedeniyle 1997 tarihinde yeni bir yönetmelik ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bu yönetmelikte 2006 yılında tekrar revize edilerek yürürlükte olan yönetmelik oluşturulmuştur. Kılavuzluk konusunda Türkiye’de yürürlükte olan bir başka hukuk metni ise Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkındaki Yönetmeliktir (Resmi Gazete 2002 – Resmi Gazete 2006).

Türk karasuları içinde bulunan denizlerde, boğazlarda, körfezlerde ve limanlarda can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için verilen kılavuzluk faaliyetlerinin çerçevesinin çizilmesinde, kılavuzluk bölgelerinin tespitinde ve kılavuz kaptanların yeterlilik belgelerinin verilmesinde yukarıda sayılan mevzuat hükümleri uygulanır.

1.5.1. Kılavuzluk Hizmetleri

Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri cumhuriyetten sonra kamu kuruluşlarınca verilirken, daha sonraları Denizcilik Müsteşarlığı (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) tarafından liman Tüzük, yönetmelik ve talimatlarında yapılan değişikliklerle özel ve tüzel kişilerin de bu hizmetleri vermesi sağlanmıştır. Türkiye’de 38 limanda ve Türk boğazlarında kılavuzluk hizmetleri verilmektedir (Şekil 1). Bunlardan yedisi kamu tarafından beş farklı kurum tarafından sağlanmaktadır (Tablo 1).

Tablo 1. Türkiye limanlarındaki kamu kılavuzluk ve römorkör teşkilatları (URL- 2, 2014)

Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti Veren Kuruluş Adı	Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti Verilen Liman/İskele/Boğaz
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	İzmir Limanı
	Türk Boğazları
Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.	Tekirdağ Limanı
Seka Akdeniz Müessesesi	Seka Taşucu Liman Tesisleri
BOTAŞ (Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.)	Ceyhan Limanı
	Marmara Ereğlisi
T.T.K Üzülmez Müessesesi Müdürlüğü	Zonguldak Limanı



Şekil 1. Kılavuzluk hizmeti verilen Türkiye limanları (URL-3,2014)

Kıyı tesislerine yanaşacak veya bu tesislerden ayrılacak; 500 GT ve üzerindeki tanker ve her türlü tehlikeli madde taşıyan gemi ve deniz araçları, 1000 GT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemi ve deniz araçları, 1000 GT ve üzerindeki yabancı bayraklı ticari ve özel yatlar kılavuz kaptan almak zorundadır (Resmi Gazete, 2013).

Zorunlu olan kılavuzluk hizmetleri idare tarafından o bölgede yetkilendirilmiş yetkili kılavuzluk teşkilatı tarafından verilmektedir.

1.5.1.1. Yetkili Kılavuzluk Teşkilatı

Sınırları belirlenmiş deniz, boğaz, körfez ve liman gibi bir bölge içinde, idarece kendisine kılavuzluk/ römorkörcülük hizmetlerini yapma izni verilen kuruluşları, şirketleri veya birden çok kuruluş ve şirketlerin oluşturdukları ortaklıktır (Resmi Gazete, 2002).

Türkiye’de Kılavuzluk Hizmetleri

- Kamu tarafından,
- Özelleştirilen limanlar tarafından,
- Özel veya tüzel kişiliklerin mülkiyetinde bulunan kılavuzluk şirketleri tarafından,
- Kılavuz kaptanlar tarafından kurulmuş kooperatif yapısındaki şirketler tarafından,
- Asıl hizmet alanı ve uzmanlığı kılavuzluk olmayan özel kuruluşlar tarafından verildiği görülmektedir.

1.5.1.2. Kılavuz Kaptan Ulusal Mevzuatı

Kılavuz Kaptanların yeterlilikleri, eğitimleri, belgelendirilmeleri ve çalışma usullerini belirleyen yönetmeliğin en son hali 2006 yılında yürürlüğe girmiştir (Resmi Gazete, 2006).

Yönetmelikle yeterlilik düzeyleri ile eğitim, sınav ve belgelendirme usul ve esasları düzenlenmektedir. Kılavuz kaptan yeterlilikleri Liman Kılavuz Kaptanı ve Türk Boğazları Kılavuz Kaptanı olmak üzere iki çeşittir. Bu yeterlilikler kılavuz kaptan ve kıdemli kılavuz kaptan olarak iki farklı düzeyde verilir. Kılavuz kaptan, 20.000 gros tonaj(GT) kadar olan tüm gemilere, kıdemli kılavuz kaptan ise tüm gemilere yetkilendirildikleri kılavuzluk hizmet bölgesinde kılavuzluk hizmeti verir.

Herhangi bir kılavuzluk hizmet bölgesine yönelik olarak ilk defa kılavuz kaptan yeterlilik belgesi alabilmek için:

- Türk vatandaşı olmak,
- Medeni hakları kullanma ehliyetine sahip olmak,
- Üniversitelerin denizcilikle ilgili bölümlerinde lisans düzeyinde eğitim görmüş olmak,

- Uzak Yol Kaptanı yeterlilik belgesine sahip olmak ve anılan belge ile en az bir yıl kaptanlık yaptığını deniz hizmet belgesi ile belgelemek,
- Sağlık durumunun deniz hizmetine elverişli olduğunu, bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre belgelemek,
- Düzgün ve akıcı konuştuğunu hastaneden alınmış belge ile ispatlamak,
- Bu Yönetmelik hükümlerine uygun olarak “Kılavuz Kaptanlık Temel Eğitimi” başarı ile tamamlamak,
- 50 yaşından gün almamış olmak
- Eğer ilk defa kılavuz kaptanlık niteliği aranıyorsa, kılavuz kaptan olabilmek için yapılan başvuruda aday olunan kılavuzluk hizmet bölgesini kapsayan geçerli bir “Deniz Trafik Operatörü” veya “Deniz Trafik Baş Operatörü Belgesi”ne sahip olmak,
- Görev başı eğitimi görmek ve bonservis almak,
- Bu Yönetmelik kapsamında geçerli bir İngilizce Dil Belgesine sahip olmak,
- Kılavuz kaptan sınavlarında başarılı olmak (Resmi Gazete, 2006).

Aday onaylandığında stajyer Kılavuz Kaptan olur ve liman veya geçiş bölgesinin türüne bağlı olan bir takım manevralarda görev alır. Bu, aday tam ruhsatlı Kılavuz Kaptan olmadan önce gerekli olan “görev başı eğitimi” sayılmaktadır. İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, Boğaz Kılavuz Kaptanlığı görev başı eğitimi tamamlayabilmek için; stajyerlerin İstanbul Boğazında en az dört ay ve 5000 GT veya daha büyük tonajda en az 160 geminin gece ve gündüz her iki yönde mümkün olduğunca eşit sayıda olmak üzere kılavuzlanmasında bulunması zorunludur. Bu sayının en az yarısı 150 metre ve üstü gemilerde gerçekleştirilmelidir. “Görev başı eğitiminin” İstanbul Boğazı geçişinin tamamını kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi zorunludur. Buna ek olarak stajyerler Çanakkale Boğazında gece ve gündüz her iki yönde mümkün olduğunca eşit sayıda olmak üzere, en az dört ay ve 5.000 GT veya daha büyük tonajda en az 100 geminin kılavuzlanmasında bulunmalıdır. “Görev başı eğitiminin”, Çanakkale Boğazı geçişinin tamamını kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi zorunludur. Yetkili kılavuzluk teşkilatı, görev başı eğitimi tamamlayan stajyer kılavuz kaptan için stajyer kılavuz kaptanı yanında bulduran bütün kılavuz kaptanlardan birer yazılı görüş alır ve bunları değerlendirerek, stajyer kılavuz kaptana bonservis verir. Bonservis alamayan stajyer, kılavuz kaptanlık sınavına giremez ve “görev başı eğitimi” yeniden yapması gerekir. Ancak, görev başı eğitiminin tekrarı bir defadan fazla olamaz. Görev başı eğitiminde ikinci

kez başarısız olan adaylar bir daha herhangi bir kılavuz kaptanlık belgesi için müracaat edemez. Görev başı eğitimini tamamlayan kılavuz kaptan stajyerleri, yönetmelik hükümlerinde listelenmiş olan diğer şartları karşılıyor ise ve ek eğitimi tamamlamış ise Deniz Kılavuz Kaptan ruhsatı almaya hak kazanırlar. Bu suretle belgelendirilen Liman Kılavuz Kaptanları, yetkili kılavuz kaptan belgelerine idarece “tüm gemilerde” ibaresi yazılması suretiyle yetkilendirildikleri hizmet bölgesindeki tüm gemilere kılavuzluk hizmeti verebilirler. Bu maddede belirtilen süre içinde belirtilen sayılarda geminin kılavuzlanmasında bulunulmadığı takdirde, gemi sayısı asgari sayıya buluncaya kadar “görev başı eğitimi” süresi uzatılır. Asgari sayıda gemi, belirtilen süreden daha kısa zamanda kılavuzlanmış olsa dahi, asgari “görev başı eğitimi” süresinin tamamlanması zorunludur. Tüm kılavuz kaptanların, görev başı eğitimleri sırasında; görev yapacakları kılavuzluk hizmet bölgesi kısmen veya bütünüyle Gemi Trafik Hizmetlerinin kapsamı içinde ise, GTH'nin yapısı ve işlevi ile ilgili olarak on iş günü süreyle GTH merkezinde, günde 6 saatten fazla olmamak kaydıyla 5 gün süre ile toplam 30 saat fiili eğitim almaları zorunludur. Bu eğitimlere ilişkin kayıtlar, GTH Hizmetlerini yürüten teşkilat tarafından onaylanarak ilgili liman başkanlığına gönderilir. Tüm stajyer kılavuz kaptanlar, görev başı eğitimleri sırasında, görev başı eğitimini yaptıkları kılavuzluk hizmet bölgesinde yetkili römorkörcülük teşkilatına ait römorkörlerde 15 günden az olmayacak şekilde fiili eğitim alırlar. Bu eğitimlere ilişkin kayıtlar, yetkili römorkörcülük teşkilatı tarafından onaylanarak ilgili liman başkanlığına gönderilir (Resmi Gazete, 2006).

1.5.1.2.1. Kılavuz Kaptan Sınavları

Kılavuz Kaptan Sınavları sözlü ve uygulamalı olmak üzere iki aşamada yapılır. Uygulamalı sınav liman kılavuz kaptanı yeterlilik belgesi için bir geminin ilgili limana yanaşma manevrası sırasında, Türk Boğazları kılavuz kaptanı yeterlilik belgesi için ise ilgili boğaz geçişi sırasında yapılır. Bir kılavuzluk teşkilatında görevli kılavuz kaptanların, zorunlu hizmet içi eğitimi seminerlerine, iki yıl içinde en az bir kez katılmaları zorunludur. Her kılavuzluk teşkilatı, istihdam ettiği kılavuz kaptanların zorunlu hizmet içi eğitim seminerlerine katılmaları için gerekli düzenlemeleri yapmak ve hazırlayacakları yıllık eğitim planını idareye sunmakla yükümlüdür (Resmi Gazete, 2006).

Kıdemli kılavuz kaptan yeterliğine yükselebilmek için kılavuz kaptanın; en az dört yıl kılavuz kaptanlık yapmış olması, İdarece yetkilendirilmiş eğitim vermeye yetkili bir

kurumdan kılavuz kaptanlık yükselme eğitimini alması ve yetkili kılavuzluk teşkilatının uygun görüşünün bulunması gereklidir. Türk mevzuatı Kılavuz Kaptanlar tarafından alınması gereken iki ayrı tip eğitim öngörmektedir. Birinci eğitime temel eğitim adı verilir ve Deniz Kılavuz Kaptan ruhsatı almak isteyen adaylar tarafından alınır. İkincisi ise hizmet vermekte olan kılavuz kaptanlara verilir ve buna hizmet içi eğitim denir. Temel Eğitim 70 saatlik kurstan oluşur ve aşağıdakilerden oluşur:

- 49 saat teori
- 21 saat yetkilendirilmiş eğitim merkezlerinde simülatör veya insanlı model gemi eğitimi. Simülasyon çok geniş bir sayıda manevra örneklemeleri içerecektir.

Bu Yönetmeliğin 8 inci maddesinin beşinci fıkrasında yer alan koşullarda, kılavuz kaptan yeterlilik belgesiyle tonaj sınırlamasız olarak görev yapabilmek için, İdarece onaylanan bir kurumda, simülatör ortamında veya insanlı gemi modeli üzerinde en az 40 saat süreli ilave eğitim alınmalıdır. Bu eğitim, büyük tonajlı gemilerin manevrasına yönelik olarak, düşük hız ve yanal hareket kontrolü, rıhtım usturmaçaları ile temas kontrolü, gemileri liman yükleme sistemlerine göre konumlandırma, yakın mesafede karşılaşma ve yetişip geçme durumlarında gemiler arası etkileşimin kontrolü, demirleri kullanarak açık deniz tesislerine yanaşma ve kıçtan kara olma teknikleri, kılavuz römorkörlerinin çekme ve itme yönleri ile güçlerinin kontrolü konularını içermeli ve tüm süreçleri uygulamalı olarak icra edilir (Resmi Gazete, 2006).

1.6. Dünyada Kılavuz Kaptan Mevzuatları

1.6.1. Malta Ulusal Mevzuatı

Kılavuzluk, Malta'da 01 Mart 2003 tarihli Kılavuzluk Yönetmeliği (Bağlı Mevzuat 499.26) altında düzenlenmiştir. Malta Limanlarında, kılavuzluk bütün gemiler için zorunludur. Limana girerken, ayrılırken, demirlerken veya hareket ederken kılavuz kaptanın yönetiminde olması mecburidir (Certipilot 2013).

Liman İdaresi, piyasanın değerlendirilmesi ve temin edilen hizmetin yararlılığı dikkate alındığında gerekte olan kılavuz kaptan sayısını belirler.

Aşağıdakileri yerine getirmeyen hiçbir kişi kılavuz kaptan olarak belgelendirilemez:

- Kurullarla belirlenen yeterlilik sınavlarını geçmiş olmak;

- Bu kurallara göre stajyer Kılavuz Kaptan olarak belgelendirilmek;
- İdarece belirlenen sürede, gemilerin kılavuzlanmasında uygulama tecrübesi kazanmak;
- Otorite tarafından onaylı lisansını almak; ve
- Zamanla değişen diğer belirlenmiş kurallara da uygun olmak.

Kılavuz Kaptanlar aşağıdaki sınıflara ayrılırlar:

- Klas 1 Kılavuz Kaptanlar her türlü gemiyi kılavuzlamak için yeterlilikli kaptanlar
- Klas 2 Kılavuz Kaptanlar, tam boyu 300 metreye kadar gemiler için ruhsatlı Kaptanlar
- Klas 3 Kılavuz Kaptanlar, tam boyu 250 metreye kadar gemiler için ruhsatlı Kaptanlar
- Klas 4 Kılavuz Kaptanlar, tam boyu 200 metreye kadar gemiler için ruhsatlı Kaptanlar
- Klas 5 Kılavuz Kaptanlar, tam boyu 170 metreye kadar gemiler için ruhsatlı Kaptanlar
- Klas 6 Kılavuz Kaptanlar, tam boyu 140 metreye kadar gemiler için ruhsatlı Kaptanlar

Klas 6'dan Klas 5'e geçiş koşulları

- Klas 6 Kılavuz Kaptan olarak en az 10 ay hizmet etmek;
- Tam boyu 140 metre üstü gemilerde bir kılavuz kaptanla beraber en az 100 hareket (25'i gece olmalı) tamamlamak.

Klas 5'den Klas 4'e geçiş koşulları

- Klas 5 Kılavuz Kaptan olarak en az 10 ay hizmet etmek;
- Tam boyu 170 metre üstü gemilerde bir kılavuz kaptanla beraber en az 50 hareket (13'ü gece olmalı) tamamlamak.

Klas 4'den Klas 3'e geçiş koşulları

- Klas 4 Kılavuz Kaptan olarak en az 10 ay hizmet etmek;
- Tam boyu 200 metre üstü gemilerde bir kılavuz kaptanla beraber en az 30 hareket (10'u gece olmalı) tamamlamak.

Klas 3'den Klas 2'ye geçiş koşulları

- Klas 3 Kılavuz Kaptan olarak en az 10 ay hizmet etmek;

- Tam boyu 250 metre üstü gemilerde bir kılavuz kaptanla beraber en az 15 hareket (5'i gece olmalı) tamamlamak.

Klas 2'den Klas 1'e geçiş koşulları

- Klas 2 Kılavuz Kaptan olarak en az 10 ay şartı aranır;

Yeterliğini yükseltecek Kılavuz Kaptan eğitiminin belgesini dokuzuncu ayda sunabilir, ki böylelikle başvurusu İdare tarafından zamanında işleme konmuş olur (Certipilot 2013).

1.6.2. İspanyol Ulusal Mevzuatı

İspanyol Kılavuzluğu ilgili uluslararası mevzuatın çerçevesinde oluşturulan çeşitli standartlarla düzenlenmekte ve Ulusal Standartlar ile "Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto" kurallarını içermektedir. İlgili düzenlemelerin hükümlerine uygun olarak, eğer müracaat sahipleri aşağıdaki ön koşulları karşılıyorsa Denizcilik İdaresi müracaat sahiplerine Kılavuz Kaptanlık yeterliği verebilir:

- Adaylar, Deniz Ticareti, Kaptan profesyonel unvanına sahip olmalı, ve sınavlardan hemen sonra başlayan profesyonel faaliyetler boyunca son on yıl içinde 1,000 GT üzeri gemilerin kumandasında en az iki yıl çalışmış olmalıdır.
- 65 yaşından genç olmalıdır.
- Kaptanlar aşağıdakilerden geçmelidirler:
- Sağlık muayenesi
- Fiziksel test
- İki test. Birincisi Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nde (Madrid) Denizcilik Mevzuatı (Ulusal ve Uluslararası) ve İngilizce, İkincisi limanda: yerel kurallar ve manevralar.
- Kılavuz Kaptanlar Kurumu ve Liman Otoritesi raporlarıyla, Denizcilik İdaresi tarafından değerlendirilen en çok 6 aylık bir eğitim dönemi.
- Kılavuz Kaptanlar için iki farklı tip mecburi sağlık muayenesi vardır:
- Başlangıç: Profesyonel giriş muayenesinde amaçlanan fiziksel ve psikolojik durumu değerlendirir.
- Devam Eden: Tıbbi uygunluk düzeyinin korunmasını kontrol eder. Bu muayenelerin geçerlik süresi 55 yaşına kadar olan Kılavuz Kaptanlar için 2 yıl,

55 yaşından sonra bir yıldır. 65 ve 70 yaş arasında muayene her 6 ayda bir mecburidir.

Kılavuz Kaptanlar aşağıdaki fiziksel testlerden de geçmelidirler:

- Yüzme: 50 metre, serbest, en çok iki dakika.
- Koşu: 1,000 metre, yolda, en çok 6 dakika.
- Tırmanma: 5 metre, dik merdivende, serbest.
- Üç ay geçerli Gelişim Belgesi, Beden Eğitiminde
- Lisans derecesi olan biri tarafından imzalanacaktır.

Adaylar eğitim dönemini geçtiklerinde, Denizcilik İdaresi, Kılavuz Kaptan Belgesi verecektir. Liman Otoritesi de Kılavuz Kaptanı limanda kılavuzluk hizmeti vermesi için yetkilendirir (Certipilot, 2013).

Kılavuz kaptan olarak yetkilendirilen adaylar tüm gemileri kılavuzlaya bilirler herhangi bir kısıtlama bulunmamaktadır (Yersel, 2006).

1.6.3. Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Mevzuatı

ABD'nin idari yapısı nedeniyle kılavuzluk sisteminin düzenlenmesi farklıdır. Kendi sularında kılavuzluk hizmetlerini düzenleme eyaletlere verilmiştir.

Federal kanunlar uyarınca; iki ABD limanı arasında seyir yapan tüm gemiler ile petrol tankerleri ve tehlikeli madde taşıyan mavnalar Federal Hükümet tarafından belgelendirilmiş kılavuz kaptanların hizmetlerinden faydalanmak zorundadırlar (U.S National Research Council, 1994).

Kural olarak, kılavuzlara yeterlilik belgesinin verilmesinde eyaletler yetkili olsa da Federal Hükümet de düzenleme yapma yetkisine sahiptir. Bu yetki uluslar arası ticaret yapmayan gemiler ile sınırlıdır (Parks, 1991).

Sahil Güvenlik Teşkilatı kılavuzluk konusunda geniş yetkilere sahiptir ve federal kılavuzluk hizmetlerinin düzenlenmesi ile görevlidir. Sahil Güvenlik teşkilatının yetkileri arasında, federal kılavuzluk kurallarını oluşturmak, kılavuz kaptanların belgelendirilmeleri için asgari standartları belirlemek, federal kılavuzluğa tabi gemi tiplerini belirlemek, federal kılavuz kaptanların çalışma alanlarını belirlemek, kılavuzluk sınavlarını düzenlemek ve yeterlilik belgelerini vermek ve federal kılavuzluk kurallarına uymayan kılavuzlara disiplin cezası vermek sayılabilir (U.S National Research Council, 1994).

1.6.3.1. Interport Pilot Acentası (Connecticut, Delaware, New Jersey, New York)

Kılavuz kaptan adaylarında 10 sene deniz hizmeti ve bunun en az 5 yılının güverte zabiti olarak yapılmış olması şartı aranmaktadır. Kılavuz kaptanın eğitimi 6 sene kadar sürmektedir. Bu eğitimin ilk iki senesinde aday en az 225 kanal seyri ve yanaşma manevrasında bulunmak ve bu seyir ve manevraların en az 25 tanesini kıdemli kılavuz kaptanın gözetiminde kendisi gerçekleştirmek zorundadır. Bu eğitimi izleyen 4 sene boyunca aday kıdemli kılavuz kaptanların gözetiminde manevralar gerçekleştirerek deneyimini arttırır (U.S National Research Council, 1994).

1.6.3.2. Mc Cormick Havuzlama Kılavuz Kaptanları (New York Limanı ve New Jersey)

Burada çok farklı bir sistemle karşılaşılmaktadır. Aday kılavuz kaptanlar kıdemli kılavuz kaptanlarla gemilere çıkmaya başlamadan önce römorkör kaptanlarının yanına gönderilerek manevra esnasında römorkörden manevrayı izleyerek ilk deneyimlerini kazanırlar. Römorkör kaptanının aday kılavuz kaptan hakkında olumlu kanaat vermesi durumunda aday kılavuz kaptanlar daha küçük ebatlı römorkörlerde değiştirmeci römorkör kaptanı olarak çalışmaya başlarlar (U.S National Research Council, 1994).

Eğer bu alanda da çalışmaları başarılı olarak değerlendirilirse kademeli bir geçişle kıdemli kılavuz kaptanlarla manevralara çıkmaya başlarlar. Aday kılavuz kaptanların bu çeşitli aşamalardan oluşan eğitim dönemi en az 10 sene olmak zorundadır. Bunun ilk iki senesinde en az 225 manevrada bulunmak ve bunun en az 25'ini kıdemli kılavuz kaptan gözetiminde kendi yapmak durumundadır. Ancak bunu izleyen 8 sene sonunda aday başarılı olursa kıdemli kılavuz kaptan olabilir (U.S National Research Council, 1994).

1.6.3.3. California San Fransisco Bar Kılavuz Kaptanları

Adaylar yazılı ve sözlü sınavları başardıktan sonra aday kılavuz kaptan olarak staja başlarlar. Başvuru için en az iki sene gemi kaptanı veya kılavuz kaptan olarak çalışmış olma şartı aranır. Staj dönemi en az bir sene sürmeli ancak üç seneyi geçmemelidir. Aday kılavuzları değerlendirmek için aktif olarak görev yapan kıdemli kılavuz kaptanlardan 5 kişilik bir komite kurulur. Aday kılavuz kaptan diğer kılavuz kaptanlar tarafından yazılı

olarak değerlendirilir ve haklarında düzenlenen raporlar komitenin bilgisine sunulur. Adaylar ayrıca simülasyon kurslarına da gönderilirler (U.S. National Research Council, 1994).

1.6.3.4. Los Angeles Limanı Kılavuz Kaptanları

Burada kapsamlı ve yoğun bir eğitimin gerekliliğine inanan kılavuzluk teşkilatı, adayları 24 ay süren ve 6 aşamalı bir sınav sistemi ile değerlendirmeye alır. Amaç gemilerin büyüklüğü ve manevraların zorluğunu da dikkate alarak yeterli ve deneyimli kılavuz kaptanların nezaretinde eğitime tabi tutmaktır. Her bir aşamanın sonunda adaylar baş kılavuzla manevraya çıkarak değerlendirilmekte ve hemen ardından yazılı sınava tabi tutulmaktadır. Eğer aday her hangi bir aşamada başarılı olamaz ise bir üst aşamaya geçemez. Bu aşamalardaki uygulamalı eğitim ve sınav aynı zamanda simulatör eğitimi, VTS gözlemi, römorkörlerde manevraları gözlem, liman kurallarının eğitimi ve liman emniyet planı eğitimi ile desteklenir. Aday acemi kılavuz kaptan olmadan önce eğitimi süresince en az 1000 gemide bulunur. Eğitim programı usta kılavuz kaptanlar tarafından düzenlenir, eğitim komitesi tarafından takip ve kontrol edilir, baş kılavuz kaptan tarafından yönetilir. Her dört yılda bir tüm kılavuz kaptanlar İnsan Kumandalı Maket Model (Manned Model) kursuna tabi tutulurlar. Ayrıca tüm kılavuz kaptanlar her iki yılda bir simulatör kursuna gönderilirler (U.S National Research Council, 1994).

1.6.4. Birleşik Krallık Ulusal Mevzuatı

Birleşik Krallık kılavuzluk hizmetleri, 1987 tarihli Kılavuzluk Kanunu'nun hükümleri çerçevesinde ücretli ve serbest meslek sahibi olarak çalışan kılavuz kaptanlar tarafından verilir. Yasa, her bir liman ya da rıhtımı kendi sahasında kılavuzluk faaliyetleri açısından Yetkili Liman Kurulması olarak niteler. Limanların çoğunluğu, limana iliksin yasadan kaynaklanan sorumlulukları olan özel şirketlerdir (bunların hisse senetleri menkul kıymetler borsasında satın alınabilir). Kılavuzluk Kanunu, her bir Yetkili Liman Kurulmasını kendi limanı içinde ve yaklaşım bölgesinde gemilerin seyrini güvenli kılmak için kılavuzluk hizmetlerine gerek olup olmadığı, varsa ne tür hizmetlerin gerekli olduğu konusunu göz önünde bulundurmakla yükümlü kılar (Corbet 1990).

Kılavuz kaptan olmak için aranan asgari vasıflar açısından ülke çapında belirlenmiş standartlar yoktur. Mevcut kılavuz kaptanlar uzak yol kaptanı belgesine (MFG) ya da buna eşdeğer bir belgeye sahiptir ya da bir stajyer kılavuz kaptan sistemi üzerinden kılavuz kaptan olmuşlardır. 1988'den itibaren her Yetkili Liman Kuruluşu kendi koşullarını belirlemiştir. Her ne kadar Yetkili Liman Kuruluşlarının çoğunluğu hâlâ MFG belgesi aramakta ise de bazıları sahil bölgesi kılavuz kaptanlarına uygun vasıflarla ya da liman kontrol görevlileri arasından kılavuz kaptan almakla yetinmektedir. Başlangıç eğitiminin süresi genellikle altı ay civarındadır. Eğitim döneminden ve sınavdan sonra tonaj sınırlaması kılavuz kaptana getirilmekte. Sınırlamalar 7 yıl kademeli olarak devam etmekte ve sonunda tam yeterliliğe yükselinmektedir. Deniz Kılavuz Kaptanları için Ulusal Mesleki Standartlar, Temmuz 2000'de akredite edilmiştir (Yersel, 2006).

1.6.5. Avustralya Ulusal Mevzuatı

Avustralya 1993 yılında “franchise” yaklaşımını benimseyerek kılavuzluk hizmetlerinin sürdürülmesini onaylamışken 2000 yılında Bungaterataisatu gemisinin “great reef” bölgesinde yaşadığı kazanın ardından çevresel endişeler ortaya çıkmış ve bir “tavsiyeler” metni hazırlanmıştır. Bu tavsiyeler metni kılavuzluk operasyonları, kılavuzluk bölgeleri, kılavuz kaptanların eğitimi, lisanslanması, kalite standartlarının belirlenmesi vb. pek çok değişik başlığı içermekteydi. Doric Chariot isimli dökme yük gemisinin 2002 yılındaki kazasının ardından da Avustralya hükümeti bahsi geçen tavsiyeleri aynı ay içinde yasalaştırarak uygulamaya koymuştur (Udbh Raporu, 2013).

Yasalaştırılan mevzuat gereği stajyer kılavuz kaptan, kısıtlı kılavuz kaptan, sınırsız kılavuz kaptan ve baş kılavuz kaptan şeklinde dört farklı ehliyet türü oluşturulmuş.

Stajyer Kılavuz Kaptan olabilmek için,

- Avustralya 'da çalışma hakkına sahip olmak
- 3000grt ve daha büyük gemilerde kaptanlık yapabilecek ehliyete(Amsa'nın tanımış olduğu) sahip olmak.
- Akıcı İngilizce
- Sağlık raporu
- İdare tarafından onaylanmış pilot eğitim kursunu tamamlamak (URL-4).

Stajyer kılavuz kaptanlıktan sınırlı kılavuz kaptanlığa geçerken adaylar,

- Stajyer kılavuz kaptan ehliyetine sahip olmak
- Sağlık raporu
- Eğitim programının onaylanmış olması,
- Yetkinlik değerlendirmesinin yapılmış olması,
- Amsa tarafından yapılan yazılı sınavdan geçilmiş olması,
- Amsa tarafından yorgunluk yönetimi kursunun onaylanmış olması,
- Amsa tarafından sözlü sınavdan geçilmiş olması, (URL-5)

Sınırlı Kılavuz kaptanlıktan sınırsız kılavuz kaptanlığa geçerken adaylar,

- Kısıtlı kılavuz kaptan ehliyetine sahip olmak
- Sağlık raporu
- İdarenin o bölge için belirlemiş olduğu transit geçiş sayısının tamamlamak (URL-6)

Sınırsız kılavuz kaptanlıktan baş kılavuz kaptanlığa geçerken adaylar,

- Sınırsız kılavuz kaptan ehliyetine sahip olmak
- Sınırsız kılavuz kaptan ehliyetini aldıktan sonra son beş yıl içerisinde yedi gün ceza almamış olmak.
- Sağlık raporu
- Onaylanmış bir eğitim kuruluşu tarafından yapılan bir onaylanmış işyeri değerlendirme eğitim kursunu tamamlamış olmak,
- Amsa tarafından onaylanan bir psikometrik değerlendirmeden geçmiş olmak
- Amsa tarafından yapılan sözlü sınavdan geçmiş olmak
- İdarenin o bölge için belirlemiş olduğu transit geçiş sayısının tamamlamak (URL-7).

Tablo 2. Ülkelerin kılavuz kaptan niteliklerinin karşılaştırılması (Certipilot, 2013; Anderson, 2007; Resmi Gazete 2006; URL-8)

Ülkeler	Asgari Nitelik	İlgili Kanun	Staj Süresi	Tam yeterliliğe Yükseliş
Birleşik Krallık (U.K)	Hiçbir ulusal asgari nitelik aranmaz. Asgari nitelikler ilgili liman başkanlığı tarafından belirlenir.	Kılavuz Kanunu 1987	Altı ay kılavuz kaptan adaylarının görev başı eğitimi yapmaları gerekmektedir.	İlk stajdan sonra tonaj sınırlaması mevcuttur. Sınırlamalar yedi yıl kademeli olarak devam eder.
İspanya	1000grt ve üzeri gemilerde 2 yıl kaptanlık yapmış olmak	Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto	Kılavuz kaptan gözetiminde 6 ay görev başı eğitimi yapılıyor.	Yok
Malta	Ticari Denizcilik Kanunu hükümleri uyarınca verilmiş olan ve en az uzak yol vardiya zabıtlığı derecesi	Kılavuzluk Yönetmeliği 2003	Yeterliliğini yükseltecek kılavuz kaptan eğitiminin belgesini 9 ayda sunabilir.	Kılavuz kaptan yeterlilikleri 6 farklı seviyeye ayrılır.
Avustralya	3000grt ve daha büyük gemilerde kaptanlık yapabilecek ehliyet(Amsa'nın tanıdığı) sahip olmak.	Kılavuz Kaptan Mevzuatı 2002	İdarenin her bölge için belirlemiş olduğu transit geçiş veya manevra sayısını tamamlamak	Üç farklı ehliyet sınıfı mevcuttur.
Amerika Birleşik Devletleri (New York)	Kılavuz kaptan adaylarında 10 sene deniz hizmeti ve bunun en az 5 yılının güverte zabiti olarak yapılmış olması şartı aranmaktadır.	Ülke eyalet sistemiyle yönetildiğinden her eyaletin farklı kılavuz yönetmeliği mevcuttur.	Eğitim toplam 6 yıl 2 yıl 225 manevra gerçekleştirmek zorunda 4 yıl kıdemli kılavuz kaptan gözetiminde olmak zorunda	Yok
İtalya	Uzak yol kaptan yeterliliği ile 6 yıl deniz tecrübesi	Ulaştırma Bakanlığı pilot kanunu	İlk olarak sözlü sınav yapılır. Sınavı geçenler 12 ay görev başı eğitimi yaparlar.	Yok
Almanya	Uzak yol gemi kaptanı ehliyetine sahip olmak ve bu yeterlilikte en az iki yıl deniz hizmeti	Deniz Liman Enstitüsü(IMP) Ulaştırma Bakanlığı pilot kanunu	Kılavuzluk bölgesinde sekiz ay kılavuz kaptan gözetiminde staj yapmak	Kılavuzluk Talimatı, kılavuz kaptanın ilk yeterlik belgesini almasını takiben bir geçiş dönemi boyunca onun yalnızca belli tip ve büyüklükteki gemileri kılavuzlayabileceğini belirten bir hüküm içerebilir.

Tablo 2'nin devamı

Danimarka	Uzak yol Kaptan Ehliyeti veya Uzak yol I.zabit ehliyeti ve deneyim.	Milli Savunma Bakanlığı	3 ay görev başı eğitimi ve sınav	Yok
Bulgaristan	Uzak yol I. Zabit ehliyeti	Kılavuzluk kanunu bulunmamakta	3 ay görev başı eğitimi ve sınav	Yok
Türkiye	Uzak yol kaptan ehliyeti ve ilgili yeterlilikte bir yıl tecrübe sahip olmak.	Kılavuz kaptanların yeterlikleri, eğitimleri, belgelendirilmeleri ve çalışma usulleri hakkında yönetmelik 2006	Temel eğitim ve 6 ay görev başı eğitimi ve sınav	Kıdemli kılavuz kaptan yeterliğine yükselebilmek için kılavuz kaptanın; en az dört yıl kılavuz kaptanlık yapmış olması, İdarece yetkilendirilmiş eğitim vermeye yetkili bir kurumdan kılavuz kaptanlık yükselme eğitimini alması ve yetkili kılavuzluk teşkilatının uygun görüşünün bulunması gereklidir.

1.7. Benzer Çalışmalar

Kılavuz Kaptanlık mesleği denizcilik literatürün de farklı açılardan ele alınmıştır. Bu çalışmanın literatür taraması ve şekillenmesi aşamasında katkı sağlayan önceki çalışma özetleri birbirini tamamlayan nitelikte aşağıda sunulmuştur.

Türk kılavuz Kaptanların tükenmiş çalışma koşullarının iş tatmini ve meslekten ayrılma ile alakası üzerine çalışmada ise; Türk deniz pilotlarının çalışma koşullarının iş doyumunu ve meslekten ayrılma niyetlerine etkilerini belirlemek amacıyla yapılmıştır. Bu kapsamda hipotezler kurulmuş ve kurulan hipotezler ışığında açık uçlu sorular on adet kılavuz kaptana sorularak tükenmiş çalışma koşullarına bakış açısı kazanılmak istenmiş. Cevapların sonucunda on dört ayrı etmen; Manevra sayısı, Katılma-Ayrılma gemi arasında geçen zaman, Uyku eksikliği, Hava durumu, Ekipman durumu, Deniz durumu, Manevranın zamanı (gece-gündüz), Personel yeterlilik, Personel iletişim becerisi, Olağan dışı çalışma saatleri, Köprü üstü aydınlık, Köprü üstü havalandırma, Köprü üstü sıcaklık ve ses belirlenmiştir.

Çalışmalarının sonucunda Türk kılavuz kaptanlarının tükenmişlik düzeyi yüksek, iş doyumunu az ve işten ayrılmakta yüksek eğilimli oldukları sonucuna varmışlardır (Ceyhun ve Özbağ, 2014).

Avustralya ve Yeni Zelanda pilotlarının emniyet kültürü ve risk algısı üzerine yapılan çalışmada ise; kılavuz kaptanların görüşlerini alarak mevcut çalışma koşullarını değerlendirmek için anket çalışması hazırlanmışlardır. Çalışmalarında pilotların emniyet kültürü ve risk algısı değerlendirilmiştir.

Oluşturulan anket beş kısımdan oluşmaktadır; profesyonel arka plan, emniyet kültürü ve risk algısı, seyir ve kılavuzlama tehlikeleri, pilot algılarının rolü ve ek yorumlardır.

Çalışmada; kılavuz teşkilatlarında yapısal sorunlar olduğu, kılavuz kaptanların ticari baskılar sebebiyle emniyet, hasar raporlama, yorgunluk kontrolü ve eğitim gibi konuların göz ardı ettiği sonucuna varılmıştır (Darbra, 2007).

Avrupalı kılavuz kaptanların olağan dışı çalışma saatleri ve iş memnuniyeti arasındaki ilişkisi adlı çalışmada ise; İş memnuniyetini etkileyen faktörleri ve ele alınan Avrupa ülkelerindeki çalışma koşulları irdelenmiştir. Olağan dışı çalışma saatlerinin vücutta oluşturacağı yan etkiler belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışma kapsamında pilotlar üzerinde anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışmasının değerlendirilmesi sonucunda ise sırasıyla şu bulgular; yoğun ve düzensiz çalışma gerginlik yaratmakta iş memnuniyetini

azalttığı. ,düzensiz çalışma saatleri fiziksel ve sosyal problemlerin genel kaynağı olduğu, kılavuz teşkilatlarındaki yapısal eksiklikler kılavuz kaptanların üzerinde baskı oluşturmakta, örneğin iş kayıp etme korkusu v.b. durumlar iş memnuniyetini etkilemekte olduğu tespit edilmiştir (Anderson, 2007).

Kanadalı kılavuz kaptanlar için hazırlanan yorgunluk yönetimi programı referans olması için hazırlanmıştır. Hazırlanan kılavuzun bileşenleri; uykunun temeli, biyolojik saat, düzensiz çalışma saati tasviri, yorgunluk ile başa çıkma stratejilerinden oluşmaktadır. Yorgunluk yönetiminin anlaşılması için insan vücudu ve gereksinimleri ve yorgunluğa, iş tatminsizliğine neden olan durumlar tespit edilmiştir. Yorgunluğu yönetmek ve iş memnuniyetini artırmak için tavsiyelerde bulunulmuştur (Wayne ve Valerie, 2002).

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

2.1. Materyal-Metod

Kılavuz kaptanların üstlendikleri kamusal ve beceri isteyen kritik görevleri göz önünde bulundurularak. Türkiye’de kılavuzluk ve kılavuz kaptan profilini ortaya koymak üzere yapılmıştır. Bu amaçla çalışmada durum çalışması metodu kullanılmıştır. Durum çalışması güncel bir olayı gerçek yaşam alanı içinde inceleyen deneysel bir araştırma olarak düşünülebilir (Yin, 1994). Çalışmanın kapsamı Türkiye’deki kılavuz kaptanlarla sınırlıdır.

Çalışmada materyal olarak anket çalışması kullanılmıştır. Anket oluşturulurken bir ulaşım modeli olan hava taşımacılığında önemli bir yere sahip Avusturalyalı uçak pilotlarına uygulanan emniyet kültürü ve tehlike başlıklı anket formundan esinlenerek ankete referans oluşturulmuştur. Çalışma profesyonel arka plan, emniyet ve çalışma sistemi, tehlikeler, pilot algılarının rolü ve ek yorumlar şeklinde beş ana kısımdan oluşmaktadır (URL-9).

Çalışmada kullanılan anket çalışması denizciliğin gerçeklerine ve mevcut durumu ortaya çıkaracak detaylı sorular içerecek şekilde hazırlanmıştır. Anketleri hazırlarken soruların anlaşılabilirliği ve maksadını test için çevredeki illerdeki kılavuz kaptanların görüşleri de alınmıştır. Sonuçta anket en son halini almıştır. Anket kişisel bilgiler, çalışma sistemi, iş memnuniyeti, mevcut durum, beklentiler ve uygunsuzluklar olmak üzere beş ana bölümden oluşmaktadır.

Kişisel bilgiler bölümü soruları anketi cevaplandırarak kılavuz kaptanı tanımlayıcı ve demografik bilgiler içeren yedi sorudan oluşmaktadır.

Çalışma Sistemi bölümünde kılavuz kaptanların çalışma sistemleri, dinlenme olanakları ve memnuniyet dereceleri sorgulanmıştır.

Anketin iş memnuniyeti bölümünde kılavuz kaptanların mesleki beklentileri, bırakma eğilimleri ve strese bağlı hastalıklarının var olup olmadığı araştırılmak istenmiştir. Sorulara verilecek cevaplar beşli likert ölçeği kullanılarak hazırlanmıştır. Beşli Likert ölçeği hiç katılmıyorum-katılmıyorum-emin değilim-katılıyorum-kesinlikle katılıyorum şeklinde ölçeklendirilmiştir.

Mevcut durum bölümünde bağlı buldukları kılavuzluk teşkilatının olanakları (ekipman, araç vb) ve kılavuz kaptanların aldıkları eğitimlerin içeriği ve memnuniyet dereceleri araştırılmıştır.

Son bölümde kılavuz kaptanların çalışmış oldukları kılavuzluk teşkilatında karşılaştıkları uygunsuzlukların ve geleceğe yönelik beklentilerinin neler olduğu açık uçlu soru sorularak mevcut durumun yorumlanması istenmiştir.

2.2. Anket Verilerinin Değerlendirilmesi

Cevaplandırılmış anket formları SPSS(Statistical Package for the Social Sciences) girilmeden önce anket soruları ve cevap seçenekleri SPSS programı içerisinde tanımlanarak veri girişine uygun hale getirilmiştir. Her bir anket sorusu ve cevapları tanımlandıktan sonra anket verileri sırasıyla SPSS programına girilmiştir.

SPSS özellikle istatistiksel analiz için yaygın olarak kullanılmaktadır. Pazar araştırmacıları, sağlık araştırmacıları, anket şirketleri, devlet kurumları, eğitim araştırmacıları, pazarlama kurumları, "veri madencileri" vb. tarafından da pratik olarak kullanılan veri çözümlemesi yapabilen yazılımdır.(Türedi, 2014)

Çalışmada SPSS programı ile üç farklı analiz yapılmıştır. Bunlar güvenilirlik analizi, frekans analizi ve Ki-kare analizidir.

2.2.1. Güvenirlik Analizi

Güvenirlik, aynı soruya verilen cevaplar arasındaki kararlılık olarak ifade edilebilir. Güvenirlik analizi anket soruları cevaplandıktan sonra yapılarak sorulara verilen cevapların iç tutarlılığı incelenmiştir. Güvenirlik değeri (Cronbach Alpha) α ile gösterilmekte ve bu değer;

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left(1 - \frac{\sum_{i=1}^K \sigma_{Y_i}^2}{\sigma_X^2} \right) \quad (1)$$

förmülü ile hesaplanmaktadır.

Herhangi bir konuda hazırlanan ölçeğin α değeri $0,00 \leq \alpha < 0,40$ aralığında olması durumunda ölçeğin güvenilir olmadığını, $0,40 \leq \alpha < 0,60$ aralığında düşük güvenilir

olduğunu, $0,60 \leq \alpha < 0,80$ aralığında oldukça güvenilir olduğunu ve $0,80 \leq \alpha < 1,00$ aralığında ise yüksek derecede güvenilir olduğunu göstermektedir (Üngüren, 2009).

Bu araştırmanın (Cronbach Alpha) α katsayısı 0,842 olarak bulunmuştur. Dolayısıyla araştırmada kullanılan ölçek geçerli ve yüksek derecede güvenilirdir.

2.2.2. Frekans Dağılımı

Frekans dağılımı; bir ya da daha çok değişkene ait değerlerin ya da puanların dağılımına ait özelliklerini betimlemek amacıyla verileri sayı ve yüzde olarak veren analize denir. Frekans dağılımı, tablo halinde verilebileceği gibi uygun olduğu durumlarda çeşitli grafikler kullanılarak da gösterilebilir. (Büyüköztürk, 2009).

2.2.3. Ki-Kare Bağımsızlık Testi

Ki-kare bağımsızlık testi, kitle birimlerinin iki ayrı özelliğini gösteren iki değişken arasındaki istatistik olarak anlamlı bir ilişki olup olmadığını belirlemek amacıyla kullanılır (Türedi, 2014).

2.2.3.1. Ki-kare Testinin Kullanıldığı Yerler

- Örnekleme ya da tamsayım ile elde edilen bir veri kümesinin belirli bir teorik dağılıma uygun olup olmadığının araştırılmasında kullanılır
- İki olay arasında bağımsızlığın olup olmadığının araştırılmasında kullanılır.
- İki veya daha fazla örneğin aynı kitleden gelip gelmediğinin araştırılmasında kullanılır (Köseoğlu, 2013).

2.2.3.2. Ki-kare Bağımsızlık Testi ve Denizcilikte Kullanımları

Ki-kare bağımsızlık testinin denizcilikte birçok yerli ve yabancı çalışmada yöntem olarak kullanıldığını görmekteyiz.

Emniyet eğitimi yöntemleri adlı çalışmada kaza sayıları ile kazaların yıl içerisinde oluş haftaları arasında ki-kare analizi yapılarak istatistiki anlamlı bir ilişki olup olmadığı test edilmiştir (Revelle, 1995).

Denizcilik eğitim araştırmalarında ki-kare analizi kullanımı başlıklı çalışmada ise; denizcilik öğrencilerine farklı öğretim yöntemleri ile anlatılan derslerin öğrencilerin sınav kağıtlarına etkisi ki-kare analizi yöntemiyle araştırılmıştır (Cumming, 2008).

Güvenlik önlemlerinin özenle tasarlanmama ve etkin şekilde uygulanmaması denizcilik taşımacılık zincirine etkileri Vietnam deneysel ülke baz alınarak araştırılmış. Güvenlik geliştirmeleri ve hizmet kaliteleri arasında tüm öngörülen ilişkiler oluşturulan anket çalışmasıyla katılımcılara sorulmuş ve veriler elde edilmiştir. Elde edilen veriler ikili ilişki analiz yöntemiyle analizi yapılarak anlamlı olup olmadıkları araştırılmıştır (Thai, 2007).

Gemilerde meydana gelen personel kazalarının belirlenmesi için yapılan çalışmada US Coast Guard tarafından 1991-2001 yılları arasında incelenen kazalardan veri oluşturulmuş. Kaza nedenleri ve kaza sonuçları arasında ki-kare analizi yapılarak sonuçlar elde edilmiştir (Talley, 2007).

2.2.3.3. Ki-kare Bağımsızlık Testi Hesaplamaları

Test işlemi, kitleden çekilecek n birimlik tesadüfi örnekten, iki değişkene göre sınıflayıcı veya sıralayıcı ölçekle elde edilen gözlemlerden oluşan örnek veriye dayanır. Değişkenlerden biri bir tablonun satırlarına, diğeri sütunlara yerleştirilerek, iki değişkene ait gözlemlerle, k satır, m sütun ve km bir çapraz tablo oluşturur (Tablo 3). N birimin iki değişkene göre ortak dağılımını gösterir. Tabloda satırlar satır değişkeninin, sütunlar ise sütun değişkeninin seviyelerini gösterir, g_j , j satır ve i sütununun kesiştiği j_i gözemesinin gözlem sayısını; n_j , satır değişkeninin j -inci, sütun değişkeninin i -nci seviyesindeki gözlem sayısını gösterir. Tablonun 1 -inci ve son sütunu satır, 1 -inci ve satırı sütun değişkeninin ayrı-marjinal dağılımını verir.

Tablo 3. Örnek Ki-kare bağımsızlık tablosu

Satır Değişkeni	Sütün Değişkeni				Toplam
	1	2 ...	i....	m	
1	$G_{11}...$	G_{12}	$... G_{1i}$	$... G_{1m}$	n_1
2	$G_{21}...$	G_{22}	$... G_{2i}$	G_{2m}	n_2
.	.				.
.	.				.
.	.				.
j	$G_{j1}...$	G_{j2}	$... G_{ji}$	$... G_{jm}$	n_j
.	.				.
.	.				.
.	.				.
k	G_{k1}	G_{k2}	G_{ki}	G_{km}	n_k
Toplam	n_1	n_2	$...n_i$	$... n_m$	n

Ki-kare bağımsızlık testinde test hipotezi ve karşıtı aşağıdaki gibidir.

H_0 : İki değişken bağımsızdır H_1 : İki değişken bağımsız değildir

H hipotezinin testi, G_{ji} gözlenen sıklıkları ile H_0 geçerli iken bu sıklıklara karşı gelen B_{ji} beklenen sıklıklarının uyumuna dayanır, ji özesinin beklenen sıklığı aşağıdaki gibi bulunur.

$$B_{ji} = \frac{n_j n_i}{n} \quad (2)$$

B_{ji} beklenen sıklıkları, G_{ji} gözlenen sıklıklarının yanına kaydedilir. $G_{ji} - B_{ji}$ farkının örnek değişkenliğine bağlanabilecek kadar küçük oluşu (uyumu) H_0 hipotezini destekler. Farkın yeterince büyük oluşu (uyumsuzluğu) H_0 hipotezinden kuşku duyulmasına yol açar. Bu yüzden test istatistiği gözlenen ve beklenen sıklıklara farkına dayalı olarak aşağıdaki şekilde tanımlanır.

$$\chi^2 = \sum_{j=1}^k \sum_{i=1}^m \frac{(G_{ji} - B_{ji})^2}{B_{ji}} \quad (3)$$

H_0 hipotezinin α anlamlılık seviyesinde testine ilişkin karar kuralı aşağıdaki gibidir.

$$\sum_{j=1}^k \sum_{i=1}^m \frac{(G_{ji}-B_{ji})^2}{B_{ji}} > \chi_{(k-1)(m-1),\alpha}^2 \quad (4)$$

ise H_0 ret edilir.

Burada, $\chi_{(k-1)(m-1),\alpha}^2, P(\chi^2 > \chi_{(k-1)(m-1),\alpha}^2) = \alpha$ eşitliğini sağlayan $(k-1)(m-1)$ serbestlik dereceli ki-kare tesadüfi değişkeni değeridir ve seçilen α için seçilen ve n için ki-kare dağılımı değerleri tablosuna(ek 3) bakılarak bulunur. Gene kabul gören görüşe göre H_0 hipotezinin χ^2 yaklaşımı ile testi, beklenen sıklıkların yeterince büyük (en çok %20'si 5'ten küçük, tamamı 1 veya daha büyük) olması halinde güvenilir sonuçlar verir. Küçük beklenen sıklıklar halinde en sağlıklı yol, örnek hacminin genişletilmesidir. Kolay uygulanabilir bir diğer yol ise, bazı satır ve sütunların, bitişik satır ve sütunla birleştirilmesidir. Beklenen sıklıkların %20' den fazlası 5'den küçük ise bu yola başvurulur (Türedi, 2014).

Çalışmada bu kapsamda oluşturulan hipotezler şu şekildedir,

H_0 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile dinlenme süresi ve olanakları memnuniyeti arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H_1 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile dinlenme süresi ve olanakları memnuniyeti arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H_0 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile kılavuz kaptanların hizmet verdikleri romörkerlerden memnuniyet derecesi arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H_2 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile kılavuz kaptanların hizmet verdikleri romörkerlerden memnuniyet derecesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H_0 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile kılavuz kaptanların hizmet verdikleri pilot botundan memnuniyet derecesi arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H_3 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile kılavuz kaptanların hizmet verdikleri pilot botundan memnuniyet derecesi arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H_0 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile kılavuz kaptanların maddi beklentilerinin memnuniyet derecesi arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H_4 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile kılavuz kaptanların maddi beklentilerinin memnuniyet derecesi arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H₀. Kılavuz kaptanların yaşı ile dinlenme süresi ve olanakları memnuniyeti arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H₅. Kılavuz kaptanların yaşı ile dinlenme süresi ve olanakları memnuniyeti arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₀. Kılavuz kaptanların yaşı ile aralıksız kılavuzlama hizmetinde bulunabilme arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H₆. Kılavuz kaptanların yaşı ile aralıksız kılavuzlama hizmetinde bulunabilme arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H₀. Kılavuzluk türü ile Kılavuz kaptan eğitiminde ki görev başı eğitimi süresinin düzenlenmesi gerekliliği arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H₇. Kılavuzluk türü ile Kılavuz kaptan eğitiminde ki görev başı eğitimi süresinin düzenlenmesi gerekliliği arasında anlamlı bir ilişki vardır.

2.3. Araştırmanın Evreni ve Merkezi

Araştırmanın evreni Türkiye sınırları içerisinde kılavuz kaptanlık hizmeti veren kılavuz kaptanlarla sınırlıdır.

Araştırma kapsamında yüksek kitle sayısına daha hızlı bir şekilde ulaşabilmek için Türk kılavuz kaptanlar Derneği ile irtibata geçilmiştir. Derneğin üyesi olan 350 tane kılavuz kaptana anket formları dernek üzerinden ortak bir maile gönderilmiştir. Fakat ankete cevap veren kılavuz kaptan sayısı yeterli olmadığından dolayı kılavuz kaptanların bir kısmı telefonla, bir kısmına yüz yüze ulaşılmaya çalışılmıştır. Ayrıca 7. Geleneksel kılavuz kaptanlar haftası kapsamında ‘Türk Boğazlarında Acil Durum Yönetimi ‘adlı sempozyuma davetli olarak katılmış ve böylelikle anket sayısı istenilen düzeye getirilmeye çalışılmıştır. Çalışma kapsamında sempozyuma katılan yüz yüze görüşülen diğer kılavuz kaptanlar ile kılavuzluk mesleği hakkında röportaj yapılmıştır.

Kılavuz kaptanlar ve özellikle özel teşkilatta çalışanlar anketi doldurmaktan ve röportaj vermekten kaçınmışlardır. Literatürde Avusturalyalı ve Yeni Zelandalı kılavuz kaptanlarla yapılan anket çalışmasının ülkedeki toplam kılavuz kaptanların %20 ‘si ile yapıldığını görmekteyiz (Darbara, 2007). Yapılan bu çalışmada Türkiyede ki tüm kılavuz kaptanların yaklaşık % 20 si ile farklı kılavuzluk alanlarında anket ve röportaj çalışması yapılmıştır.

3. BULGULAR

3.1. Frekans Dağılımları

Yapılan frekans analizinde bulgular, tablo veya grafiklerle desteklenerek açıklanmıştır. Ayrıca verilen cevapların aritmetik ortalaması alınarak genel kamu yansıtılmaya çalışılmıştır.

3.1.1. Kişisel Bilgiler

3.1.1.1. Kılavuz Kaptanların Yaş Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Tablo 4’de yapılan çalışmaya katılan kılavuz kaptanların yaş frekans dağılımları verilmiştir. Çalışmaya katılanların; %1,7’si 27-32 yaşları arasında, %28,3’ü 33-37 yaşları arasında, %18,3’ü 38-43 yaşları arasında, %21,7’ü 44-49 yaşları arasında ve %30’ü 50 yaş ve üzerinde bulunmaktadır. Kılavuz kaptanların 50 yaş ve üstünde en yüksek yüzdeyi, 27-32 yaş aralığında en düşük yüzdeyi oluşturduğu görülmektedir (Tablo 4). Kılavuz kaptanların yaş ortalaması ise 46,25 olarak belirlenmiştir.

Tablo 4. Kılavuz kaptanların yaş frekans dağılımı

Yaş Grubu	Frekans (f)	Yüzde (%)	Özel Teş.	Kamu Teş.
27-32 yaş	1	1,7	1	0
33-37 yaş	17	28,3	13	4
38-43 yaş	11	18,3	4	7
44-49 yaş	13	21,7	6	7
50 yaş ve üstü	18	30	8	10
Toplam	60	100	32	28

3.1.1.2. Mezun Olunan Üniversite Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Tablo 5’de çalışmaya katılan kılavuz kaptanların mezun oldukları üniversitelerin frekans dağılımları verilmiştir. Kılavuz kaptanlar 50 si (%78,3) ülkemizin en eski geçmişe sahip olan, eski ismi yüksek denizcilik okulu şimdiki ismi İstanbul Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümünden mezun olmuştur. Geriye kalan 6 kişi (%10) Karadeniz Teknik Üniversitesinden, 2 er kişi (%3,3)Dokuz Eylül Üniversitesi ve Yakın Doğu Üniversitesileri Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ve diğer katılımcılardan üçünde (%5) su ürünleri meslek lisesinden çıkışlı oldukları tespit edilmiştir.

Tablo 5. Kılavuz kaptanların mezun olunan üniversite frekans dağılımı

Üniversite	Frekans(<i>f</i>)	Yüzde(%)
İ.T.Ü	47	78,3
K.T.Ü	6	10
D.E.Ü	2	3,3
Y.D.Ü	2	3,3
Diğer	3	5
Toplam	60	100

3.1.1.3. Deniz Hizmeti Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Katılımcılara bu bölümde gemi kaptanı olarak hizmet süreleri, kılavuz kaptan hizmet süreleri ve toplam deniz hizmetleri (zabitlikten-kılavuzluğa geçen süre) olmak üzere üç farklı şekilde sorular sorulmuş;

Katılımcıların 29 u (%48,3) 1-3 yıl, 15’i (%25) 4-6 yıl, 8’i (%13,3) 7-10 yıl, 4’ü (%6,7) 11-14 yıl ve geri kalan 4 ününde (%6,7) 15 yıl ve üzeri gemi kaptanı olarak hizmet sürelerine sahip oldukları görülmüştür. Gemi kaptanı olarak ortalama hizmet süresinin 3,9 yıl olarak bulunmuştur (Tablo 6).

Tablo 6. Kılavuz kaptanların gemi kaptanı olarak hizmet süreleri frekans dağılımı

Gemi kaptanı hizmet süresi	Frekans (<i>f</i>)	Yüzde (%)
1-3 yıl	29	48,3
4-6 yıl	15	25
7-10 yıl	8	13,3
11-14 yıl	4	6,7
15 yıl ve üzeri	4	6,7
Toplam	60	100

Katılımcıların kılavuz kaptan olarak hizmet sürelerine verdikleri cevaplar incelendiğinde 14 kişi (%23,3) 1-3 yıl, 9 kişi (%15) 4-6 yıl, 12 kişi (%20) 7-10 yıl, 11 kişi (%6,7) 11-14 yıl, 14 kişi (%23,3) 15 yıl ve üzeri deniz hizmetine sahip olduğu görülmüştür (Tablo 7). Kılavuz kaptan olarak ortalama hizmet süresi 7 yıldır.

Tablo 7. Kılavuz Kaptanların hizmet süreleri frekans dağılımı

Kılavuz kaptan hizmet süresi	Frekans(<i>f</i>)	Yüzde(%)
1-3 yıl	14	23,3
4-6 yıl	9	15
7-10 yıl	12	20
11-14 yıl	11	18,3
15 yıl ve üzeri	14	23,3
Toplam	60	100

Katılımcıların toplam deniz hizmeti (zabitlikten – kılavuz kaptanlığa geçen süre) sorusuna verdikleri cevapların 2 kişi (%3,3) 5-7 yıl, 19 kişi (%31,7) 7-10 yıl, 16 kişi (%26,7) 10-15 yıl, 9 kişi (%15) 15-20 yıl, 14 kişi (%23,3) 20 yıl ve üzeri şeklinde olduğu görülmektedir (Tablo 8). Kılavuz kaptanların toplam deniz hizmeti ortalaması 11,2 yıl olarak bulunmuştur.

Tablo 8. Kılavuz Kaptanların toplam hizmet süreleri frekans dağılımı

Toplam hizmet süresi	Frekans(f)	Yüzde(%)
5-7 yıl	2	3,3
7-10 yıl	19	31,7
10-15 yıl	16	26,7
15-20 yıl	9	15
20 yıl ve üzeri	14	23,3
Toplam	60	100

3.1.1.4. Kılavuzluk Türü Frekans Dağılımı ve Değerlendirmesi

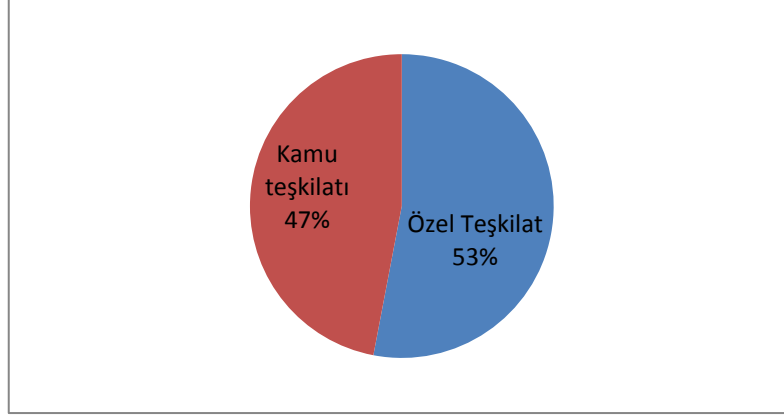
Türk kılavuz kaptanlar derneği başkanı ile yapılan röportajda derneğe kayıtlı 350 pilotun olduğu ve bunların 125 tanesinin kamuda çalıştığı bilgisi elde edilmiştir. Kamuda çalışanların büyük bir çoğunluğu Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne bağlı olarak boğaz kılavuz kaptan olarak çalışmaktalar. Katılımcıların 40 kişi liman kılavuzu, 20 kişi boğaz kılavuzu Diğerleri ise kamu yönetiminde bulunan limanlarda hizmet etmektedir (Tablo 9)'da kılavuz kaptanların kılavuzluk türüne göre dağılımı verilmiştir.

Tablo 9. Kılavuz Kaptanların kılavuzluk türleri frekans dağılımı

Kılavuzluk türü	Frekans(f)	Yüzde(%)	Özel Teş.	Kamu Teş.
Liman kılavuzluğu	40	66,7	31	9
Boğaz kılavuzluğu	20	33,3	1	19
Toplam	60	100	21	28

3.1.1.5. Kılavuzluk Teşkilatları Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Katılımcıların 32 kişi % 53,3'i si özel kılavuzluk teşkilatı bünyesinde, 28 kişi %46,7'ü kamu kılavuzluk teşkilatları bünyesinde çalıştıkları tespit edilmiştir (Şekil 2).



Şekil 2. Kılavuz Kaptanların çalıştıkları kılavuzluk teşkilatı türleri frekans dağılımı

3.1.2. Çalışma Sistemi

3.1.2.1. Vardiya Düzeni Değerlemesi

Anket çalışmasının vardiya düzenlemesi bölümünde kılavuz kaptanların çalışmakta oldukları kılavuzluk teşkilatının vardiya düzenleri araştırılmıştır. Çalışmada kamu ve özel sektörde çok farklı çalışma sistemlerinin mevcut olduğu görülmüştür (Tablo 10). Kılavuz kaptan sayının fazla olduğu Kıyı Emniyetinin kontrolünde olan İstanbul Boğazında 2 gün çalışma/4 gün dinlenme, İstanbul limanında 4 gün çalışma /8 gün dinlenme, Çanakkale Boğazında 4 gün çalışma/8 gün dinlenme vardiya düzeninin olduğu tespit edilmiştir. Özel teşkilatlarda ise; vardiya sistemleri limandan limana değişiklik göstermektedir.

Tablo 10. Kılavuz Kaptanların vardiya düzenleri

Vardiya Düzeni	Frekans (f)	Yüzde (%)	Özel Teş.	Kamu Teş.
Tek kılavuz	3	5	3	0
Vardiyalı Sistem	5	8,3	5	0
1 gün çalışma/1 gün dinlenme	2	3,3	2	0
2 gün çalışma/2 gün dinlenme	1	1,6	1	0
2 gün çalışma/4 gün dinlenme	15	25	3	12
3 gün çalışma/6 gün dinlenme	5	8,3	5	0
4 gün çalışma/8 gün dinlenme	25	41,6	10	15
6 gün çalışma/6 gün dinlenme	1	1,6	1	0
7 gün çalışma/7 gün dinlenme	2	3,3	2	0
14gün çalışma/14 gün dinlenme	1	1,6	0	1
Toplam	60	100	32	28

3.1.2.2. Kılavuz Kaptanların Gemide Geçirdikleri Süre Değerlemesi

Kılavuz kaptanlar gerek röportaj esnasında gerek anket sorularını cevaplarırken, gemide geçen zaman diliminin kılavuzlanan bölgedeki yoğunluğa bağlı olduğunu belirtmişlerdir. Kamu yönetiminde çalışan kılavuz kaptanların verdikleri cevaplar 6-10 saat arasında değişirken özel yönetimde yoğun limanlarda çalışan kılavuz kaptanların verdikleri cevaplar minimum 10 saat ve üzeri şeklinde olduğunu görmekteyiz (Tablo 11).

Tablo 11. Kılavuz Kaptanların gemide geçirdikleri süre değerlemesi

Gemide Geçen Süre	Frekans(f)	Yüzde(%)	Özel Teş.	Kamu Teş.
1-4 saat	12	20	12	0
5-7 saat	15	25	7	8
8-10 saat	18	30	4	14
11-12 saat	10	16,7	4	6
12 saatten fazla	5	8,3	5	0
Toplam	60	100	32	28

3.1.2.3. Günde Ortalama Kılavuzlanan Gemi Adedi Değerlemesi

Kılavuz kaptanlar günde ortalama olarak kılavuzladıkları gemi adedi sorusuna verdikleri cevaplar; 11 kişi (%18,3) 1-2 gemi, 36 kişi (%60) 3-5 gemi, 8 kişi (%13,3) 6-7 gemi, 5 kişi (%8,3) 8-10 gemi şeklinde olduğu görülmektedir (Tablo 12). Kılavuz kaptanların günde kılavuzladıkları gemi adedi ortalaması ise 4,29 olarak bulmaktayız.

Tablo 12. Günde ortalama kılavuzlanan gemi adedi değerlendirilmesi

Kılavuzlanan Gemi Adedi	Frekans(f)	Yüzde(%)	Özel Teş.	Kamu Teş.
1-2 gemi	11	18,3	7	4
3-5 gemi	36	60	14	22
6-7 gemi	8	13,3	6	2
8-10 gemi	5	8,3	5	0
Toplam	60	100	32	28

3.1.2.4. Dinlenme Süresi ve Olanakları Memnuniyeti Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Tablo 13'de yapılan çalışmaya katılan kılavuz kaptanların bağlı buldukları teşkilatları tarafından kendilerine sağlanan dinlenme süresi ve olanaklarının memnuniyeti değerlendirmesinde; Hiç katılmıyorum beş kişi (%8,3), Katılmıyorum yirmi kişi (%33,3),Emin değilim on üç kişi (%21,7), Katılıyorum on dört kişi (%23,3), Kesinlikle katılıyorum sekiz kişidir (%13,3).

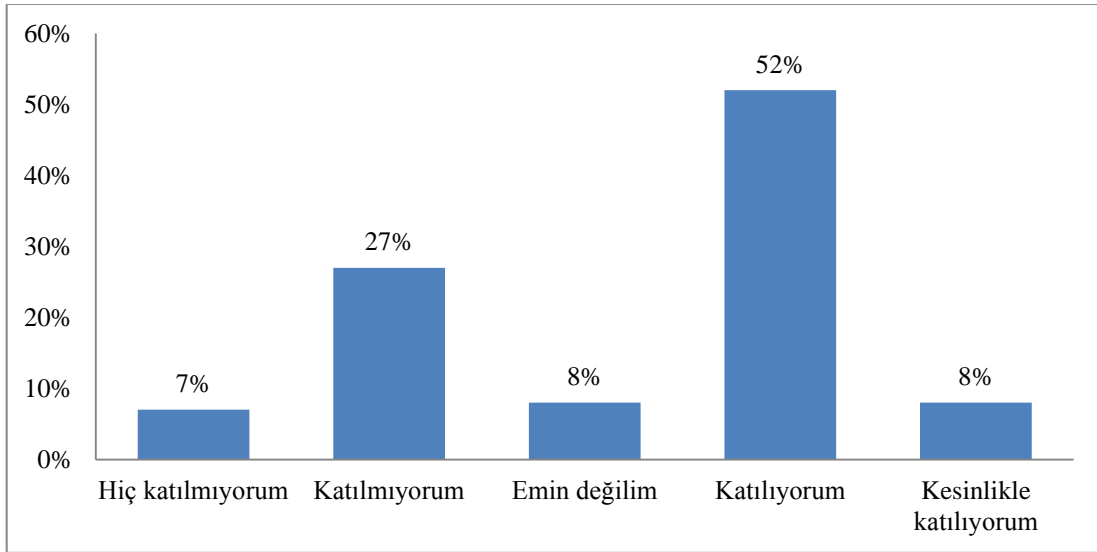
Tablo 13. Kılavuz kaptanların dinlenme süresi ve olanakları memnuniyeti frekans dağılımı

Memnuniyet Seviyesi	Frekans (f)	Yüzde(%)	Özel Teş.	Kamu Teş.
Hiç katılmıyorum	5	8,3	3	2
Katılmıyorum	20	33,3	5	15
Emin değilim	13	21,7	8	5
Katılıyorum	14	23,3	9	5
Kesinlikle katılıyorum	8	13,3	7	1
Toplam	60	100	32	28

Kamu yönetiminde veya özel yönetimde olan kılavuzluk teşkilatları bazında baktığımızda kamuda çalışanların ortalaması katılmıyorum olurken özel teşkilatta çalışanların aritmetik ortalaması katılıyorum olarak karşımıza çıkmaktadır. Genel ortalama ise emin değilim tespit edilmiştir.

3.1.2.5. Çalışma Yoğunluğunun Çalışma Performansına Etkisi Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Çalışma yoğunluğunun kılavuz kaptanın performansına etkisini ölçülmeye çalışıldığı bu anket sorusunda katılımcıların verdiği cevapların; Hiç katılmıyorum 4 kişi (%6,7), Katılmıyorum 16 kişi (%26,7), Emin değilim 5 kişi (%8,3), Katılıyorum 31 kişi (%51,7), Kesinlikle katılıyorum 4 kişi (%6,7) olduğu tespit edilmiştir (Şekil 3). Anket sorusuna verilen cevapları incelendiğinde katılıyorum sonucunun çoğunlukta olduğu görülmüştür.



Şekil 3. Kılavuz Kaptanların çalışma yoğunluğunun çalışma performansına etkisi frekans dağılımı

3.1.2.6. Aralıksız En Fazla Kılavuzluk Hizmeti Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Ankete katılanlara kılavuzluk hizmetlerinde gemi üzerinde manevrada aralıksız olarak kalınabilir şeklinde sorulan soruya verilen cevaplar; 0-3 saat 27 kişi (%45), 3-6 saat

25 kişi (%41,7), 6-9 saat 8 kişi (%13,3) şeklindedir (Tablo 14). Ankete verilen cevapların genel ortalaması alındığında 3,5 saattir.

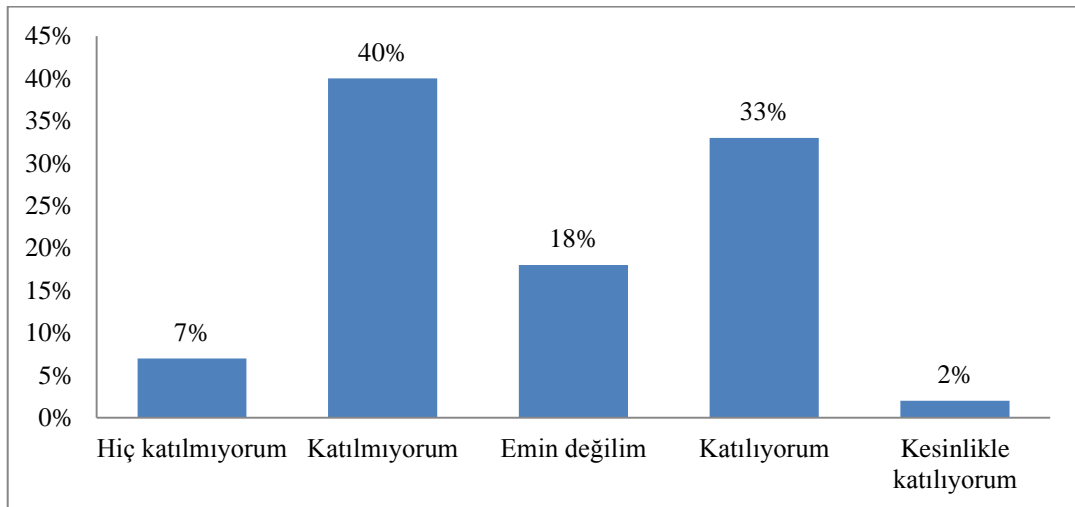
Tablo 14. Aralıksız en fazla kılavuzluk hizmeti frekans dağılımı

Kılavuzluk süresi	Frekans (f)	Yüzde (%)	Özel Teş.	Kamu Teş.
0-3 saat	27	45	15	12
3-6 saat	25	41,7	13	12
6-9 saat	8	13,3	4	4
9-12 saat	0	0	0	0
12-15 saat	0	0	0	0
Toplam	60	100	32	28

3.1.3. İş Memnuniyeti

3.1.3.1. Maddi Beklentilerin Karşılanması Memnuniyeti Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

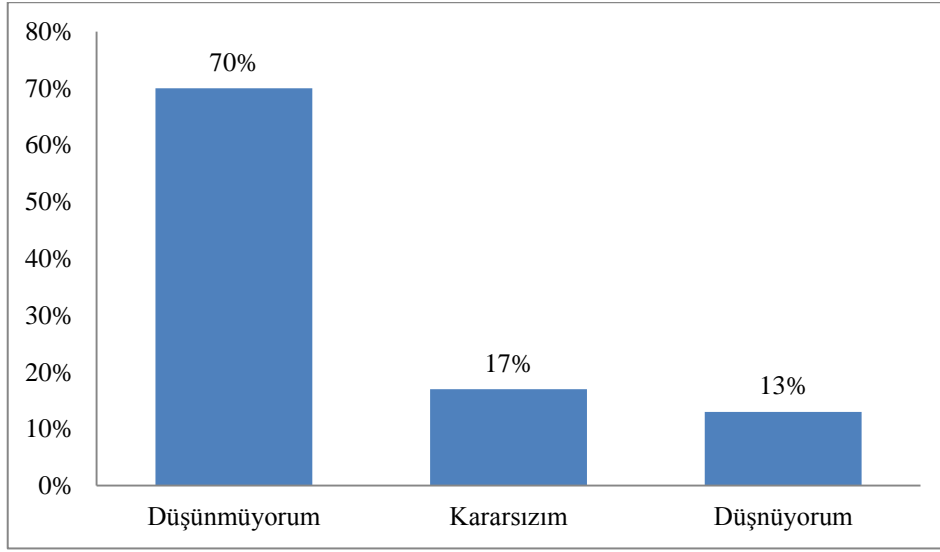
Katılımcılara şu anki gelirlerinin maddi beklentilerini karşılama memnuniyet seviyelerinin sorulduğu soruda alınan cevaplar; hiç katılmıyorum 4 kişi (%6,7), katılmıyorum 24 kişi (%40), emin değilim 11 kişi (%18,3), katılıyorum 20 kişi (%33,3), kesinlikle katılıyorum 1 kişi (%1,7) olduğunu görmekteyiz (Şekil 4).



Şekil 4. Maddi beklentilerin karşılanması memnuniyeti frekans dağılımı

3.1.3.2. Gemi Kaptanı Olarak Tekrar Çalışma İsteği Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

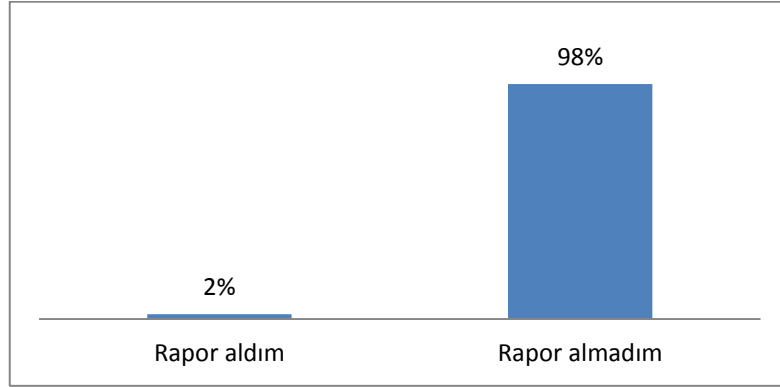
Katılımcılara mesleki memnuniyetlerini test etmek için gemi kaptanı olarak tekrar çalışmak isteyip istemedikleri soruldu, verilen cevaplar ise düşünmüyorum 42 kişi (%70),Kararsızım 10 kişi (%16,7), Düşünüyorum 8 kişi (%13,3) olduğu tespit edilmiştir (Şekil 5).



Şekil 5. Gemi kaptanı olarak tekrar çalışma isteği frekans dağılımı

3.1.3.3. İş Kazasına Bağlı İş Görmezlik Raporu Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Kılavuz kaptanlar gemiyi katılma ve ayrılma esnasında üzücü olaylar meydana gelmektedir. Türkiye Cumhuriyeti tarihinde 4 kılavuz kaptan kılavuzlama esnasında vefat etmiştir. Bu bilgiler ışığında katılımcılara iş kazasına bağlı iş görmezlik raporu alıp almadıkları şeklinde sorulan soruya verdikleri cevaplar; Hayır 59 kişi (%98,3), Evet 1 kişi (%1,7) şeklinde olmuştur (Şekil 6).

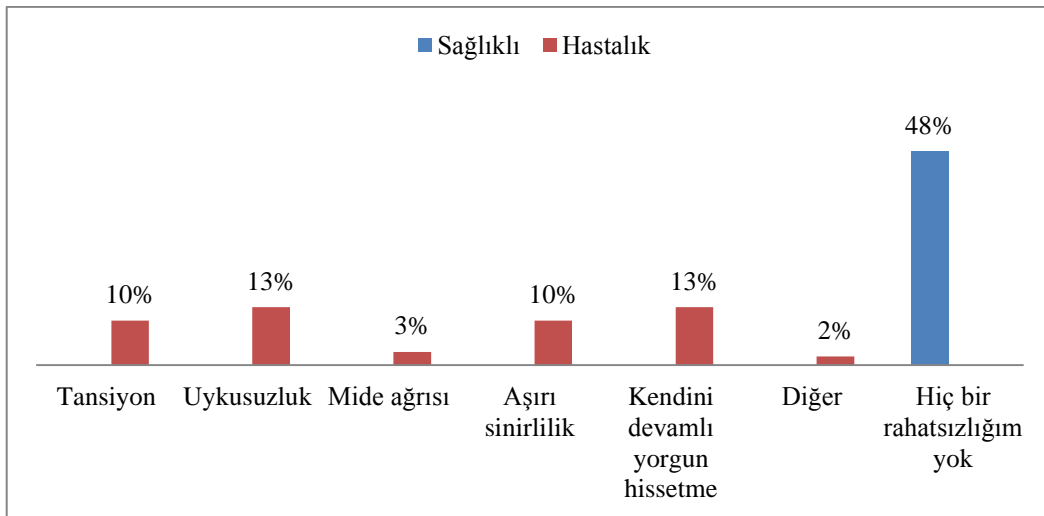


Şekil 6. İş kazasına bağlı iş görmezlik raporu frekans dağılımı

3.1.3.4. Strese Bağlı Rahatsızlık Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Çalışmaya katılan kılavuz kaptanları strese bağlı rahatsızlıkların olup olmadığını öğrenilmek istendiği bu kısımda tansiyon, uykusuzluk, mide ağrısı, aşırı sinirlilik, kendini devamlı yorgun hissetme, Diğer, hiçbir rahatsızlığım yok seçeneklerinin seçilmesi istenmiştir.

Ankete katılanlardan 6 kişi (%10) tansiyon, 8 kişi (%13,3) uykusuzluk, 2 kişi (%3,3) mide ağrısı, 6 kişi (%10) aşırı sinirlilik, 8 kişi (%13,3) kendini devamlı yorgun hissetme, 1 kişi (%1,7) diğer, 29 kişi (%48,3) hiçbir rahatsızlığım yok şeklinde görüş bildirmişlerdir (Şekil 7).

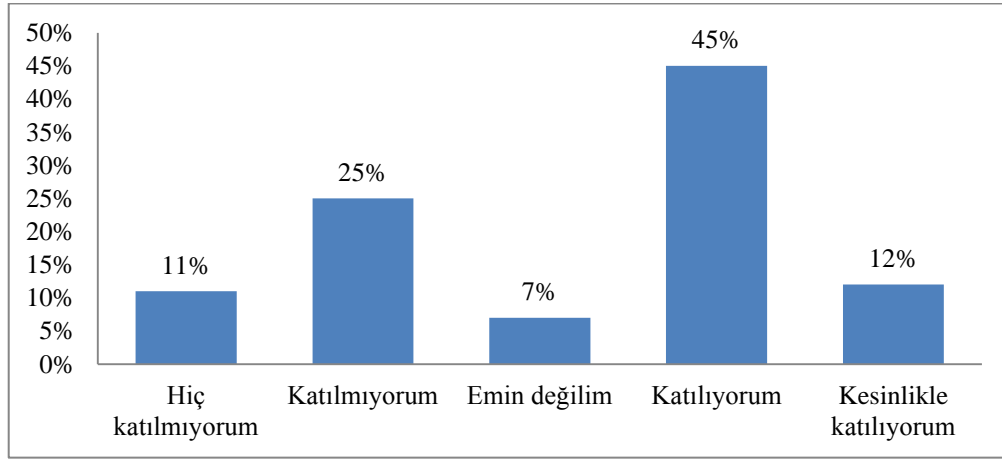


Şekil 7. Strese bağlı rahatsızlık frekans dağılımı

3.1.4. Mevcut Durum

3.1.4.1. Römorkörden Memnuniyet Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

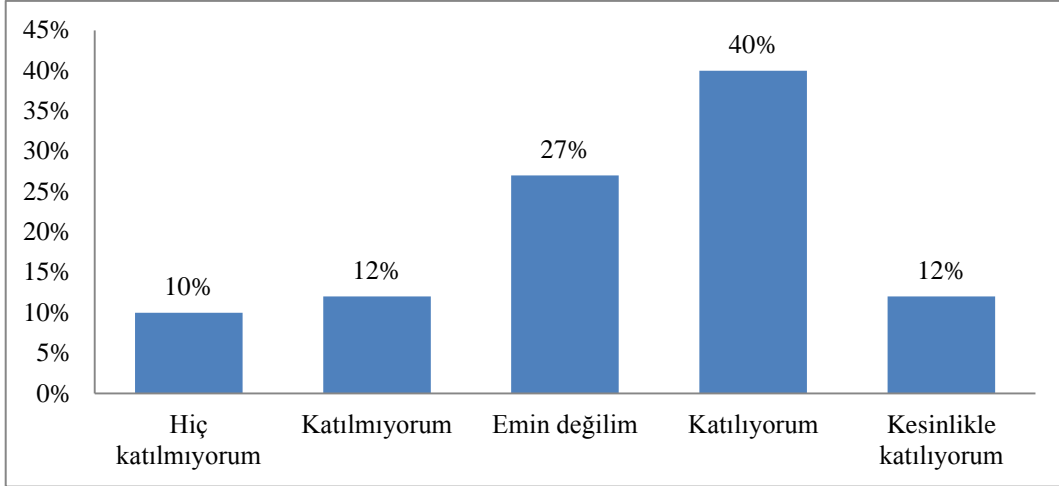
Yapılan çalışmaya katılan kılavuz kaptanlara bağlı buldukları teşkilatın sahip olduğu römorkör adeti, manevra gücü, çekme gücü, manevra kabiliyetinden memnuniyetleri sorulmuş ve elde edilen sonuçların; (Şekil 8) Hiç katılmıyorum sekiz kişi (%11,2), katılmıyorum on beş kişi (%25),emin değilim dört kişi (%6,7), katılıyorum yirmi yedi kişi (%45), kesinlikle katılıyorum yedi kişi (%11,7) olduğunu görmekteyiz.



Şekil 8. Römorkörden memnuniyeti frekans dağılımı

3.1.4.2. Kılavuz Kaptan Botundan Memnuniyet Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Katılımcılara bağlı buldukları teşkilatın sahip olduğu pilot botunun büyüklük makine gücü v.b kriterlere göre yeterliğinden memnuniyetleri sorulduğu anket sorusunda ise elde edilen sonuçlar; (Şekil 9) hiç katılmıyorum altı kişi (%10), katılmıyorum yedi kişi (%11,7),emin değilim on altı kişi (%26,7), katılıyorum yirmi dört kişi (%40), kesinlikle katılıyorum yedi kişi (%11,7) olduğunu görmekteyiz. Verilen cevapların ortalaması alındığında emin değilim olduğu görülmektedir.

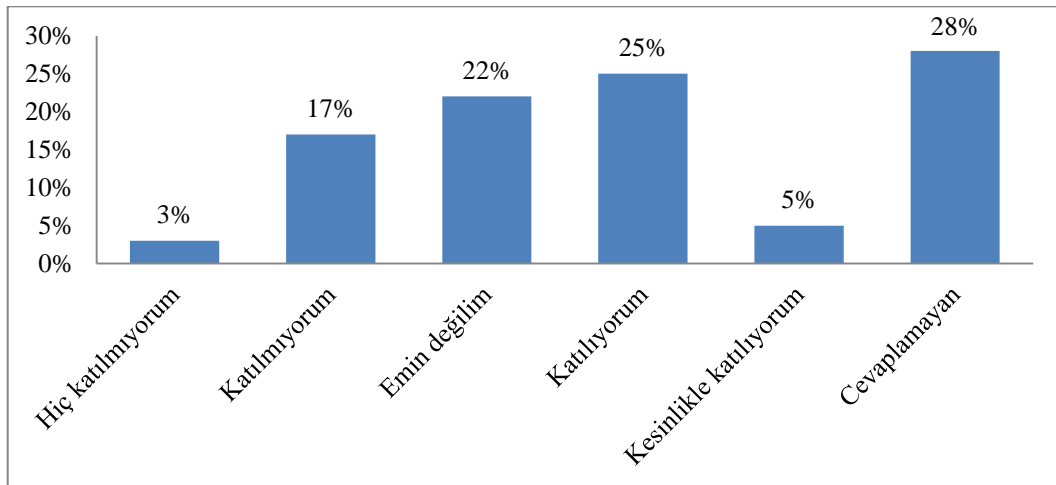


Şekil 9. Kılavuz Kaptan botundan memnuniyet frekans dağılımı

3.1.4.3. Kılavuzluk Temel Eğitimi Memnuniyet Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Yürürlükteki mevzuattan önce kılavuz kaptan eğitiminde temel eğitimin alınması zorunlu değildi. Katılımcılara temel eğitim alıp almadıklarının sorulduğu soruda; otuz üç kişi (%55) temel eğitim almış yirmi yedi kişi (%45) temel eğitim almamış olduğu tespit edilmiştir..

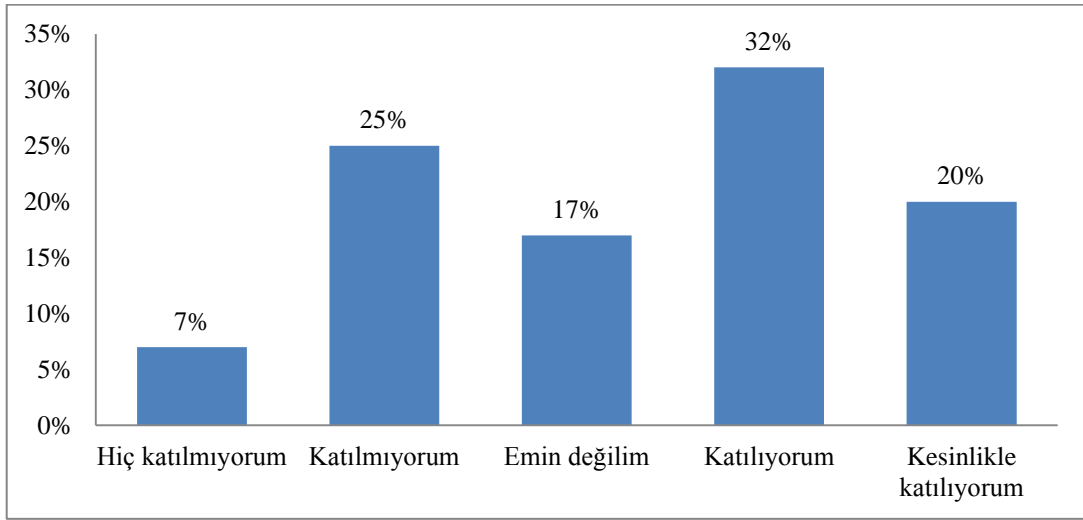
Temel eğitimin değerlendirildiği soruda cevapların; (Şekil 10) hiç katılmıyorum iki kişi (%3,3), katılmıyorum on kişi (%16,7), emin değilim on üç kişi (%21,7), katılıyorum on beş kişi (%25), kesinlikle katılıyorum üç kişi (%5) olduğunu görmekteyiz.



Şekil 10. Kılavuzluk temel eğitimi memnuniyet frekans dağılımı ve değerlemesi

3.1.4.4. Görev Baş (Staj) Süresi Düzenlenmesi Gerekliliği Frekans Dağılımı ve Değerlemesi

Katılımcılara kılavuz kaptan eğitimindeki görev başı eğitim süresinin yeniden düzenlenmesinin gerekliliği hakkında sorulan soruya verilen cevapların; (Şekil 11) hiç katılmıyorum dört kişi (%6,7), katılmıyorum on beş kişi (%25), emin değilim on kişi (%16,7), katılıyorum on dokuz kişi (%31,7), kesinlikle katılıyorum on iki kişi (%20) olduğunu görmekteyiz. Genel ortalama katılıyorum olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle liman kılavuz kaptanlarında oran daha fazladır.



Şekil 11. Görev başı (staj) süresi düzenlenmesi gerekliliği frekans dağılımı ve değerlendirilmesi

3.2. Çapraz Tablolar ve Tabloların Değerlemesi

3.2.1. Kılavuzluk Teşkilatı ile Dinlenme Süresi ve İmkanları Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi

Tablo 15 ve Ki-kare analiz sonuçları $\chi^2=11,319$, $df=4$, $p=0,023$ dikkate alındığında kılavuzluk teşkilatı ve dinlenme süresi ve imkanları memnuniyeti arasında $\alpha=0,05$ anlamlılık düzeyinde anlamlı bir ilişki vardır. Kamuda çalışanlarda memnuniyet derecelerinin azaldığı tespit edildi.

Örnek Hesaplama:

H_0 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile dinlenme süresi ve olanakları memnuniyeti arasında anlamlı bir ilişki yoktur.

H_1 . Kılavuz teşkilatının yapısı ile dinlenme süresi ve olanakları memnuniyeti arasında anlamlı bir ilişki vardır.

$$K:2 \quad m:5 \quad (k-1) \times (m-1):1 \times 4=4$$

Beklenen sayı

$$B_{ji} = \frac{n_j n_i}{n}$$

$$(32.5)/60=2,7 - (32.20)/60=10,7 - (32.13)/60=6,9 - (32.14)/60=7,5 - (32.8)/60=4,3$$

$$(28.5)/60=2,3 - (28.20)/60=9,3 - (28.13)/60=6,1 - (28.14)/60=6,5 - (28.8)/60=3,7$$

$$\chi^2 = \sum_{j=1}^k \sum_{i=1}^m \frac{(G_{ji} - B_{ji})^2}{B_{ji}}$$

$$\chi^2 = (3-2,7)^2/2,7 + (5-10,7)^2/10,7 + (8-6,9)^2/6,9 + (9-7,5)^2/7,5 + (7-4,3)^2/4,3 + (2-2,3)^2/2,3 + (15-9,3)^2/9,3 + (5-6,1)^2/6,1 + (5-6,5)^2/6,5 + (1-3,7)^2/3,7 = 11,319$$

4 ile 0,05 anlamlılık düzeyi Ki kare dağılım tablosunda (Ek-3) kesiştirince 9,49 değerini buluruz.

$\chi^2=11,319 > 9,49$ H_0 hipotezi ret edilir. İki değişken bağımsız değildir.

Tablo 15. Kılavuzluk teşkilatı ve dinlenme süresi ve imkanları memnuniyeti çapraz tablosu

			Dinlenme Süresi					Toplam
			Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Emin Değilim	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	
Kılavuzluk Teşkilatı	ÖZEL TEŞKİLAT	Sayı	3	5	8	9	7	32
		Beklenen Sayı	2,7	10,7	6,9	7,5	4,3	32,0
	KAMU YÖNETİMİ	Sayı	2	15	5	5	1	28
		Beklenen Sayı	2,3	9,3	6,1	6,5	3,7	28,0
Toplam		Sayı	5	20	13	14	8	60
		Beklenen Sayı	5,0	20,0	13,0	14,0	8,0	60,0

3.2.2. Kılavuzluk Teşkilatı ve Teşkilatın Sahip olduğu Römorkör Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi

Tablo 16 ve Ki-kare analiz sonuçları $\chi^2=10,337$, $df=4$, $p=0,035$ dikkate alındığında kılavuzluk teşkilatı ve teşkilatın sahip olduğu römorkör memnuniyeti arasında $\alpha=0,05$ anlamlılık düzeyinde anlamlı bir ilişki vardır. Özel teşkilatlarda çalışanlarda memnuniyet derecelerinin azaldığı tespit edilmiştir.

Tablo 16. Kılavuzluk teşkilatı ve teşkilatın sahip olduğu römorkör memnuniyeti çapraz tablosu

			Römorkör					Toplam
			Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Emin Değilim	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	
Kılavuzluk Teşkilatı	ÖZEL TEŞKİLAT	Sayı	7	9	3	10	3	32
		Beklenen Sayı	3,7	8,0	2,1	14,4	3,7	32,0
	KAMU YÖNETİMİ	Sayı	0	6	1	17	4	28
		Beklenen Sayı	3,3	7,0	1,9	12,6	3,3	28,0
Toplam		Sayı		15	4	27	7	60
		Beklenen Sayı		15,0	4,0	27,0	7,0	60,0

3.2.3. Kılavuzluk Teşkilatı ve Teşkilatın Sahip Olduğu Pilot Botu Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi

Tablo 17 ve Ki-kare analiz sonuçları $\chi^2=13,472$, $df=4$, $p=0,009$ dikkate alındığında kılavuzluk teşkilatı ve teşkilatın sahip olduğu pilot botu memnuniyeti arasında $\alpha=0,05$ anlamlılık düzeyinde anlamlı bir ilişki vardır. Kamu yönetiminde çalışanlarda memnuniyet derecelerinin azaldığı tespit edilmiştir.

Tablo 17. Kılavuzluk teşkilatı ve teşkilatın sahip olduğu pilot botu memnuniyeti çapraz tablosu

			Pilot Botu					Toplam
			Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Emin Değilim	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	
Kılavuzluk Teşkilatı	ÖZEL TEŞKİLAT	Sayı	3	3	3	18	5	32
		Beklenen Sayı	3,2	3,7	8,5	12,8	3,7	32,0
	KAMU YÖNETİMİ	Sayı	3	4	13	6	2	28
		Beklenen Sayı	2,8	3,3	7,5	11,2	3,3	28,0
Toplam		Sayı	6	7	16	24	7	60
		Beklenen Sayı	6,0	7,0	16,0	24,0	7,0	60,0

3.2.4. Kılavuzluk Teşkilatı ve Kılavuz Kaptanların Maddi Beklenti Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi

Tablo 18 ve Ki-kare analiz sonuçları $\chi^2=1,927$, $df=4$, $p=0,749$ dikkate alındığında kılavuzluk teşkilatı ve kılavuz kaptanların maddi beklenti memnuniyeti arasında $\alpha=0,05$ anlamlılık düzeyinde anlamlı bir ilişki yoktur.

Tablo 18. Kılavuzluk teşkilatı ve kılavuz kaptanların maddi beklenti memnuniyeti çapraz tablosu

			Maaş					Toplam
			Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Emin Değilim	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	
Kılavuzluk Teşkilatı	ÖZEL TEŞKİLAT	Sayı	2	13	7	9	1	32
		Beklenen Sayı	2,1	12,8	5,9	10,7	,5	32,0
	KAMU YÖNETİMİ	Sayı	2	11	4	11	0	28
		Beklenen Sayı	1,9	11,2	5,1	9,3	,5	28,0
Toplam		Sayı	4	24	11	20	1	60
		Beklenen Sayı	4,0	24,0	11,0	20,0	1,0	60,0

3.2.5. Kılavuzluk Kaptanın Yaşı ve Dinlenme Süresi ve İmkanları Memnuniyeti Çapraz Tablosu ve Değerlemesi

Tablo 19 ve Ki-kare analiz sonuçları $\chi^2=23,466$, $df=16$, $p=0,102$ dikkate alındığında kılavuzluk kaptanın yaşı ve dinlenme süresi ve imkanları memnuniyeti arasında $\alpha=0,05$ anlamlılık düzeyinde anlamlı bir ilişki yoktur.

Tablo 19. Kılavuzluk Kaptanın Yaşı ve Dinlenme Süresi ve İmkanları Memnuniyeti Çapraz Tablosu

		Dinlenme Süresi					Toplam		
		Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Emin Değilim	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum			
Yaş	27-32	Sayı	0	0	0	1	0	1	
		Beklenen Sayı	,1	,3	,2	,2	,1	1,0	
	33-37	Sayı	1	5	2	7	2	17	
		Beklenen Sayı	1,4	5,7	3,7	4,0	2,3	17,0	
	38-43	Sayı	0	5	5	1	0	11	
		Beklenen Sayı	,9	3,7	2,4	2,6	1,5	11,0	
	44-49	Sayı	2	2	4	4	1	13	
		Beklenen Sayı	1,1	4,3	2,8	3,0	1,7	13,0	
	50 ve üzeri	Sayı	2	8	2	1	5	18	
		Beklenen Sayı	1,5	6,0	3,9	4,2	2,4	18,0	
	Toplam		Sayı	5	20	13	14	8	60
			Beklenen Sayı	5,0	20,0	13,0	14,0	8,0	60,0

3.2.6. Kılavuzluk Kaptanın Yaşı ve Yapılabilecek Aralıksız Kılavuzlama Saati Çapraz Tablosu ve Değerlemesi

Tablo 20 ve Ki-kare analiz sonuçları $\chi^2=16,135$, $df=8$, $p=0,040$ dikkate alındığında kılavuzluk kaptanın yaşı ve yapılabilecek aralıksız kılavuzlama saati arasında $\alpha=0,05$ anlamlılık düzeyinde anlamlı bir ilişki vardır. Kılavuz kaptan yaşı ilerledikçe aralıksız kılavuzlayabilme saatinde düşüşün mevcut olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 20. Kılavuzluk kaptanın yaşı ve yapılabilecek aralıksız kılavuzlama saati çapraz tablosu

			Aralıksız .kılavuzlama			Toplam
			0-3 saat	3-6 saat	6-9 saat	
Yaş	27-32	Sayı	0	0	1	1
		Beklenen Sayı	,4	,4	,1	1,0
	33-37	Sayı	8	7	2	17
		Beklenen Sayı	7,6	7,1	2,3	17,0
	38-43	Sayı	3	4	4	11
		Beklenen Sayı	5,0	4,6	1,5	11,0
	44-49	Sayı	5	7	1	13
		Beklenen Sayı	5,8	5,4	1,7	13,0
	50 ve üzeri	Sayı	11	7	0	18
		Beklenen Sayı	8,1	7,5	2,4	18,0
	Toplam	Sayı	27	25	8	60
		Beklenen Sayı	27,0	25,0	8,0	60,0

3.2.7. Kılavuzluk Türü ve Görev başı Eğitim Sürelerinin Düzenlenmesi Çapraz Tablosu ve Değerlemesi

Tablo 21 ve Ki-kare analiz sonuçları $\chi^2=12,407$, $df=4$, $p=0,015$ dikkate alındığında kılavuzluk türü ve görev başı eğitimi süresi memnuniyeti arasında $\alpha=0,05$ anlamlılık düzeyinde anlamlı bir ilişki vardır. Her liman için farklı görev başı gereksinimi olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 21. Kılavuzluk türü ve görev başı eğitim sürelerinin düzenlenmesi çapraz tablosu

			Staj Süresi					Toplam
			Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Emin Değilim	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum	
Kılavuzluk Türü	LİMAN KILAVUZLUĞU	Sayı	2	7	4	16	11	40
		Beklenen Sayı	2,7	10,0	6,7	12,7	8,0	40,0
	BOĞAZ KILAVUZLUĞU (kanal, körfez vs.)	Sayı	2	8	6	3	1	20
		Beklenen Sayı	1,3	5,0	3,3	6,3	4,0	20,0
Toplam		Sayı	4	15	10	19	12	60
		Beklenen Sayı	4,0	15,0	10,0	19,0	12,0	60,0

4. İRDELEME VE DEĞERLENDİRMELER

Bu çalışma Türkiye limanlarında ve boğazlarında çalışmakta olan kılavuz kaptanların profilini ve kılavuzluğun temel sorunlarını ortaya koymak için yapılmış örnek bir çalışmadır.

Çalışmada elde edilen sonuçlar, anket ve röportaj çalışmalarına bağlı olarak yapılmıştır.

Kılavuzlama operasyonunun en önemli faktörü operasyonları yöneten kılavuz kaptanlardır. Kılavuz kaptanlık mesleği önce bilgiye sonrada deneyime dayalı bir meslektir. Kılavuz kaptanın yetersiz olması operasyonun başarılı olma ihtimalini düşürmekte buda kılavuzlama operasyonunun uzamasına yada kaza ile sonuçlanmasına yol açabilmektedir.

Çalışmada kılavuzlama ile ilgili sorunlar iki gruba ayrılmıştır. Bunlardan birincisi kılavuz kaptanların eğitimi ve yeterlilikleri, ikincisi ise idari konulardır. İdari konular teknik alt yapı eksiklikleri, çalışma sistemi, yasal düzenlemeler ve kılavuz teşkilat yapıları olarak sınıflandırılabilir.

Türkiye’de mevcut mevzuata göre kılavuz kaptan adayının 1 yıl uzak yol gemi kaptanı olarak hizmet yapması gerekmektedir. Dünyada bazı ülkelerin ulusal mevzuatlarına baktığımızda İspanyada 1000grt ve üzeri gemilerde 2 yıl kaptanlık yapmış olmak şartı aranmaktadır. Amerika Birleşik Devletlerinde California eyaletinde eyaletin ise, Başvuru için en az iki sene gemi kaptanı veya kılavuz kaptan olarak çalışmış olma şartı aranır. Kılavuz kaptanlar ile yapılan anket çalışması ve yapılan röportajların sonuçlarına bağlı olarak kılavuz kaptanların mevzuatta yer alan en az bir yıllık deniz hizmeti süresini yeterli bulmadığı görülmüştür.

Mevzuatta yer alan ilgili maddenin içeriğinin genişletilmesi gerektiği muhakkaktır. Bu amaçla ilgili mevzuatta kılavuz kaptan adayının gemi kaptanı olarak hizmet verdiği sürenin artırılması ve 2 yıl gibi makul bir sürenin istenmesi, bunun yanı sıra gemi kaptanı olarak çalıştığı gemi büyüklüğü gece yaptığı manevra sayısı, yanaşma kalkış manevra sayısı, manevra yaptığı rıhtım türleri, kanal ya da boğaz geçiş sayısı gibi ek kriterler getirilmesi gerekmektedir. Böylelikle kılavuz kaptan adayı kişisel gelişim veya deneyim açısından tam olarak kılavuz kaptan olmaya hazır hale gelmiş olacaktır.

Kılavuz kaptan olmak için temel eğitimi almak zorunludur. Bu eğitim ülkemizde Bakanlık tarafından yetkilendirilmiş farklı kurumlar tarafından verilmektedir. Ülkemizdeki kılavuz kaptan temel eğitimi 49 saat teorik 21 saat uygulama şeklindedir. (Resmi Gazete, 2006). Ankete katılan kılavuz kaptanların %50 'si mevcut eğitimden memnun iken %50'si ise memnun olmadıklarını beyan etmişlerdir. Memnuniyet seviyelerinin artırılması için eğitim sisteminde değişiklik yapılması gerekir. Temel eğitimin dünyada ki örneklerine bakacak olursak Hollanda aday ilk iki ayda standart devlet kursuna devam eder ve sınava tabi tutulur görev başı eğitimine devam edebilirler veya edemezler. Danimarka da ise dört haftalık kılavuz kaptan kursuna katılmaları zorunludur. (Andresen, 2007). Kılavuz kaptanlar ile yapılan ankette kılavuz kaptanlar temel eğitim açısından Hollanda modelinin faydalı ve uygulanabilir olacağını savunmuşlar. Ayrıca Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından Fransa'nın Port Revel maket model eğitimine gönderilen kılavuz kaptanlar Türkiye'deki temel eğitimin o eğitim merkezinde ki benzer şekilde düzenlenmesinin daha faydalı olacağını bildirmişlerdir. Eğitim merkezi genel gemi manevrasına etki eden kontrol edilebilen ve kontrol edilemeyen etmenlerin tanıtımıyla başlar, daha sonra kursun sahip olduğu maketlerin tanıtımıyla devam etmektedir. Eğitmen ve eğitici maketlerde bire bir merkezde ki tüm manevraları maket gemilerle römorkörlü ve römorkörsüz yaparak manevra deneyimi kazandıklarını beyan etmişlerdir. Ülkemizde de böyle bir eğitim modeline geçilmesinin çok faydalı olacağını beyan etmişlerdir. Eğitim modeli açısından hangi model seçilirse seçilsin kılavuz kaptanların genel kanaati usta kılavuz kaptanlarında içinde olacağı bir kurul tarafından teorik ve uygulama eğitimin hazırlanması ve sunulmasıdır. Kursun sonunda kursiyerler ders veren kıdemli kılavuz kaptanında içerisinde bulunacağı bir kurul tarafından sınava tabi tutulmalı ve bu sınavı başarırsa görevbaşı eğitimine devam etmelidir.

Kılavuz kaptan eğitiminin ikinci safhası görev başı eğitimidir. Görev başı eğitimi aday kılavuz kaptanın idare tarafından belirlenen süre ve sayıda kılavuzlama işlemine nezaret etmesidir. Ülkemizde görev başı eğitimi ilgili mevzuatla belirlenmiştir. İlgili mevzuata göre kaptan adaylarının görev başı eğitimi ilgili limanda en az altı ay ve 500 GT ve daha büyük tonajdaki en az 90 geminin, gece ve gündüz eşit sayıda olmak üzere kılavuzlanmasına katılmak ile gerçekleşir. Ancak İdare, trafiği az olan limanlarda altı ay içinde 90 gemi gelmediğinde bu sayıyı 50 gemiye düşürebilir. Boğaz Kılavuz Kaptanlığı görev başı eğitimini tamamlayabilmek için; stajyerlerin İstanbul Boğazında en az dört ay ve 5000 GT veya daha büyük tonajda en az 160 geminin gece ve gündüz her iki yönde

mümkün olduğunca eşit sayıda olmak üzere kılavuzlanmasında bulunması zorunludur. Bu sayının en az yarısı 150 metre ve üstü gemilerde gerçekleştirilmelidir. “Görev başı eğitiminin” İstanbul Boğazı geçişinin tamamını kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi zorunludur. Buna ek olarak stajyerler Çanakkale Boğazında gece ve gündüz her iki yönde mümkün olduğunca eşit sayıda olmak üzere, en az dört ay ve 5000 GT veya daha büyük tonajda en az 100 geminin kılavuzlanmasında bulunmalıdır. “Görev başı eğitiminin”, Çanakkale Boğazı geçişinin tamamını kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi zorunludur (Resmi Gazete, 2006). Görev başı eğitim sürenin ve kılavuzlanması gereken minimum gemi adedi yeterliliği hususu gerek anket gerek yapılan röportajlarla katılımcılara sorulmuştur. Elde edilen bulgular; Tablo 21 kılavuzluk turu ve görev başı eğitim sürelerinin düzenlenmesinin ikili ilişki analizinde karşımıza liman kılavuz kaptanların görev başı süresinin memnuniyetsizliklerinin boğaz kılavuz kaptanlarından daha yüksek olduğu tespit edildi.

Dünya da görev başı eğitim uygulamaları incelendiğinde. İspanya da aday kılavuz kaptanlar Kılavuz Kaptanlar Kurumu ve Liman Otoritesi raporlarıyla, Denizcilik İdaresi tarafından değerlendirilen en çok 6 aylık görev başı eğitim dönemi geçirirler (Certipilot, 2013). Hollanda 10-12 ay süren görev başı eğitime tabi tutulurlar (Anderson, 2007). Amerika Birleşik Devletleri Interport pilot acentasında Kılavuz kaptanın eğitimi 6 sene kadar sürmektedir. Bu eğitimin ilk iki senesinde aday en az 225 kanal seyri ve yanaşma manevrasında bulunmak ve bu seyir ve manevraların en az 25 tanesini kıdemli kılavuz kaptanın gözetiminde kendisi gerçekleştirmek zorundadır. Bu eğitimi izleyen 4 sene boyunca aday kıdemli kılavuz kaptanların gözetiminde manevralar gerçekleştirerek deneyimini artırır (U.S National Research Council, 1994). Liman kılavuz kaptanların memnuniyetsizliklerinin ortadan kaldırmak için; Oluşturulacak deneyimli kılavuz kaptanların içinde olduğu bilimsel kurul tarafından ülkemizde kılavuzluk hizmeti verilen 38 kılavuzlama bölgesi için farklı görev başı süresi ve gemi adedi kriteri oluşturulabilir.

Kılavuz kaptan adayının eğitim aşaması geçildikten sonra yapılan kılavuz kaptan sınavları sözlü ve uygulamalı olmak üzere iki aşamada yapılır. Uygulamalı sınav deneyimli kılavuz kaptanlar eşliğinde liman kılavuz kaptanı yeterlilik belgesi için bir geminin ilgili limana yanaşma manevrası sırasında, Türk Boğazları kılavuz kaptanı yeterlilik belgesi için ise ilgili boğaz geçişi sırasında yapılır (Resmi Gazete, 2006). Bu sınavda elenen kılavuz kaptan adayı ülkemizde bulunmamaktadır. Yapılan röportajlarda kılavuz kaptanlara yapılan sınavlar hakkında sorulan sorularda alınan cevaplar ise sınavların yetersiz olduğu

şeklinde. Sınavların yetkin bir kurul tarafından çok boyutlu olarak değerlendirileceği sınav sisteminin oluşturulması örneğin; Amerika Birleşik Devletlerinde olduğu gibi römorkör kaptanın stajyer kılavuz kaptanı değerlendirmesine olanak sağlayacak düzenlemenin getirilmesi gibi farklı değerlendirme kriterlerinde eklenmesi sağlanmalıdır.

Anket sonuçlarına göre kılavuz kaptanlar mesleklerini icra ederken ticari kaygıların emniyet kaygılarının önüne geçtiği görülmüştür. Kılavuz kaptanlara sürekli meslek içi eğitimden kaçınılmaktadır. İlgili mevzuatımızda; kılavuzluk teşkilatında görevli kılavuz kaptanların, zorunlu hizmet içi eğitimi seminerlerine, iki yıl içinde en az bir kez katılmaları zorunludur. Her kılavuzluk teşkilatı, istihdam ettiği kılavuz kaptanların zorunlu hizmet içi eğitim seminerlerine katılmaları için gerekli düzenlemeleri yapmak ve hazırlayacakları yıllık eğitim planını idareye sunmakla yükümlüdür ((Resmi Gazete, 2006). Avrupa Birliğinde kılavuz kaptanlık eğitimi üzerine yapılan çalışmada 3 modul halinde 350 saatlik meslek içi eğitim almaları tavsiye edilmektedir (Certipilot, 2013). Ülkemizde ilgili mevzuatta yapılacak değişimlerle daha sık kılavuz kaptanlar uluslar arası normlarda yurt dışı ve yurt içi seminer, simülatör eğitimi, maket model eğitimlerine gönderilmesi gerekir. Bu hususta kamu ve özel teşkilat ayrımı gözetmeksizin devlet teşviki uygulanmalıdır.

Seyir emniyetini artırmada yukarıda değinilen kılavuz kaptanların kişisel gelişimlerinin yanında teknik alt yapı eksiklikleri ve kılavuz teşkilatların sahip oldukları deniz araçları ve kapasiteleri de önemli rol oynamaktadır,

Manevrada en önemli deniz vasıtası römorkörlerdir. Mevzuatımızda römorkörlerin çeki güçleri ile ilgili kısıtlamalardan bahis edilirken römorkör manevra kabiliyetinden tipinden ve olanaklarından bahis edilmemektedir. Yapılan anket çalışmasında da kılavuz kaptanların teşkilatın sahip olduğu römorkörlerden memnuniyet seviyelerinin düşük olduğu tespit edilmiştir. Özellikle özeld çalışan kılavuz kaptanların memnuniyet seviyelerinin oldukça düşük olduğu tespit edilmiştir. Bunun nedenle ilgili bulgularda mevzuatımızda kılavuzluk teşkilatların kılavuzlayacakları gemilerin gros tonajı ve tipine göre sahip olmaları gerekli römorkör adedi ve çekme kuvveti hakkında hükümler içermektedir. Römorkörün manevra kabiliyetinden bahis edilmemektedir. Kılavuz kaptanlara göre yeterince kontrol edilemeyen römorkör manevrada çok fazla fayda sağlamayacağı belirtilmektedir. İlgili mevzuatta römorkörün tipinde eklenerek örneğin, konveksiyonel römorkör, traktör römorkör v.b yeniden düzenlenmesi gerekliliği bildirildi.

Manevrada önemli bir diğer deniz aracında kılavuz botudur. Her bölgenin kılavuz botu ihtiyacı farklıdır. Kılavuz botunun gereksinimi pilot katılım ve ayrılış yerinin

istasyona uzaklığına bulunan coğrafi bölgenin hava deniz durumuna göre değişmektedir. Mevzuatımızda kılavuz botlarının gereksinimleri ile alakalı hüküm bulunmamaktadır. Kılavuzluk teşkilatları ticari kaygılar ön planda tutarak gerekli yatırımları yapmak istemeleri ve bunun sonunda yapılan çalışmada da tespit edildiği üzere kılavuz kaptan memnuniyetsizliğine sebep olmaktadır. İdare tarafından yukarıda bahis edilen hususlar göz önünde bulundurularak kılavuz teşkilatlarının sahip olması gereken kılavuz botunun eni-boyu ve makina gücü belirlenmelidir.

Alt yapı eksiklikleri ile alakalı olarak yapılan röportajlar sonucunda; bazı limanlara da manevrada önemli iki yapısal unsuru baba, usturmaçalarının bakımlarının veya değişimlerinin yapılmadığı liman içi derinliklerinin değişken olduğu manevra emniyetine çaparız oluşturduğu tespit edilmiştir. Diğer bir alt yapı eksikliği ise gemi trafiği yoğun olmayan limanlarda şamandıralama sisteminin uluslararası kurallara göre yapılmadığı bununda seyir emniyetini zora soktuğudur.

Çalışmada tespit edilen önemli hususlardan biri de çalışma sisteminin kılavuz kaptanların iş memnuniyetini ve çalışma performanslarını etkileyen en önemli kriterlerden biri olduğudur.

Ülkemizdeki kılavuzluk teşkilatlarında farklı çalışma sistemlerinin mevcut olduğu tespit edilmiştir.

Kamuda çalışan kılavuz kaptanlar 2 gün çalışma/ 4 gün dinlenme veya 4 gün çalışma 8 gün dinlenme vardiya düzenine özel teşkilatlarda ise vardiyalı sistem veya çalıştığın gün kadar dinlen vardiya düzenine sahiptirler. Dünyada ki başlıca ülkelerin kılavuz kaptanlarının çalışma sistemleri incelediğinde

İngiltere de yılda 100-170 gün arası dinlenme zamanı mevcuttur. Almanya da 270 gün çalışma 90 gün dinlenme, Hollanda 265 çalışma 75 dinlenme 30 gün izin şeklinde olduğu Fransa da her istasyonun kendine ait çalışma takvimi vardır. Her yıl çalışan gün sayısı 183-240 arasında değişmektedir. Vardiyalar gemi trafiğine bağlı olarak ayarlanan bir rotasyon sistemine göre belirlenir (Anderson, 2007).

Kamu teşkilatlarında çalışan kılavuz kaptanlarda gemide geçirdikleri süre 8-10 saat arasında çıkarken. Özel teşkilatlarda ise yoğun olmayan limanlar ve yoğun limanlar şeklinde iki ayırım yapılabilir. Yoğun olmayan limanlarda ortalama süre 1-4 saat olurken yoğun limanlarda çalışanlarda ise kaptanların günde 12 saatten fazla çalıştıkları ve günde 8-10 gemi kılavuzladıkları tespit edilmiştir. Avrupa ülkesi olan Slovenya da kılavuz kaptan başına düşen yıllık görev sayısı yaklaşık 600 civarındadır. Ticari faaliyetleri az olan liman

genelde tek kılavuz kaptan istihdam etmektedirler buda tek kılavuz kaptanı zorlamaktadır. Yapılacak teşkilat yasasında kılavuz bölgesinde en az iki kılavuz kaptan bulundurulmasını getirilmesi iş memnuniyetini artıracakı düşünölmektedir.

Türkiye deki çalışma sistemi diğer ölkelerle karşılaştırıldığında dinlenme gün sayısı fazla olduğu fakat çalışma gününde özellikle özel yoğun limanlarda yoğun ve yorucu çalışıldığı tespit edilmiştir

Birden fazla kılavuz kaptan istihdam eden teşkilatlarda ise; çalışma ve dinlenme sürelerinin kılavuzluk teşkilatının kapasitesi dahilinde teşkilat tarafından değil de oluşturulan kurul tarafından yorgunluk yönetimi yapılarak bilimsel analizler sonucunda gemi trafiğine bağlı olarak ayarlanan rotasyon sistemine göre oluşturulmalıdır.

Yoğun liman trafiği olan kılavuzluk bölgelerinde gemide geçen zaman, ortalama kılavuzlanan gemi adedi standarda bağlanmalı ve kılavuz kaptan üzerindeki baskı kaldırılmalıdır.

Kılavuz kaptanların iş memnuiyetleri bu çalışmada incelenen diğer bir faktördür. Alman kılavuzluk kanununun 45. maddesine göre kılavuz kaptanlık yüksek nitelik gerektiren bir meslektir. Bu nedenle kılavuz kaptanın yüksek ücret alması ve sosyal yaşantısı en üst düzeyde olması gerekir (URL-10). Çalışmada bu konuda en büyük sıkıntının taşra limanlarında görev yapan kılavuz teşkilatlarında yaşandığı görölmüştür. Bu teşkilatlarda kılavuz sayısının çoğunda 1 yada 2 kişiden oluştuğu ve kılavuz kaptanların ücretlerinden tatminkar olmadıkları görölmüştür. Taşra teşkilatlarında görev yapan kılavuz kaptanların haklarını korumak açısından devlet tarafından ya da kılavuz kaptanlar derneği tarafından en az maaş standartı belirlenmesi uygun olacaktır.

Avrupa da kılavuz kaptanların mesleğini uygulanışı sırasında bağımsızca karar vermeleri mümkündür. Buna atıfta bulunarak serbest meslek sahibi olarak ifade edilmektedir. Ölkemizde çalışan kılavuz kaptanlar ise baskılarla karşılaşmaktadır. Kılavuz kaptanlar bağlı buldukları liman yönetimi aynı zamanda kılavuzluk teşkilatında sahibi olduğundan dolayı işletmenin ticari anlamda etkilenmemesi için uygunsuzlukları rapor etmemekte veya sözleşmelerinin fesih edileceği korkusuyla strese sokulmaktadır. Bu da kılavuz kaptanların çalışma performansını etkilediği ayrıca ankete katılan kılavuz kaptanların yaşadıkları stresten dolayı stres ile ilgili rahatsızlıklarının olduğu tespit edilmiştir.

Geçmişte ölkemizde iki kılavuz kaptan pilot çarmıhından düşerek hayatlarını kayıp etmişlerdir. Gemilerin pilot karşılamada özensiz davranması kurallara göre çarmıh

hazırlanmaması doğru karşılama prosedürlerinin sağlanmaması için kılavuz kaptanların geminin kılavuzlanmasını red etme hakkını ticari baskılardan arındırılması önceliğin emniyete verilmesi gerekir.

Kılavuzluk mesleğinde emniyet en yüksek öncelikte olmalı ve ticari kaygılardan etkilenmemelidir. Mevcut mevzuatlar bu durumu destekleyecek şekilde hukuki alt yapıya sahip olmalıdır.

Kılavuzlama da önemli birimlerden biride kılavuz teşkilatlarıdır. Teşkilat yapısı ve işleyişi önemlidir.

Ülkemizde kılavuzluk teşkilatların uyması gereken kanuni düzenleme bulunmamaktadır. Kılavuz teşkilat yasasının düzenlenmesi gerekmektedir. Bu düzenleme denizcilik alanında ki uzman kişilerden, kuruluşlardan ve derneklerden de yararlanarak onların da görüşlerini alınarak ve hatta onların da yer aldığı bir komisyon kurularak düzenlenebilir.

Almanya, Hollanda ve Amerika Birleşik Devletlerinde olduğu gibi ülkemizde de kılavuz teşkilatlarının ülke çapında denetleme ve düzenleme kurulunun oluşturulması ve standardın oluşturulması ve haksız rekabetin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Denetleme kurulu denetimleriyle standartın devamlı muhafazası sağlanabilir.

Çağdaş ülkelerde, kılavuzluk teşkilatları, palamar ve römorkör hizmetleri de veren bazı istisnalar dışında yalnızca kılavuzluk hizmetleriyle uğraşmakta, gelirlerini kendileri toplayıp, yatırımlarını kendileri yapmakta ve kılavuzluk alanında uzmandırlar. Türkiye’de kılavuzluk hizmetleri liman operasyonunun alt kuruluşudur. Kılavuzluk hizmetlerini ana işlerinin yanında bir yan iş olarak yapmaktadır. Bu kuruluşlar kılavuzluktan elde ettikleri gelirleri başka yerlerde kullanmakta, yönetmeliklerle ve kanunlarla zorunlu tutmadıkça kılavuzluk alanına hiçbir yatırım yapmamaktadır. Kılavuzluk alanında, bırakın uzman olmayı, yeterli bilgiye bile sahip değillerdir. Manevra konusunda bünyesinde çalışan kılavuz kaptanlara baskıda bulunmaktadır. Kılavuzluk teşkilatları özerk yönetime devredilmesinin daha faydalı olacaktır.

Bu çalışmada tespit edilen eksiklikler kılavuz kaptanlarımızın dünyadaki kılavuz kaptanlardan eksik veya yetersiz olduğu anlamına asla gelmez. Yapılan çalışma ile kalitenin ve seviyenin artırılması amaçlanmaktadır.

01.01.2009-30.05.2014 tarihleri arasında Türk karasularında meydana gelen deniz kaza verileri incelendiğinde kaza esnasında kılavuz kaptan bulunan gemi sayısı sadece 10 dur. Bu 10 kazanın; 6 tanesinin makine arızasından dolayı geminin kumanda edilememesi,

1 tanesinin dümen arızası, 1 tanesinin sert hava koşullarından geminin kumanda edilememesi ve 2 tanesinin ise gerekli dikkatin gösterilmemesi sebepli olduğu kayıtlara geçmiştir. (Dekik, 2014).

Bunun yanı sıra gemide makina arızası meydana gelip kılavuz kaptan manevraları sayesinde herhangi bir maddi hasarın meydana gelmediği olay sayısının 3 olduğu görülmüştür. Ayrıca 21 Şubat 2002 Tarihinde İstanbul Boğazı Kuzey-Güney geçişini kılavuz kaptan refakatinde yapmakta olan “Genmar Star” adlı Jet Yakıtı yüklü dev tankerde dümen arızası meydana gelmiş ve gemi kumandadan çıkmıştır. Kılavuz kaptanın gayretleri sonucunda gemi Dolmabahçe Sarayı önlerinde durdurulmuştur. Kahraman kılavuz kaptan, 2006 yılında Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından ilki gerçekleştirilen olan denizde cesaret gösterenlere verilen ödülde bir Türk kılavuz kaptanı olarak aday gösterilmiştir (URL-11). Hiç bir fedakarlıktan kaçmayan kılavuz kaptanlarımız kamuoyunda fazla bilinmeyen görünmeyen kahramanlardır.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Dünya ticaret hacmi dünya nüfusunun artışına paralel olarak artmaktadır. Ticaretteki artış nakliye hizmetlerine talebi artırmaktadır. Talebin artmasıyla yeni gemiler, inşa edilmekte aynı zamanda daha fazla denizci istihdamına ihtiyaç bulunmaktadır. Bununla birlikte yeni limanlar inşa edilmekte veya var olan limanlarda daha aktif ve yoğun çalıştırılmaya çalışılmaktadır. Bu gelişmelere paralel olarak kılavuz kaptanlara büyük görevler düşmektedir. Kılavuz kaptanlar emniyetten taviz vermeden can, mal ve çevre emniyetini tehlikeye sokmadan yoğun ve kısıtlı sulara gemi manevralarını gerçekleştirme işleminden sorumludurlar.

Kılavuz Kaptanların emniyeti sağlayabilmeleri için öncelikle iyi bir eğitim almış, mesleki tecrübeye sahip olmaları, daha sonra bağlı buldukları kılavuz teşkilatı tarafından kendilerine uygun ekipman ve dinlenme şartlarının sağlanmış olması gerekir.

Bu çalışmada, gün geçtikçe büyüyen iş hacmi ve beklentilere Türkiye'deki kılavuz kaptanların ne ölçüde cevap verebildiği araştırılmak istenmiştir. Kılavuz kaptanların görüşlerine dayanarak yapılan bu çalışmada elde edilen sonuçları şu şekilde özetleyebiliriz.

- Kılavuz kaptanlar, deniz hizmeti ve manevra deneyimi fazla olan uzak yol kaptanları arasından seçilmeli ve iyi eğitilerek yetiştirilmelidir.
- Kılavuz kaptanların mesleki yeterliliklerini üst düzeyde tutacak meslek içi eğitimlere önem verilmelidir.
- Kılavuz kaptanların çalışma ve dinlenme saatleri ve olanakları diğer ülkelerdeki örnekleri ile karşılaştırıldıklarında benzer veya daha rahat olduğu sonucu karşımıza çıkmaktadır. Fakat yoğun limanlarda özellikle özel teşkilatlarda çalışanlarda günde ortalama aktif olarak çalışma saatinin ve kılavuzlanan gemi adetinin fazlalığı kılavuz kaptanların performansını olumsuz yönde etkileyeceği düşünülmektedir. Bu konu ele alınmalı ve kılavuz kaptanların gemide aktif olarak geçirdikleri saatlerin ve kılavuzladıkları gemi adetinin standartta bağlanmalıdır.
- Ülkemizde yeterli ekipmana ve araca sahip olmayan kılavuzluk teşkilatlarının mevcut olduğu tespit edilmiştir. Kurumsal yönetilen kılavuzluk teşkilatlarının sayılarını artırılmalı ve bunun sağlanması için yasal zeminin oluşturulması gerekir.

- Kılavuz kaptanların ticari kaygılardan etkilenmemeyi garanti edecek ulusal bir hukuk sistemine ihtiyacı vardır.

Çalışmaya katılan kılavuz kaptan sayısı beklentinin altında kalmıştır. Kılavuz kaptanlara bire bir telefonla ulaşılmasına rağmen ankete katılan kılavuz kaptan sayısının artırılmaması geniş kapsamlı sonuçlar elde edilmesini engellemiştir. Halbuki bu çalışma Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı denetiminde tüm lisanslı kılavuz kaptanların katılımıyla yapılabilseydi, etkin ve kapsamlı sonuçlar elde edilebilirdi. Bu ve benzeri çalışmaların yapılması sektördeki araştırmacıların ve bakanlığın dikkatini çekecek ve gerekli araştırmaların yürütülmesini sağlayacaktır.

Yürütülmüş olan bu çalışmadan yola çıkarak, kılavuzluk hizmeti veren Türkiye'deki 38 farklı limanda gemi manevralarına ait tehlikeler tüm boyutlarıyla incelenebilir. Limanın yapısı, kılavuzluk teşkilatı, ekipman, kılavuz kaptan profili gibi tehlike oluşturabilecek alt başlıklar incelenebilir ve bunların risk haritaları çıkarılabilir. Tespit edilen riskli limanlar için önleyici tedbirler ve tavsiyelerde bulunabilecek çalışmalar da yapılabilir.

Temiz okyanus ve denizler, emniyetli ve verimli nakliye IMO'nun ve Bakanlığımızın hedefidir. Bu hususlar net ve kesindir; bu konularda asla taviz verilemez. Dünya'da kabul gören standardı sağlayabilmek için yasal düzenlemelerden ve sıkı denetimlerden faydalanmak gerekmektedir. Unutulmamalıdır ki; oluşabilecek olumsuz bir durumda sadece olayın tarafları değil, o bölgede yaşayan tüm insanlar ve insanlık bu durumun sonuçlarından etkilenecektir.

5. KAYNAKLAR

- Algantürk, D., 2011. 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatmada Kılavuz, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi ve Römorkaj Kusurunun Değerlendirilmesi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 10.
- Anderson, M., Domsch., M.,E., Cacorbi., A., H., 2007, Working unusual Hours and Its Relationship to Job Satisfaction: A Study of European Maritime Pilots, Journal of Labor Research Volume 28, Issue 4, pp 714-734.
- Büyüköztürk, Ş., 2009. Sosyal Bilimler İçin Veri Analizleri El Kitabı, Pegem Yayıncılık, Ankara.
- Certipilot, 2013. Ecvet ve Eqf Kapsamında Kılavuz Kaptan Yeterliliklerinin Açıklıkla Tanınmasına Yönelik El Kitabı, Avrupa Birliği Projesi, Malta.
- Ceyhun, G., Ç.ve Özbağ, G., K., 2014 Does burn out working conditions affect marine pilots' job satisfaction and turn over intentions? A Study of Turkish Marine Pilots, International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences, March 2014, 4, 3.
- Corbet, A., G., 1990. The Law of Pilotage :A Brief Commentary with Special Reference to U.K. Pilotage Act 1987, Nautical Institute on Pilotage and Ship Handling, U.K.
- Cummings L. A., 2008. The use of the Chi Squared Statistic in Maritime Education Research, Department of Mathematics and Science United States Merchant Marine Academy Kings Point, NY 11024, U.S.A.
- Çetingil, E.ve Kender, R., 1998. Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler, Filiz Kitabevi, İstanbul, 163s.
- Darbra, R., M., Crawford, J.,F.,E.,Haley.,C. ve W.,Morrison.,R.,J., 2007. Safety Culture and Hazard Risk Perception of Australian and New Zealand Maritime Pilots, Marine Policy, 31, 736-745.
- Dekik, 2014. Deniz kazaları İnceleme Kurulu, Türkiye’de Meydana Gelen Kaza Raporları Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara 30.05.2014.
- Erol, A., 1988. Kılavuz Kaptan ve Kılavuzluk, Denizatı Dergisi 18, Deniz Pilot Kaptanlar Derneği, İstanbul.
- Hadley, M., 1999. Issues in Remote Pilotage, Journal of Navigation, 52, United Kingdom, 1-10s.
- Hignett, H, M., 2004. Issues In Remote Pilotage, The Nautical Institute On Pilotage and Shiphandling, U.K, 16s.

- İlgin, S., 1992. Deniz Ticaret Hukuku ve Mevzuatı , Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul.
- IMO, 1981. Recommendation on the use of adequately qualified deep-sea pilot in the Baltic, Res A.480.
- IMO, 1981. Training, Qualifications and operational procedures for maritime pilots other than deep-seapilots, Res A.485.
- IMO, 2003. Recommendations on Training and Certification and on Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-seapilots A.23/Res.960.
- İzveren, A., Franko, N. ve Çalık, A., 1994. Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları.
- Koraltürk, M., 2004. Türkiye’de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, İstanbul, 23-34 s.
- Köseoğlu, M. ve Yamak, R., 2013. Uygulamalı İstatistik, Celepler Matbaacılık, Trabzon.
- Nancy, M., 1977. Sea and River Pilots, Terence Dalton Ltd., U.K., 14 s.
- Parks,A., 1982. Thelaw of Tug, Towand Pilotage, Cornell Maritime Press, Maryland,1003-1016 s.
- Resmi Gazete, 1925. Limanlar Kanunu, Başbakanlık Basımevi, 20.04.1925.
- Resmi Gazete, 1926. Kabotaj Kanunu, Başbakanlık Basımevi, 29.04.1926.
- Resmi Gazete, 1998. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü. Madde 31, Başbakanlık Basımevi 23515.
- Resmi Gazete, 2002. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatları Yönetmeliği Başbakanlık Basımevi, 24672.
- Resmi Gazete, 2006. Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik, Başbakanlık Basımevi, 26360.
- Resmi Gazete, 2013. Limanlar Yönetmeliği, Başbakanlık Basımevi, 28572, 6s.
- Revelle, J. B. ve Stephenson, J.,1995. Safety Training Methods: Practical Solutions for the Next Millennium. John Wiley, New York.
- Talley, W. K., Di., J. ve Kite-Powell, H., 2005. Determination of Crew İnjuries in Vessel Accident, Maritime Policy & Management. Jul-Sep, 32 263-278, Taylor & Francis USA.

- Thai, V.V., 2007. Impacts of Security Improvements on Service Quality in Maritime Transport: An Empirical Study of Vietnam, *Maritime Economics & Logistics* December , Vietnam, 335-356s.,
- Türedi, N., 2014. Uygulamalı Temel İstatistik Yöntemleri ,Celepler Matbaacılık ,Trabzon
- Udbh, 2013. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Çalışma Grubu Raporu, Ankara.
- URL-1,[http:// www. gisbir.org/ content/ uploads/ kurumsal/ dosya/ 2013% 20 SEKTOR %20 RAPORU.pdf](http://www.gisbir.org/content/uploads/kurumsal/dosya/2013%20SEKTOR%20RAPORU.pdf) 26.08.2014.
- URL-2,Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bilgi Edinme Servisi cevap yazısı 08.09.2014.
- URL-3,Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bilgi Edinme Servisi cevap yazısı 17.07.2014.
- URL-4,<http://www.amsa.gov.au/navigation/shipping-management/pilotage/how-to-become-a-pilot/documents/trainee-pilot-licence.pdf> 20.07.2014.
- URL-5,<http://www.amsa.gov.au/navigation/shipping-management/pilotage/how-to-become-a-pilot/documents/restricted-pilot-licence.pdf> 20.07.2014.
- URL-6,<http://www.amsa.gov.au/navigation/shipping-management/pilotage/how-to-become-a-pilot/documents/unrestricted-pilot-licence.pdf> 20.07.2014.
- URL-7,<http://www.amsa.gov.au/navigation/shipping-management/pilotage/how-to-become-a-pilot/documents/check-pilot-licence.pdf> 20.07.2014.
- URL-8,http://www.gemimanevrası.com/makaleler/kilavuzluk_dogasi_oguz_cebeci 21.09.2014.
- URL-9,<http://158.132.155.107/posh97/private/research/surveyreports/indeval2.pdf> 18.10.2014.
- URL-10,<http://en.bundeslotsenkammer.de/downloads/german-maritime-pilotage-act.pdf> 11.11.2014.
- URL-11,<http://www.denizhaber.com/HABER/5479/21/denizhaber-denizcilik-deniz-haber-turk-denizciligi-bosporus-turk-bogazlari-istanbul-bogazi-canakkale-bogazi-dto-turkish-maritime-pilotage-marine-environment-deniz-kirliligi-balikcilik.html> 15.11.2014.
- U.S National Research Council, 1994. *Minding The Helme*, Committee on Advances in Navigation and Piloting, USA, 104s., 105s., 117s., 417s., 418s.

- Üngüren, E., Cengiz, F., ve Algür, S., 2009. İş Tatmini ve Örgütsel Çatışma Yönetimi Arasındaki İlişkinin Belirlenmesi: Konaklama İşletmeleri Üzerinde Bir Araştırma, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 8, 27 036-56.
- Wayne R., Valérie G. R. ve Associates Inc. 2002. Fatigue Management Guide for Canadian Marine Pilots, A Trainer's Handbook. Prepared for Marine Safety Directorate and Transportation Development Centre of Transport Canada by Rhodes&Associates Inc.
- Yersel, F., 2006. Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetlerinin Mevcut Durumu ve Avrupa Birliği Giriş Sürecinde Yeniden Yapılandırma Modelinin İncelenmesi, Yüksek lisans Tezi İstanbul Üniversitesi/Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği, İstanbul
- Yin, R. K., 1994. Case Study Research: Design and Methods. (2nd Ed.) Thousand Oak, CA: Sage. P. 13.
- Yüceer, B., 2001. Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.

6. EKLER

Ek.1. Anket Formu

KTÜ, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı
Yüksek lisans Tez Çalışması Anket Formu

BÖLÜM-I KİŞİSEL BİLGİLER

1-Yaşınız

27-32 33-37 38-43 44-49 50 yaş ve üstü

2- Mezun olduğunuz üniversiteniz

3-Toplam deniz hizmetiniz

5-7 yıl 7-10 yıl 10-15 yıl 15-20 yıl 20 yıl ve üstü

4- Gemi kaptan olarak hizmetiniz

1-3 yıl 4-6 yıl 7-10 yıl 11-14 yıl 15 yıl ve üstü

5- Kılavuz kaptan olarak hizmetiniz

1-3 yıl 4-6 yıl 7-10 yıl 11-14 yıl 15 yıl ve üstü

6-Yapmış olduğunuz kılavuzluk türü aşağıdakilerden hangisidir?

Liman Kılavuzluğu Boğaz Kılavuzluğu (kanal,körfez vs.) Açık Deniz Kılavuzluğu

7- Bağlı bulunduğunuz kılavuzluk teşkilatınız

Özel Teşkilat Kamu Yönetiminde

BÖLÜM-II ÇALIŞMA SİSTEMİ

8-Çalışma sisteminizi belirtiniz?

.....

9-Günlük vardiyanız kaç saattir?

.....

10-Günde aktif olarak (gemide geçen süre) ortalama kaç saattir?

.....

11- Bir günde ortalama kaç gemiye çıkıyorsunuz?

.....

12- Vardiyamdaki dinlenme süresi ve olanaklarından (dinlenme odası, yemek salonu) memnunum

Hiç katılmıyorum Katılmıyorum Emin değilim Katılıyorum Kesinlikle katılıyorum

13- Çalışma yoğunluğu performansımı etkilemektedir

Hiç katılmıyorum Katılmıyorum Emin değilim Katılıyorum Kesinlikle katılıyorum

- 14- Kılavuzluk hizmetlerinde gemi üzerinde manevrada kalınma süresisaat aralıksız verilebileceğini düşünüyorum
 0-3 saat 3-6 saat 6-9 saat 9-12 saat 12-15 saat

BÖLÜM-III İŞ MEMNUNİYETİ

- 15-İşim maddi beklentilerimi karşılamaktadır.
 Hiç katılmıyorum Katılmıyorum Emin değilim Katılıyorum Kesinlikle katılıyorum

- 16- Tekrar Gemi kaptanı olarak çalışmayı;
 Düşünmüyorum Kararsızım Düşünüyorum

- 17- İş kazasına bağlı iş görmezlik raporu aldım
 Evet Hayır

- 18- Strese bağlı rahatsızlığınız mevcuttur.
 Tansiyon Uykusuzluk Mide ağrısı Aşırı sinirlilik Devamlı kendini yorgun hissetme
 Diğer Hiç rahatsızlığım yok

BÖLÜM-IV MEVCUT DURUM

- 19- Bağlı bulunduğum teşkilatın sahip olduğu römorkör adeti, makine gücü, çekme gücü, manevra kabiliyetinden memnunum
 Hiç katılmıyorum Katılmıyorum Emin değilim Katılıyorum Kesinlikle katılıyorum

- 20- Bağlı bulunduğum teşkilatın sahip olduğu pilot botunun büyüklük, makina gücü v.b kriterlerine göre yeterliliğinden memnunum
 Hiç katılmıyorum Katılmıyorum Emin değilim Katılıyorum Kesinlikle katılıyorum

- 21- Kılavuz kaptan temel eğitimi aldım
 Evet Hayır

- 22- Kılavuz kaptan temel eğitiminizi genel olarak değerlendirirseniz(eğitimin konu başlıkları-eğitimin süresi-eğitici kadronun kalitesi) eğitimden memnunum
 Hiç katılmıyorum Katılmıyorum Emin değilim Katılıyorum Kesinlikle katılıyorum

- 23- Kılavuz kaptan görev başı (staj) sürelerinin yeniden düzenlenmesi gerektiğini düşünüyorum
 Hiç katılmıyorum Katılmıyorum Emin değilim Katılıyorum Kesinlikle katılıyorum

- 24- Kılavuz kaptanların memnuniyetinin ve çevre güvenliğinin artması için görüş ve önerileriniz nelerdir?

ÖZGEÇMİŞ

1981 yılında Rize'nin Fındıklı ilçesinde doğdu. İlk orta ve lise eğitimini Rize'de tamamladı. Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Güverte Bölümünden 2006 yılında mezun oldu. 2006-2011 yılları arasında Türk Deniz Ticaret Filosunun farklı tonajlarda farklı tip gemilerinde Uzak yol Vardiya Zabiti ve Uzak yol Birinci Zabit olarak görev yaptı. 2011 yılında Uzak yol kaptanı oldu. 2012 Yılında Recep Tayyip ERDOĞAN Üniversitesi Turgut KIRAN Denizcilik Yüksekokulu Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümünde Öğretim Görevlisi olarak göreve başladı. Halen bu görevi sürdürmekte olup, İyi derecede İngilizce bilmektedir.