

## **Gemi Yönetimi Konusunda Gemi İşletmelerinin Nasıl Bir Gemi Kaptanı İstediklerinin Tespitine Yönelik Nitel Bir Araştırma\***

Selçuk NAS\*\*

### **Özet**

*Denizciliğin uluslararası dinamik yapısı içerisinde önemli bir yere sahip olan gemi kaptanları, verdikleri kararlar ile hem bağlı buldukları işletmeleri hem de denizcilik sektörünü doğrudan etkileyebilecek konumdadır. Gemilerinin sevk ve idaresinden sorumlu olan gemi kaptanlarının sorumlulukları sadece gemi ile sınırlı olmayıp, gemi operasyonlarına bağlı olarak oluşabilecek tüm olaylardan ve gerçekleştirilen işlemlerden de sorumlu tutulabilmektedirler. Bu nedenle gemi kaptanlarının gemi operasyonları kapsamında vermiş oldukları kararlar, Uluslararası Emniyet Yönetimi Uygulamaları “ISM Code” gibi birçok kural ve uygulama ile standart hale getirilmeye çalışılmaktadır. Standart hale getirilmeye çalışılan operasyonel kararlarda bile gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerinin birçok faktörden*

---

\* Bu makale, NAS, Selçuk., Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı İzmir 2006, Yayınlanmamış Doktora Tezinden alınarak hazırlanmıştır.

\*\*Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Güverte Bölümü Gemi Yönetimi Anabilim Dalı,  
Öğr. Gör. Dr.

*etkilendiği gözlemlenmektedir. Bu faktörlerin başında gemi sahibi, gemiyi işleten ve yük ilgililerinin talep ve beklentileri gelmektedir. Bu çalışma gemi işletmelerinin gemi kaptanından gemi yönetimi konusunda “nasıl bir gemi kaptanı” istedikleri, nitel araştırma yöntemlerinden olan odak grup yöntemi ile ortaya koymaktadır. Ayrıca çalışma, odak grup çalışması ve içerik analizi yapacak olan araştırmacılara rehber olacak şekilde tasarlanmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** *Gemi İşletmesi, Gemi Kaptanı, Gemi Yönetimi*

### **Abstract**

*Holding a critical position in the dynamic structure of international shipping industry, ship master, through decisions they make, affect not only the companies they work for but also the shipping industry itself. The responsibilities of ship masters are not confined within those issues regarding the operation and navigation of the ship they work on; rather, they are held responsible for all incidents likely to derive from such operation. That’s why any operational decisions ship masters are to make do need to be standardized by means of certain regulations and practices proposed through International Safety Management “ISM Code”. Despite the standardization attempts through this code, the individual decision making process is still affected by various factors. Of these, the most prevailing ones are the demands and expectations of shipowners, ship operators, charterers and cargo owners. The purpose of this study is to analyze the basic expectations of the ship operators regarding the shipboard management qualifications masters are to have. This analysis is carried out through “focus group method”, one of the instruments used in qualitative research. The focus group study and the content analysis are designed in such a form that could be used by researchers as a guide*

**Key Words:** *Ship Operator, Ship Master, Shipboard Management*

## 1. GEMİ KAPTANI

Kaptan sözcüğü Latince “baş” anlamına gelen *capo* ya da *cabo*’dan gelir; bir bölük insanın başına; belli bir işi gören bir grup insana buyruk verebilen deneyimli ve bilgili kişiye *capo* denmektedir. (Aybay vd., 1998; 557). Akten (2004)’e göre; kaptan sözcüğü Capitanus sözcüğünden türemiştir. Sözcük, önce Akdeniz kıyısındaki topluluklar tarafından kullanılmış, daha sonra İngilizce, Almanca, Fransızca gibi batı dillerine geçmiştir. Bugün hemen her dilde kaptan, birbirine çok yakın benzer sözcüklerle ifade edilmektedir. Kaptan sözcüğünü Türkler tarafından 12. yy’ da, Akdeniz denizciliğinin ortak dilinin etkisi ile kullanmaya başlamışlardır. Bunun yanında, Hızır Reis zamanında gemileri kumanda edenler için “reis” sözcüğünün kullanıldığını görmekteyiz (Aybay vd., 1998; 557). Türk denizciliğinde “reis” ve “kaptan” sözcüklerinin arasındaki farkı William A. Thompson (1892) tarafından yazılan “denizcilik sözlüğünde” ortaya konmaktadır. Thompson (1892), “reis” sözcüğünü, o zamanki kabotaj seferi yapan gemilerde kullanıldığını ifade ederken “kaptan” sözcüğünün ise uluslararası sefer yapan gemilerde kullanıldığı belirtmektedir. Reis sözcüğü günümüzde güverte lostromosuna veya küçük tekne kaptanlarına veren bir unvan olarak kullanılmaktadır.

Kaptan sözcüğü, cazibesinden olacaktır ki günümüzde birçok kullanım yeri bulmuştur. Özellikle de ulaştırma sektöründe hemen her türlü ulaşım aracına kumanda eden kişi için kaptan sözcüğü kullanılmaktadır. Bunu yanında takım kaptanı, ekip kaptanı, lojistikte kanal kaptanı vb. kullanım yerleri kaptan kelimesinin yaygın olarak kullanıldığını göstermektedir.

Kaptan sözcüğü, Türk Hukuku içinde Kabotaj Kanunu, Limanlar Kanunu, Türk Ceza Kanunu (TCK), Gümrük Kanunu gibi yasal düzenlemelerde tanımlanmıştır. Kaptanlıkla ilgili en geniş düzenleme Türk Ticaret Kanunda yer almaktadır. Deniz İş Kanunu’nda “Gemiyi sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekalet eden kimseye "kaptan" denir” şeklinde tanımlanmıştır. Gemiadamları Yönetmeliği’nde ise “gemiyi sevk ve idaresi

altında bulunduran gemiadamı” olarak ifade edilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

Kaptan, hukukçular tarafından; “seferde, geminin yegane hakimi olduğu” (Çağa, 1995; 141), “bir yandan donatanla gemiadamları arasındaki ilişkilerde ve diğer yandan donatanın deniz ticaretinde yetkili temsilcisi olarak sözleşmelerin yerine getirilmesindeki fonksiyonu bakımından donatandan sonra gelen en önemli kişi” (İzveren vd., (1994; 129) olarak tanımlanmaktadır.

İngiliz Hukuku’nda “kaptan” İngiliz Deniz Ticaret Kanunu 1894’de (Merchant Shipping Act 1894) tanımlanmaktadır. Buradaki tanıma göre kaptan; “gemiyi kumandası altında bulunduran ve gemiden sorumlu kişidir”. Bu tanım 1995 de düzenlenen İngiliz Deniz Ticaret Kanunu ile değişikliğe uğrayarak; “kılavuz kaptan (pilot) hariç, gemiyi kumandası altında bulunduran ve gemiden sorumlu kişiye kaptan denir” şeklini almıştır (<http://www.hms.gov.uk>, erişim; 12.03.2005).

Denizde Can ve Mal Emniyeti Hakkındaki Uluslararası Sözleşme [International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)], Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme [International Convention for Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)] gibi uluslararası hukuksal düzenlemelerde de “kaptan” sözcüğünün İngilizce karşılığı olarak “master” kullanıldığını görülmektedir.

Uluslararası hukuksal düzenlemelerde “kaptan” sözcüğü STCW 78/95 değişimleri Bölüm 1, Genel Hükümler, Kural I/1, Tanımlar ve Açıklamalar alt başlığı altında tanımlanmaktadır. Buna göre kaptan (master); “bir gemiyi kumandası altında bulunduran kişi” olarak tanımlanmaktadır.

Gemi kaptanları, kendilerini tanımlarken kullandıkları unvan “süvari”, İngilizce ifadesi ile “master mariner”dır (Akdoğan, 1988 b; 326, Akdoğan, 1988 a; 279). Süvari; “*ticaret gemilerinde kaptanlık yapan, gemiyi sevk ve idare eden amir*” olarak tanımlanmaktadır (Akdoğan, 1988 a; 279). Türk Dil Kurumu’na

göre süvari, “gemi kaptanı” dır ([www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr); 17.05.2006). İngilizce tanımı ise (master mariner); “*bir deniz ticaret gemisini kumanda etme konusundaki yeterliği onaylanmış becerikli ve tecrübeli denizci*” dir (McEwen ve Lewis, 1994; 327).

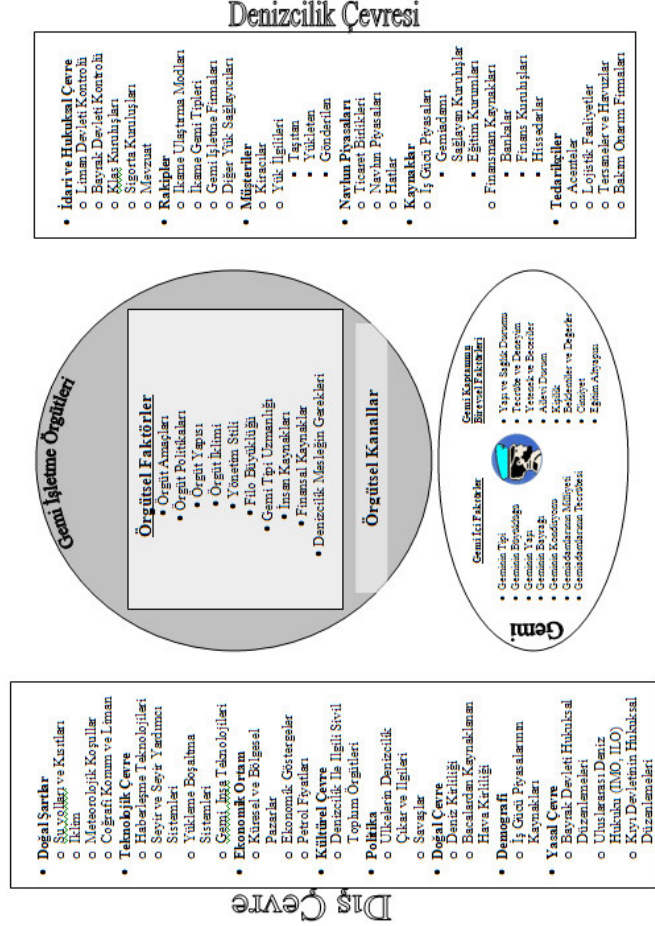
Kaptan sözcüğünün ulusal ve uluslararası tüm düzenlemelerde ve değişik sektörlerdeki farklı kullanım alanları dikkate alındığında birçok anlam kargaşasına yol açtığı düşünülmektedir. Bu amaçla, Uluslararası Gemi Kaptanları Birlikleri Federasyonu’nu [The International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)] yukarıda ifade edilen tanım ve kullanım yeri kargaşasına son verebilmek için gemileri kumanda eden kaptan için “ship master” sözcüğünün kullanılmasını önermektedir. Federasyon ayrıca gemi kaptanı sözcüğünü “denizci ulusların devletleri tarafından verilmiş, uluslararası tanınan yeterlik sertifikasına sahip ve deniz giden ticaret gemisini komuta eden kişidir” şeklinde tanımlamıştır (<http://www.ifsma.org/> 14.03.2005).

“Ship master” Türkçe karşılığı olan “gemi kaptanı” sözcüğünün de şu anda kullanılmakta olan ve yasal düzenlemelerde geçen “kaptan” sözcüğünün yerine kullanılmasının ülkemizdeki tanım ve kullanım karmaşasına son vereceği düşünülmektedir.

## **2. DENİZCİLİK SEKTÖRÜ**

Denizcilik sektörü, içinde bulunduğu “doğal şartlar”, “teknolojik çevre”, “ekonomik ortam”, “kültürel çevre”, “politika”, “doğal çevre”, “demografi” ve yasal çevre gibi dış çevre faktörlerden doğrudan etkilenirken, gemi işletmeleri de denizcilik işletmelerinin oluşturduğu denizcilik çevresinin etkisi altındadır (NAS, 2006; 141). Dış çevre faktörleri ve denizcilik çevresi içerisinde kalan gemi işletmeleri, gemilerin yönetim ve işletme fonksiyonlarını yerine getirmektedir. Denizcilik çevresini oluşturan denizcilik işletmeleri, denizciliğin idari ve hukuksal çevresi, rakipler, müşteriler, navlun piyasaları, kaynaklar ve tedarikçiler olarak gruplandırılmaktadır. Şekil 1’de denizcilik sektörünün içinde bulunduğu çevresel faktörler gösterilmektedir.

**Şekil 1 Çevresel Faktörler, Denizcilik Çevresi ve Gemi İşletme Örgütleri**



Dış çevrenin ekonomik ortamından ilk olarak etkilenen ve ulaştırma hizmetinin arz/talebini yaratan iki ana faktör bulunmaktadır. Bunlar “müşteriler” ve gemi işletmeleridir. Taşıma sözleşmeleri kapsamında bu iki ana faktör, doğrudan etkileşim içerisindedir. Ulaştırma hizmetini sağlayan ana faktör, gemi sahibi,

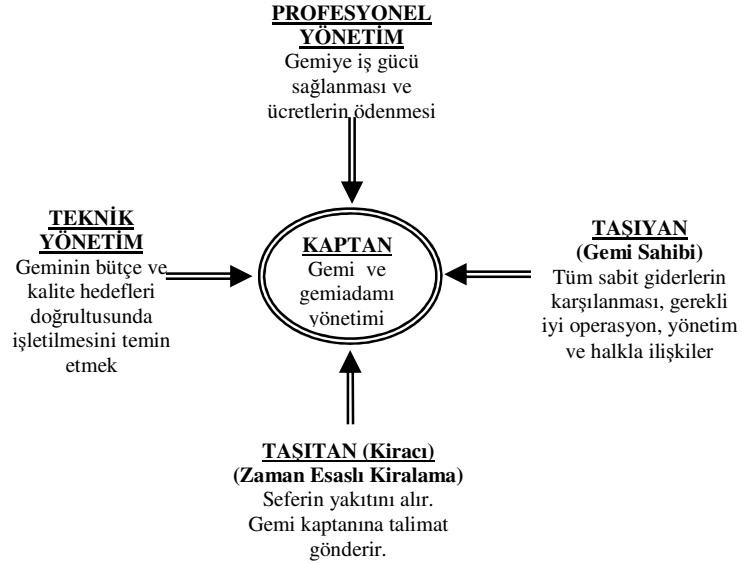
“donatandır”. Halk dilinde armatör (owner) olarak da ifade edilmektedir. Donatan, basit olarak geminin sahibi (maliki) olarak ifade edilebilir (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Donatan, belirli bir şahıs veya kurum olabilir. Türk Ticaret Kanununa göre sadece geminin sahibi olması yeterli olamamaktadır. Ayrıca söz konusu gemiyi deniz ticaretinde kullanması da gerekmektedir (Aybay vd., 1998; 542). Bir geminin deniz ticaretinde kullanılıyor olması, işletilmesi ile ilgili fonksiyonlarının yerine getirilmesi anlamına gelmektedir. Geminin tüm işletme fonksiyonları donatan tarafından yerine getirileceği gibi bazı fonksiyonları dışarıdan hizmet satın alınarak da yerine getirilebilir. Örnek verecek olursak donatan, personel donatımı, bakım, geminin donatım ve sigortası ve geminin mümkün olduğunca fazla sürede operasyon yapabilmesini sağlamak gibi gemi işletme fonksiyonlarını başka bir işletmeye devredebilir. Bir başka deyişle, donatan gemi işletme fonksiyonlarını “profesyonel gemi işletmelerine” devredebilir (Panayides, 2001; 6). Şekil 2’de profesyonel gemi işletmeleri gösterilmektedir.

Ulaştırma hizmetinin verileceği gemi, bazen hizmeti verecek kişi veya kurum tarafından kiralama yolu ile temin edilebilmektedir. Belirli bir sefer veya belirli bir zaman içerisinde gemi sahibi ile yaptıkları sözleşmeye göre gemiyi veya geminin bir kısmını yük taşımak üzere tutan kimseye “taşıtıcı” denir. (Aybay vd., 1998; 581,582). Gemi sahibi ile taşıtıcı arasında yapılan sözleşmeye ise kiralama (charter) sözleşmesi adı verilmektedir. Bu sözleşmede taraflar “taşıyan” (carrier), “taşıtıcı” (charterer) olarak ifade edilmektedir. Taraflar arasında yapılan sözleşme, zaman esaslı bir sözleşme ise, taşıtıcı (kiracı), gemi kaptanına ticari talimat verme yetkisine sahiptir. Kiracının gemi kaptanına teknik yönden de talimat verme yetkisi taşıyan sözleşmeler de bulunmaktadır. Bu sözleşmelere çıplak kiralama (bare boat charter) adı verilir. (Aybay vd., 1998; 585).

İkinci ana faktör ise müşteriler yani, yük ilgilileridir. Bunlar, “yükleten” (shipper) ve “gönderilen” (consignee) olarak isimlendirilmektedir. Yükleten taşıma sözleşmesi gereği, yükü

gemiye teslim edendir. Gönderilen ise, konşimentoya<sup>1</sup>, yok ise taşıma sözleşmesine göre yükü teslim almaya yetkili kılınmış kişidir (Aybay vd., 1998; 580).

Yukarıda açıklanan ana faktörlerin ortasında gemi yönetiminden sorumlu olan gemi kaptanı bulunmaktadır. Şekil 2'de denizcilik çevresinin ana faktörleri ve görevleri gösterilmektedir.



## Şekil 2. Denizcilik Çevresinin Ana Faktörleri ve Görevleri

Kaynak; Spruyt J. 1994; 15

<sup>1</sup> Konşimento : (Bill of Lading) Yükün taşıyan tarafından alındığını kanıtlayan belge (Akdoğan, 1988 a; 189)



Spruyt (1994) çalışmasında deniz ticaretinin tarafları olarak göstermiş olduğu, “teknik yönetim”, “profesyonel yönetim”, “taşıyan (gemi sahibi)”, “taşıtan (kiracı)” ve “gemi kaptanı”, gemi işletmesinin fonksiyonlarını yerine getirmektedir.

### 3. GEMİ İŞLETMELERİ

Gemi işletmelerini tanımlayabilmek için üstlenmiş oldukları görev ve faaliyetlerinin açıklanması gerekmektedir. Öncelikle “gemi sahibi” kavramından, gemi işletmelerine, kara yönetiminden, gemi yönetimine kadar birçok ifadenin tanımlanması gerekmektedir. Ayrıca gemi işletmeciliğinde hukuksal, ticari ve teknik sorumluluk kavramlarının da incelenmesi zorunludur. Bununla birlikte gemi kaptanının, gemi işletmeciliği ve gemi yönetimi faaliyetlerinde kime karşı, hangi konularda sorumlu olduğu ve gemi işletmeleri ile aralarındaki ilişkilerin ortaya konması bakımından aktörlerin, fonksiyonlarının ve yönetim mekanizmalarının belirlenmesine gerek duyulmaktadır.

“Gemi işletmeleri”, gemilerin karadaki işletme fonksiyonlarını yerine getiren örgütleri tanımladığı için çalışmada bazen “kara yönetimi” ifadesi de yer almaktadır. Bu ifadenin, gemilerin denizde iken kaptan tarafından yönetilmesi veya kumanda edilmesi ile karıştırılmaması gerekmektedir. ISMA (International Ship Managers’ Association) uygulama kurallarında “kara yönetimi” (Shore-based Management) ile “gemi yönetimi” (Shipboard Management) net olarak birbirlerinden ayrılmaktadır (Barber International A/S, 1990; 32). ISM (International Safety Management) Uygulama Rehberinde ise “kara yönetimi” veya “gemi işletmesi” olarak kullandığımız ifadenin yerine “şirket” (company) kelimesi kullanılmıştır (IMO, 2002; 6). ISM Uygulama Rehberindeki “şirket” tanımı; “gemi sahibi veya geminin işletme sorumluluğunu gemi sahibinden kendi üstüne alan ve böyle bir sorumluluk yükleniminde, ISM Uygulama Rehberi Kuralları tarafından öngörülen tüm işlevleri ve sorumluluğu kabul eden, yönetici veya kiralayıcı gibi diğer bir kuruluş veya kişi anlamındadır” şeklinde ifade edilmiştir (Arslan, 1998; 33). Buradan da anlaşılacağı gibi gemi işletmesi, geminin karadan işletilmesi ve yönetilmesi ile ilgili fonksiyonlarını yerine getiren

örgüt olarak tanımlanmıştır. Gemi işletmelerinin karadaki yönetim fonksiyonlarını yerine getiren örgütsel yapı “kara yönetimi” olarak isimlendirilmiştir. Geminin denizdeki yönetim fonksiyonlarını yerine getiren örgütsel yapı ise “gemi yönetimi” olarak isimlendirilmiştir.

Profesyonel gemi işletmesi ise; “Bir veya belli bir grup hizmetin donatan dışındaki bir işletme tarafından profesyonel yönetim desteğiyle sağlanması” şeklinde tanımlanabilir. Tanımdaki profesyonel destek hizmet sağlayıcının anlaşılmalı konularda belli bir ücret karşılığı donatana sağladığı destek anlamını taşımaktadır (Willingale, 1998; 11). ISMA Uygulama Rehberinde ise, “gemi operasyonu ve ilgili hizmetlerin profesyonel işletme tarafından sağlanması olarak tanımlanmıştır (Barber International A/S vd., 1990; 31). Profesyonel gemi işletmelerini, tekrar tanımlamak gerekir ise, başkasına ait olan bir gemiye ilişkin tüm yönetim fonksiyonlarını veya bir kısmını gemi sahibi ile aralarında yapılan sözleşmeye dayanarak, geminin tüm yönetim fonksiyonlarını kendi adına yerine getiren örgüttür.

#### **4. GEMİ YÖNETİMİ VE SORUMLULUKLAR**

Gemi kaptanlarının genel sorumluluğu, gemisinin devamlı olarak denize ve yüke elverişli olmasını sağlamaktır. Öncelikli sorumluluğu ise, emrine çalışan gemiadamlarının emniyetli, güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamı sağlamasıdır. Yük sahibi ve ilgililerine karşı sorumluluğu ise, yüklerini hasarsız ve kayıpsız olarak taşıyarak menfaat ve ünlerini korumaktır. Gemi sahibine karşı sorumluluğu ise gemisinin güvenle, verimli ve ekonomik bir şekilde işletilmesini sağlamaktır. Kaptan, denizin ekolojik çevresine karşı, çevrenin emniyetli ve temiz tutulmasından sorumludur. Kaptanın üçüncü taraflara karşı sorumluluğu ise, tarafların gemi operasyonlarından kaynaklanabilecek ticari menfaatlerini ve emniyetlerini tehdit eden olaylardan korumasıdır (Mahidhara, 1991; 40).

Bununla birlikte deniz hukukunun kapsamı içerisine girmiş olan uluslararası sözleşmelerin tamamında gemi kaptanının ve şirketin sorumlulukları ayrı ayrı belirtilmiştir (IMO 1996, 2001,

2002, vb.). SOLAS'ın seyir emniyeti bölümünün 13. kuralında gemilerin denizde can güvenliği bakımından gerekli sayıda, yeterli nitelikte gemiadamları ile donatılmasını sağlamak konusundaki sorumluluğu taraf ülkelere yüklemiştir (IMO 2001). Bununla birlikte gemilerin denize elverişliliği konusunda bayrak devleti adına, gemileri denetleyen ve sertifikalandıran klas kuruluşları olduğu gibi bölgesel olarak taraf ülkelerin oluşturduğu liman devleti kontrolleri de bulunmaktadır. Bunlar da gemilerin denize ve yola elverişliliğinin kontrol edilmesi ile sorumludur (T.C. Resmi Gazete, 26.03.2006 tarih, 26120 sayılı). Gemilerin taşıyacakları yüklere uygun olup olmadıklarını denetleyen bağımsız denetçiler olduğu gibi sigorta gözlemcileri ve uzmanları da bulunmaktadır. Bunlar da gemilerin yüke uygun olup olmadıkları konularında yaptıkları denetimlerden sorumludur. Dökme yük gemilerinin emniyetle yüklenmesi ve tahliye edilmesi konusunda dökme yük terminallerinin de sorumlulukları bulunmaktadır (T.C. Resmi Gazete, 31.12.2005 tarih, 26040 sayılı).

Gemi kaptanının kazalardan sonra sahip olduğu sorumluluk kapsamında meydana gelebilecek olaylar için tüm önlemleri alma konusunda yetki sahibidir. Özellikle IMO'nun A.680(17) nolu düzenlemesinde deniz kirliliğine karşı gemi kaptanının tüm önlemleri alabileceği, bu konuda gemi kaptanının kararının kısıtlanamayacağı belirtilmiştir (IMO-Vega Database, 2002). Buna "yetki aşım hakkı" (over riding authority) adı verilir. Bu konuda gemi kaptanlarının yetki aşım hakkını daha da kuvvetlendirmek amacıyla IMO A.880 (21) nolu düzenlemede tekrar üzerine basılarak, gemi kaptanının emniyet ve petrol kirliliğinin önlenmesi kapsamında vereceği kararlarda yetki aşım hakkı olduğunu belirtilmiştir (IMO-Vega Database, 2002).

Yukarıda bahsedilen yetki aşım hakkı, iletişim teknolojilerinin günümüzdeki imkânlarının olmadığı zamanlarda, gemi ile kara yönetimi arasındaki iletişim son derece sınırlı olduğu zamanlarda ortaya çıktığı söylenebilir. Daha önceleri telgraf, telex vb. her an iletişim imkanının bulunmadığı zamanlarda gemi kaptanları kendi bireysel kararlarını, kendilerine tanınan yetki kapsamında, acil durumlarda da "yetki aşım hakkını" kullanarak özgürce verebiliyorlardı. Bu zamanlarda gemi kaptanı karar verme

ve inisiyatif kullanma konusunda günümüze nazaran daha fazla yetkiye sahip olduğu sıklıkla dile getirilmektedir.

Her an iletişim kurulabilecek şartların sağlandığı günümüz ortamında, kara yönetimleri ile gemi yönetimi arasında düşünce ve bakış açısı farklılıklarının çatışmalar oluşturduğu belirtilmektedir. Rutin gemi operasyonlarında dahi gemi işletmesinin talimatının beklenir olduğu, bu gibi durumların da gemi kaptanlarının gemi yönetimi konusundaki otoritesini zayıflattığı sıklıkla duyulmaya başlanmıştır.

Bu çalışmada, gemi kaptanların otoritesinin zayıfladığı konusundaki ifadelerin doğruluğu araştırmak amacıyla, gemi kaptanının denizcilik çevresini oluşturan faktörlere, “gemi işletmeleri nasıl bir gemi kaptanı istiyor” sorusu sorulmuştur. Çalışmada nitel araştırma tekniklerinden bir olan odak grup çalışması yöntemi kullanılmıştır.

## **5. ODAK GRUP ÇALIŞMASI**

Odak grup çalışması sırasında; Malhotra (2004; 139, Nakip (2003; 70), Kinneer ve Taylor (1996; 309), Yıldırım ve Şimşek (2000; 51), ve Sekeran'ın (2003; 224) tarafından önerilen yöntemler takip edilmiştir.

### **5.1. Odak Grup Çalışmasının Planlanması**

Odak grup çalışmalarının planlanması için literatürde bazı temel prosedürlere rastlanmaktadır (Malhotra 2004; 141). Bahsedilen planlama prosedürlerinden biri Şekil 3'de gösterilmektedir. Temel planlama prosedüründe, (1) araştırma amaçların belirlenmesi ve problemin tanımlanması, (2) nitel araştırmanın amaçlarının belirlenmesi, (3) odak grup tarafından cevaplandırılacak olan soruların veya amaçların belirlenmesi, (4) tarama anketinin yazılması, (5) yönlendirici için taslak hazırlanması, (6) odak grup görüşmelerinin yönetilmesi, (7) kayıtları gözden geçir ve verileri analiz et, (8) bulguları özetle ve devam edecek araştırmayı planlamadan oluşmaktadır.

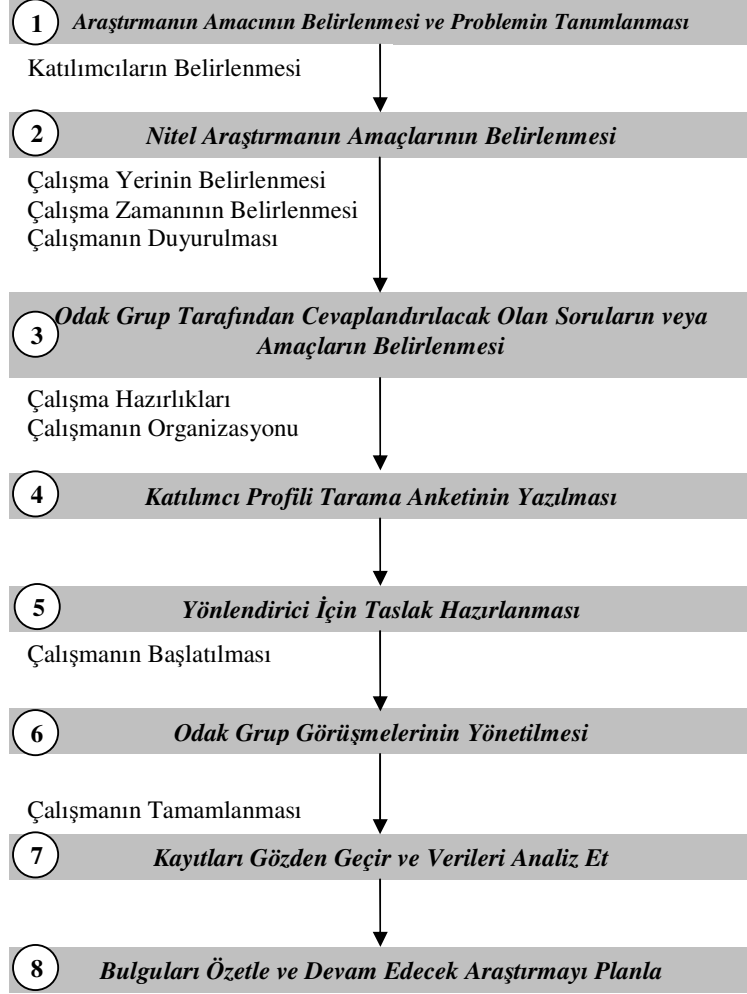
Bunun yanında Şekil 3’de kutucuklar içerisinde gösterilen temel planlama prosedürlerinin dışında daha önce yapılan çalışmalarda elde edilen tecrübelerden yola çıkarak alt prosedürler tanımlanmıştır. Alt prosedürler Şekil 3’de kutucukların hemen altında gösterilmektedir.

Tanımlanan alt prosedürler; katılımcılarının belirlenmesi, çalışma yerinin belirlenmesi, çalışma zamanının belirlenmesi, çalışmanın duyurulması/bildirilmesi, çalışma hazırlıkları, çalışmanın organizasyonu, odak grup çalışmasının başlatılması, çalışmanın tamamlanmasıdır (Nakip, 2003; 71, Kinnear ve Taylor, 1996; 309, Yıldırım ve Şimşek, 2000; 51 ve Sekeran, 2003; 224). Bu basamaklar daha önce denizcilik alanında yapılmış olan çalışmalarda başarıyla uygulanmıştır. (Cerit, 2002, Nas vd, 2004, Devenci vd., 2005, Denктаş, 2005, Denктаş ve Cerit 2006).

Şekil 3’deki temel planlama basamakları ve diğer basamaklar aşağıda ayrıntılı olarak incelenmiştir. Ayrıca odak grup çalışması verilerinin kodlanması, kodların kavram haline getirilmesi, kavramların da temaya dönüştürülmesi ile ilgili ayrıntılı içerik analizi tabloları hazırlanmıştır. Oluşturulan içerik analizi tablosunda her bir katılımcının ifadeleri kodlanmıştır. Kodlanan ifadeler anlamlarına göre gruplandırılarak kavramlar oluşturulmuştur. Katılımcıların kendi ifadelerine yüklemiş oldukları güç ve ağırlık, puanlandırılmıştır. Oluşturulan kavramlar, ifadelerin puanlarına göre ağırlıkları hesaplanarak sıralanmıştır. Bu sıralama, katılımcılara sorulan soru için alınan verilerin anlamlı öncelik sıralarının tespit edilmesini sağlamaktadır.

## **5.2. Odak Grup Çalışmasının Amacı**

Odak grup çalışmasının planlaması prosedürlerinden “1” numaralı basamak, araştırmanın amacın belirlenmesidir. “2” numaralı basamak ise odak grup çalışmasının amacının belirlenmesidir (Bkz. Şekil 3.). Her iki amacı ortak bir ifade ile vermek gerekirse; gemi kaptanların gemi yönetimi konusundaki inisiyatiflerinin zayıfladığı konusundaki ifadelerin doğruluğu araştırmak amacıyla gemi işletmelerinin gemi yönetimi konusunda nasıl bir gemi kaptanı istediklerinin belirlenmesi olarak özetlenebilir.



**Şekil 3. Odak Grupların Planlama Prosedürü ve Yürütülmesi.**

Kaynak : Malhotra (2004; 141)

### 5.3. Katılımcılarının Belirlenmesi

Yukarıda verilen amaç doğrultusunda, denizcilik çevresini ve gemi kaptanının örgütsel çevresini oluşturan katılımcıların tespit edilmesi gerekmektedir. Tespit edilecek olan katılımcıların, denizcilik işletmelerinin gemi kaptanından beklentilerini ifade edebilmeleri için ise gemi kaptanının görev, yetki ve sorumluluklarını bilen, denizcilik sektöründe tecrübe sahibi olan kişilerden oluşması gerekmektedir. Yapılan çalışmalarda, odak grup çalışmalarına seçilecek olan katılımcıların, çalışmanın amacına, tecrübelerine, uzmanlıklarına vb kriterlere göre planlanarak homojen bir yapıda oluşturulması gerektiği belirtilmektedir (Nakip 2003; 71, Kinnear ve Taylor 1996; 310). Bunun yanında “maksimum çeşitlilik örnekleme” de nitel çalışmalarda önerilen yöntemlerdendir. Bu yöntemde amaç, göreceli olarak küçük bir örneklem oluşturmak ve bu örnekte çalışılan probleme taraf olabilecek bireylerin çeşitliliğini maksimum derecede yansıtmaktır. Bu örneklem şeklinde elde edilecek verileri ana kütleyle genelleme yapmak için kullanmak yerine ne tür ortaklıkların, benzerliklerin ve farklılıkların bulunduğunu tespit etmek hedeflenmiştir. Yöntemde önemli diğer bir nokta ise araştırma konusu ile ilgili çeşitlilik kaynaklarını olabildiğince tanımlayarak örneklemin genel durumu yansıtacağı hususunda tatmin olunmasıdır. (Yıldırım ve Şimşek, 2000; 62-75). Maksimum çeşitlilik örnekleminde odak grup çalışması katılımcılarının, gemi kaptanlarının çalıştığı çevrenin veya ortamının bir benzerini oluşturacak nitelikte, çeşitli tipte gemileri işleten işletmecileri, klas kuruluşlarını, deniz sigortacılarını, deniz hukukçularını, ülke denizcilik idaresini, gemi kaptanlarını, donatanı ve en yakın görev arkadaşı olan baş mühendisini kapsamaları gerekmektedir. Bunun yanında, kuru yük, dökme yük, konteyner, tanker ve ro-ro tipi gemilerin işletilmesinde tecrübe sahibi olan ve hatta bu tip gemilerde çalışmış olan uygun bir zümrenin seçilmesi, yapılacak olan çalışmanın güvenilirliği açısından önemli bir rol oynamaktadır. Uygun bir odak grup zümresinin oluşturulması amacıyla İzmir ve çevresinde bu vasıflara uygun olan adaylar aranması için çalışmalar yapılmıştır. Oluşturulacak olan örgütsel çevre temsilcilerinin bazılarının İzmir'deki adaylar arasından temsil edilemeyeceği görüldüğünden İstanbul'daki denizcilik

işletmeleriyle iletişime geçilerek, yeni adaylar belirlenmiştir. Aday belirleme sırasında gemi kaptanının örgütsel çevresini oluşturulan birçok unsurun (kılavuz kaptan, VTS operatörü, liman başkanı, acente, personel müdürü, liman yetkilileri, gümrük, tedarikçiler) daha ilave edilebileceği görülmüştür. Kaptanın içinde bulunduğu denizcilik çevresinin tamamının çalışmada temsil edilmesi, çalışmanın güvenilirliği açısından önemli olmakla birlikte, aday sayısının uygun bir düzeyde sınırlandırılması gerekmiştir. Odak grup çalışmalarında uygun katılımcı sayısının, Kinnear ve Taylor (1996; 310), Malhotra (2004; 140) tarafından 10-12 kişi arasında olması gerektiğini ifade edilirken, Sekeran (2003; 220) 8-10, Nakip (2003; 71) ise 10 kişi ile sınırlandırılması gerektiğini bildirmektedir.

Yapılan çalışmada, Şekil 1’de gösterilen denizcilik çevresini ve gemi işletmelerinin yapısını en iyi şekilde temsil edecek olan unsurlar belirlenerek aday sayının 11 kişi ile sınırlandırılmasına karar verilmiştir. Grup üyelerinin olumsuz etkilenmemesi açısından katılımcıların daha önceden böyle bir odak grup çalışmasına katılmamış olmasına da dikkat edilmiştir (Nakip, 2003; 71). Çalışmaya katılanlar ve profil bilgileri Tablo 1’de verilmiştir.

#### **5.4. Çalışma Yerinin Belirlenmesi**

Çalışmanın yapılacağı ortamın seçiminde dikkate alınması gereken en önemli kriter; katılımcıların dikkatini dağıtabilecek gürültü, ses, hareket vb. etkilerden uzakta olmasıdır. Ayrıca araştırmacıların araştırma öncesi ve araştırma sırasında ihtiyaç duyacakları hizmetler için, kolay kullanabileceği, ulaşabileceği ve yardım alabileceği bir mekanın seçilmesi çalışmanın etkin kontrolü açısından önemli bir kriterdir. Çalışmanın katılımcıların kolay ulaşabilecekleri ve bilinen bir yerde yapılması, oto park probleminin bulunmaması da katılımcılar açısından önemli olan kriterlerdendir. Toplantı mekanının fiziki durumu, konforu ve toplantıya uygun şekilde tasarlanmış olması da önemlidir (Malhotra, 2004; 140, Nakip, 2003; 71). Tüm bu kriterler göz önüne alınarak çalışma yeri olarak Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu’nun toplantı odası belirlenmiştir.



**Tablo 1. Odak Grup Çalışması Katılımcı Profili**

KATILIMCI KOD NUMARASI	KATILIMCI PROFİLİ BİLGİLERİ										
	Yaşı	Yeterliği	Mezuniyeti	Deniz Tecrübesi (Yıl)	Tecrübe Sahibi Olduğu Gemi Tipi	Temsil Ettiği Kurum	Kurumun Uzmanlığı	Temsil Unvanı	Kurum Tecrübesi (Yıl)		
K <sub>1</sub>	56	Uzakyol Baş Mühendisi	Dz. Harp Okulu	27	Har Tip Gemi	-	-	Gemi Baş Mühendisi	-		
K <sub>2</sub>	37	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	16	Dokma Yük	-	-	Gemi Kaptanı	-		
K <sub>3</sub>	41	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	13	Ro-Ro, Konteyner, Dökmeyük	Ülke İdarasi	Gemi Sörveyi	Liman Devleti Kontrol Zabiti	5		
K <sub>4</sub>	46	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	14	Kuruyük, Tanker, Dökmeyük	P&I Sigorta	Gemi Sörveyi	Genel Müdür	7		
K <sub>5</sub>	46	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	12	Kuruyük, Tanker	Gemi İşletmecisi	Dokma Yük Tajımsalığı	Gemi Kiralama ve Operasyon Müdürü	8		
K <sub>6</sub>	51	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	12	Har Tip Gemi	Yerel Yönetim	Yolcu	Genel Müdür Vakili	5		
K <sub>7</sub>	31	Uzakyol Birinci Zabıt	ITU Den. Fak.	5	Konteyner	Gemi İşletmecisi	Konteyner Tajımsalığı	Operasyon Müdürü	4		
K <sub>8</sub>	45	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	15	Tanker, Dökmeyük	Armatör	Tanker ve Dökmeyük Tajımsalığı	Genel Müdür	11		
K <sub>9</sub>	47	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	7	Tanker	Armatör	Tanker Tajımsalığı	Genel Müdür Yardımcısı	14		
K <sub>10</sub>	53	Gemi İnşa Mühendisi	ITU Gem. İnş. DEÜ	-	-	Kısa	Gemi Sörveyi	Gemi Sörveyörü	16		
K <sub>11</sub>	50	Avukat	Hukuk Fak.	-	-	Özel	Deniz Hukuku	Avukat	20		

### **5.5. Çalışma Zamanının Belirlenmesi**

Odak grup çalışması planlanırken özellikle futbol maçı, milli veya özel gün, haftanın başı veya son günü olmaması dikkate alınarak, çalışmanın yapılacağı tarih olarak 12 Mayıs 2005 Perşembe günü seçilmiştir. Çalışma saati için ise, çalışmanın başlayacağı saatteki trafik yoğunluğu, katılımcıların o günkü iş planlamalarını sabahdan yaparak öğleden sonraya hazırlanmaları, ulaşım için tahsis edilecek veya kullanılacak olan araçların (uçak dönüşleri) planlaması vb. kriterler dikkate alınmış ve çalışma saatinin başlangıcı 14 00 olarak belirlenmiştir.

### **5.6. Çalışmanın Duyurulması/Bildirilmesi**

Çalışmanın katılımcılara bildirilmesi için standart bir yazı metni hazırlanmıştır. Metinde çalışmanın amacı, neden ve nasıl yapılacağı, süresi, adresi ve çalışmanın yapılacağı zaman ile ilgili bilgiler yazılmıştır. Standart metin daha önceden belirlenen asil ve yedek katılımcı adayların adına düzenlenerek, resmi davet yazıları hazırlanmıştır. Resmi davet, katılımcıların kurumlarından izin alabilmeleri maksadıyla, çalışmadan 10 gün önce, 3 Mayıs 2005 tarihinde adreslerine gönderilmiştir.

### **5.7. Araştırma Sorularının Belirlenmesi**

Odak grup çalışmalarında katılımcıların konuşmalarını sağlayabilmek için önerilen soru şekli, “açık uçlu” sorulardır (Kitzinger, 1995). Bu soruların katılımcıların genelden başlayarak araştırmanın amacına doğru yönlendiren bir yapıda olması gerekmektedir. Bu amaçla odak gruplarda soru sorma tekniğine “sorgulama rotası” (questioning route) adı verilmektedir (Iwasaki vd. 2005).

Odak grup araştırmalarında kullanılan sorgulama rotası; “açılış yorumu/sorusu” (opening comments), katılımcıları konuya ısındırmak için giriş soruları (introductory questions), tanımlama ve konunun anlamıyla ilgili olarak “geçiş soruları” (transition questions), sorunun nedenlerinin veya baş etme yollarının sorgulandığı “anahtar sorular” (key questions) ve tartışmayı

özetleyecek ve çalışmanın ana konusunu teyit ettirmek için hazırlanan “sonuçlandırıcı sorular”dan (ending questions) oluşmaktadır (Krueger ve Casey 2000. akt. Iwasaki vd. 2005). Odak grup çalışmasında yukarıda açıklanan sorgulama rotası tekniği kullanılmıştır. Araştırma sorularının her biri belirli bilimsel kuramlara ve modellere dayandırılarak hazırlanmıştır<sup>2</sup>.

### 5.8. Çalışma Hazırlıkları

Odak grup çalışmalarının 1 ila 3 saat arasında sürebileceğini ifade edilmektedir (Malhotra, 2004; 140). Ortalama süre olarak ise 1,5 ila 2 saat olarak ifade edilmektedir (Kinnear ve Taylor, 1996, Nakip, 2003, Yıldırım ve Şimşek, 2000, Malhotra, 2004). Bu çalışma için hazırlanan sorular ve katılımcısı sayısı odak grup çalışmasının ortalama süresi dikkate alındığında, her bir katılımcının her bir soruya vereceği cevap için yaklaşık bir dakikalık süresi olduğu görülmektedir.

Odak grup çalışması oturumu tamamlandıktan sonra yapılacak değerlendirmelerde, veri analizi ve tekrar gözden geçirme çalışmaları için tüm oturum sürecinin ses ve görüntü kayıtlarının alınması gerekmektedir (Malhotra, 2004; 140, Nakip, 2003; 71). Çalışmanın planlanan maksimum süresi dikkate alınarak, yapılacak olan ses ve görüntü kayıtları için en az üç saatlik bir imkan hazırlanmıştır. Ayrıca çalışmada ihtiyaç duyulabilecek yedek batarya, şarj cihazı vb ek aygıtlar da temin edilerek çalışma ortamında hazırda tutulmuştur. Şekil 3’deki sürecin 4 numaralı basamağı olan katılımcılar için tarama anketinin yazılması işlemi yapılmıştır.

Daha önce yapılan çalışmalarda kazanılan deneyimler, ilginin dağılmaması bakımından çalışmanın tek oturumda tamamlanması yönündedir (Nas vd, 2004, Denктаş 2005). Bu durum katılımcıların bireysel ihtiyaçlarının toplantı mekânında karşılanmasını gerektirmektedir. Bu amaçla çalışma sırasında

---

<sup>2</sup> Doktora çalışmasında sorular genelden ayrıntıya doğru, açık uçlu olarak toplam 10 adet hazırlanmıştır. Bu çalışmada makale kısıtları nedeniyle sadece açılış sorusuna yer verilmiştir.

ihtiyaç duyulabilecek su, meyve suyu, vb içecekler ile alınabilecek kuru pasta gibi gıdalar da planlanarak servis malzemeleri ile birlikte katılımcılara masa üzerinde sunulmuştur.

Katılımcıların masaya oturma düzenleri için bir yöntemin önceden planlanması gerekmektedir. Bunun için katılımcıların isimlerinin yazılı olduğu isimlikleri isimlerinin harf sırasına göre, oturacakları yerlerin önüne ve herkesin görebileceği bir biçimde yerleştirilmiştir.

Her bir katılımcının çalışma sırasında akıllarına gelenleri veya diğer katılımcıların ifadelerini not alabilmesini sağlamak amacıyla birer blok not ve kalem, kullanımları için masadaki oturma yerlerinde hazırlanmıştır.

### **5.9. Çalışmanın Organizasyonu**

Odak grup çalışmasında oturumun en kritik görevi yönlendiriciliktir. Çalışmada bu görev yazar tarafından gerçekleştirilmiştir. Oturum sırasında, yönlendiriciye organizasyon konusunda yardım etmesi ve konuşmaları not alması, amacıyla iki kişi çalışmaya katılmıştır. Oturum sırasında yapılan video ve ses kayıt işlemlerinin sağlıklı bir şekilde devam etmesinden sorumlu bir kişi görevlendirilmiştir. Toplantı sırasında yapılacak olan çay servisi için ayrıca iki kişi görevlendirilmiştir. Oturum sırasında görevli olanlarla oturumdan önce kısa bir toplantı yapılarak son hazırlıklar ve oturum sırasında yapacaklar konusunda ayrıntılar tartışılmıştır. Şekil 3'deki sürecin 5 numaralı basamağı olan çalışma sırasında yönlendiricinin kullanılacağı taslak çalışma planı hazırlanmıştır.

### **5.10. Odak Grup Çalışmasının Başlatılması**

Katılımcıların çalışmanın yapılacağı salona toplanmasını müteakip çalışma saat tam 14 00 da başlatılmıştır. Çalışmanın başında yönlendirici tarafından bir giriş konuşması yapılmıştır. Bu giriş konuşmasında çalışmanın amacı, bilimsel dayanağı ve çalışma süresince geçerli olacak kurallar konusunda uyarılar yapılmıştır. Daha sonra, yapılacak olan çalışmanın yöntemi hakkında detaylı

bilgiler verilerek katılımcılar için daha önceden hazırlanmış olan katılımcı profili anketini doldurmaları istenmiştir. Bu doldurma işlemi sırasında katılımcılardan adı, soyadı, çalıştığı kurum, işi ve görevi, çalıştığı süre, deniz tecrübesi vb. konularda kendilerini gruba tanıtmaları istenmiştir.

### **5.11. Çalışmanın Yürütülmesi**

Odak grup için hazırlanan araştırma sorularının sorulmasına saat 14 <sup>34</sup> de başlanmıştır. Sorulara verecekleri cevaplar için söz hakkı, yönlendirmeden başlayarak saat istikametinde, bir sonraki soru için ise saat istikametinin tersi yönünde verilerek devamlı olarak söz sırasının başlangıcı değiştirilmiştir.

Çalışma sırasında yönlendirici ve diğer gözlemciler, katılımcıların önemli gördükleri ve vurgulandırılmış olan ifadelerini not almışlardır. Bu ifadeler daha sonra yapılacak olan içerik analizinde dikkate alınmıştır.

Sorulara gelen cevapların süreleri titizlikle tutularak tahmini bitiş süresinin katılımcılara başta belirtilen süreyi aşmayacak şekilde ayarlanılmasına çalışılmıştır. İlk soruya 11 katılımcının verdiği cevaplama süresi, yaklaşık 16 dakika olmuştur. Bundan sonraki sorularda cevaplama süresinin kısaltılmasına çalışılmıştır.

### **5.12. Çalışmanın Tamamlanması**

Yapılandırılmış araştırma sorularının cevaplama süreci 16 <sup>40</sup> da tamamlanabilmiştir. Çalışmanın sonucunda tekrar sıra ile çalışma konusunda geri bildirim verilmesi istenmiş ve müteakiben katılımcılara teşekkür edilerek uğurlanmışlardır. Çalışmanın toplam süresi yaklaşık üç saati bulmuştur. Çalışmanın ardından katılımcılara teşekkür yazıları gönderilmiştir.

## **6. İÇERİK ANALİZİ**

Nitel araştırmaların hedefi olan farklılıkların tespitinin, genelden çok bireysel algı ve değerlendirmeleri hedefleyen bir yapısı bulunmaktadır. Bu yapı değişkenlerin tespiti açısından kendi

içerisinde de farklı yöntemleri içermektedir. Önemli yöntemlerden biri olan içerik analizi diğer, betimleme ve yorumlama gibi yöntemlerle birlikte kullanılabilir. İçerik analizi, “verilerden doğrudan görülemeyen, ancak kavramsal kodlama ve sınıflama yoluyla temaların bulunması ve bu temalar arası anlamlı ilişkilerin ortaya çıkarılması” işlevidir (Yıldırım ve Şimşek, 2000; s.157).

### **6.1. İçerik Analizi Yöntemi**

Odak grup çalışmalarından elde edilen veriler çalışmanın hemen ardından gözden geçirilmeye başlanmıştır. Bunun nedeni ise araştırmacının belleğinde bilgiler taze iken gözden geçirme, kodlama ve gerekli düzeltmeleri yapılabilme imkânına sahip olmasıdır (Kurtuluş, 1998; 281). Çalışmada verilerin kodlanabilmesi amacıyla tüm video, ses kayıtları ve yazılı notlar yazar tarafından değerlendirilmeye alınmıştır. Bunun yanında toplantı sırasında yönlendirici ve gözlemci sıfatıyla çalışmaya katılanların tutmuş oldukları notlar da değerlendirilmeye alınmıştır (Bkz Şekil 3’ün 7 numaralı basamağı). Her bir araştırma sorusunun cevaplarından elde edilen verilerin anlamlı bölümleri alınarak kendi aralarında kodlanmıştır. Bu kodlama işlemi sırasında her bir katılımcının ifadeleri belirli kalıplara alınmaya çalışılmıştır. Bu kalıplar ifade edilme düzeyine göre ağırlık puanı verilmiştir. Burada amaç kodlanmış olan ifadelerin önem derecelerini ve toplam içerisindeki ağırlığını tespit etmektir. Kodlamada verilen ağırlık puanları Tablo 2’de gösterilmektedir. İçerik analizi tablolarında kodlanmış olan veriler “Örnek” sütununda belirtilmiştir (Yıldırım ve Şimşek, 2000; s.178).

Tablo 2’de verilen her bir ifadenin kodlaması aynı ağırlık puanları ile değerlendirilmesi mümkündür. Yani sadece kodların frekansları hesaba katılabilir. Genellikle birçok çalışmada sadece kodların frekansı dikkate alınmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2000; s.178). Fakat bu çalışmada ifadelerin ağırlık puanları da dikkate alınmıştır. Örnek olarak Tablo 2’de kodlanan “tecrübe” ifadesinin hangi ağırlıklarda ifade edildiği de görülmektedir. Katılımcıların özellikle üzerinde vurgu yapmak istediği ifadeler ile sıradan ifadelerinin kodlanmasında bu tip ağırlık puanı verilmeden eşit olarak değerlendirmesi, çalışmanın sonuçlarının güvenilirliğinin

sorgulanmasına yol açmaktadır. İfadelerin bu tip ağırlık puanları ile birlikte kodlanması içerik analizinin konusu içerisine girmektedir. Ayrıca, ifadelerin kodlanmasından sonra, kodlamalar arasında kurulacak ilişkiler sayesinde kavramlar yapılandırılmaktadır. Yapılandırılan kavramlar içerisindeki kodların ağırlığı yine kodlara verilen ağırlık puanları ile tespit edilebilmektedir. Sayılan bu nedenlerle verilerin sayısallaştırılması sırasında ağırlık puanı (intensity) kullanılmasına karar verilmiştir (Neuman, 2003). Ağırlık puanları Tablo 2’de gösterilmektedir. Verilerin sayısallaştırılması daha önce Nas vd. (2004) tarafından “ana” (major) ve “yan” (minor) ifade olarak iki ağırlık değerinde başarıyla uygulanmıştır. Bu çalışmada ise ağırlık puanları daha geniş bir ölçek içerisinde değerlendirilmiştir.

Kodlanmış olan verilerin kendi aralarındaki ilişkilere göre anlamlı bölümler oluşturulmaktadır. Bu anlamlı bölümler içerik analizinin temel analiz birimini oluşturmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2000; s.172). Kodlama bölümünden gelen ağırlık değerleri ve kodların kavram içerisinde odak grup katılımcıları tarafından ifade edilme sıklığı, kavramların kendi aralarındaki ağırlığını ve sıklığını göstermektedir. Kavramlar içerik analizi tablolarında belirtilmiştir. Kavramlar tespit edildikten sonra bazı kavramların belirli temalar altında sınıflandırılabilceği görülmüştür.

**Tablo 2. İçerik Analizi Kodlarının Ağırlık Puanları**

<b>İfade Kodunun Tipi</b>	<b>Örnek</b>	<b>Ağırlık Puanı</b>
<i>Ek İfade</i>	Arkadaşın söylediklerinin yanına tecrübe de <b>eklenebilir</b> .	1 + 3
<i>Katılımcı İfade</i>	Arkadaşın tecrübe konusunda söylediklerine <b>katılıyorum</b>	2
<i>Normal İfade</i>	Gemi kaptanının karar mekanizmasına ekti eden faktörler; tecrübe,..... <b>sıralanabilir</b>	3
<i>Önemli İfade</i>	Tecrübe konusu, gemi kaptanının karar mekanizmasında <b>önemlidir</b>	4
<i>Çok Kuvvetli İfade</i>	Tecrübe konusu, gemi kaptanının karar mekanizmasında <b>en önemli</b> etkidir.	5

## 6.2. Araştırma Soruları Verilerinin İçerik Analizi

Odak grup araştırması sorularının belki de en önemli sorusu olan ve başlangıçta sorulan “gemi işletmeleri nasıl bir kaptan istiyor?” sorusudur. Bu soruya ait elde edilen verilerin içerik analizi Tablo 3’de gösterilmektedir. Tablo’da içerik analizinde tespit edilen kodlama ve kavramlar/temalar, ağırlık puanları ve frekansları ile özetlenmektedir. Anlam olarak birbirlerine yakın olan kavramların bir araya getirilmesi ile temaların oluştuğu görülmektedir.

**Tablo 3. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi**

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları											
	AP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Uyumlu ve İtaatkar</b>	<b>52</b>											
Uyumlu	7	3	1			3						
Kendi başına buyruk olmaması	3					3						
Kaptanın Şirkete danışması gerekir	3									3		
Ofis ile iyi diyalog	3								3			
En ufak olayda bile kendisine haber veren	3		3									
Zamanında haber veren	3								3			
Müdahale edilebilme imkanı	3					3						
Şirketin üzerinde etki edebileceği	3					3						
İtaatkar	3		3									
Tam itaatkar	4										4	
Yönetimle uyumlu	3										3	
Şirketle uyum halinde	3											3
Şirketle birebir temasta olan	3											3
Olumlu düşünen	2										2	
Uzun süreli çalışan	3					3						
Şirket politikalarını takip eden	3											3
<b>Ekonomik Yönlü Düşünen</b>	<b>33</b>											
Para kazandıran bir kaptan.	5	3	1		1							
Para kaybettirmeyecek kaptan.	4			3	1							
Maliyetleri düşürecek kaptan arar	3				3							
Problem çıkartmayacak	3				3							
Gemiye hasar bela getirmeyecek	3					3						
Gemiye bakabilecek kaptan	3							3				
Gemiye katkısı olan	3								3			
Gemiye armatörü gözüyle bakabilecek	3							3				
Eldeki imkanlar ile en iyisini yapma	3											3
Sorunsuz bir yönetim	3											3



**Tablo 3. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi (Devam)**

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları											
	AP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Mesleki Bilgi ve Becerisi</b>	<b>26</b>											
Tecrübeli.	6		3			3						
Mesleki bilgili.	6	2	1						3			
Bilgili.	2										2	
Yeterli olması.	3					3						
Terminoloji iyi bilen.	3							3				
İyi İngilizce kullanabilen.	3								3			
Uluslar arası kuralları bilmeli.	3								3			
<b>YASAL KONULARA HAKİM</b>	<b>21</b>											
Koyulan kuralların niteliğini bilen.	3				3							
Konulan kuralların anlamını anlayan.	3				3							
Kuralları dile getirmesini bilen.	3				3							
İmzasını attığı belgelerin ne olduğunu bilen.	3											3
Kaza belada gerekli ihbarları zamanında yapan.	3											3
Donatana koruyacak esneklikte rapor tutabilen.	3											3
Yasal sorun. çıkartmayan	3											3
<b>TEMSİL VASIFLARINA SAHİP</b>	<b>12</b>											
Şirketi en iyi derecede temsil edebilecek olması.	4							4				
Armatörü iyi temsil edebilen.	3								3			
Temsil kabiliyeti olmalı.	3									3		
Sosyal kontak ve takdimi kuvvetli.	2										2	
<b>TEKNOLOJİ YÖNLÜ OLAN</b>	<b>9</b>											
Bilgisayar ve teknolojiyi kullanmayı bilmeli.	3									3		
Yeni gelişmeleri takip etmeli.	3									3		
Yeni gelişmelere açık olmalı.	3									3		

AP\*. Ağırlık Puanı

Tablo 3’de sunulan içerik analizi tablosunda göre hem ağırlık puanında hem de ifade sıklığında bir numaralı kavram gemi kaptanının uyumlu ve itaatkar olması olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemi işletmeleri, önem sırasına göre “uyumlu ve itaatkar (52)”, “ekonomik yönlü düşünen (33)”, “mesleki bilgi ve beceri sahibi(26)”, yasal konulara hakim (21)”, temsil vasıflarına sahip (12)”, “teknoloji yönlü (9)” gemi kaptanları ile çalışmak istiyor.

Denizcilik işletmelerinin nasıl bir kaptan istediği sorusuna cevaplar aranırken katılımcıların ağırlık puanı en yüksek olan kavramı destekleyecek ifadeleri aslında durumu çok daha iyi özetlemektedir. Aşağıda katılımcılardan birinin ifadesi durumu somut bir şekilde açıklamaktadır.

*“Hem tecrübeli kaptan istiyoruz hem de müdahale etmek istiyoruz. Bu durum kaptanların ileride kendilerini geliştirme isteklerini köreltecektir”*

Gemi kaptanının itaatkar olmasının istenmesi, kara yönetiminin her an gemi yönetimine müdahale edebilme özgürlüğünü talep etmesinden kaynaklandığı sonucunu ortaya çıkartmaktadır. Bunun da gemi kaptanlarının gemi yönetimi konusundaki otoritesini zayıflattığına hiç şüphe yoktur. Halbuki gemi kaptanı gemi yönetimi ile ilgili sorumludur. Kara yönetimlerinin çevresel etkilerine karşı tek başına ve bireysel davranmak zorundadır. TTK Madde 973, gemi kaptanının kararlarında neden bireysel davranması gerektiğine çok güzel ışık tutmaktadır. *Kaptanın, donatanın emrine uymuş olması; kaptanı, yukarıda sayılan diğer kimselere karşı olan mesuliyetinden kurtaramaz* (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Tüm müdahaleler karşısında gemi kaptanı, kararlarında da yalnız ve tek başındır. Çünkü karar verme yetkisi de sorumluluğu da kendisine aittir.

Yukarıdaki ifade kaptanın karar verme ve inisiyatif kullanma durumlarının ne kadar sınırlandırıldığını ortaya açık bir şekilde koymaktadır. Verilen ilk ifade ile çok benzerlik gösteren diğer bir ifade aslında durumun çok daha vahim olduğunu işaretini vermektedir.

*“Teknoloji, gemi kaptanının yetkilerini kısıtlamış durumdadır. Bunun pozitif ve negatif yönü var. Teknoloji sayesinde karada kurulu olan ekipler gemiyi zaten yönlendirebiliyor şu an tecrübeliden ziyade neyi bulsak gemiye koyabiliyoruz”*

Yukarıdaki ifade, gemi işleten bir katılımcının ifadesidir.

Teknolojinin gemi kaptanının yetkilerini kısıtladığı ifade edilmektedir. Bu ifade bu konudaki yapılan çalışmalarla (Akten, 2004, Zorba vd., 2004, Toremar, 2000; 56) paralellik göstermektedir. Yukarıdaki ifade, artık gemilerde tecrübeli kaptanlara da gerek duyulmadığını ortaya koymaktadır. İçerik analizi tablosuna dönerek tecrübe kavramına bakacak olursak, ağırlık değerinin 6, ifade sıklığının ise 2 olduğu görülmektedir. Aslında ifadeyi destekleyecek bir sonuçtur bu. Ayrıca ifadenin içerisinde görüldüğü gibi, tecrübeli elemanların karadan gemiyi yönetebildiği de ifade edilmektedir. Bu da itaatkâr ve uyumlu bir kaptan istenmesinin nedenini de ortaya koymaktadır.

## SONUÇ

Bu çalışma ile gemi kaptanlarının çevresini oluşturan denizcilik işletmelerinin nasıl bir gemi kaptanı istedikleri ortaya konmaya çalışılmıştır. Özellikle gemi kaptanlarının uyumlu ve itaatkar olması, ekonomik yönlü düşünmesi, mesleki bilgi ve beceri sahibi, yasal konulara hakim, temsil vasıflarına sahip ve teknoloji yönlü olmasını beklemektedir. Bunu yanında gemilerinin tecrübeli kaptanlar tarafından kumanda edilmesi yerine, kara yönetimini tecrübeli kişilerle donatarak, gemilerin uyumlu ve itaatkar kaptanlar tarafından kumanda edilmesi istemektedir. Bu durum, gemilerin kumanda edilmesi ile ilgili inisiyatiflerin denizden karaya doğru kaydığını göstermektedir. Gemiler için yönetim zafiyeti olarak adlandırılabilen bu değişimler ileride telafisi olmayan birçok kaza ve problemin ayak sesleri olarak algılanmalıdır.

Çalışmada kullanılan odak grup araştırması süreçlerinin detaylı olarak tanımlanması, detaylandırılması ve örneklenmesi açısından yeni araştırmacılara rehber olacak niteliktedir. Ayrıca uygulanan içerik analizi yöntemi, odak grup verilerinin nasıl kavram haline getirildiğini, nasıl kodlandığını, nasıl temalara dönüştürüldüğü göstermesi açısından da genç araştırmacılara bir örnek teşkil edecektir. Çalışmada elde edilen verilerinin güvenilirliğini sınamak amacıyla çalışmanın, farklı katılımcılardan oluşan en az iki odak grup çalışması ile tekrarlanması önerilmektedir.

## Kaynaklar

- Akdoğan, R. (1988 a). *Türkçe-İngilizce (Türkçe Açıklamalı) Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul.
- Akdoğan, R. (1988 b). *İngilizce Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul.
- Akten, N. (2004). Kaptanın Yüğü Gözetme Ödevi. *İstanbul Barosu Dergisi*, Cilt 78, Sayı, 2004/3, 960-986.
- Arslan, T. (1998). *Deniz Taşımacılığında Emniyetli Yönetim Sistemi ve Kuru Dökme Yüğü Gemilerinde Uygulaması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Aybay, A., A. Aybay, G. Aybay, R. Aybay. (1998). *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku*. Editör; G. Aybay. Aybay Yayıncılık ve Kültür Hizmetleri Ltd. Şirketi: İstanbul.
- Barber International A/S, Oslo; Columbia Shipmanagement Ltd., Limasol; Denholm Ship Management , Glasgow; Hanseatic Shipping Company Ltd., Limasol; Wescol International Marine, London; Det Norske Veritas; Germanisher Lloyd; Llyod's Register Cyprus. (1990). *Code of Shipmanagement Standards of the Group of Five: Adapted by ISMA*. The Nautical Institute on The Management of Safety in Shipping Operations and Quality Assurance. The Nautical Institute: London. 30-39.
- Cerit A. G. (2002). *Regional Development and Marketing Public Relations: Focus Group Discussion on Port of İzmir*, New Trends in Maritime Transport Sector in Poland and Turkey, eds. Janusz Zurek, Okan Tuna and Funda Yercan. Gdansk: University of Gdansk Publication, s: 35-50.
- Çağa, T. (1995). *Deniz Ticaret Hukuku I. Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*. 10. Baskı. Filiz Kitapevi: İstanbul.
- Denktaş, G. (2005). *Kuru Dökme Yüğü Taşımacılığında Türk Deniz Ticaret Filosunun Rekabet Gücü Analizi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Denktaş, G. ve A. G. Cerit. (2006). A Focus Group Research on Competitive Power of Dry Bulk Fleet of Turkey. . The International Association of Maritime Economists Annual

- Conference 2006 Proceedings in CD. 11-15 July Melbourne, Australia.
- Deveci, D. A., O. Tuna, A. G. Cerit. (2005). Ege Bölgesi'nde Uluslararası Lojistik Hizmet Sağlayıcıları Seçim Ölçütlerinin Analizi. 10. Ulusal Pazarlama Kongresi, Gazi-Mağusa, 16-19 Kasım.
- IMO (1996). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 (STCW Convention) and Seafarer's Training, Certification and Watchkeeping Code (STCW Code)*. International Maritime Organization: London.
- IMO. (2001). *SOLAS Safety of Life at Sea*. Çeviri, T.C. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi, *Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi*. İstanbul.
- IMO (2002) *International Safety Management Code ISM Code and Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administrations*, 2002 Edition. International Maritime Organization: London.
- İzveren, A.; N. Franko ve A. Çalık. (1994). *Deniz Ticaret Hukuku*. Adalet Matbaacılık: Ankara.
- Iwasaki, Y., J. Mactavish, K. Mackay. (2005). Building on Strengths and Resilience: Leisure as a Stress Survival Strategy. *British Journal of Guidance & Counselling*, Vol. 33, No. 1.
- Kinnear, T.C. ve J. R. Taylor. (1996). *Marketing Research an Applied Approach*, McGraw-Hill, INC. International Edition.
- Kitzinger, J. (1995). Qualitative Research: Introducing focus groups. *British Medical Journal*, 311:299-302.
- Krueger, R.A. ve M.A. Casey. (2000). *Focus Groups: a Practical Guide for Applied Research* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Kurtuluş, K. (1998). *Pazar Araştırmaları*, Genişletilmiş Altıncı Baskı, Avcıol Basım: İstanbul.
- Mahidhara, C. M. (1991). *Shipmasters' Responsibilities for Implementing Safety Policies on Board*. The Nautical Institute on The Management of Safety in Shipping Operations and Quality Assurance. The Nautical Institute: London.
- Malhotra, N.K. (2004) *Marketing Research An Applied*

- Orientation*, International Fourth Edition, Pearson Education LTD. USA.
- McEwen W. A. ve A. H. Lewis. (1994). *Encyclopedia of Nautical Knowledge*, fourth edition, Cornell Maritime Press: Maryland.
- Nakip M. (2003). *Pazarlama Araştırmaları Teknikler ve (SPSS Destekli) Uygulamalar*. Seçkin Yayıncılık: Ankara
- Nas, S., S. Paker, M. Yılmazel, E. Gürel, Ö. Alemdağ. (2004). *Expectations of the Turkish Maritime Industry from the Maritime Education and Training Institutions for Ocean-Going Officers' Training*. International Logistics Congress 2-3 December 2004, Izmir Turkey.
- Nas, S. (2006) *Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir.
- Neuman, W.L., (2003). '*Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approach*', Fifth edition, Allyn and Bacon, Boston.
- Panayides, P. M. (2001). *Professional Ship Management: Marketing and Strategy*, Ashgate Publication Ltd.: England.
- Sekeran U. (2003). *Research Methods for Business A Skill-Building Approach*, Fourth Edition. John Wiley & Sons, Inc: USA.
- Spruyt J. (1994). *Ship Management*. Second Edition, Lloyd's of London Press Ltd: London.
- Thomson, W. A. (1892). *Hand-Book of Nautical Terms and Technical and Commercial Phrases in English, Italian, French and Turkish*. Osmanie Printing Works, İstanbul, Deniz Müzesi. Yeniden Basım, T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı iznileriyle Deniz Ticaret Odası, Ocak 2005 İstanbul.
- Toremar, M. (2000). *The Legal Position of the Ship Master*. Master of Law Program, Master Thesis, Department of Law, School of Economics and Commercial Law, Göteborg University.
- Willangale, M. (1998). *Introduction to Ship Management*. London, Lloyd's of London Press: UK.

Yıldırım A.ve H. Şimşek. (2000). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Seçkin Yayıncılık: Ankara.

Zorba Y., S. Paker. ve S. Nas. (2004). *Technologic Developments and Their Reflection in the Maritime Organization*. The International Association of Maritime Economists Annual Conference 2004 Proceedings. 30 June – 02 July 2004 İzmir, Turkey.

[www.hmso.gov.uk/acts/acts1995/Ukpga\\_19950021en1.htm](http://www.hmso.gov.uk/acts/acts1995/Ukpga_19950021en1.htm),  
Erişim: 27.05.2006.

[www.ifsma.org/tempannounce/captain.html](http://www.ifsma.org/tempannounce/captain.html), Erişim: 27.05.2006.

[www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr); 17.05.2006