

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE'DE DENİZ KILAVUZLUK HİZMETLERİ VE UYGULAMALARI**

**Ali Cemal TÖZ**

Danışman  
**Yrd. Doç. Dr. Tefik ARSLAN**

2007

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “**Türkiye’de Deniz Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2007

**Ali Cemal TÖZ**

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

**Adı ve Soyadı** : Ali Cemal TÖZ  
**Anabilim Dalı** : Denicilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı  
**Programı** : Denicilik İşletmeleri Yönetimi  
**Tez Konusu** : Türkiye’de Deniz Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları  
**Sınav Tarihi ve Saati** :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü’nün ..... tarih ve ..... Sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 18.maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ..... dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI	<input type="radio"/>	OY BİRLİĞİ ile	<input type="radio"/>
DÜZELTME	<input type="radio"/>	OY ÇOKLUĞU	<input type="radio"/>
RED edilmesine	<input type="radio"/>	ile karar verilmiştir.	

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. \*\*\*  
Öğrenci sınava gelmemiştir. \*\*

\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.  
\*\* Bu halde adayın kaydı silinir.  
\*\*\* Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir.	Evet
Tez mevcut hali ile basılabilir.	<input type="radio"/>
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	<input type="radio"/>
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	<input type="radio"/>

### JÜRİ ÜYELERİ

### İMZA

.....	<input type="checkbox"/> Başarılı	<input type="checkbox"/> Düzeltme	<input type="checkbox"/> Red	.....
.....	<input type="checkbox"/> Başarılı	<input type="checkbox"/> Düzeltme	<input type="checkbox"/> Red	.....
.....	<input type="checkbox"/> Başarılı	<input type="checkbox"/> Düzeltme	<input type="checkbox"/> Red	.....

**YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

TEZ VERİ FORMU

**Tez No:**

**Konu Kodu:**

**Üniv. Kodu:**

Tez Yazarının  
Soyadı: **TÖZ**

Adı: **Ali CEMAL**

Tezin Türkçe Adı: **Türkiye’de Deniz Kılavuzluk Hizmetleri ve Uygulamaları**

Tezin Yabancı Dildeki Adı: **Pilotage Services and Applications in Turkey**

Tezin Yapıldığı

Üniversitesi: **Dokuz Eylül**

Enstitü: **Sosyal Bilimler**

Yıl: **2007**

Diğer Kuruluşlar:

Tezin Türü:

Yüksek Lisans:

Dili: **Türkçe**

Doktora:

Sayfa Sayısı: 98

Tıpta Uzmanlık:

Referans Sayısı: 99

Sanatta Yeterlilik:

Tez Danışmanlarının

Unvanı: **Yrd. Doç. Dr.**

Adı: **Tevfik**

Soyadı: **ARSLAN**

Unvanı:

Adı.

Soyadı

Türkçe Anahtar Kelimeler:

- 1- Süvari
- 2- Kılavuzluk
- 3- Hizmet Kalitesi
- 4- Römorkör
- 5- Liman

İngilizce Anahtar Kelimeler:

- 1- Master
- 2- Pilotage
- 3- Service Quality
- 4- Tug Boat
- 5- Port

Tarih:

İmza:

Tezimin Erişim Sayfasında Yayınlanmasını İstiyorum Evet  Hayır

## ÖNSÖZ

Bu çalışma temel olarak; denizciliğin uluslararası niteliği ve küreselleşme ile birlikte değerlendirildiğinde, kılavuzluk hizmetinin kıyı emniyeti, çevre ve gemi emniyeti açısından, emniyet öncelikli verilen kamusal bir hizmet olması sebebiyle, denizcilik alanında verilen hizmetler içerisinde büyük önem taşıdığına ortaya konması ve iyileştirme için önerilerde bulunulmasını amaçlamaktadır.

Bu önem derecesinin küresel ve bölgesel karşılaştırmalarla tespiti, gerek emniyet gerekse ticari çıkarların göz önünde bulundurulduğu, rekabet olgusundan uzak verilen bu hizmetin etkili ve hizmet kalitesi yüksek olarak verilebilmesi üzerinde durulması gereken öncelikli konudur. Bu kapsam dahilinde, İzmir Alsancak Limanı'nda verilen kılavuzluk hizmetlerinin algılanan hizmet kalitesinin analiz edilmesi amaçlanmıştır.

Öncelikle önerileriyle katkıda bulunan Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Müdürü, Sayın Prof. Dr. Güldem CERİT'e, bu çalışmanın her aşamasında, özellikle konusunun belirlenmesinde beni yönlendiren, değerli katkılarını benden esirgemeyen danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Kpt. Tevfik ARSLAN'a, önerileriyle katkıda bulunan Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Müdürü, Sayın Prof. Dr. Güldem CERİT'e, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şube Yönetim Kurulu Üyesi Kaptan Ş. Kaan Altuğ'a, çalışmanın araştırma safhasında bilgi, tecrübe ve zamanını benden esirgemeyen UZMAR Kılavuz Kaptanı Sayın Murat YILMAZEL'e, TDİ İzmir Kılavuz Kaptanı Sayın Muttalip ALTUNER'e, Yrd. Doç. Dr. D. Ali DEVECİ'ye, Öğ. Gör. Soner ESMER'e, Öğ. Gör. Çimen KARATAŞ'a, Öğ. Gör. Nurser GÖKDEMİR'e, Araş. Gör. Derya ATLAY'a, Araş. Gör. Oğuz ATİK'e ve ayrıca araştırmaya katılan tüm katılımcılara gösterdikleri ilgiden dolayı teşekkür ederim.

Göstermiş oldukları destek ve inançla, her zaman yanımda olduklarını hissettiren ve bu çalışmanın tamamlanmasında büyük katkısı olan aileme teşekkür ederim.

Ali Cemal TÖZ  
2007, İzmir.

**ÖZET**  
**Yüksek Lisans Tezi**  
**Türkiye’de Deniz Kılavuzluk Hizmetleri Ve Uygulamaları**  
**Ali Cemal Töz**

**Dokuz Eylül Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimleri Enstitüsü**  
**Denizcilik İşletmeleri Yönetimi ABD**  
**Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı**

Küreselleşen dünyada, denizyolu taşımacılığı son derece hızla gelişen sektörler arasında yer almaktadır. 1950’ li yıllarda 600 milyon ton yük deniz yoluyla taşınmıştır. 21. yy.’ ın başına gelindiğinde ise diğer taşıma türleri dahil toplam taşınan yük miktarının % 90 lık kısmı olan 7.11 milyar tonluk yük deniz yoluyla taşınmıştır.

Büyük miktardaki yükler tek seferde ancak deniz yoluyla taşınabilmektedir. Diğer ulaştırma türlerinin hiçbirinde tek bir araçla 250 bin tonluk yük taşımak mümkün değildir.

Sektördeki talebe bağlı olan gelişme insan gücüne olan ihtiyacı arttırmaktadır. Ancak bu durum insan hatasından kaynaklanabilecek hatalar sonucunda meydana gelebilecek kazalara da gebe dir. Deniz kazalarının % 82 si insan hataları sebebiyle meydana gelmektedir.

Kılavuzluk, tehlikeli sularda kaza riskini azaltan hizmetlerden biridir. Kılavuz kaptanların sahip olması gereken temel özellikler; deneyim ve teorik bilgidir. Gemilerin riskli sularda seyri sırasında, bölgeye hakim olan deneyimli kılavuz kaptanların gemiyi kılavuzlaması sayesinde çevre ve gemi emniyeti sağlanmaktadır.

Kılavuz kaptanın gemi üzerinde kendi iradesine göre hareket etme özgürlüğü bulunmaktadır. Aynı zamanda gemi personeli ile bir takım halinde çalışarak kimi zaman bir danışman kimi zamansa bir karar üretme merkezidir

Türkiye’de uygulanan kılavuzluk hizmetlerinin halihazır yapısının belirlenmesi ve verilen kılavuzluk hizmetlerinin hizmet kalitesinin analizi ana amacı doğrultusunda gerçekleştirilen bu çalışmada, literatür taraması ve ikinci el verilerin yorumlanmasına ek olarak anket tekniği kullanılarak servis kullanıcılarının kantitatif analizi sağlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler: 1) Süvari, 2) Kılavuzluk, 3) Hizmet Kalitesi, 4) Römorkör  
5) Liman**

**ABSTRACT**  
**Master Thesis**  
**Pilotage Services and Applications in Turkey**  
**Ali Cemal Töz**

**Dokuz Eylul University**  
**Institute Of Social Sciences**  
**Maritime Business Administration**

Maritime Transportation is an extremely fast growing industry. In 1950 some 600 million tons carried by the sea. Five decades later, in the beginning of the XXI. Century, more than 5 billion tons, more than 90% of the world's cargoes were transported around the world by ships.

Large amounts of raw materials and cargoes such as oil can only be transported by the sea. There is no other means of transportation that can carry 250 thousand tons in one vessel.

That makes maritime transportation a chance for the human kind. But that also possibility of accident causes from human error may increase. Human element factor is responsible for some 82% of all maritime accidents.

Pilotage is most classical way to minimize human errors. As the knowledge and experience are the main basic framework that pilot should own. Safety of transportation can be supported by pilots when vessel is floating through the risky waters.

When pilot was on board, he/she becomes a member of ship's crew. Sometimes pilot behaves as an advisor but sometimes he/she becomes decision maker center while maneuvering.

This study aims to define the current situation of pilotage system in Turkey. In addition to the literature review and interpretation of the second hand data, the Questionnaire technique is applied and the quantitative analysis of the service users is realized.

**Key Word: 1) Master 2) Pilotage 3) Service Quality 4) Tug Boat 5) Port**

## TÜRKİYE'DE DENİZ KILAVUZLUK HİZMETLERİ VE UYGULAMALARI

YEMİN METNİ	ii
TUTANAK	iii
Y.Ö.K. DOKÜMANTASYON MERKEZİ TEZ VERİ FORMU	iv
ÖNSÖZ	v
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	x
GRAFİK, RESİM VE ŞEKİL LİSTELERİ	xi
TABLO LİSTESİ	xi
EKLER LİSTESİ	xii
GİRİŞ	xiii

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### KILAVUZLUK KURUMUNUN TANIMI VE ÖNEMİ

1.1. GENEL OLARAK KILAVUZLUK	1
1.2. KILAVUZ KAPTANIN TANIMI VE GÖREVLERİ	2
1.3. TARİHTE KILAVUZLUK	6
1.4. KILAVUZLUK TÜRLERİ	8
1.4.1. Uygulandıkları Alanlar Bakımından Kılavuzluk	8
1.4.2. Hukuki Bakımdan Kılavuzluk	15
1.5. DÜNYADA KILAVUZLUK UYGULAMALARI	19
1.5.1. İngiltere' de Kılavuzluk Uygulamaları	19
1.5.2. A.B.D' de Kılavuzluk Uygulamaları	23

### İKİNCİ BÖLÜM

#### TÜRKİYE' DE KILAVUZLUK HİZMETLERİ VE UYGULAMALARI



2.1. TÜRKİYE' DE KILAVUZLUK HİZMETLERİ	28
2.1.1. Türkiye' de Kılavuzluk Tarihi	28
2.1.1.1. XIX. YY.' da Osmanlı Devleti'nde Kılavuzluk	28
2.1.1.2. Cumhuriyet Döneminde Kılavuzluk	30
2.1.2. Hukuki Bakımdan Kılavuzluk	31
2.1.3. Kılavuzluk Hizmetlerinin Uygulanışı	40
2.1.4. Türkiye' de Kılavuzluk Uygulamalarının Temel Yapısı	45
2.1.5. Kılavuz Kaptanların Yeterlik Tespiti	49
2.1.6. Kılavuzluk Uygulamalarının Rekabet Açısından İncelenmesi	50

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### İZMİR ALSANCAK LİMANINDA VERİLEN KILAVUZLUK HİZMETLERİNİN UYGULANMASI VE HİZMET KALİTESİNİN ÖLÇÜMÜ

3.1. HİZMET ve KALİTE KAVRAMLARI	53
3.1.1. Kalite Tanımı	53
3.1.2. Hizmet Tanımı	57
3.1.3. Hizmet Kalitesi	58
3.1.3.1. Hizmet Kalitesinin Boyutları	59
3.1.3.2. Kavramsal Hizmet Kalitesi Modeli ve Servqual Ölçeği	60
3.2. İZMİR ALSANCAK LİMANINDA VERİLEN KILAVUZLUK HİZMETLERİNİN HİZMET KALİTESİNİN ÖLÇÜLMESİ	64
3.2.1. Araştırmanın Amacı	64
3.2.2. Araştırmanın Metodolojisi	64
3.2.3. Veri Toplama Ve Örnekleme Yöntemi	64
3.2.4. Verilerin Analizi	65

SONUÇ VE ÖNERİLER	69
-------------------	----

KAYNAKLAR	73
-----------	----

EKLER	
-------	--

## KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AIS	Otomatik Tanımlama Sistemi
BPAC	Baltık Kılavuzluk Otoriteleri Komisyonu
CHA	Yetkilendirilmiş Liman Otoritesi
DNM	Denizcilik Müsteşarlığı
DTK	Deniz Ticaret Kanunu
DGPS	Diferansiyel Küresel Mevki Koyma Sistemi
EMPA	Avrupa Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği
EOQC	Avrupa Kalite Kontrol Organizasyonu
ECDIS	Elektronik Harita İzleme ve Bilgi Sistemi
GRT	Gros Tonaj
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMPA	Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği
IALA	Uluslararası Fenerler ve Seyir İşaretleri Birliği
KEGKİ	Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri
LOA	Geminin Tam Boyu
PEC	Kılavuzluk Muafiyet Belgesi
STCW	Denizci Eğitimi Standartları Sertifikası
SP	Deniz Geçiş Raporu
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TBDTDT	Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü
TUMPA	Türk Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği
TBGTH	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti
UKMA	İngiltere Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği
VTS	Gemi Trafik Hizmeti

## TABLO LİSTESİ

<b>Tablo 1:</b>	1995-2003 Yılları Arasında Çanakkale Boğazından Geçen Gemi İstatistikleri	36
<b>Tablo 2:</b>	1995-2003 Yılları Arasında İstanbul Boğazından Geçen Gemi İstatistikleri	37
<b>Tablo 3:</b>	2003 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin boylarına göre kılavuz kaptan alma durumları	38
<b>Tablo 4:</b>	2003 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin tiplerine göre kılavuz kaptan alma durumları.	38
<b>Tablo 5:</b>	2003 yılında Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin boylarına göre kılavuz kaptan alma durumları	39
<b>Tablo 6:</b>	2003 yılında Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin tiplerine göre kılavuz kaptan alma durumları.	39
<b>Tablo 7:</b>	Türkiye Limanlarındaki Özel Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatları	42
<b>Tablo 8:</b>	Türkiye Limanlarındaki Kamu Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatları	43
<b>Tablo 9:</b>	Kılavuzluk Hizmeti Verilen Türk Limanları	44
<b>Tablo 10:</b>	Kalite Tanımları	53
<b>Tablo 11:</b>	Anket Değişkenleri ve Milliyet Arasındaki T-Testi sonuçları	67

## ŞEKİL LİSTESİ

<b>Şekil 1:</b>	1982–1994 Yılları Arasında İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının Kılavuzluk Hizmeti Alan ve Almayan Gemi Miktarlarına Göre Dağılımı	40
<b>Şekil 2:</b>	Kavramsal Hizmet Kalitesi Modeli	61
<b>Şekil 3:</b>	Hizmet Kalitesi Boyutları	63

## **EK LİSTESİ**

**EK 1:** Anket Formu

## GİRİŞ

Uluslararası ticaret, toplumların en önemli gelir kaynakları arasındadır ve malların gerek hammadde gerekse mamul ürünler olarak alıcılarına ulaştırılmalarında daha çok deniz taşımacılığı kullanılır. Uluslar arası taşımacılıkta mümkün olan en hızlı, en ucuz metodun ve en kısa yolun seçilmesi ticaretin gelişmesinde önemlidir. En hızlı ve en ucuz metod deniz taşımacılığı olunca, “ en kısa yol” da çoğu zaman büyük kara kütlelerini birbirinden ayıran kanallar ve boğazlardır.

Bugün insan hayatına ve çevreye verilen önemin artması, askeri üstünlüğün yerini ticari üstünlüğe bırakması güvenlik kelimesi, seyir ve çevre güvenliğini ifade eder hale gelmiştir.

Önlemlerin birinci kısmı gemilerin daha yüksek standartlara kavuşmasına yöneliktir. Diğer kısmı ise tehlikeli deniz alanlarının kıyı devletleri tarafından sürekli gözetim ve denetim altında tutulmasıdır. Söz konusu gözetim gemilerin durdurulup denetlenmesini değil, bölgede güvenli seyir yollarının oluşturulmasını ve seyir sırasında gemilerin karşılaşabilecekleri meteorolojik, oşinografik, coğrafi problemler ile trafik bilgilerinin önceden bildirilmesini içeren sistemlerin kurulmasını gerektirir. Çoğu zaman bu sistemi bölgeyi iyi tanıyan deneyimli kılavuz kaptanlar ayakta tutmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde; kılavuzluğun genel olarak değerlendirilmesi tarihsel süreç içerisindeki uygulanma süreçleri, uygulanma alanları ve hukuki statüsünün incelenmesi hedeflenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde; Türkiye’de ve dünyadaki kılavuzluk hizmetlerinin uygulamaları ele alınmıştır. Farklı uygulamalar karşılaştırılarak üstünlükleri ve zayıf yönleri tartışılmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümü gerçekleştirilen araştırmaya ayrılarak; uzman görüşlerinin değerlendirilmesine yönelik kantitatif bir teknik olan Anket yöntemi kullanılarak İzmir Alsancak Limanında verilen kılavuzluk hizmetinin hizmet kalitesinin

ölçümü hedeflenmiştir. Bu sonuçlar çerçevesinde verilen hizmetin olması gereken hizmet ile karşılaştırılması sonucunda stratejik önerilerde bulunulmuştur.

En son bölümde ise sonuç ve önerilere yer verilerek Türkiye'deki kılavuzluk hizmetlerinin geliştirilmesi için strateji önerileri tartışılmıştır.

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

## KILAVUZLUK KURUMUNUN TANIMI VE ÖNEMİ

### 1.1. GENEL OLARAK KILAVUZLUK

Deniz ticaretinde her zaman, bir geminin seferinin güvenlik içinde ve gecikmeden tamamlanması beklenir. Kılavuzluk hizmetlerinin var oluş nedeni de gemileri dar sular diye adlandırılan limanlar, boğazlar gibi yerlerde "güvenlik içinde ve olabilecek en kısa zamanda objektif olarak" seyrettirmek yanaştırmak ve kaldırmaktır (Erol, 2000).

Can ve mal kaybına yönelik her türlü doğal tehlike ve engeller içeren suyollarında, bu tehlikelere karşı güvenlik içinde yol alabilme gereksinimi nerede ise dünyanın en eski mesleklerinden birisi olan kılavuzluğun ortaya çıkmasına neden olmuştur (Koraltürk, 2004; 22).

Buna göre özellikle çağımızda yoğunlaşan deniz trafiği, taşınan tehlikeli ve zararlı yükler, mahalli liman inşaatları ile donanımları, kıyılardaki değerli yapılar ve yerleşim bölgeleri dikkate alındığında, kılavuzluk hizmetleri bugün çevrenin güvenliğini sağlamak açısından da önemli görev üstlenmiştir (Erol, 2000).

Denizde gerçekleşen kazaların temel nedenleri kötü hava koşulları, teknik bakımdan ve personel açısından yetersiz olan gemiler, bölgede geçerli seyir kurallarındaki aksaklıklar, var olan kurallara uyumu denetleyecek, bilgi akışını sağlayacak gemi trafik hizmetlerinin bulunmayışı ve gemilerde kılavuz kaptan bulunmamasıdır (Erol, 1996).

Zaman içerisindeki teknolojik değişim denizcilik alanında birçok sektörün gelişmesini ivmelendirmiştir. Özellikle ölçek ekonomisini gerçekleştirmek amacıyla inşa edilen gemilerin boyutları büyümüş, ancak bu büyüme gemilerin manevra yeteneklerini de kısıtlamıştır. Bu durum açık denizlerde daha emniyetli seyir sağlarken, dar kanallar, boğazlar ve liman giriş çıkışlarında kılavuz kaptan ve römorkör gibi yardımcılardan seyre katılmaları gerekliliğini doğurmuştur (Mersin Deniz Ticareti, 2000; 31).

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 19. Genel Kurulu'nda aldığı 827 sayılı Kararı, Türk Boğazlarından geçiş güvenliğinin artırılması için kılavuz kaptan alınmasını kuvvetle tavsiye ettiği halde, Türk Boğazlarından geçen Güney Kıbrıs Rum kesimi gemilerinin %84'ü; Yunan bayraklı gemilerin %95' i kılavuz kaptan alırken; Türk gemilerinin sadece %1 oranda kılavuzluk hizmetlerinden faydalandığı görülmektedir. Bu durumda kılavuzluğun gerek donatanlar gerekse acente ve diğer taraflar açısından güvenlik unsuru olarak görülmediği sonucuna varılabilir (İstikbal, 2003).

İstanbul Boğazı'nda 1982-2003 yıllarında meydana gelen deniz kazaları incelendiğinde nedenlerin insan hatası (%22,5), kötü hava koşulları (%14), arıza (%12,2), akıntı (%4,8), yangın (%1,3), coğrafi ve topografik koşullar (%0,3) ve diğerleri olduğu görülür. 1982-2003 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalarda kılavuz kaptan almamış olan gemilerin oranının %92,8 olduğu saptanmıştır (Ece, 2006).

## **1.2. KILAVUZ KAPTANIN TANIMI VE GÖREVLERİ**

Kılavuz kelimesinin yerine Ortaçağda lodesman kelimesinin kullanıldığı bilinmektedir. Bu kelime Anglo Saxon dilinde yol göstermek, rehberlik etmek anlamına gelmekteydi. Kutup yıldızı ise Lodestar olarak anılıyordu. İngilizcedeki "pilot" kelimesi ise Yunanca'daki "plous" yani "seyir" kelimesinden kaynaklanmaktadır. Plous kelimesi zamanla "pilot" haline gelmiştir (Hignett, 1990; 16).

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; 23).

**Amerikan Deniz Hukukunda ise kılavuz kaptan, tehlikeli bir bölgeden geçmekte olan, sığ sularda, dar kanallarda seyir yapan ya da liman giriş-çıkış**



manevrası yapmakta olan bir gemiyi bölgesel tehlikelerden ve çevreyi de gemiden kaynaklanabilecek tehlikelerden koruma amaçlı rehberlik yapan kişi olarak tanımlanmaktadır (Schoenbaum, 1987; 710) .

1987 İngiliz Kılavuzluk Kanunu'nda (British Pilotage Act 87) ise gemi personeli dışında ancak gemiye rehberlik eden kişi olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımdan anlaşılacağı üzere kılavuz kaptan tecrübesi ve bilgi birikimiyle gemiye güvenli seyir için destek olan kişidir.

Kılavuz kaptanın gemi üzerinde kendi iradesine göre hareket etme özgürlüğü bulunmaktadır. Ancak gemi personeli ile bir takım halinde çalışarak gerek bir danışman gerekse bir karar üretme merkezi rolü üstlenir (Ustaoglu, 2004) .

Türk Hukukunda kılavuz kaptanın tanımı, "*Yönetmelikte belirtilen kılavuz kaptan yeterlik belgesine sahip ve kılavuz kaptan almanın zorunlu veya isteğe bağlı olduğu yerlerde gemi kaptanına, geminin seyrinde ve manevrasında, yetkili kılavuz kaptan belgesine dayanarak yardım edip danışmanlık yapan kişiyi ifade eder*". şeklinde yapılmaktadır (R.G., 1997, 23217).

Kılavuz kaptan, bir ülkeye gelen gemiye çıkan ilk kişi, ayrılan gemiye çıkan son kişidir. Dolayısıyla ilk ve son izlenimi verecek kişi olarak, bir anlamda ülkesinin temsilcisidir. Meslek adamı olarak ise Kılavuz kaptan, belli bir kılavuzluk bölgesi içinde geminin bir rıhtıma yanaşması ve rıhtımdan ayrılması sırasında seyirle ilgili yerel ve operasyonel bilgisi ile manevra yaptırma konusundaki uzmanlık deneyimini kullanarak gemiyi sevk ve idarede bulunan kişidir diye tanımlanabilir (İstikbal, 2002).

Kılavuz kaptan, geminin seyir durumunu etkileyebilecek bütün yerel unsurları bilir. Kuvvetli akıntılar, sığıklar, feribot seferleri, deniz dibi tarama faaliyetleri ve diğer tehlikeler bunlar arasında yer alır. Kılavuz kaptan, kılavuzluk yaptığı ülkenin dilini bildiğinden bu avantajını da haberleşmede kullanır. Bu çerçevede liman yetkilileri, deniz trafik hizmetleri (VTS), römorkörler, palamar personeli ve diğer gemilerle kolaylıkla bağlantı kurar (İstikbal, 2002).

Kılavuz kaptan görev yaptığı alanda gemi ve çevre güvenliğini sağlama amacıyla kurallara aykırı durumları yetkili birimlere bildirme zorunluluğu 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 (R.G, 1998) .

Genel olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, denizlerde ve boğazlarda gemilerin ulusal mevzuat ve uluslar arası kurullarla tesis edilmiş seyir kurallarına göre uygun şekilde seyretmelerinin sağlanarak can, mal ve çevrenin korunması, yine bu kapsamda gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım veya/ve iskelelere yanaşmalarında ve ayrılmalarında şamandıralara bağlanmalarında, demirlemelerinde, buraları terk etmelerinde veya herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen hizmettir (Yeni Binyılda Denizciliğimiz ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası Sonuçları, 2000; 87).

Kılavuz ve römorkaj hizmetleri teşkilatı ise; 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 ortaklıkları ifade etmektedir (R.G, 2002, 24672).

Kılavuzluk hizmetlerinin etkinliği, diğer faktörlerin yanı sıra kılavuz kaptan, gemi kaptanı ve köprüüstü personeli arasındaki haberleşmenin ve bilgi alışverişinin etkin olmasına ve bu kişilerin her birinin karşılıklı olarak birbirlerinin görev ve işlevini anlamalarına bağlıdır. Kılavuz kaptan, gemi kaptanı ve köprüüstü personeli arasında kılavuz kaptanın kullanabileceği gemideki sistem ve ekipmanları da dikkate alan etkin koordinasyonun sağlanması, güvenli ve başarılı bir geçişin gerçekleştirilmesine yardımcı olacaktır (IMO Resolution A-960, 2003).

Kılavuzluk, bütün dünyada kamusal niteliği olan bir deniz güvenliği hizmeti olarak kabul edilmektedir. Kılavuz kaptanın görev tanımı yapılırken;

- Birinci görev olarak kendi mesleki bilgi ve becerisini kullanarak, bulunduğu gemiyi kılavuzluk yaptığı bölge içerisinde güvenli seyir ve güvenli manevra yaptırarak, çatışmasını ve karaya oturmasını önlemek;

- İkinci görev olarak, Devletin ve Kılavuzluk otoritesinin gemi üzerindeki temsilcisi olmaktır.

Bu tanımlardan anlaşılacağı üzere, kılavuzluk, dünyada deniz güvenliği hizmeti olarak ve mutlaka devletin gözetiminde olması gereken bir hizmet olarak kabul edilmektedir (İstikbal, 2002) .

Kılavuz kaptanların görev sırasında yetkinliklerini belirleyen becerileri ;

- Bölgesel akıntı ve rüzgar durumlarının gemi ve manevra üzerinde oluşturacağı etkileri tahmin etmesi;
- Seyir bilgisindeki tecrübesi ile dar kanal geçişleri ve liman manevralarındaki ustalığı;
- Bölgesel trafiği iyi bilmeleri;
- Bölgesel dili bilmesi nedeniyle kıyı istasyonlarıyla etkili bir şekilde haberleşme yeterliliği;
- Gemi manevrası üzerindeki ustalığı;
- Römorkörlerin sevk ve idaresindeki ustalığı;
- Kaptana olan desteği sayesinde manevradaki iş yoğunluğunu azaltması;
- Diğer gemi personeli ile takım çalışmasına girerek iş bölümünde rol alması şeklinde sıralanabilir (Ustaoğlu, 2004) .

Kılavuz kaptanlar yüzyıllar boyunca bölgesel bilgileri ve yılların kazandırdığı deneyim sayesinde, tehlikeli sularda, liman giriş ve çıkışlarında, dar kanallarda gemilerin emniyetli bir şekilde seyri açısından gemi kaptanlarının en büyük yardımcısı olmuştur.

Eğitilmiş kılavuz kaptanların liman giriş-çıkış ve diğer bölgesel sularda gemilerde bulunmasının gerekliliği IMO' nun 1968 yılında aldığı kararla resmi olarak tavsiye edilmiştir. Bu kararla hükümetlerin gerekli kılavuzluk idarelerini organize etmeleri ve gerek görülen bölgelerde kılavuzluğu zorunlu kılmaları önerilmiştir. (IMO Resolution A-159, 1968).

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 köprüüstü personelinin her birinin geminin güvenli geçişini sağlama konusunda kendi rollerinin bilincinde olmaları önem taşır. (IMO Resolution A-960, 2003).

Gemi kaptanı, köprüüstü vardiya zabıtları ve kılavuz kaptan, iyi iletişim kurmak ve birbirlerinin geminin kılavuzluk yapılan sulardan güvenli geçişinin sağlanmasındaki rolünü anlamak yönündeki sorumluluğu paylaşırlar (IMO Resolution A-960, 2003).

Kılavuz kaptana destek olmak ve onun eylemlerinin sürekli olarak takip edilmesini sağlamak gemi kaptanları ve köprüüstü vardiya zabıtlarının görevleri arasındadır (IMO Resolution A-960,2003).

### **1.3. TARİHTE KILAVUZLUK**

Kılavuz kaptanlık mesleği, denizcilik tarihi kadar eskiye dayanan bir meslektir. İnsanın deniz araçlarını ulaşım ve taşıma amacıyla kullanmaya başlamasından itibaren gidilen yerlerdeki bilinmeyen sularda o yerleri iyi bilen uzmanlaşmış denizcilere ihtiyaç duyulmuştur (Canpolat, 2005) .

Kılavuzluğun izini, insan toplulukları arasında ticaretin başladığı güne kadar sürmek mümkündür. Örneğin Eski Ön Asya'da Kalde' nin Ur limanında kılavuz kaptanlar görev yapmaktaydı (Koraltürk, 2004; 23).

M.Ö 1700 yılında Hammurabi kanunlarında Babil şehrindeki kılavuz kaptanlardan bahsedilmektedir. Bu kanunlarda aynı zamanda gemi kaptanların ücretleri bir gümüş para iken kılavuz kaptanların iki gümüş para aldığı belirtilmektedir. (İstikbal, 2002) .

Tarihte kılavuzluğu düzenleyen ilk kanunlar Rodos Kanunları (M.Ö 400), Oleron Kuralları (M.S 1199) ve 16. yy.da Visby Kanunlarıdır (Hignett, 2004; 16) .

1152 de oluşturulan ve 1494 de basılan Oleron' un deniz kanunları, tarihte ilk defa gemiden sorumlu kişiyi yani "kaptan'ı" tanımlamakta ve geminin tartışmasız

efendisi olan kaptana, gemi bir kazaya uğrarsa veya içindeki kişiler veya yük tehlikeye atılırsa ihmali veya hatası olan kişilerin kafasını kesme hakkı vermektedir. Bu kanunlarda öngörülen cezalar o kadar barbarcadı ki pratikte hiçbir zaman uygulanamamıştı (<http://www.admiraltylawguide.com>).

Eski Yunan mitolojisinde de kılavuzluğun izleri sürülebilir. Altınpost'un peşinde Argos gemisi ile bugünkü Yunanistan'dan Gürcistan' uzanan Argonautlar da bu zorlu yolculuklarında yerli kılavuz kaptanların yardımına başvurdular. Eski Yunanlılar gibi denizci bir kavim olan Fenikeliler de kılavuz kaptan kullanırlardı. Kılavuzluğun dünyanın diğer ucundaki en eski kültürlerden biri olan Çin' deki geçmişi ise 2000 yıldan önceye Khan Hanedanı dönemine kadar uzanır (Koraltürk, 2004; 24).

Roma Hukukunda ise 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 reddetmek 150 Thaler para cezası ile cezalandırılıyordu. Bu paranın üçte biri bildirim yapıp, üçte biri hizmeti reddedilen kılavuza, kalanı ise yoksul denizcilere veriliyordu. Fransa' da ise 14. Louis'in 1681 tarihinde yayımladığı bir kararnamede belirtildiği gibi kılavuz almamak gemi kaptanına cismani ceza uygulanmasını gerektirmekteydi. Bu ceza yanında, bir kısmı denizci hastanesine bağışlanmak ve bir kısmı karaya oturma zararlarının tamirinde kullanılmak üzere 50 Livre para cezası veriliyordu (Parks, 1982; 1003).

Avrupa denizciliğinin önder ülkelerinden İngiltere' de, kılavuzluğun temelleri XII. yüzyıla kadar gitmektedir. İngiltere kralı I. Richard, 1190' da Kudüs' e yaptığı Haçlı seferi öncesinde donanmasının büyük bir bölümünü Biskay Körfezi'ndeki Oleron Adası'nda donatmış ve bu yıllarda denizcilikte oldukça yetkin bir durumda olan Oleron'luların denizciliğe ilişkin kural ve kanunlarını alarak ve ülkesi İngiltere'ye götürmüştür (Koraltürk, 2004; 25).

İngiltere'deki bir diğer önemli gelişme ilk kılavuz kaptan eğiten kurumunun 1514 yılında kurulmasıdır. Kral VII.Henry' nin kurmuş olduğu "Gemi Adamı Birliği"

günümüze kadar gelen “Trinity House” İngiliz Denizcilik Örgütü’nünde temellerini oluşturmuştur. Kılavuz kaptanların, zaman içinde örgütlenmesi ile kılavuzluk resmi bir hüviyet kazanmış; kılavuz kaptanların yetki ve becerilerinin bir standarda bağlanması için gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Rhodes, Oleron, Whisby ve Hansa birliği yasalarından esinlenilerek düzenlenen Fransız deniz yasaları 1681’ de XIV. Louis’ nin emri ile yürürlüğe girmiştir. Fransız deniz yasaları, denizcilikle ilgili kapsamlı yasalar olup düzenleyici koşullarla ilgili bölümünde yerel kılavuzlukla ilgili 18 madde bulunmaktadır (Koraltürk, 2004; 25).

Kılavuzların aldıkları ücretler işin zorluğu ve görev yaptıkları bölgelere göre değişmekteydi. İngiltere’ de 1437 yılında tutulan kayıtlara göre bir geminin denizden Thames nehrine girişini sağlayan kılavuz kaptana 10 şilin 6 peni ödenirken, gemiyi Londra Köprüsünün altından geçiren kılavuz kaptana sadece 8 peniye gemiyi rıhtıma sokan kılavuz kaptana ise 6 peni ödeniyordu (Hignett; 2004; 17) .

Eski şehir devletlerinden Venedik’te kılavuzluk hizmeti almanın zorunlu olduğu bilinmektedir. Venedik’e giden bir geminin Prensa limanına kılavuz kaptan almadan yanaşmasına izin verilmemekteydi. Sığ su sebebiyle gemilerin limanlara yanaşmaları kılavuz kaptanlar gözetiminde yapılmaktaydı. Sığlıkların nerelerde olduğunu sadece kılavuz kaptanlar bilmekteydi (Piri Reis, 1988; 899).

#### **1.4. KILAVUZLUK TÜRLERİ**

Kılavuzluk, hizmet ettiği bölgeler sebebiyle gerek trafik yoğunluğu gerekse diğer bölgesel ve seyir tehlikeleri açısından incelendiğinde, uygulama açısından çeşitlilik göstermektedir. Örneğin liman giriş-çıkışları, nehir ve boğaz geçişleri dikkate alındığında farklı kılavuzluk sistemlerinin varlığı söz konusudur.

##### **1.4.1. Uygulandıkları Alanlar Bakımından Kılavuzluk**

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

### **a) Liman Kılavuzluğu:**

Devletin bütün egemenlik 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 gemi üzerinde kılavuz bulundurulması zorunluluğu vardır (Yüceer, 2001; 92).

Liman kılavuz kaptanları, yalnız yetkili buldukları liman sınırları içerisinde seyreden, demirleyen ve manevra yapan gemilerin seyir ve çevre emniyetinden sorumludur (Yüceer, 2001; 92) .

### **b) Deniz Kılavuzluğu:**

Deniz kılavuzluğu, liman sınırları dışında kalan deniz bölgelerinde verilen kılavuzluk hizmetlerini kapsamaktadır.

Deniz kılavuz kaptanları, liman sınırları dışında kalan yerlerde kılavuzluk hizmeti görürler. Ayrıca, kılavuzluk teşkilatı ve yetkili liman kılavuz kaptanı mevcut olmayan limanlarda İdarenin izni ile, o limanın kılavuz kaptanlığını da yapabilirler (Yüceer,2001;92).

Deniz kılavuz kaptanları, kılavuzladıkları geminin vardığı 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; 92).

### **ba) 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; 93) .

Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir (R.G, 1998, 11860).

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 (R.G, 1998, 11860).

Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmeliğin 5. maddesinde boğaz kılavuz kaptanlarından bahsedilmektedir. Bu maddeye göre İstanbul Boğazı kılavuz kaptanları, İstanbul Boğazı için belirlenen kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerleri sınırları içinde kılavuz kaptanlık yaparlar (R.G, 2006; 26360).

Çanakkale Boğazı kılavuz kaptanları, 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 (R.G, 2006; 26360).

#### **bb) 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 bulunmaktadır. 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 Resolution A.485).

IMO, Baltık denizinde seyir yapacak tüm gemilere Baltık Sahil İdaresi'nce yetki verilmiş açık deniz kılavuzlarının, gemilerin ve çevrenin güvenliği açısından gemilerde bulunmasını tavsiye eder (IMO Resolution A.480) .



### c) 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(Hadley, 1999; 3).

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 (Hadley, 1999; 3).

Avrupa' da uzaktan kılavuzluk hizmetleri farklı biçimlerde uygulanmaktadır. Örneğin Rotterdam liman sınırına yaklaşan bölgelerde kılavuzluk hizmetlerinin Gemi Trafik Hizmetleri' nce (VTS) verildiği, liman sınırları içerisinde ise gemilerin, kılavuz kaptanın gemi üzerine çıkması aracılığıyla kılavuzladıkları görülmektedir. Aynı durum Belçika ve Portekiz limanları sınırları içerisinde de geçerlidir. Bu durum kılavuzluk ücretlerine de yansımaktadır. Yaklaşık olarak %25 oranında ücretlerin düşürüldüğü göze çarpmaktadır (Hadley, 1999; 3).

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 (VTS) 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; 4).

IMO'nun A.857(20) no.lu kararında (VTS Ana hatları) şöyle denilmektedir:

*“Bir VTS 'ye gemilere talimat verme yetkisi verilirken, bu talimat sonuca yönelik olmalı, yapılacak rota değişikliği ya da yapılacak makine manevraları gibi*

*hareket detayları gemideki kaptan ya da kılavuz kaptana bırakılmalıdır. VTS 'nin yapacağı operasyonların kaptanın güvenli seyir ile ilgili yükümlülüklerini ihlal etmemesine ve kaptan ile kılavuz kaptan arasındaki geleneksel ilişkiyi bozmamasına dikkate edilmelidir”*

IALA'nın geliştirdiği VTS El Kitabı'nın 2002 versiyonunda, IMO' nun yukarıdaki tavsiyeleri tekrarlanmakta ve şu eklemeler yapılmaktadır:

*“Gemi kaptanları, genellikle, VTS personelinin uzmanlığına ve mesleki bilgisine güven duymakta ve verdikleri talimatları yerine getirmektedirler. Bununla birlikte, VTS tarafından verilen bir talimatın, yerine getirilmesi gemiye zarar verebileceği değerlendirilmesinin gemi kaptanınca yapıldığı durumlarda kaptanın bu talimata uymayabileceği kabul edilmelidir”(IALA VTS Manual,2002; Madde 2.4.3)*

VTS, yüksek riske sahip deniz alanlarında kullanılan önemli unsurlardan biridir. IMO'nun A.857 (20) sayılı Karar'ı, VTS ana hatları'nı içerir. Bu Karar'a göre bir VTS 'in vereceği hizmetler şunlardır:

1. Bilgi Hizmeti;
2. Seyir Yardımı Hizmeti;
3. Trafik Düzenleme Hizmeti.

Bilgi hizmeti, şu konuları içerir:

1. Konum raporları,
2. Diğer gemilerin adı ve manevra niyetleri;
3. Suyolu koşulları;
4. Hava durumu, tehlikeler ve geminin geçişini etkileyebilecek herhangi diğer koşullar.

**Seyir Yardımı Hizmeti**, IMO Tanımlamasına göre, *“Kötü hava koşullarında gemi trafiğinin yoğun olduğu, tehlikeli sularda yol alınırken ve gemide seyir emniyetiyle ilgili bir problem çıktığında özellikle önem kazanan bir hizmettir”*. Bu hizmetin verilmesi için, yine aynı IMO Karar'ına göre;

- Gemi, bu hizmeti talep edebilir; ya da
- VTS bu hizmeti gerekli görüldüğünde verebilir.

VTS; seyir yardımını bir gemi için gerekli gördüğünde, ya da VTS merkezine gemiye “Talimat” verme yetkisi tanınan bölgelerde, durum daha hassas bir hal almaktadır (İstikbal, 2003).

**Trafik Düzenleme Hizmeti,** yine IMO tanımlamasına göre, *“Tehlikeli durumların ve trafikte yığılmanın önlenmesi amacıyla trafiğin operasyonel yönetimiyle ve gemi hareketlerinin önceden planlanmasıyla ilgilenen bir hizmettir”*

Bu bağlamda, VTS otoritesi hız sınırları koyabilir, takip edilecek rotaları belirleyebilir, gemi hareketlerinin zorunlu olarak rapor edilmesini öngörebilir ve bunların benzeri diğer uygulamaları yürürlüğe koyabilir. Bu hizmet, ilgili deniz sahası içerisinde güvenliğin artırılmasında önemli rol oynar (İstikbal, 2003).

Kılavuz kaptanlar, VTS yapısı içerisinde kullanıcı ve bilgi sağlayıcı olarak önemli bir rol oynamaktadırlar. Ancak, operasyonel bir VTS merkezinde görevlendirilmiş olan ve gemi ile haberleşmede bulunan bir kılavuz kaptan, gemi üzerinde görev yaparken olduğu gibi gemiye kumanda edemez; ancak VTS nin vermesi öngörülen hizmetleri sağlar. “Sahilden Kılavuzlama” (Shore-Based Pilotage) ve “Uzaktan Kılavuzlama” (Remote Pilotage) terimleri yanlış isimlendirmedir ve bunların gemiyi Kılavuzlama anlamına geleceğini söylerken çok dikkatli olmak gerekmektedir. Bu yardımın yetkili bir kişi tarafından verilmesi halinde belki “Gelişmiş Seyir Yardımı” (Enhanced Navigational Assistance) terimi uygun olabilir.” (Hughes, 1998) .

VTS merkezinde görev alan bir kılavuz kaptan VTS'nin etkin çalışmasına önemli katkıda bulunur. Bununla birlikte, VTS merkezinde görev alan bir kılavuz kaptan, VTS merkezinde görev yaptığını ve yaptığı işin de “kılavuz kaptanlık” olmadığını unutmamalıdır. VTS çalışanı kılavuz kaptan geminin durumunu değerlendirmede kendi mesleki çalışma deneyimini elbette kullanacaktır, ancak, yapılacak işlemlerin gemi üzerinde gerçekleştirilen kılavuzluk formatında değil, VTS formatında olması gerektiğini her zaman dikkate almalıdır (Hughes, 1998) .

Alman Kılavuz Kaptanlar tarafından gerçekleştirilen bir çalışmada, VTS merkezinde devamlı olarak görev alacak kılavuz kaptanların sorumlulukları aşağıda açıklandığı şekilde belirtilmektedir.

- *Seyir tavsiyesini de içeren seyir yardımı hizmetini vermek üzere sürekli olarak VTS merkezinde bulunmalıdır, böylelikle örneğin teknik arızadan veya seyir sorunlarından doğabilecek kazaları önlemede ya da siste veya başka bir olayın ortaya çıkması halinde her an başvurulabilecek bir danışman olarak ulaşılabilir olacaktır.*
- *Gemi üzerinde bulunan görevli personele kaza sonrasında gerekli tavsiyeleri vermelidir, VTS merkezinde bulunan bir kılavuz kaptan kriz yönetimini derhal ve etkin bir şekilde üstlenebilecek bir konumda olmalıdır.*
- *Kanal/boğaz veya trafik koşullarındaki değişimlerle ilgili özellikle de su çekimi ve su derinliği ile ilgili olanlarda anında gemilere tavsiyede bulunmalıdır.*
- *Trafik kurallarını seyir tavsiyesine dönüştürmek suretiyle gemilere bildirmelidir.*
- *Demirleme veya rıhtıma yanaşmada gemilere tavsiyede bulunmalıdır.*
- *Kılavuz kaptanların gemiye çıkmaları ve gemiden ayrılmalarını trafiğe engel olmayacak bir şekilde yapmalarını koordine etmelidir.*
- *Kılavuz kaptan alma mevkiine yaklaşmada veya kılavuz kaptanı alma ya da indirme manevralarında gemi kaptanlarına tavsiyede bulunmalıdır.*

Aynı çalışmada VTS merkezinde görev alacak kılavuz kaptanların eğitilmeleri konusunda şu görüşlere yer verilmektedir.

*“Kılavuz kaptanların teknik, elektronik ve veri işleme konularında almaları gereken eğitim ve trafik yönetimi konusunda ulaşmaları gereken uzmanlık bilgisi açısından, detaylı bir denizcilik eğitimi almış olmaları ve mesleki düzey bakımından mümkün olan en yüksek derecede olmaları gerektiği ortaya çıkmaktadır” (Hughes, 1998) .*

Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin (IMPA), Shanghai'da 1998 yılında yapılan Genel Kurul'unda alınan bir kararda şöyle denilmektedir:

*“Kılavuz Kaptanların taşınabilir kılavuz kaptan yardımcıları, AIS, ECDIS, PORTS, DGPS, Sessiz VTS gibi gelişmiş elektronik sistemlerin limanlarda ve suyollarında kullanılmak üzere geliştirilmeleri ve kullanılmalarında yardımcı*

*olduklarını kabul ederek, IMPA, hükümetleri, denizde can, mal ve çevre güvenliğinin daha da artırılması için bu gelişen denizcilik teknolojilerinin kullanılmasında kılavuz kaptanların öncülük etmeleri konusunda rollerini kabul etmeye ve desteklemeye davet eder” (İstikbal, 2003)*

#### **1.4.2. Hukuki Bakımdan Kılavuzluk**

Dünyada deniz kılavuzluk hizmetlerinin hukuki yapısı incelendiğinde, ihtiyari kılavuzluk (isteğe bağlı) ve zorunlu kılavuzluk olmak üzere iki temel sınıflama yapıldığı görülmektedir.

##### **a) İhtiyari Kılavuzluk:**

Devletler iç suları üzerindeki mutlak egemenlik hakları ve karasularındaki geniş düzenleme yetkileri nedeniyle deniz alanlarının herhangi bir yerinde kılavuzluğu ihtiyari veya zorunlu yapma hakkına sahiptirler. Kıyı devletinin zorunlu tutmamasına rağmen, ihtiyari kılavuzluk hizmetinin kullanılmasının gemi kaptanının inisiyatifine bırakıldığı kılavuzluk hizmetidir (Çağa, 1998; 108).

Uygulamalara bakılacak olursa ihtiyari kılavuzluğun mecburi kılavuzluğa nazaran daha az rastlanıldığı sonucuna varılabilir. Bunun sebebi devletlerin can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak üzere kılavuzluk hizmetini zorunlu tutmalarındır. Bir başka görüş ise bu hizmetlerin zorunlu tutulmasının ekonomik nedenlerden kaynaklandığıdır (Hill, 1995; 516).

##### **b) 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 (R.G., 1925, 95)

Örneğin İstanbul Liman Tüzüğü'nde " Limanda kılavuzluk ve römorkör hizmetleri Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğün 43 üncü maddesine göre 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 150 GRT üzerindeki yabancı gemiler, kılavuz kaptan almak zorundadırlar" denilmektedir (R.G., 1996, 8442)

Tuzla Liman Yönetmeliği'nde ise "Limandaki iskele ve rıhtımlara yanaşacak, şamandıralara bağlanacak veya buralardan ayrılacak 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 500 GRT üzerindeki yabancı bayraklı gemiler kılavuz kaptan almak zorundadırlar. Bu gemiler, liman sınırları içine girdikten sonra demirli gemilere yaklaşmadan önceki en uygun yerde kılavuz kaptan alır ve Limandan ayrılırken aldıkları kılavuz kaptanı demirli gemilerden neta oldukları en uygun yerde bırakırlar." denilmektedir (R.G., 2004, 25545)

Dünyadaki genel duruma bakılacak olursa örneğin Japonya karasularında seyir yapan 300 gros ton üzeri yabancı bayraklı gemiler ile aynı büyüklükte uluslar arası sefer yapan Japon bayraklı gemiler için Yokosuka limanına giriş ve çıkışlarda kılavuz kaptan bulundurma zorunluluğu bulunmaktadır (<http://www.kaiho.mlit.go.jp>.)

Hollanda limanlarına giriş-çıkış yapacak gemiler için gemilerin uzunluğu esas alınır. Örneğin Rotterdam limanına giriş-çıkış yapacak balıkçılık ve tarama işleri ile uğraşan gemiler ile askeri gemiler hariç boyu 60 metreden büyük olan gemilerin kılavuz bulundurma zorunlulukları vardır. 60 metreden küçük olan ve tehlikeli yük taşıyan gemiler için de yine bu kural geçerlidir (<http://www.empa-pilots.org>).

Danimarka Kılavuzluk Kanunu' na (Pilotage Act 1989) göre ise 12 deniz millik Danimarka karasularında seyir yapan kimyasal, akaryakıt ve gaz tankerleriyle radyoaktif madde taşıyan gemiler için kılavuz alma zorunluluğu bulunmaktadır (<http://www.empa-pilots.org>)

### **b.a)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 ve diğerleri, 1994; 379).

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(Ilgın, 1992;50).

### **b.b)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&Kender, 1998; 163).

Mecburi sevk ve idare kılavuzu 1854 tarihli İngiliz Deniz Ticaret Kanunu'nda tanımlanmıştır. Bu kanunda kılavuz kaptan gemi personelinden olmadığı halde geminin yönetimini elinde bulunduran kişidir. Bu hükme dayanan bir mahkeme kararında " yönetimi elinde bulundurmak" ifadesinin ifadesinin, kılavuzun gemide en yetkili kişi olduğu ve kaptan ile personelin kendisine yardımla yükümlü oldukları anlamına geldikleri belirtilmiştir. Benzer bir başka kararda da yönetimi elinde bulunduran kılavuzun gemide danışman değil yönetici olduğu yer alır (Douglas&Geen, 1993; 110)

1952 tarihli Kanada Denizcilik Kanunu da 1854 tarihli İngiliz Deniz Ticaret Kanunu ile aynı hükmü içermektedir. 1968 tarihinde kraliyet komisyonu tarafından hazırlanan rapora göre " pilotaj" kelimesi " geminin yönetimini elinde bulundurmak, geminin seyrini sağlamak" anlamındadır. Söz konusu kanunda kılavuz, geminin

seyrini sağlayan kişidir. Bu nedenle kaptan ya da başka bir kimse geminin yonnetimini eline alırsa kılavuz kaptan artık hukuken sorumlu olmamaktadır. Benzer bir şekilde, kılavuz sıfatıyla gemiye gelen kişiye geminin yonnetimi teslim edilmez ve sadece danışman olarak faydalanılırsa bu kişi de artık mecburi sevk ve idare kılavuzu olarak dũřunulemez (Douglas&Geen, 1993; 112) .

Gunumuzde bu tip kılavuzluğun uygulandığı alanlar daralmaktadır. Panama kanalında ve Kiel kanalında verilen kılavuzluk hizmetleri bu turden hizmetlere girmektedir. (Çağa,1995; 108)

Mecburi sevk ve idare kılavuzunun, muşavir kılavuzdan farkı uygulamada onemlidir. Kılavuzlama esnasında geminin herhangi bir kazaya uğraması, karaya oturması, cana, mala ve cevreye zarar vermesi halinde ucuincu kişilere karşı sorumluluğun kimde olduğunun tayininde kılavuz kaptanın sadece danışmanlık gorevi mi goorduğu yoksa geminin sevk ve idaresine sahip mi olduğu onem taşır.

Gemi sevk ve idare kılavuzu tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen cıatmadan geminin donatanı mesul olmaz; meğer ki, gemiadamlarından olan kimseler kendilerine dũřen vazifeleri yapmamış olsunlar (R.G., 1956, 9353)

Kılavuzun sadece muşavir olduğu durumlarda, gemi kaptanı kılavuzun tavsiyelerine uymak zorunda değildir ve gemisinin tum sorumluluğunu taşır. Bu nedenle ucuincu kişilere verilen zararlardan doğan sorumluluk kaptan, dolayısıyla da donatan uzzerindedir. Kılavuzun gemiyi sevk ve idare yetkisini bir kanun hukmu dolayısıyla eline aldığı halde ise, ucuincu şahısa verilen zararlardan kılavuz kaptan ve kendisini istihdam eden idare sorumludur. Bu durum Panama kanalında acıklıkla goరుlmektedir. Kanal idaresi, kılavuz kaptanların gorevlerini ifa ederken kusurlarıyla verdikleri zararlardan doğan tum sorumluluğu ustlenmektedir (Corbet,1990; 24)



## 1.5. DÜNYADA KILAVUZLUK UYGULAMALARI

Bu bölümde İngiltere ve Amerika' da kılavuzluk hizmetlerinin uygulanışı, hukuksal içeriği ve tarihçesinden bahsedilecektir.

### 1.5.1. İNGİLTERE' DE KILAVUZLUK UYGULAMALARI

İngiltere'de kılavuzluk hizmetleri ilk kez 1894 tarihli Deniz Ticaret Kanunu'nda (Pilotage Act 1894) tanımlanmıştır. 1913 tarihine kadar ise kılavuzluk uygulamaları bölgeden bölgeye, limandan limana farklılık gösteriyordu. Bu durumu ortadan kaldırmak ve ülke çapında yeknesak bir kılavuzluk uygulaması oluşturmak amacıyla 1913 yılında Kılavuzluk Kanunu (Pilotage Act 1913) kabul edildi. Söz konusu kanun ile kılavuzluk uygulamasında var olan karışıklık giderildi. 1936 yılında ise, Kılavuzluk İdarelerinin sorumluluğunu sınırlayan bir başka kanun yürürlüğe girdi (Douglas & Geen, 1993; 110).

1913 tarihli kanun, 1979 Deniz Ticaret Kanunu ile yapılan birkaç değişiklik dışında 1983 yılına kadar kılavuzluk konusunda ana kanuni metin olarak yürürlükte kaldı. 1983 yılında yürürlüğe giren Kılavuzluk Kanunu ise 1913 tarihli Kanun, 1936 tarihli Kılavuzluk İdareleri Kanunu ve 1979 tarihli Deniz Ticaret Kanunu'nu ortadan kaldırarak, bunların ilgili hükümlerini birleştirdi. Ancak 1983 tarihli Kanun da pek uzun ömürlü olmadı ve 1987 yılında kabul edilen yeni bir Kılavuzluk Kanunu ile ilga edildi (Douglas & Geen, 1993; 111).

1987 tarihli kanunun da değiştirilmesi tartışılmaktadır. 1998 yılından bu yana İngiliz Çevre, Ulaştırma ve Bölgeler Müdürlüğü tarafından tüm limancılık faaliyetlerinin, özellikle güvenlikle ilişkili olanlarının " Deniz Limanları Güvenlik Kanunu" adı altında birleştirilmesi çalışmaları yürütülmektedir (Hill, 2000; 17) .

İngiltere' de kılavuzluk hizmetleri 1987 tarihli Kanun hükümleri gereğince özel ya da kamu eliyle sürdürülmektedir. Her liman kendi sınırları içerisindeki verilen kılavuzluk hizmetlerini Yetkili Liman Otoritesi yoluyla yürütmekten sorumludur. İngiltere de bir çok liman özelleştirildiği için bu limanları işleten kurumlar yasal olarak Yetkili Liman Otoritesi'nin koymuş olduğu kurallar çerçevesinde çalışmak zorundadır. Yetkili Liman Otoriteleri, limanlarındaki kılavuzluk hizmetlerini

düzenlerken, 1987 tarihli kanunun hükümleri gereği gemi ve çevre emniyetini sağlamak amacıyla bazı yükümlülükler üstlenirler.

Bu yükümlülükler;

- Mecburi kılavuzluk hizmetlerinin verileceği bölgeler ve gemi tiplerinin belirlenmesi;
- Yetkili kılavuz kaptanlar ile ilgili düzenlemelerin belirlenmesi;
- Kılavuz tekneleri ve römorkörlerin standart donanımlara sahip olmasının sağlanması;
- Gemi kaptanlarına ait Kılavuz Muafiyet belgelerinin onaylanması;
- Kılavuzluk hizmetlerinden elde edilen gelirlerin yine bu hizmetin iyileştirilmesi için kullanılması olarak özetlenebilir.

Yetkili Liman otoriteleri limanlarındaki kılavuzluk hizmetlerini bir kılavuzluk şirketinden satın alarak veya kendi kılavuzluk teşkilatlarını kurarak gerçekleştirirler. İngiliz Denizcilik İdaresi'nin hazırlamış olduğu yönetmelikler doğrultusunda kılavuzluk hizmetinin hizmet satın alınarak gerçekleştirilmesi durumunda Devlet Bakanlığı'nın onayına ihtiyaç vardır. (Corbet,1990; 25).

Gelişmekte olan küçük limanlarda kılavuz kaptanların birçok sorumluluğu olduğu görülmektedir. Daha büyük limanlar da ise son yıllarda özellikle uzaktan kılavuzluk hizmetinin yaygınlaştığı ve VTS (Vessel Traffic Service) yani gemi trafik istasyonlarında çalışan kılavuz kaptanların sayısının arttığı görülmektedir. Kılavuzluk anlaşmaları Liman otoritesi ile Kılavuz kaptanlar ya da kılavuzluk şirketleri ile yapılmaktadır. Yine çalışacak kılavuz kaptanların yeterlikleri, sahip olması gereken özellikler, girmesi gereken sınav konuları ve yapması gereken stajlar ise Liman otoritesi tarafından belirlenir. (<http://www.empa-pilots.org>)

Ana ve işlek limanlarda hizmet veren kılavuz kaptanlar şirket ve birlikler şeklinde organize olmuş bir sistemin parçası olarak görev alırken, besleme limanlarda ise bireysel olarak çalışan kılavuz kaptanların istihdam ettiği görülmektedir (<http://www.empa-pilots.org>).

Uluslar arası bir birlik olan İngiliz Deniz Kılavuz Kaptanları Derneği, İngiliz Ulaştırma ve Genel İşçi Sendikası'nın bir alt kuruluşu olarak çalışmaktadır. Bu birlik

İngiliz kılavuz kaptanlarına, gerek açık deniz kılavuzu gerekse liman kılavuzu olması kaydıyla hizmet veren bir kuruluştur (<http://www.empa-pilots.org>)

2005 yılı verileri itibariyle İngiltere' de görev yapan 550 liman kılavuz kaptanı ile 26 adet açık deniz kılavuzu bulunmaktadır. Bunlardan 488'i İngiliz Deniz Kılavuz Kaptanları Derneği' ne üyedir (<http://www.empa-pilots.org/>).

#### **A) Yeterlilik:**

İngiliz sularında kılavuz kaptanlık yapabilmek için uzak yol gemi kaptanı ehliyetine sahip olunması ve kılavuzluk eğitim görülmesi gerekmektedir (<http://www.empa-pilots.org>) .

Her liman otoritesi kılavuz kaptan yeterliği ile ilgili gereksinimleri kendi belirler. Büyük bir kısmı uzak yol kaptan ehliyetine sahip kişileri kılavuz kaptanlık görevine kabul ederken, bazıları kıyasal seyir deneyimi olan denizciler ile liman kontrol zabitlerinin arasından seçim yapmaktadır (<http://www.empa-pilots.org>) .

#### **B) Zorunlu Kılavuzluk:**

Liman giriş ve çıkışlarında kılavuz kaptan alma zorunluluğu ile ilgili düzenlemeler Liman Otoriteleri tarafından belirlenir. İngiliz denizcilik idaresinin kılavuz alma zorunluluğu ile ilgili genel düzenlemesi mevcut değildir. Aynı limanlar arasında düzenli taşımacılık yapan gemilerin kaptanlarına ve birinci zabitlerine o deniz bölgesinin genel özelliklerini bilmeleri sebebiyle giriş ve çıkışlarda kolaylık ve zaman uygunluğu açısından Liman Otoritesi tarafından Kılavuzluk Muafiyet Belgesi düzenlenir (Pilotage Exemption Certificate-PEC). (Geen, 1977; 15) .

Gemi kaptanları, kılavuzluğun zorunlu olduğu alanlarda kılavuz kaptanın vermiş olduğu direktifleri uygulamak istemezlerse, bu durumda manevra ve mevki ile ilgili bilgileri periyodik olarak Liman Otoritesi'ne bildirmekle yükümlüdür (Geen, 1977; 15).

Çoğu Liman Otoritesi tehlikeli yük taşıyan gemilerin gerek limana yanaştırılmaları gerekse transit geçişlerinde verilecek kılavuzluk hizmetlerinde katkı

kurallar uygulamaktadırlar. 1987 tarihli Kılavuzluk Kanunu' nda " Yetkili Liman Otoriteleri, çevre ve gemilerin emniyeti açısından gerekli gördüğü takdirde kendi liman sınırları içerisinde kılavuzluk hizmetini zorunlu ya da isteğe tabi kılabilir" denilmektedir (<http://www.empa-pilots.org>) .

Gemi kaptanı kılavuzluğun zorunlu olduğu bölgelerde kılavuz kaptan için gerekirse etkili gözcülük için personeli görevlendirir.(Rindby & Brewis ;1926. s:25) Ancak kılavuz kaptanın verdiği direktiflerin gemi ve çevre emniyetini gözardı edici nitelikte olmaması gerekmektedir (Jenkin & Godwin, 1983; 382).

### **C) Liman Otoritesi ve Kılavuz Kaptanların Sorumlulukları:**

Yetkilendirilmiş Liman Otoriteleri limanlarındaki kılavuzluk hizmetlerinin güvenilirliğini ve sürekliliğini sağlamaktan sorumludur. Liman otoritesi kendi kusurlarından kaynaklanabilecek olası zararlardan 1. derecede sorumludur (Geen, 1977; 17)

Yetkilendirilmiş kılavuz kaptanların kişisel sorumlulukları herhangi bir zarar durumunda 1000 Sterlin artı sefer başına aldıkları kılavuzluk ücretleri ile sınırlıdır. Kılavuz kaptanların neden oldukları zararların tazmininde, liman otoritelerinin ödeyecekleri maddi tazminat ise, kılavuzluk teşkilatındaki kılavuz kaptan sayısı çarpı 1000 sterlin olarak sınırlandırılmıştır. Belirlenen tazminatların alınabilmesi için gemi çalışanlarının art niyetli davranışlarının olmaması gerekmektedir (Geen, 1977; 17).

### **D) Emeklilik:**

2005 Şubat ayı itibariyle Ulusal Emeklilik Fon' una 243 adet kılavuz kaptanın üyeliği bulunmaktadır. Bu fonun kurucuları eşit sayıdaki kılavuz kaptanlar ile liman yetkilileridir. Bu fonun yanında kılavuz kaptanların faydalandıkları sağlık yardım fonu da bulunmaktadır(<http://www.empa-pilots.org>).

### **E) Tarifeler/Ücretler :**

Kılavuzluk tarifeleri hizmeti vermekle yükümlü olan liman otoriteleri tarafından düzenlenmektedir. Bu durum kılavuzluk hizmetlerinde tarife standardının

ortadan kalkmasına neden olmaktadır. Gelirlerin liman büyüklüğüne göre değişmesinden dolayı büyük limanda kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptanların gelirleri küçük limanlarda çalışanlara göre daha fazla olmaktadır. Ortalama kılavuz kaptan maaşının gemide çalışan bir uzak yol kaptanının aldığı maaşa yakın değerde olduğu söylenebilir (<http://www.empa-pilots.org>).

#### **F) Çalışma Saatleri :**

İngiltere' de kılavuzluk hizmetlerinde çalışma saatleri düzeni çeşitlilik göstermektedir. Vardiyalar 12 veya 24 saat olabildiği gibi bazı durumlarda çalışma günü, istirahat günleri şeklinde de düzenlenebilmektedir. (<http://www.empa-pilots.org>).

#### **1.5.2. AMERİKA' DA KILAVUZLUK HİZMETLERİ**

ABD'nin idari yapısı nedeniyle kılavuzluk sisteminin düzenlenmesi farklıdır. 1781 tarihli Birleşik Devletler Konfederasyon Anlaşması uyarınca, kendi sularında kılavuzluk hizmetlerini düzenleme yetkisi 10 eyalete verilmiştir. 1789 yılında çıkarılan bir kanun uyarınca, kongre tarafından yeni bir düzenleme yapılmadığı sürece eyaletlerin kılavuzluk sistemlerini düzenlemeye yetkili oldukları kabul edilmiştir. Bu tarihten bu yana eyaletler kılavuzluk hizmetleriyle ilgili düzenlemeleri kendileri gerçekleştirmektedirler. Bunun yanında federal hükümet ve Sahil Güvenlik teşkilatının da kılavuzluk hizmetlerinin gerçekleştirilmesi konusunda yetkileri bulunmaktadır (Mangone, 1997; 183).

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; 104).

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. Buna göre ABD kıyılarında iki liman arasında balıkçılık bölgelerinde ve Great Lakes bölgesinde gemilere verilecek kılavuzluk hizmetlerinin belirlenmesinde ve kılavuzların yeterliliklerinin tespitinde tek

yetkili Federal Hükümettir. Federal Hükümet elindeki yetkiyi Sahil Güvenlik Teşkilatı eliyle kullanır (Parks, 1991; 1016).

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; 105).

Eyaletler, kabotaj taşımacılığı yapan gemilerde çalışan kılavuzlara sahil güvenlik teşkilatı tarafından verilen yeterlilik belgesinden başka belge zorunluluğu getiremezler ve bu kılavuzların ücret tarifelerini belirleyemezler. Bunun yanı sıra tehlikeli dökme yük taşıyan gemiler de federal hükümetin kurallarına tabidirler (Mangone,1997; 193).

Eyaletlerin yetkileri, kendi sınırları içindeki limanlara giriş çıkış yapan veya uluslar arası taşımacılıkla iştigal eden gemilerin kılavuzluk düzenlemeleri ile sınırlıdır (Parks, 1991; 1086) .

Bu iki sistemin faaliyet göstermesi kılavuzluk sistemi ile ilgili olarak 2 temel problemin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

1. Federal hükümet ile eyaletlerin koyduğu kanunların çelişmesi nedeniyle oluşacak uygulama farklılığı;
2. Eyaletler arasında yapılan düzenlemelerde oluşacak farklılık sebebiyle hizmet kalite standardından uzaklaşılması;

Yüksek standardın sağlanması ve verilecek hizmetlerin birbiriyle uyumlu olması açısından Federal hükümetin Eyaletlerin uyguladıkları kanunların temel standartlarını ve minimum güvenlik şartlarını belirleme yetkisi bulunmaktadır (Schoenbaum,1994; 698).

Eyaletler kılavuzluk sistemini kurallar ile düzenlemiştir. Buna göre bir yabancı liman ile ABD limanı arasında çalışan gemiler, eyalet sınırları dahilindeki sulara ve limanlara giriş çıkışlarında, bayrak farkı gözetilmeksizin ilgili eyaletin kılavuzluk kurallarına tabi olacaklardır. (U.S National Research Council, 1994; 116).

Eyaletlerde liman ve nehir kılavuzluğu hizmeti vermek isteyen kişiler, yeterliliklerini belgelemek zorundadırlar. Yeterliliğin tespiti konusunda her eyaletin kendine özgü bir sistemi olabilir (Force-Yiannopoulos ,1997; 21) .

Eyaletlerde kılavuzluk teşkilatını düzenlemek görevi yerel idari kurullara verilmiştir. Bu kurullardan Kılavuz Kaptan Komisyonu, Eyalet Senatosunun tavsiyesi ve kabulüyle Vali tarafından atanır. Bu komisyon limanı olan her bölge için ayrı ayrı belirlenir ve kılavuzların yeterliliklerinin tespiti, belgelendirilmeleri, kılavuzluk ücret tarifelerinin belirlenmesi ve gerekli idari düzenlemelerin yapılması ile uğraşır (Force-Yiannopoulos ,1997; 24) .

Eyaletler kendi yetki alanları dahilinde kılavuzluğun zorunlu veya ihtiyari olduğu bölgeleri belirleyebilir. Kılavuz almanın zorunlu olduğu yerlerde kılavuz alınmaması bazı eyaletlerde kaptan ve/veya donatan için cezai yaptırım nedenidir. Bazı eyaletlerde ise gemi kılavuzluk ücretinin yarısını veya tamamını ödemek zorunda bırakılır (Parks, 1982; 1031).

ABD' de isteğe bağlı kılavuzluk hizmetlerini düzenleyen mevzuat güvenlikten çok ekonomik kazanç sağlamak amacı güder. Zira, kılavuzluğun isteğe bağlı olduğu yerlerde, kaptan kılavuzluk ücretini ödemek durumunda olmasına rağmen gemisine kılavuz almak zorunda değildir. Gemi kaptanı, kılavuza ihtiyacı olup olmadığını kendi tayin eder, ancak kararı ne olursa olsun kılavuzluk ücretini ödemekten kaçınamaz (Force-Yiannopoulos ,1997; 64).

Kılavuzluk ücretlerinin belirlenmesi doğrudan Eyalet tarafından veya eyaletin görevlendirdiği bir merci tarafından gerçekleştirilir. Kılavuzluk ücret tarifelerinin belirlenmesinde ayırım yapılması yasaklanmıştır. Bir eyalet içinde veya farklı eyalet limanları arasında çalışan ABD gemileri arasında kılavuzluk hizmetlerinin ücretlendirilmesi konusunda ayrımcılık kongre tarafından yasaklanmıştır (Parks,1982; 1083).

**A) Yeterlik:**

**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; 417).

**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; 117).

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; 417).



### **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 simulasyon kurslarına da gönderilirler (U.S. National Research Council, 1994; 418).

### **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 simülasyon 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 insan Kumandalı Maket Model (Manned Model) kursuna tabi tutulurlar. Ayrıca tüm kılavuz kaptanlar her iki yılda bir simülasyon kursuna gönderilirler. (U.S National Research Council, 1994; 418).

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **TÜRKİYE’DE KILAVUZLUK HİZMETLERİ VE UYGULAMALARI**

#### **2.1. TÜRKİYE’ DE KILAVUZLUK HİZMETLERİ**

Bu bölümde Türkiye’ de kılavuzluk hizmetlerinin tarihi, hukuki alt yapısı, ve kılavuzluk teşkilatındaki gelişmeler incelenecektir.

##### **2.1.1 Türkiye’ de Kılavuzluk Tarihi**

Türk kılavuzluk tarihi, 19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti dönemleri olmak üzere iki başlık altında incelenmiştir.

##### **2.1.1.1 XIX. YY.’ da Osmanlı Devleti’nde Kılavuzluk**

Osmanlı Devleti ile batılı ülkeler arasında XIX. yüzyılın ortasından itibaren büyüyen ticari ilişkiler, çok büyük ölçüde deniz yolundan gerçekleşti. Bu da beraberinde yeni düzenleme ve uygulamalar getirdi. Bu uygulamaların temelinde ticaretin güvenlik içinde gerçekleşmesi yatıyordu. Buna göre bir yandan sigortacılık faaliyetleri gelişirken, diğer yandan deniz taşımacılığı hem teknolojik hem de kural ve yöntemler açısından gelişti. Bu yüzyılda Osmanlı denizciliğini güçlendirmek için bir yandan hukuksal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken diğer yandan teknik olanakların geliştirilmesi için de çalışılmıştır. Bu amaçla XIX. Yüzyılın başında III. Selim 1804 yılında Denizcilik Kanunu’ nu çıkarttı. Osmanlı Denizcilik teşkilatını yeniden yapılandırmayı hedefleyen bu kanunda kılavuzluğa da yer verildi. 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 (Koral Türk, 2004; 34).

Mayıs 1870' de bölgede bireysel kılavuzluk yapan girişimciler, İstanbul limanında hizmet verecek bir kılavuzluk teşkilatının kurulması için başvuruda bulundu. 1892 yılında Marino adındaki bir Rum kaptan, Osmanlı Devleti' nden bir şirket adına Boğazlar ve İstanbul Limanı'nda kılavuzluk yapma ayrıcalığını talep etti. Bu talebi değerlendirmek üzere dönemin Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Mesudiye Firkateyni süvarisi Miralay Hayri Başkanlığı'nda bir komisyon kurdu. Ancak bu komisyon kılavuzluk hizmetlerinin kişilere bırakılamayacağına karar verdi (Koraltürk, 2004; 45).

1895 yılında bazı Galata bankerleri ve Avrupalı yatırımcılar birlikte, boğazlarda römorkörlerle gemi yedeklemek, kılavuzluk hizmetleri ve Marmara Denizi'nde gemi işletmek amacıyla Fransız römorkörcülük, Kılavuzluk ve Kurtarma Şirketi'ni kurdular. Bu şirketin yayınlamış olduğu bildiriye, çalıştırılacak kılavuz kaptanların pratik ve teorik bilgi sahibi olmalarının yanı sıra İngilizce, İtalyanca ve yerel dilleri bilmesi gerekliliği belirtildi. Bununla birlikte şirketin kılavuzluk tarifesi de yayınlandı. Özetle bu tarifede Kavak' la Çanakkale arası verilecek kılavuzluk hizmeti 2 sterlin, Çanakkale-İstanbul limanı arası verilecek kılavuzluk hizmetinin bedeli 4 sterlin olarak belirlendi.

Aynı yıl kılavuzluk ile ilgili iki önemli yasal düzenleme yapıldı;

1. Kurulması öngörülen resmi kılavuzluk teşkilatının organizasyon yapısı belirlendi.
2. Boğazlarda uygulanması düşünülen zorunlu kılavuzluk kanunu tasarısı oluşturuldu.

Teşkilatın organizasyon yapısı asker kökenliydi. Sivil olarak Kaymakam bu gruba eşlik etmekteydi. Boğazlarda verilmesi düşünülen zorunlu kılavuzluk ile ilgili olarak ise bir tüzük hazırlatıldı. Bu tüzüğe göre 100 gros ton ve üzeri büyüklükteki gemilere, boğazlar bölgesi ve liman sınırları içerisinde kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirildi. Tarifeler ise her gros ton başına 20 lira olarak belirlendi. Kılavuz kaptanların ihmali, ya da yetersizliği sebebiyle meydana gelecek batma, karaya oturma gibi kazalardan dolayı kılavuz kaptan görevden alınırdı. Ölümle sonuçlanan kazalarda ise kılavuz kaptan yargılanması için hükümete teslim edilirdi (Koraltürk, 2004; 46). Artan deniz trafiğine bağlı olarak bazı yatırımcılar, kılavuzluk hizmeti verecek işletmelerin kazançlı bir yatırım alanı olacağını düşünerek, Osmanlı

Devleti'nden kılavuzluk ayrıcalıkları isteğinde bulundular. Bu türden isteklere en çok konu olan yer İstanbul Limanı ve Boğazlardı (Koraltürk, 2004; 44).

### **2.1.1.2 Cumhuriyet Döneminde Kılavuzluk**

XIX. yüzyılda yapılan reformların genel özelliği geleneksel kurumları kaldırmaksızın, yeni kurumların oluşturulması iken, Cumhuriyet döneminde geleneksel kurumlara son verilerek yerlerine yeni ve etkin kurumlar oluşturulmasıdır. Osmanlı döneminde modern bir teşkilatın kurulması için gerekli çaba ve iradenin olmaması nedeniyle somut sonuçlar alınamamışken, Cumhuriyet döneminde denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren bazı yasal düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Bu sayede kılavuzluk teşkilatı kısmen daha sağlam temellere oturtulmaya çalışılmıştır. 13 Ocak 1924 Bakanlar Kurulu kararıyla Türkiye sahillerinde kılavuzluk hizmetlerinin sorumluluğu Türk Denizcilik İdaresi' ne verilmiştir. Başlangıçta elde edilen gelirin üçte ikisi İdare' ye kalan kısmı kılavuz kaptanlara verilmekteydi. Daha sonraları kılavuz kaptanlar ücretli çalıştırılmışlardır (Koraltürk, 2004; 74).

Bu yasal düzenlemeleri takiben 14 Nisan 1925'de 618 sayılı Limanlar Kanunu, 1 Temmuz 1926'da ise 815 sayılı Kabotaj Kanunu yürürlüğe girmiştir. 8 Haziran 1933'de ise 2248 sayılı Denizyolları İşletmeleri Kanunu 1. Maddesi'nde belirtilen "Türkiye karasularında verilecek kılavuzluk hizmetleri devlet gözetimine alınmıştır" hükmü ile kılavuzluk hizmetleri devlet tekeline alınmıştır (Koraltürk, 2004; 75).

2248 sayılı kanun gereği kamu kurumları olan Türkiye Denizcilik işletmeleri ve TCDD, devlete tanınan kılavuzluk hizmetleri tekeline kendilerine bağlı liman ve bölgelerde kullanmışlardır. 1990'lı yıllarda 24 Ocak 1980 tarihli "ekonomide yapısal dönüşüm" kararıyla dış ticarete ortaya çıkan hareketlilik, limanlardaki yoğunluğu arttırmış, bu gelişmenin sonucu olarak kılavuzluk hizmetleri, kamu kuruluşları yanı sıra, özel sektör tarafından da vermeye başlanmıştır. 28 Ocak 1998 tarihli Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelikle birlikte birçok özel işletme kılavuzluk hizmeti vermeye başlanmıştır (Koraltürk, 2004; 77).

## 2.1.2 Hukuki Bakımdan Kılavuzluk

Türkiye' de kılavuzluk hizmetleri 14.4.1925 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 17.maddesindeki "*Gemi ve süvarilerinin gereğinde alacakları kılavuzların liman idarelerince kayıtlı olması şarttır*" hükmüyle düzenlenmiştir (R.G,1925; 95) .

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren 815 sayılı Kanun (Kabotaj Kanunu) gereğince; Türk karasularındaki limanlar arasında deniz taşımacılığı, yalnız Türk bayraklı gemilerle ve T.C. uyruklu gemi personeliyle yapılır. Bu kanunun 1. maddesinde " Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine yük ve yolcu alıp taşımak ve sahillerde limanlar dâhilinde kılavuzluk, römorkaj, gemi kurtarma gibi liman faaliyetleri, Türk siciline kayıtlı şirketler tarafından gerçekleştirilir" denilmektedir (R.G, 1926; 358).

Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, gemilerin limana yanaşması ve limandan ayrılması sırasında verilen hizmetlerdir. Türkiye limanlarında söz konusu hizmetlerin verilmesi Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 15.02.2002 tarih ve 24672 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatları Yönetmeliği" (28.05.2002 tarih ve 24768 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile değişik) ile düzenlenmektedir.

Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetlerinin uygulanması ve uygulayacak teşkilatların hukuki içeriği ise Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatları Yönetmeliği'nin 1.maddesindeki "*Türk karasuları içinde bulunan denizlerde, boğazlarda, körfezlerde ve limanlarda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için verilen ve verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini yerine getirecek teşkilatlarla ilgili şartları belirlemektir*" hükmüyle düzenlenmiştir (R.G, 2002; 24768). Kılavuzluk teşkilatı "kılavuzluk hizmet bölgesi içinde İdare tarafından kendisine kılavuzluk hizmeti yapma izni verilmiş olan ve yetkilendirildiği bölgede İdarece belirlenmiş minimum sayıda kılavuz kaptan istihdam eden ve hizmete uygun kılavuzluk istasyonuna sahip olan kamu veya özel teşebbüs tüzel kişiliği veya bu niteliklere sahip olarak karşılıklı anlaşma ile İdareden izin almış birden çok tüzel

kişiliğın oluşturduğu ortak girişimi” ifade eder. Bu hüküm ile kılavuzluk teşkilatının hukuksal içeriğinden bahsedilmiştir. (R.G, 2006; 26360)

Kılavuz kaptanlık mesleğini yerine getirecek kişilerin yeterlilikleri ile ilgili hukuksal mevzuat ilk olarak 31/12/1997 tarihli 23217 sayılı Kılavuz Kaptan Yeterlikleri Hakkında Yönetmelikle düzenlenmiştir. Bu yönetmelikle ilgili 2001,2002 ve 2003 yıllarında değişiklikler yapılmıştır. Yeni yönetmelik 28/11/2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri Ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik’ in 2. maddesinde “ *Türkiye karasuları içinde bulunan denizler, boğazlar, limanlar ve akarsularda gemilere kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptanların yeterlikleriyle ilgili tüm içerikleri kapsar*” denilmektedir (R.G, 2006; 26360).

Türkiye’ de kılavuz kaptanlık yeterlikleri, Liman Kılavuz Kaptanı ve Türk Boğazları Kılavuz Kaptanı olmak üzere iki çeşittir. Bu yeterlikler kılavuz kaptan ve kıdemli kılavuz kaptan olarak iki farklı düzeyde verilir. Kılavuz kaptan, 20.000 gros tona (GT) kadar olan tüm gemilere, kıdemli kılavuz kaptan ise tüm gemilere yetkilendirildikleri kılavuzluk hizmet bölgesinde kılavuzluk hizmeti verir. Kılavuz kaptanların görev yapmaya yetkili buldukları kılavuzluk hizmet bölgesi yeterlik belgelerinde belirtilir (R.G, 2006; 26360).

Limanlar ise kendi bölgelerindeki kılavuzluk hizmetlerinin detaylı içeriklerini ise Tüzük ve Yönetmeliklerinde bulunan hükümlerle belirlemiştir. Örneğın Antalya Liman Talimatı’nın 17. maddesinde “*Limandaki iskele, rıhtım tesis ve işyerlerine yanaşacak, şamandıralara bağlanacak veya buralardan ayrılacak 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 150 GRT üzerindeki yabancı gemiler, kılavuz kaptan almak zorundadırlar*” hükmü bu duruma ait bir örnektir. Bu duruma ek olarak “*150 GRT üzerindeki yabancı bayraklı yatlar, limana ilk yanaşma ve ayrılmalarında, kaptan değişmemek şartıyla ve yılda bir kez olmak üzere kılavuz kaptan alacaktır. Yat kaptanının değişmesi halinde ise, yatlar süreye bakılmaksızın Limana giriş/çıkışlarında tekrar kılavuz kaptan alır.*” denilmektedir (R.G, 1978; 8545).

Akdeniz ile Karadeniz arasında bir geçiş yeri olan Türk Boğazları yılda 50 bin geminin geçmesinden dolayı hem kirlilik hem de deniz ulaşımı açısından riskler taşımaktadır. Geçen gemilerin yaklaşık %15’i tehlikeli yük taşıyan gemilerdir (D.N.M, 2002; 27). Tüm bunlardan dolayı Türkiye, Boğazlarında gemi ulaştırmasını

düzenleyecek birtakım önlemler almış ve düzenlemeler yapmıştır. Bu önleme düzenlemelerinin bazıları ulusal, bazıları da uluslararası nitelik taşımaktadır.

Uluslararası düzenlemelere bakılacak olursa boğazların hukuksal rejimi Montrö Sözleşmesi'ne dayanmaktadır. Bu sözleşme İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından gemilerin geçişini ve ulaşım rejimini yeniden düzenlemek amacıyla uygulanmaktadır. Sözleşmenin 1. maddesinde "Taraflar boğazlarda denizden geçiş ve seyir serbestîsi prensibini kabul ve teyit ederler" hükmü, ayrıca 28. maddede de serbest geçiş kuralının sınırsız süreli olacağı hükmü yer alır (İnan,1995; 56) . Aynı sözleşmenin 2. maddesinde ise kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin ihtiyari olduğu belirtilmektedir (Korutürk, F, 1976; 296) .

Kılavuzluk hizmetlerinin zorunlu hale getirilemese bile yaygınlaştırılması amacıyla IMO nezdinde başlatılan girişimler 1994 tarihinde sonuç vermiş ve IMO tarafından Türk Boğazlarından geçiş yapan tüm gemilerin kılavuz alması "önemle tavsiye" edilmiştir. 1994 tarihli Yönetmelik ile getirilen trafik ayırım düzeninin ve diğer güvenlik önlemlerinin IMO' ya sunulmasını takiben Genel Kurul tarafından verilen kararda, "Boğazlardan geçen gemilerin kaptanları, seyir güvenliğinin gerekleri uyarınca, yetkin bir kılavuz kaptanın hizmetini almaları önemle tavsiye edilir" ifadesi yer alır (IMO Resolution A.827, 1994) .

Lozan Konferansı'nın 1. Bölümünde taraf tüm devletlerin kabul ettiği nokta, Boğazların tüm ticaret gemilerine barış ve savaşta açıklığı ilkesi olmuştur Bu Sözleşme taraf açısından sınırlamalar getirmesine karşın, barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız kaldığı tüm savaşlarda geçiş özgürlüğü sağlamaktaydı (Turan, 1998; 195). Sözleşme'nin 2. maddesine bağlı ekte "hastane gemileri, yatlar, balıkçı tekneleri ve askeri olmayan yatların da" ticaret gemisi olarak kabul edildiği yer almaktadır. Bu maddede sayılan gemiler ve diğer ticaret gemileri barış zamanında bayrak ve yük farkı gözetmeksizin, gündüz ve gece Boğazlardan serbestçe geçebilmektedirler. Kılavuzluk ise isteğe bağlı olacaktır (Çelik,1987; 126).

Türk Boğazlarının dar ve uzun bir suyolu olması deniz trafiğini olumsuz etkilemektedir. Çanakkale Boğazı'ndan bir geminin geçmesi için 11 kez, İstanbul Boğazı'ndan geçmesi için ise, yukarıda belirtildiği üzere, 12 kez rota değiştirmesi gerekmektedir. İstanbul Boğazı'nda seyreden bir geminin, daralan alanlar ve akıntı

rejiminden dolayı manevra yeteneği olumsuz etkilenmektedir. Anılan Boğazda yzzey akıntıları çok ters ynlerde olabilmekte, hatta çoğu kez seyire zarar verebilecek boyutlara ulaşmaktadır. Çanakkale Boğazı'nda da coğrafî ve oşinografik yapı seyir güvenliğine büyük riskler getirmektedir (Cerit, 2000; 52). Bütün bu riskleri bertaraf etmek üzere Boğaz Tüzükleri ve İstanbul ve Çanakkale Liman Tüzükleri yapılmıştır.

Türk Boğazları bölgesinin güvenliğini sağlamak amacıyla 14 Nisan 1925 tarihli ve 618 sayılı limanlar kanununun 2. maddesine göre 1982 tarihinde İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Tüzüğü hazırlanmıştır. Tüzüğün 3. bölümünde yer alan madde kılavuzluk hizmetleri (md15) ve römorkör alma zorunluluğu ve kılavuz ve römorkör almanın ayrıcalıkları yer almaktadır (md 16 ve 17) (R.G,1996; 22746).

İstanbul Liman Tüzüğü'nün 8. maddesinde ise *"Limanda kılavuzluk ve römorkör hizmetleri Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzüğün 43 üncü maddesi ile diğer hükümlere uygun olarak yapılacaktır."* denilmektedir (R.G,1996; 8442) .

Limanlarda verilen zorunlu kılavuzluk hizmetleri liman yönetmeliklerinde belirtilmektedir. Yine yönetmelikte kılavuzluğun hangi tip gemilere verileceği ve kılavuzluk çeşidi belirtilmiştir. Bu açıklamaya göre İstanbul Limanı'nda 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 150 GRT üzerindeki yabancı gemiler, kılavuz kaptan almak zorundadırlar Bu bölgedeki uygulanan kılavuzluk kılavuz kaptanın geminin sevk ve idaresinden sorumlu olmadığını ifade eder (R.G,1996; 8442) .

Türk Boğazları'nda seyir yapacak gemilerin uyması gereken hükümler 1998 tarihli TÜRK BOĞAZLARI DENİZ TRAFİK DÜZENİ TÜZÜĞÜ' nün 1. maddesindeki *"Türk Boğazları'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk Boğazları'nda seyir yapacak tüm gemileri kapsar"* hükmüyle belirtilmektedir (R.G, 1998; 23515) .

Bu Tüzük İstanbul ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizini "Türk Boğazları" olarak niteliyordu. Uluslararası Hukukun getirmiş olduğu genel ilkelere terim anlamıyla uyan yeni Tüzük, 1994'te getirilen birtakım kısıtlamaları da hafifletmiştir. Bunun yanı sıra eski Tüzükte boyları 150 metre olan gemiler büyük



gemi olarak adlandırılırken yeni Tüzükte boyları 200 metreden büyük gemiler büyük gemi olarak nitelenmektedir. Yeni Tüzük ile eski Tüzük arasındaki en büyük farklılık transit geçiş yerine uğraksız geçiş terimi kullanılmasıdır.

Tüzüğün 27. maddesinde ise "Trafik Kontrol Merkezince Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir" denilmektedir (R.G, 1998; 23515)

Olası tehlikeli durumların önlenmesi amacı ile gerek görüldüğü zamanlarda katılımcı tüm gemilere, olası tehlikeyi zamanında ortadan kaldıracımları için gerek kılavuz kaptan almaları (sadece aktif katılımcılara) yönünde gerekse yapacakları manevra ile ilgili olarak Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti (TBGTH) operatörü tarafından tavsiyelerde bulunulabilecektir (R.G, 1998; 23515) .

Bu hizmetler yerine getirilirken, güvenli seyir hakkında gemi kaptanının sorumluluğunun göz ardı edilmemesine ve gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasındaki geleneksel ilişkinin bozulmamasına özen gösterilecektir(R.G, 1998; 23515).

Türk Boğazları özellikle de İstanbul Boğazı ciddi ölçekte deniz kazalarına maruz kalmıştır. 1953–2002 Döneminde İstanbul Boğazında 461 deniz kazası olmuştur. İstanbul Boğazında meydana gelen bu dönemdeki deniz kazalarının 209 tanesi çatışma, 215 tanesi karaya oturma, 28 tanesi yangın ve/veya patlama, 9 tanesi de dümen kilitlenmesi, makine arızası, bayılma türündeki diğer kazalardır. Bu veriler ışığında kılavuzluk hizmetlerinden faydalanan gemilerin kazaya karışma oranları çok düşük oranlarda kalmaktadır (Akten, 2000).

Meydana gelen kaza nedenleri;

**1- Doğa Koşulları:** Rüzgar, yağmur ve yüksek dalgalar, sıcaklık, hava basıncı, gel-git, akıntılar ve diğer deniz durumları.

**2- Geminin rotasından kaynaklanan koşullar:** Dar kanallar, su derinliği gibi coğrafi koşullar ile trafik yoğunluğu, deniz fenerleri gibi yerel koşullar.

**3- Gemi koşulları:** Geminin tekne yapısı, makinelerin durumu, yükün istif durumu ve yakıt gibi koşullar.

**4- Kullanıcının durumu:** Gemi kaptanı veya seyirinden sorumlu olan personelin bilgi ve manevra becerileri ile ruhsal ve fiziksel durumları. (<http://www.turkishpilots.org.tr>)

Boğazlardan emniyetli geçmek açısından IMO tarafından tavsiye edilen kılavuzluk hizmetlerin faydalanmak kazaların büyük bir oranda önlenmesini sağlayacaktır.

Türk Boğazlarından geçen gemilerin yıllara, gemi boylarına ve gemi tiplerine göre istatistiki veriler aşağıdaki tablolarda verilmektedir.

**Tablo 1: 1995–2003 YILLARI ARASINDA ÇANAKKALE BOĞAZINDAN GEÇEN GEMİ İSTATİSTİKLERİ**

YIL	TOPLAM	PİLOTLU GEÇİŞ	SP RAPORLU	200 Mt den BÜYÜK	500 GT dan BÜYÜK	UĞRAKSIZ GEÇEN	TANKER
1995	35459	8292	12382	8164	31662	23249	N/A
1996	36198	10307	13473	8304	34789	24061	5858
1997	37321	10987	15453	5641	35223	24816	6015
1998	38777	11448	17692	2394	37295	25136	6546
1999	40582	11002	24533	2568	44354	26900	5445
2000	41564	11130	33861	2697	40163	27033	5543
2001	39249	10703	35016	2960	40543	26452	7079
2002	42669	12164	42477	3665	41980	29990	7637
2003	42648	13020	42648	3892	42530	29117	8114

(Kaynak:www.turkishpilots.org)

Tablo 1 deki veriler ışığında 1995-2003 yılları arasında Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemi sayısı yıllar bazında artış göstermiştir. Kılavuzluk hizmetinin ihtiyarı olduğu Çanakkale Boğaz'ında kılavuz kaptan alma oranı ise yıllara göre gemi geçişlerine paralel olarak artış göstermektedir.

**Tablo 2: 1995–2003 YILLARI ARASINDA ISTANBUL BOĞAZINDAN GEÇEN GEMİ İSTATİSTİKLERİ**

YIL	TOPLAM	PİLOTLU GEÇİŞ	SP RAPORLU	200 Mt den BÜYÜK	500 GT dan BÜYÜK	UĞRAKSIZ GEÇEN	TANKER
1995	46954	17772	9571	6491	40724	24325	-
1996	49952	20317	12777	7236	44636	23755	4248
1997	50942	19752	15503	6487	45849	24568	4303
1998	49304	18882	24432	1943	44829	24561	5142
1999	47906	18424	30619	2168	44354	26323	4452
2000	48079	19209	38574	2203	44374	26858	4937
2001	42637	17767	35416	2453	44816	26113	6516
2002	47283	19905	44728	3113	45350	29398	7427
2003	46939	21175	45340	2923	45157	28961	6578

(Kaynak:www.turkishpilots.org)

Bu tablolar ışığında her geçen sene Türk Boğazlarından geçen gemi sayısında ciddi bir artış olmakla beraber kaza riskleri de artmaktadır.Türk Boğazları gibi yoğun trafiğe sahip kısıtlı suyollarında risklerin yönetilmesinin iki ayağı vardır:

1. Yoğun deniz trafiğine sahip deniz alanlarında veya suyollarında bu trafiği düzenleyerek kaza riskini en aza indirecek şekilde geçişleri ayarlayarak güvenliği arttırmak;

2. Yine bu gibi bölgelerde geçiş yapmak isteyen gemileri sıraya sokarak belli bir düzen içerisinde geçiş yapmalarını sağlayarak bahse konu deniz alanının veya suyunun daha işlevsel kullanımı sağlamak.

### **İstanbul Boğazı:**

Gemilerin aylar itibariyle geçiş sayılarına, tiplerine ve boylarına göre kılavuz kaptan alma durumlarını gösteren detaylı tablolar EK tedir.

**Tablo 3: 2003 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin boylarına göre kılavuz kaptan alma durumları**

<b>Boy</b>	<b>Toplam Geçen Gemi</b>	<b>Kılavuz Alan Gemi</b>	<b>Yüzde</b>
250-300 mt. arası	787	775	%98
200-250 mt. arası	2136	2081	%97
150-200 mt. arası	6671	5471	%82
100-150 mt. arası	17701	8245	%47
100 mt. den küçük	19644	5603	%29

(Kaynak: D.N.M, 2003; 9).

Tehlikeli yük taşıyan gemilerin kılavuz kaptan alma yüzdeleri boyları büyüdükçe artmaktadır. Bu durum boğaz güvenliğine yaratılan tehlike ile doğrudan irtibatlı ve olumlu bir husus olarak değerlendirilmektedir (D.N.M, 2003; 10).

**Tablo 4: 2003 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin tiplerine göre kılavuz kaptan alma durumları.**

<b>Gemi Tipi</b>	<b>Toplam Geçen Gemi</b>	<b>Kılavuz Alan Gemi</b>	<b>Yüzde</b>
Yolcu Gemisi	1492	1463	%98
Likit Petrol Gazı	598	456	%76
Dondurulmuş Gıda	1796	1206	%67
Konteyner	518	376	%73
Dökme Yük	3633	2692	%74
Petrol Tankeri	6571	4653	%71
Kimyasal Tanker	928	365	%39

(Kaynak: D.N.M, 2003; 9).

2003 yılı verileri ışığında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin, yılda (% 45)' i 21175 adedi, ayda ortalama 1765 adedi günde ortalama 58 adedi kılavuz kaptan almıştır. En az kılavuz kaptan 1451 gemi ile Şubat ayında, en fazla kılavuz kaptan 1968 gemi ile mart ayında alınmıştır (D.N.M, 2003; 2) .

İstanbul Boğazı geçişinde 2003 yılında, önceki yıllara göre boyu 150 metrenin altındaki gemilerde azalış, boyu 150 metrenin üzerindeki gemilerde ise bir

artış vardır. 2003 yılında boyları 150–300 mt arasındaki gemilerde önceki yıllara göre görülen artış, 300 mt. üzerindeki gemilerde görülen azalış, 300 mt. üzerindeki gemilere Tüzük gereği zorunlu olarak uygulanan şartlar kapsamında kılavuz kaptan ve römorkörler beraberinde geçişten kaynaklandığı; bu durumda özellikle boyları 200–300 mt. arasındaki gemilere yönelişi arttırdığı değerlendirilmektedir (D.N.M, 2003; 6).

#### **Çanakkale Boğazı:**

Gemilerin aylar itibariyle geçiş sayılarına, tiplerine ve boylarına göre kılavuz kaptan alma durumlarını gösteren detaylı tablolar ektedir.

**Tablo 5: 2003 yılında Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin boylarına göre kılavuz kaptan alma durumları**

<b>Boy</b>	<b>Toplam Geçen Gemi</b>	<b>Kılavuz Alan Gemi</b>	<b>Yüzde</b>
300 mt. den büyük	4	4	%100(ZORUNLU)
250-300 mt. arası	1178	876	%74
200-250 mt. arası	2541	1676	%66
150-200 mt. arası	9353	3967	%42
100-150 mt. arası	16627	3957	%24
100 mt. den küçük	12945	2540	%17

(Kaynak: D.N.M, 2003; 10).

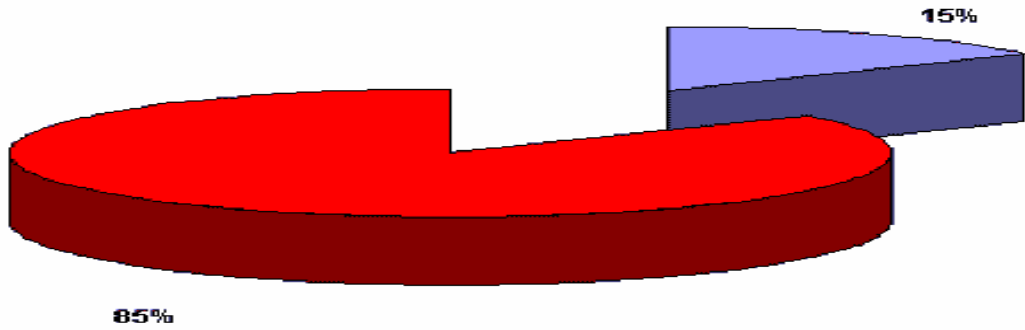
**Tablo 6: 2003 yılında Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin tiplerine göre kılavuz kaptan alma durumları.**

<b>Gemi Tipi</b>	<b>Toplam Geçen Gemi</b>	<b>Kılavuz Alan Gemi</b>	<b>Yüzde</b>
Yolcu Gemisi	493	426	%86
Likit Petrol Gazı	717	484	%68
Dondurulmuş Gıda	610	290	%48
Konteyner	4272	2734	%64
Dökme Yük	4091	1331	%33
Petrol Tankeri	6074	2143	%35
Kimyasal Tanker	1193	581	%49

(Kaynak: D.N.M, 2003; 11).

Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin, yılda 13020 adedi (% 31)i, ayda ortalama 1085, günde ortalama 36 adedi kılavuz kaptan almıştır. En az kılavuz kaptan 830 gemi ile Şubat ayında en fazla kılavuz kaptan 1183 gemi ile Ekim ayında alınmıştır (D.N.M, 2003; 8).

**Şekil 1: 1982–1994 Yılları Arasında İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının Kılavuzluk Hizmeti Alan ve Almayan Gemi Miktarlarına Göre Dağılımı**



**Kaynak: [www.turkishpilots.org.tr](http://www.turkishpilots.org.tr)**

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) verilerine göre deniz kazalarında insan hatasının rolü %80 civarındadır. Türk Boğazlarına baktığımız zaman ise, yine IMO Kaynaklarına göre kaza yapan veya kazaya karışan gemilerden %85'inin kılavuz kaptan almayan gemiler olduğunu görüyoruz. Geriye kalan %15'lik oranı oluşturan kazalarda da çatışan iki gemiden birinde kılavuz kaptan vardır, diğerinde yoktur. Çatışan gemilerin her ikisinde de kılavuz kaptan olan kaza yoktur (İstikbal, 2000).

Bu istatistikî veriler, Türk Boğazlarında zor koşullar altında görev yapan kılavuz kaptanların çok az bir hata oranı ile bu görevi yerine getirdiklerini göstermektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü, yine bu verilere dayanarak 1995 tarihli ve A.827(19) no.lu kararı ile "Türk Boğazlarından geçen bütün gemilerin kılavuz kaptan almasını şiddetle tavsiye" etmiştir. Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği (IMPA) ve Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Örgütü'nün (INTERTANKO) yine boğaz geçişlerinde kılavuz kaptan alınmasının seyir güvenliği için büyük önem taşıdığı yönünde sirkülerleri ve bildirimleri bulunmaktadır (İstikbal, 2000).

### 2.1.3 Kılavuzluk Hizmetlerinin Uygulanışı

Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri, başlangıçta TDİ tekelinde, TDİ ve TCDD gibi kamu kuruluşlarınca verilirken, daha sonraları Denizcilik Müsteşarlığı tarafından liman Tüzük, yönetmelik ve talimatlarında yapılan değişikliklerle özel ve tüzel kişilerin de bu hizmetleri vermesi sağlanmıştır. TDİ limanlarının işletme hakkı devri sözleşmeleriyle özelleştirilmeleri sonucunda bu limanlardaki kılavuzluk ve römorkör hizmetleri de özelleştirilmiştir. Bu kapsamda halen 8 kamu kuruluşu 22 liman ve iskelede, 18 özel kuruluş ise 22 liman ve iskelede hizmet vermektedir. Bu tür uygulamaların özel sektör tekeli şeklinde yaygınlaşma eğilimi kanısı ve Avrupa limanlarına göre pahalı olması; armatör, acente ve kamu sektöründe sıkıntılara ve değişik yorumlara yol açmıştır. Bu nedenle Avrupa Birliğine uyum sağlama aşamasındaki ülkemizde Türk Boğazları ve Marmara Bölgesi başta olmak üzere, Türk Limanları'ndaki kılavuzluk ve römorkör hizmetlerinin yeniden ele alınarak limanlarımızda yük trafiğini artıracak bir şekilde sağlıklı yeni bir yapıya kavuşturulması gerekli görülmekteydi. Bölgesel anlamda yüksek olan Liman Hizmet tarifelerini daha makul bir seviyeye çekmek amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı gemi GRT, tipi ve çalışma hattı gibi kıstaslara göre 01.08.2003 den geçerli olmak üzere liman ücretlerini azaltan yeni bir "Liman Hizmet Tarifesi" düzenlemiştir. Tarifenin yeni bir düzenleme olması nedeniyle, uygulamada karşılaşılabilecek tereddüt ve sorunların doğal olduğu ve karşılıklı görüşmeler, uygulama esasları şeklinde yapılacak açıklama ve değişikliklerle ve gerekli görülen ya da görülecek revizyonlarla daha net ve uygulanır bir hal alacağını düşünülmektedir (D.N.M, 1999) .

Bu bilgiler ışığında özelleştirilen ve kamu yönetiminde bulunan kılavuzluk ve römorkör teşkilatlarının detaylı listesi Tablo 7 ve Tablo 8 de verilmektedir. Tablo 9 da ise kılavuzluk hizmetlerinin verildiği Türkiye limanlarının detaylı listesi bulunmaktadır.

**Tablo 7:**Türkiye limanlarındaki özel kılavuzluk ve römorkör teşkilatları

Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti Veren Kuruluş Adı	Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti Verilen Liman/İskele
(*) Uzmar Ltd.Şti.	Nemrut Körfezi
	Çanakkale Akçansa İskelesi
Gemport A.Ş.	Gemlik Körfezi
Toros Gübre ve Kimya End. A.Ş.	Ceyhan Limanı
Deniz Kılavuzluk A.Ş. Med - Marine A.Ş.	İzmit Körfezi
	İskenderun Körfezi
Gemi İnşa Sanayi A.Ş.	Tuzla Limanı
Ambarlı Pilotaj Römorkaj A.Ş.	Ambarlı Limanı
(****) İçdaş A.Ş.	Karabiga Limanı
(**) Bandırma Deniz Taşımacılığı A.Ş.	Bandırma Limanı
(**) Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri A.Ş.	Tekirdağ Limanı
(****) Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmesi A.Ş.	Hopa Limanı
(****) Çakıroğlu A.Ş.	Giresun Limanı
	Ordu Limanı
	Sinop Limanı
(****) Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.	Tekirdağ Limanı
(****) Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.	Antalya Limanı
(****) Riport Rize Limanı İşletmesi Yatırım A.Ş.	Rize Limanı
(****) Alıdaş Alanya Liman İşletmeleri A.Ş.	Alanya Limanı
(****) Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.	Marmaris Limanı
(****) Ulusoy Çeşme Liman İşletmeciliği A.Ş.	Çeşme Limanı
(****) Ege Liman İşletmeleri A.Ş.	Kuşadası Limanı

(Kaynak: DPT, 2006)



**Tablo 8: Türkiye Limanlarındaki Kamu Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatları**

Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti Veren Kuruluş Adı	Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmeti Verilen Liman/İskele
TDİ A.Ş.	İSTANBUL LİMANI
	İSTANBUL BOĞAZI
	ÇANAKKALE BOĞAZI
	ÇANAKKALE İSKELESİ
	GELİBOLU İSKELESİ
	İZMİR LİMANI
	GÜLLÜK İSKELESİ
TCDD İŞLETMESİ	TCDD SAMSUN LİMAN TESİSLERİ
	TCDD DERİNCE LİMAN TESİSLERİ
	TCDD BANDIRMA LİMAN TESİSLERİ
	TCDD MERSİN LİMAN TESİSLERİ
	TCDD İSKENDERUN LİMAN TESİSLERİ
	TCDD HAYDARPAŞA LİMAN TESİSLERİ
SEKA AKDENİZ MÜESSESESİ	SEKA TAŞUCU LİMAN TESİSLERİ
PETKİM(PETROKİMYA HOLDİNG A.Ş.)	PETKİM-NEMRUT KOYU LİMAN TESİSLERİ
İSDEMİR (İSKENDERUN 3. DEMİR ÇELİK FABRİKASI)	İSDEMİR LİMANI TESİSLERİ
BOTAŞ (BORU HATLARI İLE PETROL TAŞIMA A.Ş.)	CEYHAN LİMANI
	MARMARA EREĞLİSİ
T.T.K ÜZÜLMEZ MÜESSESESİ MÜDÜRLÜĞÜ	ZONGULDAK LİMANI
ERDEMİR (EREĞLİ DEMİR VE ÇELİK FABRİKALARI T.A.Ş.)	EREĞLİ LİMANI

(Kaynak: DNM, 2005.)

**Tablo 9: Kılavuzluk Hizmeti Verilen Türkiye Limanları**

Liman Adı	İşleten Kuruluş	Kılavuz Kaptan Sayısı
Hopa Limanı	Park Denizcilik	1
Rize Limanı	Riport	1
Trabzon Limanı	Albayraklar	2
Giresun Limanı	Çakıroğlu Holding	1
Ordu İskelesi	Çakıroğlu Holding	1
Samsun Limanı	TCDD	4
Sinop iskelesi	Çakıroğlu Holding	
Zonguldak Limanı	TTK	2
Ereğli Limanı	Erdemir	4
İstanbul Limanı	TDİ	12
İstanbul Boğazı	TDİ	48
Çanakkale Boğazı	TDİ	45
İzmit Körfezi	Dekaş	39
Derince Limanı	TCDD	5
Gemlik İskelesi	Gemport	6
Mudanya İskelesi	Gemport	6
Bandırma Limanı	TCDD	3
Tekirdağ Limanı	Akport	2
Tuzla Limanı	Gisaş	4
Ambarlı Limanı	Arpaş	12
Marmara Ereğli Limanı	Martaş	1
Marmara Ereğli Limanı	Botaş	4
Bandırma Gübre Limanı	Bağfaş	
Karabiga İskelesi	İçdaş	
Aliağa Körfezi	Tüpraş	3
Aliağa Petkim	Pektim	2
Nemrut Limanı	Uzmar	6
Dikili İskelesi	Dikili Liman ve Tur. İşl.	1
Çanakkale Çimento İskelesi	Uzmar	1
İzmir Limanı	TDİ	8
Kuşadası Limanı	Ege Liman İşl. A.Ş.	2
Güllük Limanı	TDİ	
Marmaris Limanı	Marmaris Cruise Port	2
Fethiye İskelesi	Belediye	
Antalya Limanı	Ortadoğu Liman İşl.	4
Çeşme Limanı	Ulusoy	2
Alanya İskelesi	Alidaş	1
Mersin Limanı	TCDD	5
Taşucu İskelesi	Seka	
İskenderun Limanı	Dekaş	4
İskenderun Limanı	TCDD	3
İsdemir Limanı	İsdemir	2
Yumurtalık Limanı	Toros	4
BOTAŞ Limanı	Botaş	8

Kaynak: Koraltürk: 2004, 108.

#### **2.1.4. Türkiye' de Kılavuzluk Uygulamalarının Temel Yapısı**

Kılavuzluk hizmetleri Türkiye' de limanlara giriş çıkış yapan 500 GRT üzerindeki yabancı gemiler ve 1000 GRT üzerindeki Türk gemiler için zorunlu tutulan bir hizmettir. Zorunlu tutulmasının nedenleri olarak gemilerin limanlara yanaşma-kalkmalarında ya da liman manevralarında kılavuz kaptan almalarının hem önemli altyapı yatırımları olan limanların meydana gelebilecek bir kazadan dolayı zarar görmelerini önlemek; hem de can, mal ve çevrenin meydana gelebilecek bir kazanın felaket boyutlarında olabilecek sonuçlarından korunmasını sağlamak gösterilebilir (Denizcilik, 2005; 35) .

Bu gibi nedenlerden dolayı kılavuzluk hizmetleri son derece önemli yarı kamusal hizmetler olarak nitelendirilir. Dünya geneline baktığımız zaman; limanlar arasında rekabet her zaman teşvik edildiği halde kılavuzluk hizmetlerinin ise serbest rekabete kapalı olduğu görülmektedir (Denizcilik, 2005; 35) .

##### **A) Yetkili Kılavuzluk Teşkilatı**

Yetkili kılavuzluk teşkilatı; ilgili Hükümetin kendisi, ya da yasalar gereği/geleneksel olarak bir kılavuzluk sistemini idare eden ya da böyle bir sistem sağlayan bölgesel, yerel gruplar ya da kuruluşlardır. Hükümetler, yetkili kılavuzluk teşkilatlarını işbu belgedeki hükümlerden haberdar etmeli ve bu hükümlerin uygulanmasını teşvik etmelidirler ([http:// www. empa-pilots.org](http://www.empa-pilots.org))

Kılavuz kaptanlık için yeterli belgesi ya da ruhsat almak üzere başvuruda bulunan bir kişinin deneyimi, nitelikleri ve uygunluğunun değerlendirilmesi ilgili yetkili kılavuzluk teşkilatının sorumluluğundadır ([http:// www. empa-pilots](http://www.empa-pilots.org)).

##### **Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetlerinin Hâlihazır Yapısı**

- 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.

#### **Aa) Kamu Kılavuzluk Kuruluşları:**

1990 yılından itibaren kamu kılavuzluk kuruluşları özelleştirme sürecine girmişlerdir. Buna en son örnek Türk Boğazları'nda kılavuzluk hizmetlerini veren Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin özelleştirilme sürecine girilmesi ile birlikte bu hizmetin Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri' ne (KEGKİ) devri söz konusudur. Çünkü Montrö Sözleşmesi'ne göre boğazlarda kılavuzluk hizmetleri ancak kamu eliyle verilebilir. Ancak temelde değişmeyecek olan, organizasyon yapıları içerisinde kılavuz kaptanların yetki ve sorumluluklarını bağımsız olarak yerine getirebilmesidir. (<http://www.empa-pilots.org>)

Boğazlarda Kılavuzluk Hizmetlerinin Özelleştirilmemesinin Temel Dayanakları;

1. Montrö uyarınca kılavuzluk hizmetlerinin verilmesi devletin sorumluluğuna verilmiştir ve hukuken özelleştirilemez,
2. Boğazlar gibi hassas bir bölgede özel kılavuzluk hizmetleri kontrolün elde tutulamaması gibi bir takım sorunlara yol açar.(İstikbal,2000)

“Türk Boğazlarında kılavuzluk hizmetleri kamu eliyle verilir ve bu yetki hiçbir şekilde özel kuruluşlara devredilemez” (R.G, 2002; 24672) .

#### **Ab) Özel Kılavuzluk Kuruluşları:**

Özel veya tüzel kişiliklerin mülkiyetinde bulunan kılavuzluk şirketleri tarafından verilen kılavuzluk hizmetlerini kapsar. (<http://www.empa-pilots.org>)

#### **Ac) Özelleştirilen Limanlar Tarafından Verilen Kılavuzluk Hizmetleri:**

Özelleştirmenin temel amacı, devletin ekonomideki ticari faaliyetlerinin en aza indirilmesi, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların

ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarında kullanılabilmesidir (Denizcilik, 2005; 44) .

Limanların özelleştirilmesindeki temel amaçlar ise: Limanların hızlı, etkin ve verimli işletmelerini sağlamak, ulusal ve bölgesel rekabeti arttırmak, bürokrasiyi azaltmak, finansal bağımsızlık sağlamak, liman altyapı ve üstyapı yatırım gereksinimlerini karşılayarak, teknolojik gelişmelere ve modern işletme tekniklerine uygun olarak limanları işletmek ve yönetmek, ulusal ve bölgesel ekonomiye katkıda bulunmak, sanayinin ve yan sanayinin gelişmesine katkıda bulunmak olarak nitelendirilebilir (Denizcilik, 2005; 44) .

Limanların özelleştirilmesinde üç özelleştirme yöntemi uygulanmaktadır. Bunlar; İşletme Hakkının Devredilmesi, Yönetim Anlaşması, Özel Sektöre Transferdir. Ancak, bir limanın özelleştirilmesinde uygulanacak yöntem ile ilgili bir kural yoktur. Bu konuda her ülkenin yönetim anlayışı, izlediği ekonomi model belirleyici olmakta ve ülkeden ülkeye değişmektedir.

Imo'nun A-485 sayılı yönergesinde; kılavuzluk hizmetlerini geliştiren devletlerde, eğitim yeterlilik ve çalışma usulleri konularında asgari standartların tesis edilmesinin deniz güvenliğine katkı sağlayacağı, hükümetlerin güvenli ve yeterli kılavuzluk sistemlerini yönetecek yetkili kılavuzluk teşkilatları oluşturmaları konusunda teşvik edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Ayrıca taraf olduğumuz sözleşmeler gereği denizlerimizde seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik gerekli tedbirlerin alınma yükümlülüğü de bulunmaktadır (IMO Resolution A-485, 1968).

Liman özelleştirmesi sırasında özelleştirme kapsamına göre kılavuzluk hizmetlerinin de limanı işletecek olan kurumun yetkisi altına verilebilir. Ancak Türk Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği'ne göre kılavuzluk hizmeti verecek kurumun ticari kaygılardan arınmış ve bağımsız bir politika izleyen bir kurum olması gerekliliğini vurgulamaktadır. (<http://www.empa-pilots.org>)

Türkiye' de liman özelleştirilmesi ile ilgili mevzuat incelendiğinde 5189 sayılı kanununun 12. maddesinin (d) bendi ile 21.11.1991 tarihli 4046 sayılı özelleştirme uygulamalarının düzenlenmesine ve bazı kanun ve kanun hükmünde

kararnelerde değişiklik yapılmasına dair kanunun 37. maddesinin (a) bendinde yer alan “ ve limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmesinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir” ibaresi ile aynı bendin son cümlesi olan “ Bu haktan yararlanabilecek şirketin Türk Ticaret Sicili’ ne tescil edilmiş olması, yabancı sermaye payının %49’u geçmemesi idare ve temsil etmeye yetkili olanlarının çoğunlukla Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk vatandaşlarında bulunması zorunludur” ifadesi yürürlükten kaldırılmaktadır. Yapılan bu düzenleme ile limanların mülkiyet devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmesi yabancılara açılmaktadır. Her ne kadar 1926 seneli Kabotaj Kanunu’na göre “Türk denizlerinde yapılacak her türlü denizcilik hizmetlerinin, Türkiye vatandaşları tarafından yapılması” ifadesi bulunsa da açıkça belirtilmemesi sebebiyle Uluslar arası Stratejik Araştırmalar Kurumu (USAK) Su ve Deniz Hukuku Araştırmaları Merkezi tarafından herhangi bir aykırılık olmadığına karar verilmiştir (Uzun, 2006).

Özel sektör tarafından işletilen bir limana kendi kılavuzluk hizmetlerini yapma olanağı verilmesi durumunda bazı dezavantajlar meydana gelmektedir.

1. Her limanda aynı standartta kılavuzluk hizmetleri verilmemektedir. Bunun sebebi her limanın yönetim anlayışı, gelir durumu farklı olmaktadır. Düşük gelirli limanların gerekli yatırımları yapamaması sebebiyle kılavuzluk hizmetlerinde standarttan uzaklaşmaktadır. Kılavuzluk hizmeti, ticari kaygılardan arınmış ve güvenlik öncelikli olması gereken bir hizmet olması sebebiyle belli bir standartta verilmesi gereken hizmettir.
2. Kılavuzluk hizmetleri her limanın kendi elinde olduğunda liman işletmeleri çevredeki limanlarla rekabet etmek amacıyla kılavuzluk ücretlerini düşürmeye çalışıyorlar. Bu durum limanlar arasındaki haksız rekabete sebebiyet vermektedir.
3. Verilen kılavuzluk hizmetlerinin, başta gemiler olmak üzere, limanın ve çevrenin güvenliğini sağlaması gerekir. Bunun için de kılavuzluk hizmeti veren teşkilatın, gemi, liman ve çevrenin haklarını eşit ölçüde koruyabilecek, hepsine eşit uzaklıkta durabilecek bir yapıya sahip olması şarttır. Kılavuz

kaptan kendi iradesiyle ticari baskılardan uzak mesleğini yerine getirmesi gerekmektedir (Uzun, 2006) .

Avrupa' da verilen kılavuzluk hizmetlerinin ortak noktaları ise;

1. Kılavuzluk hizmetlerinde limanlarda standardın sağlanması için gerekli kanun ve kurallar yürürlüktedir.
2. Kılavuzluk hizmetlerindeki uygulamalar karışıklıkların önlenmesi, düzenin sağlanması için tek elden yönetilmeyi gerektirir. Bu nedenle her limanda uygulamalar aynı ve ülke çapında birlik mevcuttur.
3. Aynı bölgelerdeki limanlarda ücret tarifeleri aynıdır ve haksız rekabet yapılamaz.
4. Devlet, kılavuzluk hizmetlerinin ülke çapında aynı standartta verilmesi ve ilgili kurallar altında yerine getirilmesi ve gözetimler için tek kontrol mekanizmasıdır.
5. Alman kılavuzluk kanununun 45. maddesine göre kılavuz kaptanlık, yüksek nitelikler gerektiren bir meslektir. Bu nedenle kılavuz kaptanın yüksek ücret alması ve sosyal yaşantısı en üst düzeyde olmalıdır.
6. Mesleğin uygulanışı sırasında bağımsızca karar vermelerine atıfla serbest bir meslek olarak değerlendirilmektedir.
7. Kılavuzluk, ticari bir hizmet değil ve rekabete kapalıdır (İstikbal, 2000)

#### **2.1.5. Kılavuz Kaptanların Yeterlik Tespiti**

Kılavuz kaptan olabilmek için lisans düzeyinde eğitim görmüş olmak, uzakyol kaptanı yeterlik belgesine sahip olmak ve anılan belge ile en az bir yıl kaptanlık yaptığını deniz hizmet belgesi ile belgelemek,sağlık durumunun deniz hizmetine elverişli olduğunu, yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre belgelemek ve 50 yaşını geçmemelidir. .(R.G, 2006; 26360).

Kılavuz kaptan yeterlik belgesi alma koşullarını sağlayan adaylar, insanlı model gemi veya simülatör destekli eğitiminden sınava tabi tutulurlar. Bu sınavda başarılı olan adaylar görevbaşı eğitime katılmaya hak kazanırlar.

Liman Kılavuz Kaptan adaylarının görevbaşı 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.

İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, Boğaz Kılavuz Kaptanlığı görevbaşı eğitimini tamamlayabilmek için; 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 bulunulmalıdır. Ancak, bu sayının en az yarısı 150 metre ve üstü gemilerde gerçekleştirilmelidir. Görevbaşı eğitiminin İstanbul Boğazı geçişinin tamamını kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi zorunludur. 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 bulunulmalıdır. Görevbaşı eğitiminin, Çanakkale Boğazı geçişinin tamamını kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi zorunludur. Kaptan adaylarının görevbaşı 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. İstanbul Limanında, Haydarpaşa ve Karaköy rıhtımlarında en az 35'er, limanın diğer bölgelerinde ise en az 20 geminin kılavuzlanmasında stajyer olarak bulunulmalıdır. Stajyerler görevbaşı eğitimini limanda yer alan her bir iskele, tesis ve şamandıralar ile, demir yerlerinin tümü için en az bir kılavuzlanmaya katılmak suretiyle limanın tüm bölgelerinde geçirmiş olmaları zorunludur. Ancak, daha önce herhangi bir kılavuz kaptan yeterliğine sahip kişiler, bu maddede belirtilen esaslar doğrultusunda 60 gemiyi dört ay içinde kılavuzladıklarında görevbaşı eğitimini tamamlar. Her iki eğitimi de başarı ile tamamlayan adaylar ilgili bölgelerde kılavuz kaptanlık yapmaya hak kazanırlar.(R.G, 2006; 26360).

#### **2.1.6. Kılavuzluk Uygulamalarının Rekabet Açısından İncelenmesi**

Türkiye' de kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin limanlarda uygulanması ve rekabet açısından kurula bağlanması konusunda Kılavuzluk ve Römorkörcülük Teşkilatları Yönetmeliğinin "Çalışma Sınırları ve Teşkilat Sayısı" başlıklı 14. maddesinin birinci bendine göre; Denizcilik Müsteşarlığı'nın her bir



kılavuzluk/römorkörcülük teşkilatı bölgesinde, bölgenin özelliğini göz önünde tutarak, kılavuzluk ve römorkörcülük izinlerini tek bir teşkilata vermesi veya kılavuzluk iznini bir teşkilata, römorkörcülük iznini ayrı bir teşkilata veya römorkörcülük iznini birden fazla teşkilata vermesi mümkündür ([www.rekabet.gov.tr](http://www.rekabet.gov.tr)). Bu kanuna dayanarak İzmit ve İskenderun limanları için Dekaş ve Med Marin Denizcilik, Römorkaj ve Eskort Hizmetleri Ticaret Ltd. Şti. (Med Marin) tarafından oluşturulan konsorsiyum 1996 yılında başvuruda bulunmuş ve Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilen 6.6.1996 tarih ve 1441 sayılı Onay ile İzmit Körfezi'nde ve 27.11.1997 tarih ve 5700 sayılı Onay ile de İskenderun Körfezi'nde kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini sunma yetkisini almıştır. 2003 yılı sonlarına kadar Med Marin römorkaj işini, Dekaş ise kılavuzluk işini yürütmüş; ancak taraflar, aralarında ihtilaf çıkması üzerine hukuken konsorsiyumun varlığı devam etmesine karşın, fiilen ayrı ayrı çalışmaya başlamışlardır. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından Dekaş ve Med-Marin'e gönderilen 26.12.2003 tarih ve 8284 sayılı yazıda, her iki kurumun da kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini verebileceğinin onaylanması üzerine, Med Marin yürütmekte olduğu römorkaj hizmetlerine ek olarak, kılavuz kaptan istihdam etmek suretiyle bir bütün halinde hizmet sunmaya başlamıştır. Buna karşılık Dekas da, taahhütname gereğince sağlanması gereken 4 adet römorkörü kendisinin alıp işletmesi yüksek maliyetli olacağı gerekçesiyle, bu alanda faaliyet gösteren Marin Römorkör ile anlaşmak suretiyle bu incelemeye konu sözleşme çerçevesinde hizmet vermeye başlayacaktır. Bu durum dünyadaki uygulamaların tersine kılavuzluk hizmetlerinde rekabet yaratmaya yönelik bir durum olduğundan emniyet açısından olumsuz bir durum yaratmaktadır ([www.rekabet.gov.tr](http://www.rekabet.gov.tr)).

Kılavuzluk hizmetleri konusunda AB ve dünya uygulamaları rekabete izin vermemektedir. AB'de ve diğer ülkelerde; serbest ticaret veya rekabet Kılavuzluk Hizmetleri dışındaki diğer sektörler için geçerlidir ve serbest ticaretten veya rekabetten tamamen ayrı tutulması gereken kendine has yapısı içinde hükümetlerin denetimi altında tekelliliğe de müsaade etmeyen kamusal bir hizmet olarak görülmektedir. Bu hizmetin yüksek standartlarda verilebilmesi ve devam ettirilebilmesi için yine toplumun çıkarları ve refahı düşünülerek çevresel faktörler ve deniz güvenliğine katkısı en üst düzeyde dikkate alınarak toplumsal bir uzlaşma içinde gerekli altyapılar AB ve diğer gelişmiş ülkelerde oluşturulmuştur (Cebeci, 2005).

Rekabete dayalı bir kılavuzluk sistemi ile ilgili olarak, IMPA – Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği, hükümetleri tamamen düzenlenmiş ve bölgesinde tek olarak kılavuzluk sistemlerini sürdürmeleri, korumaları ya da bu sisteme dönmeleri ve kılavuzlukta rekabetin deniz güvenliğini tehlikeye atacağı konusunda uyarılmaktadır. (Cebeci, 2005)

Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği (IMPA) ise kılavuzluk hizmetlerinde rekabetin olumsuz etkiler yarattığı konusunda aşağıdaki temel nedenlere dayanmaktadır;

1.Rekabet unsurları içerisinde verilen kılavuzluk hizmetlerinde kılavuz kaptanın doğru ve zamanında kararlar vermesi beklenemez. Rekabet ortamı ticari kaygılar sebebiyle bağımsız ve objektif karar vermeyi engeller. Bir bölgede rakip olarak hizmet veren kılavuzluk şirketleri ticari kaygılar sebebiyle mal sahipleri ve donatanın memnuniyeti açısından emniyetten uza.

2.Rekabetle ilgili dünya üzerindeki uygulamalar gösterir ki; rekabet ortamında çalışma, gerek psikolojik gerekse fiziksel olarak kılavuz kaptanlarda olumsuz etki yaratmaktadır. Bu durum çalışma saatlerindeki düzensizliklerin bir sonucudur. Çalışma saatleri ve dinlenme saatleri arasındaki düzensizlikler yorgunluk ve motivasyon kaybı nedeniyle performans düşüklüğüne sebep olmaktadır. Verimin düşmesi gemi üzerinde yapılabilecek yanlış bir manevraya neden olarak büyük kazalara sebebiyet verebilir. (www.impahq.com)

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### İZMİR ALSANCAK LİMANINDA VERİLEN KILAVUZLUK HİZMETLERİNİN UYGULANMASI VE HİZMET KALİTESİNİN ÖLÇÜMÜ

#### 3.1. HİZMET ve KALİTE KAVRAMLARI

Bu bölümde hizmet kalitesi kavramları, kalitenin temel unsurları, hizmetin tanımı ve hizmet kalitesinin boyutlarının yanında hizmet kalitesi ölçümü konuları incelenecek ve İzmir Alsancak Limanı kılavuzluk hizmetlerinin kalitesinin Türk ve yabancı gemiadamları tarafından algılanmasıyla ilgili yapılan anket çalışması değerlendirilecektir.

##### 3.1.1. Kalite Tanımı

Kullanıcı gereksinim ve beklentileri ile olan doğrudan ilgisi ve bu gereksinim ve beklentilerin değişkenliğinden dolayı kalitenin standart bir tanımı bulunmamaktadır. Kalite anlayışı tüketicinin karakteristikleri, sosyal konumu ve ekonomik durumuna bağlı olarak değişebilen, farklı gereksinim ve beklentiler doğrultusunda biçimlenebilen öznel bir kavramdır. Gereksinimler, beklentiler, sosyal ve ekonomik çevre, kültürel ve dini yapı, gelenekler, ekonomik düzey, teknoloji, iklim, coğrafya, eğitim, genel toplumsal yargılar, kalitenin müşteri tarafından algılanmasını doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemektedir.

Kaliteyi neyin oluşturduğu konusunda çok az görüş birliği vardır. En geniş anlamda iyileştirilebilecek her şey kalitedir. Kaliteden bahsedildiğinde, bunu ürün kalitesi olarak değerlendirme eğilimi vardır. Kaizen stratejisi içinde düşünüldüğünde en başta gelen insan kalitesidir. Bir işin üç yapı taşı, donanım, uygulama kuralları ve insandır ancak insan yerine oturduğunda donanım ve uygulama kurallarından bahsedilebilir (Yalçın ve Nazlı, 2002; 14-15)

Uluslararası Kalite standartları kuruluşlarının ve kalite konusunda dünyaca tanınan uzmanların kalite tanımları Tablo 10 da detaylı biçimde verilmektedir.

**Tablo-10: Kalite Tanımları**

**Uluslararası Kalite Standartları Kuruluşlarının Kalite Tanımları**

- **Amerikan Kalite Kontrol Derneği(ASQC):** Bir mal yada hizmetin belirli bir gerekliliği karşılayabilme yeteneklerini ortaya koyan karakteristiklerinin tümü.
- **Avrupa Kalite Kontrol Organizasyonu(EOQC):** Belirli bir malın veya hizmetin,tüketicinin isteklerine uygunluk derecesi.
- **Alman Standartlar Enstitüsü(DIN):** Bir ürünün öngörülen ve şart koşulan gereklere uyum yeteneği.
- **Japon Sanayi Standartları Komitesi(JIS):** Ürün yada hizmeti ekonomik bir yoldan üreten ve tüketici isteklerine cevap veren bir üretim sistemi.

**Kalite İle İlgili Çalışmalar Yapan Bilim Adamlarına Göre Tanımlamalar**

- **Deming(1968):** Kalite,gereksinimleri tatmin edebilme kapasitesidir.
- **Gilmore(1974):** Kalite,özel bir ürünün,özel bir müşterinin gereksinimlerini karşılama derecesidir.
- **Crosby(1979):** Kalite ihtiyaçlara uygunluktur.
- **Feigenbaum(1983):** Kalite bir ürünün tasarım ya da özelliklere uygunluk derecesidir.
- **Price(1985):** Kalite ilk defada doğruyu yapmaktır.
- **Deming(1986):** Kalite,mevcut ve gelecekteki müşteri gereksinimlerini karşılması için gayret etmektir.
- **Juran(1988):** Kalite kullanıma uygunluktur.
- **Kano(1993):** Kalite insan gereksinimlerinin karşılanması ve hatta aşılmasıdır.
- **Kavrakoğlu(1990):** Yaratılan kalite,müşterinin gerçek gereksinimini müşteriden de iyi bilip bunu karşılamaktır.

## Standartlarda Kalite Tanımları

- **TSE (TS-ISO 9005):** Bir ürün yada hizmetin belirlenen veya olabilecek gereksinimleri karşılama yeteneğine dayanan özelliklerin toplamı.

Kaynak: <http://www.sitetky.com>

Genişletilmiş süreçte kaliteyi iyileştirmek arzusunda olan yöneticilerin, kalitenin aşağıdaki üç unsurunu göz önüne almaları gerekir.

- Tasarım
- Uygunluk
- Performans

### **Tasarım/ Yeniden Tasarım Kalitesi**

Tasarım kalitesi, müşteri araştırmaları ve hizmet/satış ziyaretleri ile başlar ve müşteriye tatmin edecek bir ürün/hizmet kavramının belirlenmesi ile sürdürülür. Ürün/hizmet kavramı için spesifikasyonlar hazırlanır. Bir kuruluşta müşteri ve tedarikçileri dış ve iç olarak iki grupta değerlendirmek gerekir (Byrne, 1998).

Bir ürün/hizmet kavramının geliştirilmesi süreci; pazarlama, satış sonrası hizmetler, tasarım mühendisliği personeli arasında işbirliği oluşturulmasını içerir.

Bir işletmenin ürün/hizmet kavramı sürekli ve sonsuz iyileştirme ise müşteri araştırmaları ve satış/hizmet ziyaret analizlerine de özel bir önem verilmesi gerekecektir (Byrne, 1998),.

Müşteri araştırması şimdi ve gelecekte müşteri gereksinimlerinin açıklığa kavuşturulması için uygulanan çalışmalardır. Müşteri araştırmaları işletme içindeki iç müşteriler içinde geręekleřtirilmelidir.

Satış analizleri, satış sırasında müşterilerden toplanan ve müşterinin bugünkü ve yarınki gereksinimlerini içeren bilginin sistematik olarak toplanması ve değerlendirilmesidir (Juranv ve Gryna., 1993).

Satış sonrası hizmet analizleri, müşteri/kullanıcıların ürün/hizmet performansı ile ilgili olarak sahip oldukları orunların sistematik olarak araştırılmasıdır (Juranv ve Gryna., 1993).

### **Uygunluk Kalitesi**

Yukarıdaki konularımızda da değinmiş olduğumuz gibi “*Kalite nedir?*” sorusuna verilen yanıtların hepsinin özünde “*uygunluk*” kavramı bulunmaktadır. “*Neye uygunluk?*” sorusuna verilen yanıt ise kalite sağlama yaklaşım ve yöntemlerinde tarihsel süreç içinde yaşanan gelişmelere paralel olarak değişmiştir. *Uygunluk* kavramının tarihsel gelişim sürecinde aşağıdaki dört boyut içinde karşımıza çıkmıştır (Marchese, 1999).

- Standartlara uygunluk
- Kullanıma uygunluk
- Maliyetin uygunluğu
- Açığa çıkmamış gereksinimlere uygunluk

### **Performans Kalitesi:**

Performans kalitesi, işletmenin ürünlerinin / hizmetlerinin pazardaki performans düzeylerinin müşteri araştırmaları, satış / hizmet analizleri ile belirlenmesidir. Bu çalışmalar, satış sonrası hizmet, bakım, güvenilirlik ve lojistik destek analizi ile müşterilerin neden işletmenin ürününü/hizmetlerini satın almadıklarının araştırılmasını içerir (Mehrez vd., 1997).

Performans kalitesi çalışmalarında kalite kaybı, iki kaynakta aranmalıdır. Birinci olarak kalite kaybı ürünlerin veya hizmetlerin karakteristiklerinin pazarın gereksinimlerinden farklı bir şekilde üretildiği; süreçlerde olur. Bu kayıp, pazar bölümü sayısının artırılması ve ürünün müşteri gereklerini karşılayacak şekilde düzeltilmesi ile önlenabilir. İkinci olarak kalite kaybı, kalite karakteristikleri

değişiminin çok fazla olduğu ürün veya hizmet üreten süreçlerde ortaya çıkar. Bu iki kalite kaybı genişletilmiş sürecin performans aşamasında aranmalıdır(Mehrez vd., 1997).

Ekip çalışması genişletilmiş sürecin sürekli iyileştirilmesinde bir önkoşuldur. Bundan dolayı daha olumlu bir çalışma ortamının yaratılması için aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir:

- Ekip çalışmasının önemi vurgulanmalıdır.
- Hatalı ürünlerin tespit edilmesi yerine, hatalı ürüne engel olma felsefesi yerleştirilmelidir.
- Tüm çalışanlar için sürekli eğitim uygulanmalıdır.
- Çalışanlar, sürecin sürekli geliştirilmesi felsefesine katkıda bulunmak için teşvik edilmelidir.
- İş yapan kişilere işin gerektirdiği yetki ve sorumluluk verilmelidir.
- Tüm çalışanlar için sağlıklı ve emniyetli bir iş ortamı temin edilmelidir.
- İşletme amaç ve politikası çalışanlara düzenli olarak aktarılmalı, çalışanların da sürekli katkıda bulunabilmeleri yönünde motive edilmelidir (Wallace, 1999).

### 3.1.2. Hizmet Tanımı

Hizmetin en bilinen tanımı bir gruptan diğerine sunulan herhangi bir şeyin sahipliği ile sonuçlanmayan, bir faaliyet ya da faydadır. Hizmet üretimi fiziksel bir ürüne bağlı olabilir ya da olmayabilir (Rust vd,1996 : 7). Bir diğer tanım da, doğrudan satışa sunulan ya da ürünlerin (mal/hizmet) satışıyla birlikte sağlanan yararlar veya doygunluklar olarak yapılmaktadır (Tenekecioğlu, 1992; 159). Bu tanıma göre hizmetler iki gruba ayrılabilirler: Bunlardan birincisi avukatlık, sigortacılık gibi mallardan ve başka hizmetlerden (satış öncesi,satış anında ve satış sonrası) bağımsız olarak satışa sunulan hizmetlerdir. İkincisi ise kredi, bakım, eğitim gibi mallar veya hizmetlerle birlikte satın alınan hizmetlerdir. Hizmetlerle ilgili tanımlar incelendiğinde hizmetin soyut özelliğe sahip olması ve tüketiciye çeşitli yönlerden fayda sağlaması gibi bir ortak noktalarının olması göze çarpmaktadır.

Çok genel olarak kullanma amacına uygunluk derecesi biçiminde tanımlanabilen kalite, hem mal hem de üreten firmalar için dikkate alınması gereken bir kavramdır. Çünkü, ürün kalitesinin iyileştirilmesi, hatalı üretimin asgariye indirilmesinin sonucu olarak, para ve zaman kaybını önler. Dolayısıyla da verimliliğin artması sağlanır, daha düşük maliyetle daha üstün özelliklere sahip ürünlerin üretilmesi mümkün olur. Kalite düzeyinin yükseltilmesiyle rekabet üstünlüğü yaratılarak firmaların pazar payları artar ve prestij sağlanır. Kaliteli ürünler sunmanın sosyal boyutu olarak toplumların hayat standartlarında yükselme görülmesi, diğer bir deyişle, kalitenin yaşam koşullarına yansımaları söylenebilir

Hizmetleri mallardan ayıran dört temel özellik vardır. Bunlardan ilki soyut olmak yani hizmetlerin elle tutulamaz oluşudur. Satın almadan önce hizmetlere dokunulamaz, görülemez ve değeri hesaplanamaz. Bir hizmetin satın alımı ve tüketilmesi kısa bir zaman içinde gerçekleşir ve tamamen tecrübe etmeye dayalıdır.

Hizmetlerin ikinci özelliği, eşzamanlılık yani üretiminin ve tüketiminin birbirinden ayıramamasıdır. Hizmetlerin üçüncü özelliği özellikle emek içeriği fazla olanların heterojen olmalarıdır. Hizmetin dördüncü özelliği dayanıksızlık yani depolanamaz oluşudur.

### **3.1.3 Hizmet Kalitesi**

Hizmet, tüketici ihtivaçlarının tatmin edilmesi amacıyla meydana getirilen maddi niteliği olmayan bir üründür (Kuriloff vd.,1993; 247). Aynı zamanda hizmeti zaman, yer, biçim ve psikolojik yararlar sağlayan ekonomik faaliyet olarak tanımlamak mümkündür (Gözlü, 1995; 86). Bir başka tanımda ise hizmetler, Tüketicilerin mülkiyetle ilişkisi olmaksızın satın aldıkları faydalar” olarak tanımlanmaktadır (Mucuk, 1994; 319). Goetsch ve Davis hizmeti, “Hizmet başka birisi için iş icra etmektir” şeklinde tanımlarken (Goetsch ve Davis: 1998; 104). Collier hizmeti, “üretildiği yerde tüketilen bir iş veya eylem, bir performans. sosyal olay veya çaba olarak tanımlanmaktadır (Uyguç. 1998; 8). Hizmetlerin mallardan ayrılan çeşitli karakteristik özellikleri bulunmaktadır. Söz konusu özellikler: fiziksel varlığının olmaması (soyutluk). üretimle tüketimin birbirinden ayrılmaz olması



(avnımlazlık). değişkenlik, heterjenlik ve dayanıksızlık olarak sıralanabilir (Ghobadian vd., 1994; 44-46Mucuk,1994;320-322:BergmanveKlefsjö.1994;266).

Hizmetlerin temel özellikleri olan soyutluk. değişkenlik ve heterojenlik. dayanıksızlık, hizmet üretim ve tüketiminin avni anda gerçekleşmesi faktörleri (avnımlazlık): hizmet üretimini, satışını, müşterilerin kalite algısını ve müşteri tatminini önemli ölçüde etkilemektedir. Hizmetlerin soyut oluşu, müşterilerin satın almadan önce alacakları hizmetin kalitesini değerlendirmelerini zorlaştırmaktadır. Bir çok durumda ise, hizmet satın alınması ve kullanımı sonrasında da müşterilerin hizmet kalitesini değerlendirmeleri zor olabilmektedir. Aynı şekilde hizmetlerde kalite kontrolü de son derece zordur. Ancak dikkatli personel seçimi ve eğitimle, hizmet kalitesini bir ölçüde standartlaştırmak mümkün olabilir (Parasuraman vd., 1985; 42 : Kuns ve Lemmink. 1996;2 : Tek, 1999; 430 : Uguç. 1998; 28 : Oztürk. 1996; 66 Karafakıoğlu. 1998;113).

Zeithaml, algılanan hizmet kalitesini müşterinin bir ürün ya da hizmetin üstünlüğü veya mükemmelliği ile ilgili genel bir yargısı olarak tanımlamaktadır (Robledo. 2001: 23). Ghobadian'a göre ise algılanan hizmet kalitesi, müşterilerin hizmetin kalitesine yönelik sezgilerdir ve müşterilerin tatmin derecesini büyük ölçüde belirlemektedir (Ghobadian vd., 1994: 50). Hizmet kalitesi olgusuna geniş bir bakış açısı getirip kavramsal bir hizmet kalitesi modeli geliştiren Parasuraman Zeithaml ve Berry'e göre algılanan hizmet kalitesi, müşterilerin hizmetten beklentileri ile hizmet sunumu sırasında, hizmetin performansına yönelik oluşan algılarının yönünün bir sonucudur. Müşterilerin hizmetten beklentileri ile hizmete yönelik algıların karşılaştırılması esasına dayanan bu yaklaşıma göre. beklenen hizmet algılanan hizmetten büyük olursa algılanan kalite tatmin edici olmaktan daha düşük olacaktır. Beklenen hizmetin. algılanan hizmete eşit olması durumunda ise algılanan kalite tatmin edici olacaktır. Müşteriler tarafından algılanan kalitenin ideal kalite olarak kabul edilmesi için ise: beklenen hizmetin algılanan hizmetten küçük olması gerekmektedir (Parasuraman , 1985: 48-49).

### **3.1.3.1 Hizmet Kalitesinin Boyutları**

Christian Gronroos bir hizmetin toplam kalitesini etkileyen üç önemli boyut olduğunu belirtmektedir. Söz konusu boyutlar; teknik kalite. fonksivonel kalite, ve

firma imaj boyutlandır (Gronroos. 1984: 36-44). Lehtinen ve Lehtinen'nin araştırmalarında hizmet kalitesinin üç ayrı boyut altında incelendiği görölmektedir. Söz konusu boyutlar: fiziksel kalite ( physical quality), firma kalitesi (corporate quality) ve etkileşim kalitesidir (interactive quality) (Uyguç, 1998: 37-38 : Parasuraman vd., 1985:42: Öztürk, 1996: 71: Ghobadian vd., 1994: 51 : Tütüncü, 2001: 54).

Sasser: Olsen ve Wyckoff 40 hizmet performansının, materyal düzeyi, imkanlar ve personel olmak üzere üç farklı boyutu olduğunu belirtmektedir (Parasuraman vd., 1985: 42-43). Jarmo Lehtinen hizmet kalitesini "süreç kalitesi" ve "çıkı kalitesi" olarak iki boyutta değerlendirmektedir (Öztürk. 1996: 71 : Uyguç. 1998: 38).

Parasuraman Zeithaml ve Berr genel olarak tüm hizmet sağlayın organizasyonlarda geçerli olan aşağıdaki beş hizmet kalitesi boyutundan söz etmektedir. Bu boyutlar aşağıda belirtilmiştir (Zeithaml vd.1990:176).

- Fiziksel Özellikler (Tangibles): Şirketin hizmet sunmadaki fiziksel olanakları, araç gereç ve personelin görünüşü.
- Güvenilirlik (Reliability): Söz verilen hizmeti doğru ve güvenilir bir şekilde yerine getirebilme Yeteneği.
- Heveslilik (Responsiveness): Müşterilere yardım etme ve hizmetin hızlı bir şekilde verilmesi.
- Güven (Assurance): Çalışınların bilgili ve nazik olması ve müşterilerde güven duygusu uyandırabilme becerileri.
- Empati (Empathy): Şirketin kendisini müşterinin yerine koyması, müşterilere kişisel ilgi gösterilmesi.

### **3.1.3.2 Kavramsal Hizmet Kalitesi Modeli ve Servqual Ölçeği**

Parasuraman: Zeithaml ve Berr hizmet kalitesi kavramına daha geniş bir bakış açısı getirebilmek. kavramsal bir hizmet kalitesi modeli geliştirebilme için bir dizi çalışmalar yapmışlardır. Araştırmacılara göre mevcut hizmet kalitesi literatüründe müşterilerin hizmet kalitesini nasıl değerlendirdiği, değerlendirmede

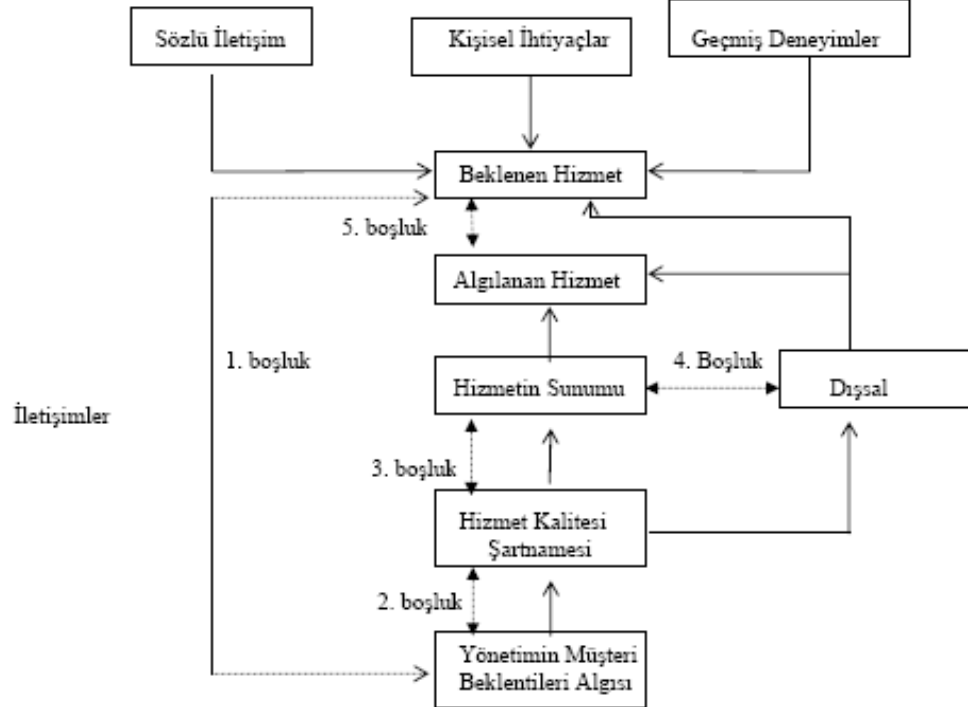
kullandıkları boyutların hangileri olduğu, boyutların farklı müşteri grupları için değişip değişmediği ve müşterilerin beklentilerini etkileyen faktörlerin neler olduğu konusunda tatmin edici bilgiler bulunmamaktadır (Zeithaml vd.,1990:16). Bu nedenle araştırmacılar, öncelikle kavramsal bir hizmet kalitesi modelinin geliştirilmesi için gerekli verilere ihtiyaç duymuş, söz konusu verileri toplamak üzere hizmet sektörü yöneticileri ve müşterilerini kapsayan keşfedici araştırmalara (exploratory investigation) girişmişlerdir. Araştırmacılar müşterilerle odak grup görüşmeleri, yöneticilerle derinlemesine görüşmeler yapmışlardır (Parasuraman vd., 1985: 41-44). Çeşitli sektörlerde yapılan odak grup görüşmeleri sonucunda hizmet kalitesi boyutları saptanmış. hizmet kalitesi tanımlanmış ve müşteri beklentilerini etkileyen faktörler tespit edilmiştir (Parasuraman vd.,1985: 44 : Zeithaml vd., 1990: 17- 23). Müşterilerin algıladığı hizmet kalitesi; müşteri beklentileri ile algıları arasındaki farklılık ölçüsü” olarak tanımlanırken. sözlü iletişim, kişisel ihtiyaçlar. geçmiş deneyimler ve dışsal iletişimlerin müşteri beklentilerini etkileyen faktörler olduğu saptanmıştır (Zeithaml vd., 1990: 19).

Yönetici görüşmeleri sonucunda ortaya çıkan genel yargılar, hizmet kalitesine yönelik genel bir modelin geliştirilebileceği konusunda araştırmacılara bazı ip uçları vermiş ve söz konusu ip uçları Kavramsal Hizmet Kalitesi Modeli'nin geliştirilmesine yardımcı olmuştur. Araştırmacılar.hem hizmet sunan işletmelerin kalite anlayışları ile uygulamaları arasında, hem de müşterilerin hizmetten beklentileri ile aldıkları gerçek hizmet arasında bazı boşluklar (gap-farklılık) tespit etmiştir. Söz konusu boşluklar ve bu boşluklara neden olan faktörler aşağıda belirtilmiştir (Parasuraman vd.,1985;44-46, Zeithaml vd.1990; 37-49 : Uguç. 1988; 29-32):

- Müşteri Beklentileri ve Yönetimin Müşteri Beklentilerini Algılaması Arasındaki Boşluk(1.Boşluk)
- Yönetimin Müşteri Beklentilerini Algılaması İle Hizmet Kalitesi Spesifikasyonları Arasındaki Boşluk (2. Boşluk)
- Hizmet Kalitesi Spesifikasyonları ile Hizmetin Sunumu Arasındaki Boşluk (3. Boşluk)
- Hizmetin Sunumu ile Dışsal İletişimler Arasındaki Boşluk ( 4. Boşluk)

- Beklenen Hizmet-Algılanan Hizmet Boşluğu (5. Boşluk)

**Şekil 2: Kavramsal Hizmet Kalitesi Modeli**



Kaynak: (<http://muratatan.info/academic/bulletin/13.pdf>)

Araştırmacıların hizmet kalitesinin ölçülmesine yönelik sayısal araştırmalar yapma isteği SERVQUAL ölçeğini meydana getirmiştir. Parasuraman, Zeithaml ve Berry algılanan hizmet kalitesini sayısal temelde ölçmek için yaptığı ilk araştırmada, beş ayrı hizmet sektörünün (tamir —bakım hizmeti, bireysel bankacılık, uzun mesafe telefon hizmeti, menkul kıymetler komisyonculuğu, kredi kartı hizmeti) algılanan hizmet kalitesini SERVQUAL ölçeği ile ölçmüştür (Parasuraman vd., 1988: 12-40) ve 1991 yılında SERVQUAL ölçeğini tekrar değerlendirerek üzerinde bir takım revizyonlar yapmışlardır (Parasuraman vd., 1991: 420-450).

Mal ve hizmet kalitesine ilişkin olarak yapılan araştırmalarda şu sorulara cevap aranmıştır :

1. Hizmet kalitesi, müşteriler tarafından ne şekilde değerlendirilmektedir?

2. Müşteriler her şeyi içine alan bir değerlendirme mi yapmaktadır? Yoksa, toplam bir sonuca ulaşmak için hizmetin belli boyutlarını mı değerlendirmekteler?
3. Eğer belli boyutlarını ele alarak bir sonuca ulaşmakta ise, değerlendirmelerinde kullandıkları boyutlar hangileridir?
4. Bu boyutlar farklı hizmet türleri ve farklı müşteri kesimleri için değişiklik göstermekte midir?
5. Eğer bir hizmetin kalitesinin değerlendirilmesinde müşteri beklentileri önemli bir rol oynuyor ise, bu beklentileri oluşturan ve etkileyen faktörler hangileridir?

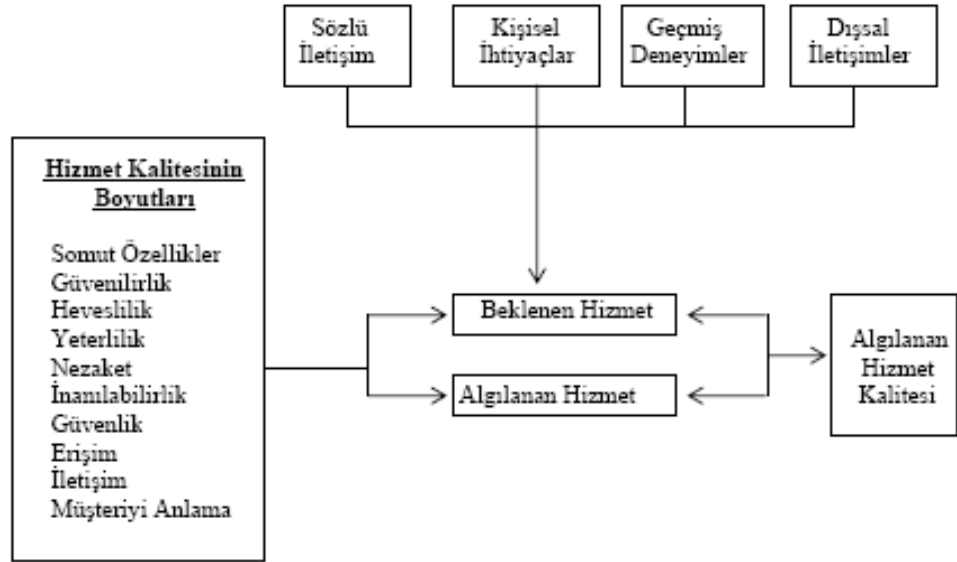
Servqual ölçeği 22 maddeden oluşan bölümler halindedir. İlk bölümde tüketicinin hizmet işletmesinden beklentileri, ikinci bölümde ise söz konusu işletmeden algıladığı hizmet performansı aynı maddeler kullanılarak ayrı ayrı ölçülmektedir. Ölçekte tamamen katılıyorum ile kesinlikle katılmıyorum arasında değişen yedili Likert ölçeği kullanılmıştır. PZB öncelikle, hizmet kalitesini tanımlamaya ve onu etkileyen faktörleri bulmaya daha sonra da ölçülebilir hale getirebilmek için her hizmet türüne uygulanabilecek genel bir model geliştirmeye çalışmışlardır. Araştırmalar sonunda müşteriler yönünden hizmet kalitesinin tanımı, hizmet beklentilerini etkileyen faktörler ve hizmet kalitesinin boyutları konusunda önemli bilgiler elde edilmiştir. Elde edilen bu bilgilerde katılımcıların ortak görüşlerine göre, kaliteli bir hizmetin sunulabilmesi için müşterilerin hizmet beklentilerinin karşılanması veya bu beklentilerin ötesinde hizmet verilmesi gerektiği düşüncesi pekişmiştir. Sonuç olarak müşteriler tarafından hizmet kalitesi, "**istek veya beklentileri ile algıları arasındaki farklılık ölçüsü**" şeklinde tanımlanmıştır. Grup tartışmalarından ortaya çıkan diğer bir sonuç da, müşterilerin hizmet kalitesini değerlendirirken bir takım kriterlerden yararlanmasıdır. Bu görüşmelerden elde edilen bilgilere göre, hizmet kalitesinin on adet boyutu bulunduğu tespit edilmiştir. Bunlar;

1. **Somut Özellikler** : Binaların, kullanılan teçhizatların, iletişim malzemelerinin ve personelin görünümü,
2. **Güvenilirlik** : Vaat edilen hizmeti doğru olarak yerine getirme yeteneği,
3. **Heveslilik** : Müşterilere yardım etme ve hızlı hizmet verme istekliliği,

4. **Yeterlilik** : Hizmeti yerine getirmek için gereken bilgi ve yeteneğe sahip olunması,
5. **Nezaket** : Müşteri ile doğrudan ilişki kuran personelin nazik, saygılı, düşünceli ve samimi olması.
6. **İnanılabilirlik** : Hizmet sunan kişinin güvenilir ve dürüst olması,
7. **Güvenlik** : Tehlike risk veya şüphenin olmaması,
8. **Erişim** : Gerektiğinde iletişim kurma kolaylığı ve erişilebilirlik,
9. **İletişim** : Anlayabileceği dilden müşterinin bilgilendirilmesi ve sorunlarının dinlenmesi,
10. **Empati** : Müşterileri ve ihtiyaçlarını tanımak için çaba sarf edilmesi.

Bu boyutlar şema halinde aşağıdaki gibi gösterilebilir.

**Şekil 3: Hizmet Kalitesi Boyutları**



Kaynak:( <http://muratatan.info/academic/bulletin/13.pdf>)

## **3.2. İZMİR ALSANCAK LİMANI' NDA VERİLEN KILAVUZLUK HİZMETLERİNİN HİZMET KALİTESİNİN ÖLÇÜLMESİ**

Bu bölümde İzmir Alsancak Limanı' nda verilen kılavuzluk hizmetlerinin hizmet alanlar tarafından algılanmasının ölçülmesi amaçlanmaktadır. Çalışmanın bundan sonraki kısmı bu araştırma üzerinedir.

### **3.2.1 Araştırmanın Amacı**

Bu araştırmanın ana amacı, İzmir Limanına giriş yapan ve limandan çıkış yapan gemi personelinin faydalandıkları kılavuzluk hizmetine ilişkin algılanan hizmet kalitesi düzeyini ölçmektir.

Bu amaca yönelik olarak yapılan anket sonucunda milliyet açısından verilen önem açısından anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. Böylece araştırmanın alt amacı ise;

Tespit edilen hizmet kalitesi boyutlarının Milliyet açısından farklılıklarının incelenmesi olarak belirlenmiştir.

### **3.2.2 Araştırmanın Metodolojisi**

SERVQUAL hizmet kalitesi ölçüm modeli için Parasuraman, Zeithaml ve Berry'nin gerçekleştirdiği ön çalışmalar problemin ve değişkenlerin tanımının yapılmasına yönelik olup keşfedici araştırmayı içermektedir. Bu keşfedici araştırmaya ek olarak kılavuzluk hizmetinin kalitesini ölçmeye yönelik yapılandırılmamış görüşme tekniği ile kılavuzluk hizmetinin değişkenleri tespit edilmiş, bu değişkenler daha sonra anket haline getirilmiştir. Uygulanan anket ile İzmir Alsancak Limanından kılavuzluk hizmeti alan Türk ve yabancı gemiadamlarının hizmet kalitesini algılamaları ölçülmüştür.

### **3.2.3 Veri Toplama Ve Örnekleme Yöntemi**

Veriler, TDİ İzmir Pilot ile Uzmar Pilot kurumlarında çalışan kılavuz kaptanlar ile yapılan yüz yüze görüşmeler sonunda elde edilmiştir. Görüşmenin türü

*Yapılandırılmamış Görüşme (Yönlendirici Olmayan Görüşme)* olarak belirlenmiştir. Bu görüşme türünde temel hizmet kalitesi değişkenleri ele alınmış ve açık uçlu olan sorular katılımcılara sorulmuştur. Bu görüşme türü "keşfe yönelik" bir görüşme süreci gibidir. Bu türde önceden belirlenmiş herhangi bir soru ve doğal olarak yanıtlara ilişkin bir beklenti de yoktur. Bu durumda araştırmacı görüşülen kişilerle belli konuları keşfetmeye çalışır. Görüşme sırasında çalıştığı problemle ilgili belirli özel alanlar keşfederse, daha ayrıntılı sorularla o alanları daha derinliğe irdelemeyi deneyebilir. Bu tür görüşme çoğunlukla açık uçlu sorulara dayanır.

Soru formu iki bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde görüşülen kişilerin açık uçlu olarak milliyet, yaş, yeterlilik ve mesleki deneyim süresi gibi demografik özellikler sorulmuştur. İkinci bölümde, öngörülen beş hizmet kalitesi boyutları belirtilmeden tanımlarına göre toplamı 100 olacak şekilde önem derecelerine göre puanlandırılmıştır. Bu bölümde 35 adet yargıya likert ölçek kullanılarak ("1" hiç katılmıyorum, "5" tamamen katılıyorum anlamına gelmek üzere) verilen hizmet ile olması gereken hizmetin önem dereceleri karşılaştırılmıştır. Bu ifadeler ışığında hazırlanan anket ile araştırmanın verileri, İzmir limanına yanaşan gemilerdeki kaptan ve zabıtlere doldurularak birincil kaynaklardan toplanmıştır.

İzmir Limanına giriş çıkış yapan gemi personelinin tümüne ulaşılması mümkün olmadığından rastlantısal örnekleme yerine kota örnekleme yöntemine başvurulmuştur. Haziran 2006 ayında İzmir limanına gelen 125 gemiden % 71 oranında geri dönüşüm sağlanmıştır. Toplamda 89 geçerli anketin 42'si kaptan, 31'i 1. zabit, 5'i 2. zabit, 7'si 3. zabit ve 4'ü ise Baş Makinisttir. % 47,2'lik oranla kaptanlar çoğunluğu oluşturmaktadır. Ankete katılan deneklerin hepsi en az dört yıllık üniversite mezunudur.

Liman sahasına ve gemilere giriş-çıkışların ISPS konvansiyonuna göre sınırlandırılması ve diğer yasal kısıtların olması nedeniyle doldurulan anket sayısı 89 ile sınırlı kalmıştır.

### **3.2.4 Verilerin Analizi**

Verilerin analiz edilmesinde SPSS paket programı kullanılmıştır. Ankete katılan 89 kişinin 51'i Türk, 38'i yabancı uyrukludur. Deneklerin yaşları



incelendiğinde ise 25-34 yaş arası 5, 35-44 yaş arası 36, 45-54 yaş arası 40 ve 55 yaşından büyük 8 kişi tespit edilmiştir.

Yine deneklerin denizde çalışma süreleri incelendiğinde 4 yıla kadar çalışan 25 kişi, 5-9 yıl arası çalışan 47 kişi, 10-14 yıl arası çalışan 9 kişi ve 15 yıldan fazla çalışan 8 kişi tespit edilmiştir. Deneklerin son yeterliliklerindeki çalışma süreleri incelendiğinde ise 0-2 yıl arası çalışan 31 kişi, 3-5 yıl arası çalışan yine 31 kişi, 6-8 yıl arası çalışan 23 kişi, 9-10 yıl çalışan ise 4 kişi tespit edilmiştir.

Çalışmada veri toplama aracı olarak kullanılan anket % 93,88 güvenilirliktedir.

Çalışmada frekans tablolarından yola çıkılarak, Türk ve yabancı uyruklular arasında t-testleri sonuçlarında bazı ifadelerde anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir.

Anket sonuçları incelendiğinde Türk ve Yabancı Uyruklu Gemi Personeli arasında analizler yapılmıştır. Yapılan t testi sonuçları tablo 7 de özetlenmiştir. Uygulanan anket sonuçları incelendiğinde Türk ve yabancı uyruklu personelin verdikleri yanıtların 17'sinde anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir.

Ankette yer alan "11. Kılavuz kaptan gerekli yeterliliğe sahiptir" ve "24. Kılavuz kaptan köprü üstü ekibiyle işbirliği içindedir." ifadelerine ise yabancı uyruklu personel daha ılımlı bakarken Türk uyruklu personel daha olumsuz baktığı tespit edilmiştir. Bu ifade de Türk ve yabancı uyruklu personel arasında anlamlı bir farklılık vardır.

Bu bölümde genel olarak tespit edilen anlam farklılıklarında T.C uyruklu personelin, İzmir limanında verilen kılavuzluk hizmetini daha olumlu gördüğü tespit edilmiştir.

**Tablo 11:** Anket değişkenleri ve Milliyet arasındaki t-testi sonuçları

İfade No	Uyruk	N	X	S	sd	T	p
1	Türk	51	3,02	1,068	87	0,22	0,00
	Yabancı	38	2,11	1,290			
8	Türk	51	4,73	0,451	87	3,95	0,00
	Yabancı	38	4,32	0,525			
10	Türk	51	4,59	0,726	87	4,089	0,00
	Yabancı	38	3,87	0,935			
11	Türk	51	4,12	0,382	87	3,577	0,01
	Yabancı	38	4,47	0,557			
13	Türk	51	3,24	0,681	87	3,263	0,02
	Yabancı	38	2,71	0,835			
15	Türk	51	3,75	0,440	87	3,346	0,01
	Yabancı	38	3,39	0,547			
17	Türk	51	3,75	0,440	87	3,081	0,03
	Yabancı	38	3,42	0,552			
18	Türk	51	3,25	0,717	87	3,096	0,03
	Yabancı	38	2,74	0,860			
19	Türk	51	2,76	0,473	87	2,016	0,047
	Yabancı	38	2,50	7,62			
20	Türk	51	4,10	0,806	87	3,025	0,03
	Yabancı	38	3,58	0,793			
23	Türk	51	3,04	5,28	87	3,370	0,01
	Yabancı	38	3,50	0,762			
24	Türk	51	4,02	0,510	87	2,978	0,04
	Yabancı	38	4,39	0,679			
30	Türk	51	3,75	0,440	87	3,346	0,01
	Yabancı	38	3,39	0,547			
31	Türk	51	3,75	0,444	87	3,346	0,01

	Yabancı	38	3,39	0,547			
33	Türk	51	2,63	0,747	87	3,825	0,00
	Yabancı	38	1,89	1,060			
34	Türk	51	3,59	0,726	87	4,213	0,00
	Yabancı	38	2,84	0,945			

Türk ve yabancı uyruklu gemi personelinin algılarındaki farklılığı ölçen bu incelemede Türk ve yabancı uyruklu personelin İzmir'de verilen kılavuzluk hizmetini farklı algıladıkları tespit edilmiştir. Ankette yer alan:

- 1. Kılavuz kaptanın kıyafeti uygundur.
- 8. Kılavuz kaptanın hal ve hareketleri uygundur.
- 10. Kılavuz kaptan güvenliğe her şeyden fazla önem verir.
- 11. Kılavuz kaptan gerekli yeterliliğe sahiptir.
- 13. Kılavuz kaptan gerektiğinden fazla komut vermez.
- 15. Kılavuz kaptan optimum manevra süresinde gemiyi rıhtıma yanaştırır.
- 17. Kılavuz kaptanın verdiği kararlar tutarlıdır.
- 18. Kılavuz kaptan kişisel güvenliğine önem verir.
- 19. Kılavuz kaptan köprü üstüne çıktığı anda gemi personeli gibi davranır.
- 20. Kılavuz kaptan güvenliğe önem verir.
- 23. Kılavuz kaptan zamanlamaya önem verir.
- 24. Kılavuz kaptan köprüüstü ekibiyle işbirliği içindedir.
- 30. Kılavuz kaptan yönlendiricidir.
- 31. Kılavuz kaptan verdiği kararlarda objektiftir.
- 34. Kılavuz kaptan manevra hakkındaki görüşlerini paylaşır.
- 35. Kılavuz kaptanın iletişim becerisi yüksektir.

ifadelerine verilen yanıtlar incelendiğinde Türk ve yabancı uyruklu personelin İzmir Alsancak Limanı'nda verilen kılavuzluk hizmetlerini farklı algıladığı bulunmuştur. Aritmetik ortalamalar incelendiğinde Türk personellerin kılavuz kaptanların kıyafetini ve kılavuz kaptanın hal ve hareketini uygun bulmakta, ayrıca kılavuz kaptanın güvenliğe önem verdiği sonucuna ulaşılmıştır. Kılavuz kaptanın gereğinden fazla komut vermediği, optimum manevra süresinde gemiyi yanaştırdığı, verdiği kararlarda tutarlı olduğu, kişisel güvenliğine önem verdiği, kendisini gemi personeli

gibi hissettiğini, zamanlamaya önem verdiğini, yönlendirici olduğu, objektif kararlar verdiği, manevra hakkındaki görüşlerini paylaştığını ve iletişim becerisinin yüksek olduğu konularında Türk personellerin yabancı uyruklu personellerden daha ılımlı olduğu tespit edilmiştir.

## **SONUÇ VE ÖNERİLER**

Küreselleşen dünyada, deniz ticaretinde her zaman, bir geminin seferinin güvenlik içinde ve gecikmeden tamamlanması beklenir. Kılavuzluk hizmetlerinin var oluş nedeni de gemileri dar sular diye adlandırılan limanlar, boğazlar gibi yerlerde "güvenlik içinde ve olabilecek en kısa zamanda objektif olarak" seyrettirmek yansıtmaktır ve kaldırmaktır.

Kılavuzluk, bütün dünyada kamusal niteliği olan bir deniz güvenliği hizmeti olarak kabul edilmektedir. Kılavuz kaptanın görev tanımı yapılırken;

- Birinci görev olarak kendi mesleki bilgi ve becerisini kullanarak, bulunduğu gemiyi kılavuzluk yaptığı bölge içerisinde güvenli seyir ve güvenli manevra yaptırarak, çatışmasını veya karaya oturmasını önlemek;
- İkinci görev olarak, Devletin ve Kılavuzluk Otoritesinin gemi üzerindeki temsilcisi olmak, diye özetlenebilir.

Bu tanımlardan da anlaşılacağı üzere, kılavuzluk, dünyada deniz güvenliği hizmeti olarak ve mutlaka devletin gözetiminde olması gereken bir hizmet olarak kabul edilmektedir.

Bir geminin güvenli geçişini gerektiren kamu çıkarları ile geminin armatörünün ekonomik çıkarları arasında belirgin bir uyumsuzluk olduğu söylenebilir. Kılavuz kaptanın vereceği kararları alırken gemisini kılavuzladığı armatöre karşı ekonomik olarak kendini bağımsız hissedebilmesi kamu çıkarına en yararlı olanıdır.

Dünyada bölgesel olarak farklı hizmetler sunulmasına karşın, ülkelerin deniz hukuklarındaki düzenlemelere yol göstermesi amacıyla uluslar arası tavsiyelerle

kılavuzluk hizmetlerinin düzenlemesi söz konusudur. Bu düzenlemeler öncelikle emniyet sonra zaman optimizasyonu temeline dayanmaktadır.

Ülkeler bölgesel düzenlemeleri kendi deniz hukuklarına göre yapmaktadırlar. Ancak yetkilendirilmiş kurumlar kamu denetiminde faaliyet sürdürmektedir. Dolayısıyla başlı başına bağımsız bir yapıdan bahsetmek söz konusu değildir.

Kılavuzluk ve Römorkaj hizmeti aynı zamanda bir kamu hizmetidir. Çünkü liman devleti sıfatıyla hükümrانlık haklarımızın mevcut olduğu deniz alanları ve limanlarda "seyir, can, mal ve çevre güvenliğine yönelik tedbirleri" alma yükümlülüğümüz bulunmaktadır. Söz konusu hizmetlerin içerisinde olabilecek aksaklıklar hizmet veren kuruluşla ilgili olarak düşünölmekle birlikte, konunun muhatabı olarak denizcilikten sorumlu idare görölmektedir.

Ölkemizde verilen kılavuzluk hizmetleri Kılavuzluk ve Römorkörcölük Teşkilatları Yönetmeliğı tarafından düzenlenmektedir. Başlangıçta, kamu limanlarının yanında hizmete giren özel iskele, rıhtım ve limanların kılavuzluk ve römorkörcölük hizmetleri, kamu kuruluşları tarafından yerine getirildi. Ancak, özel iskele, rıhtım ve limanların sayısı ve gemi trafiğı hacmi arttıkça, kamu kuruluşları, ellerindeki teknolojisi eski, gücü düşük, sayısı yetersiz araç gereçle bu hizmetleri verimli uygulayamaz oldular.

Ölkemizde verilen kılavuzluk hizmetleri Denizcilik Müsteşarlığı' nın 1995 yılında yaptığı bazı mevzuat değışiklikleriyle, kamu kuruluşlarının tekel alanları dışında kalan yerlerde, özel kuruluşların da kılavuzluk ve römorkörcölük hizmetleri verebilmesine olanak yarattı.

Bunun üzerine, 1995 yılından başlayarak belirli limanlarda 7-8 özel kuruluş Denizcilik Müsteşarlığı'ndan izin alarak bu hizmetleri vermeye başladı. Özel kuruluşların hizmet verdiği yerlerde yaşanan olumsuzlukların tümü, hızla ortadan kalktı. Türkiye yabancı gemilere ödediğı milyonlarca dolar "bekleme" ücretlerinden kurtuldu. Limanlar verimli ve hızlı çalışmaya başladı. Hizmetlerin var oluşundaki temel amaçların başında gelen "güvenlik" sağlandı. Türkiye ekonomisinin ve ilgili tarafların milyonlarca dolara varan zararları, kâra dönüştü.

Özel şirketlerin, yaptıkları personel ve araç gereç yatırımlarıyla, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini dünya standartlarında vermesiyle, çalışmaları hızlanan, kapasiteleri artan iskele, rıhtım, terminal ve limanlar ile ihracatçılar, ithalatçılar, yük taşıyıcılar, acenteler ve armatörler, kısaca daha önce gemi beklemelerinden zarar gören tüm ilgilileri memnun etmiştir.

Kılavuzluk hizmetleri, söz konusu yerel sular hakkında derin bilgi sahibi olan ve hava, akıntı, trafik vb. her türlü farklı koşulda uzun yıllar boyu seyir tecrübesi edinmiş eğitilmiş ve deneyimli kılavuz kaptanlar tarafından verilmelidir.

Belirli bir resmi statüsü olan kılavuz kaptanın, söz konusu geminin diğer gemilere, limandaki tesislere ya da çevreye zarar verme riski olmaksızın güvenli bir biçimde limana girebileceği ya da limandan çıkabileceğine dair liman yetkililerine/liman başkanlığına karşı bir sorumluluğu vardır. Kılavuz kaptan gemide eksiklikler olduğunu ya da olumsuz doğal koşullarla karşı karşıya kalındığını fark ederse, daha sonra yetkili mercilere rapor etmek kaydıyla geminin hareket etmesini önleyecek ya da sınırlandıracak, ek römorkör talep edecek ya da gerekli diğer önlemleri alacak yetkisi olmalıdır.

**Dünyamızın uluslarının deniz güvenlik gereksinimleri için yeterli ve iyi yönetilen kılavuzluk servisleri olmalıdır. Kılavuz Kaptanlar çok iyi yetişmiş ve yeterliliklerini her zaman en üst düzeyde tutacak eğitim ve meslek içi eğitim ile donatılmalıdırlar. Güvenliğin en yüksek öncelikte olmasını ve ticari kaygılardan etkilenmemeyi garanti edecek ulusal bir hukuk sistemi yürürlükte olmalıdır.**

Kılavuz kaptanlar yüksek standartlarda seçilmeli ve iyi eğitilerek yetiştirilmelidir. Kılavuz Teşkilatı, gelirlerine kendisi sahip, yatırımlarını kendisi yapabilen ve ticari menfaat taraflarına karşı bağımsız (Avrupa Birliği ülkelerindeki gibi) çağdaş bir yapıya sahip olmalıdır.

İzmir Limanına giriş yapan ve limandan çıkış yapan gemi personelinin faydalandıkları kılavuzluk hizmetine ilişkin algılanan hizmet kalitesi düzeyini ölçme amacıyla yapılan anket sonuçları incelendiğinde farklı milliyetteki gemi personelinin

ifadelere verdikleri cevaplarda anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir. İfadeler oluşturulurken SERVQUAL hizmet kalitesi ölçüm modeli örnek alınmıştır.

Bu veriler incelendiğinde Türk personelin beklentilerinin daha düşük olduğu kanaatine ulaşılmaktadır. Bunun nedeni Türk personelin yabancı personele göre ifadelere daha olumlu yaklaşmasıdır. Beklentilerin farklı olmasının temel sebebi ise Türkiye’ de kılavuzluk hizmetlerinin altyapı ve yasal düzenlemeler açısından yetersiz olmasıdır. Yabancı personelin beklentilerinin yüksek olması Avrupa’ da uygulanan kılavuzluk hizmetlerinin daha köklü olması ile ilişkilidir. Avrupa’ da kurumsal anlamda kılavuzluk hizmetlerinin kökeni ortaçağa kadar dayanmaktadır. Oysa ki Türkiye’ de modern anlamda kılavuzluk hizmetleri 19. yüzyılın ortalarından itibaren uygulanmaya başlanmıştır.

## KAYNAKLAR

AKTEN, "Türk Bogazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği ve Deniz Kazaları",  
Büyüteç Altında Türk Bogazlar Bölgesi Sempozyumu, İstanbul 2000, 13.

Bergman, Bo. Klefsjö. Bengt (1994). "Quality", McGraw-Hill, Sweden.

BYRNE, G. (1998), "Total Quality Management in Engineering Education-A  
Case Study From University College Dublin", European Journal of  
Engineering Education, 23, pp.435-442.

Canpolat, Recep., (2005) "Kılavuzluğun Ruhani Evi", "Akşam Gazetesi"  
15.04.2005

Cebeci, Oğuz (2005) "Kılavuzluk hizmetlerinde AB'de rekabet yok",  
"Referans Gazetesi" 22.11.2005

Cerit, Güldem.:(2000),"Denizde Güvenlik Yönetimive Türk Boğazları",  
Büyüteç AltındaTürk Boğazlar Bölgesi içinde, İstanbul,İSO Yayın ları

Corbet, A.G., (1990) " The Law of Pilotage: A brief Commentary with  
Special Reference to the U.K Pilotage Act 1987", Nautical Institute on  
Pilotage and Shiphandling, U.K,

Çağa, T., (1995) "Montreux Sözleşmesine Göre Boğazlardan Geçiş  
Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri", Denizatı Dergisi Eki Mayıs 1995

Çetingil, E; Kender, R, (1998) **Deniz Ticaret Hukuku** (Takip Hukuku ve Deniz  
Sigortaları ile Birlikte) , İstanbul.

Çelik Edip(1987), "Milletlerarası Hukuk",İstanbul, Filiz Kitabevi

Deniz Ticareti Dergisi Sayı:21 Mersin,2004



Denizcilik Dergisi Sayı:23 Eylül-Ekim 2005

DPT IX. KALKINMA PLANI (2007-2013) “**Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**” Haziran 2006

Douglas, R.P.A., (1987) “**Pilotage Act 87**” “UK Coastal Zone Law”, Lloyd’s of London Press Ltd., London ,U.K.

Douglas, R.P.A., Geen, G.K., (1993) “ **The Law of Harbours and Pilotage**”, 4th Edition, Lloyd’s of London Press Ltd., London,

Ece, N.J., (2005). “**İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi**”, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim Dalı

Erol, A., (1996). “ **Türk Boğazlar Bölgesinde Güvenlik**”, Mersin Deniz Ticareti Yıl:5, Sayı:49

Erol, A., (1997) “ **Türkiye’ de Kılavuzluk Hizmetleri**”, Deniz Ticareti, 14 Eylül

Erol, A., (2000) “**Kılavuzluk Hizmetleri Nasıl İyi Verilir?**” Rota Dergisi Sayı:1 İstanbul

Force, R., Yiannapoulos, A.N., (1997) “**Admiralty and Maritime Law**”, Vol.1 Lupus Publishing Ltd., Lansing,

Geen, G.K., **The Law and Administration of Pilotage**, Lloyds of London Pres, London, 1977.

Ghobadian, A Speller. 5 Jones. M (1994). “**Service Quality:Concepts and Models**”, *International Journal of Quality Reliabilitv Man agament*, 11(9). 43-66.

Goetsch. David L Stanlev B, Davis. (1998). "**Understanding and Implementing ISO 9000 and ISO Standards**", Prentice —Hall. USA

Gözlü.Sıtkı (1995)."**Hizmet Kalitesinin Kontrolünde İstatistiksel Yöntemler**", *Verimlilik Dergisi*, MPM Yavını.Savı: 1995/2. Ankara

Gronroos.C.(1984)."**A Service Quality Model and Its Marketing Implications**".*EuropeanJournalofMarketing*,18(4),6-44.

Hadley, M., (1999) "**Issues in Remote Pilotage**" Journal of Navigation, Vol:52, No:1, January

Hignett, H, M., (2004) "**Brief History of Pilotage**", The Nautical Institute on Pilotage and Shiphandling, U.K,

Hill, C., (1995) "**Maritime Law**", Lloyd's of London Press Ltd., London,

Hill, Keith M.P., (2000) "[Port Marine Safety Code](#)": 1st Edition UK.

Hughes, T., (1998) "**Vessel Traffic Services(VTS): Are We Ready For The New Millenium?**" Journal of Navigation, Vol:51 No:3

"**IALA VTS Manual**", IMO (International Maritime Organization) Documents, London 2002

IMO (International Maritime Organization) Documents: **Assembly Resolution A-486**,1981

IMO (International Maritime Organization) Documents: **Assembly Resolution A-960**,2003

IMO (International Maritime Organization) Documents: **Assembly Resolution A-159**, 1968

IMO (International Maritime Organization) Documents: **Assembly Resolution A-480**, 1975

IMO (International Maritime Organization) Documents: **Assembly Resolution A-485**, 1981

IMO (International Maritime Organization) Documents: **Assembly Resolution A-857**, 1997

İnan, Y., (1995) **“Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi”** Turhan Kitabevi Ankara,

Internet: **“Rules of Oleron”**(2006) (circa 1266) [http:// www. Admiralty lawguide. com/ documents / oleron. Html](http://www.Admiraltylawguide.com/documents/oleron.html), Erişim:27.04.2006

Internet: **“Pilot’s Role in Safety”** Lauded By Adm. MITROPOULOS, <http://www.internationalpilots.org/haberdetay.asp?kategorino=31&id=112>  
Erişim:29.08.2006

Internet: **“IMPA is Opposed to Competition in Pilotage** [http://www.internationalpilots.org/haberdetay.asp? kategori no=35&id=56](http://www.internationalpilots.org/haberdetay.asp?kategori_no=35&id=56) Erişim  
01.01.2007

Internet: **“Toplam Hizmet Kalitesinin Ölçümü veYüksek Eğitimde Bir Uygulama”** <http://muratatan.info/academic/bulletin/13.pdf>SERVQUAL Analizi ile  
Erişim: 10.12.2006.

Internet: **“Status of English Pilots”**[http://www.empa-pilots. org/sop / uniking .htm](http://www.empa-pilots.org/sop/uniking.htm) Erişim: 26.06.2006

Internet: **“Status of Japan Pilots ”** [http://www.kaiho.mlit.go.jp/syoukai/soshiki/toudai/ navigation-safety/ download/down bc/english/part2.htm](http://www.kaiho.mlit.go.jp/syoukai/soshiki/toudai/navigation-safety/download/down_bc/english/part2.htm), Erişim:  
10.05.2006

Internet: **“Status of Turkish Pilots”** <http://www.empa-pilots.org/sop/turkey.htm>, Erişim: 25.09.2006

Internet:: "Trinity House"(2006) [http://www.trinityhouse.co.uk/corporation/what\\_we\\_do/index.html](http://www.trinityhouse.co.uk/corporation/what_we_do/index.html). 09.05.2006

Internet::"Türk Boğazları Geçiş ve Kaza İstatistikleri"  
www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/ISTATISTIK/statistics.htm  
Erişim: 12.12.2006

Ilgın,S., **Deniz Ticaret Hukuku ve Mevzuatı**, Milli eğitim Basımevi, İstanbul,1992.

İstikbal, Cahit.(1999)"Kılavuz Kaptanların Vts Merkezlerine Sürekli Çalışacak Şekilde Entegre Edilmesi Üzerine Bir Tez", [IMPA, The International Pilot Magazine, Issue 5.](#)

İstikbal, Cahit.(2000) "**Boğazlarda Kazalar Neden Oluyor?**" [IMPA, The International Pilot Magazine, Issue 5.](#)

İstikbal, Cahit. (2003)"**VTS-Kılavuzluk İlişkileri ve Kılavuz Kaptanın Rolü**" "Kılavuz Kaptanların ve VTS Operatörlerinin Eğitimi ve Sertifikalandırılması" Konulu konferans, Ukrayna,

İstikbal, Cahit. (2003) "**Türkiye' de Kılavuzluk Hizmetleri ve Özelleştirme**". DTO Özelleştirme Stratejileri Paneli İstanbul,.

İzveren, A; Franko, N; Çalık, A, **Deniz Ticaret Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1994

Jenkin, S. , Godwin, R., (1983) "**The Ignition** " "Lloyd's Reports 382", Lloyd's of London Press Ltd., London ,U.K.

Juran, J.M., Gryna, F.M.(1993), "**Quality Planning and Analysis**", 3rd Edition, (NewYork, McGraw Hill), pp.7-10.

Karafakiođlu. Mehmet (1998). “**Sağlık Hizmetleri Pazarlaması**”, İşletme Fakóltesi Yayın No.271, İstanbul.

Koraltürk, Murat. (2004) “**Türkiye’de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi**”. Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği: İstanbul.

Korutürk, F. (1976), “**Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar, Belgeler**”, Ankara ,

Kuriloff, Arthur Hemphill, John M Cloud, Douglas (1993). “**Starting and Managing the Small Business**”, Mc Graw -Hill Edition. Singapore.

Mangone, G.J. (1997)., “**United States Admiralty**”, Kluwer Law International,

MEHREZ, A, WEINROTH, G.J., ISRAELI, A. (1997), “**Implementing Quality One At A Time**”, Quality Progress, 30, pp.93-96.

Mucuk, İsmet (1994). “**Pazarlama İlkeleri**”, DER Yay ınlan, 6. baskı, İstanbul.

Parasuraman, A Zeithaml, V.A Berrv. L.L (1988). SERVQUAL: “**A Multiple-Item cale for Measunng Consumer Perception of Service Quality**”. *Journal ofRetailing*, 64(1). 12-40

Parasuraman. A Zeithaml, V.A Berrv. L.L (1985). “**A Conceptual Model of Service Qualitv and Its Implications for Future Research**”, *Journal of Marketing*, Vol. 49. 41-

Parasuraman. A. Zeithami, V.A Berrv, L.L (1991). “**Refinement and Reassessment of the SERVQUAL Scale**”, *Journal of Retailing*, 67(4). 420-450.

Parks, A., “**The Law of Tug, Tow and Pilotage** “ (1982), 2. Edition, Cornell Maritime Press, Maryland.

REİS, Pirî. (1988)., “**Kitabı Bahriye**” TTK Yayınları, 2. Baskı, [ISBN 9751615445](https://www.isbn.org/9751615445),

Rindby, C. , Brewis, T. (1926) “**Lloyd's Law Reports**” U.K

Robledo. Marco Antonio (2001). “**Mesasuring and Managing Service Quality: Integrating Customer Expectations**”, *Managing Service Qualltv*, 11(1). 22-3 1

RUST, R.T. ve R.L. OLIVER, (1994) “Service Quality: Insights and Managerial Implications from the Frontier”, in Rust, R. T. and Oliver, R. L. (Ed.), **Services Quality: New Directions in Theory and Practice**, Sage Publications, Thousand Oaks, CA, , pp. 1–19.

Schoenbaum, Thomas., (1987) “**Admiralty and Maritime Law**”Second Edition

T.C Başbakanlık **Denizcilik Müsteşarlığı** Faaliyet Raporu,2005

T.C Başbakanlık **Denizcilik Müsteşarlığı** Faaliyet Raporu,2002

T.C Başbakanlık **Denizcilik Müsteşarlığı** Deniz Trafik Düzen Başkanlığı Boğaz Geçiş Değerlendirme Raporu ,2003

T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, (2000) “**1999 Yılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar**” Ankara,.

T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, (2000) “**Yeni Binyılda Denizciliğimiz ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası Sonuçları**”, Ankara,

Tek. Ömer Baybars (1999). “**Pazarlama İlkeleri**”. Beta Yayınları. İstanbul

Tenekecioğlu, Birol (1992), “**Makro Pazarlama**”, Met Yayıncılık, Eskişehir.

İlhan, Turan “**İsmet İnönü Lozan Barış Konferansı**”, Ankara, 2003

Uzun, Turhan “ **Kılavuzluk Hizmetlerini Yabancıya Hediye mi Ediyoruz**” 2006

U.S National Research Council (1994), "**Minding The Helm**", Committee on Advances in Navigation and Piloting,

Uvguç. Nermin (1998). "**Hizmet Sektöründe Kalite Yönetimi; Stratejik Bir Yaklaşım, Dokuz Eylül Yavınlan**", 1 baskı, İzmir

[Varney, J., \(1990\) "Pilotage Organisation For Port Employed Pilots" Nautical Institute on Pilotage and Shiphandling, U.K.](#)

Wallace, J.B. (1999), "**The Case For Student As Customer**", Quality Progress, 32, pp.47-51.

YALÇIN İbrahim, NAZLI Alparslan (2002), "**Kamu Hizmetlerinde Toplam Kalite Yönetimi,**" s.14-15

Yüceer, B. Selen., (2001) "[Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk](#)" Dokuz Eylül Yayınları, DEÜ Rektörlük Matbaası,1. Hamur, İzmir.

Zeithaml. Valane A : Parasuraman, A : Berrv. Leonard L (1990). "**Delivering Quality Service: Balancing Customer Perceptions and Expectation**", Free Press.USA

## **Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Resmi Gazete (RG)**

Resmi Gazete (95). (1925). Limanlar Kanunu

Resmi Gazete . (358). (1926) Kabotaj Kanunu

Resmi Gazete.(9353). (1956) Deniz Ticaret Kanunu

Resmi Gazete (8545). (1978). Antalya Liman Yönetmeliği

Resmi Gazete (22746). (1996). Çanakkale Liman Tüzüğü

Resmi Gazete. (8442) (1996). İstanbul Liman Tüzüğü

Resmi Gazete (23217).(1997) Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik

Resmi Gazete (23515). (1998). Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü. nün Yürürlüğe Konulmasına Dair Karar

Resmi Gazete (24768). (2002). Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Teşkilatları Yönetmeliği

Resmi Gazete (25545). (2004). Tuzla Liman Yönetmeliği

Resmi Gazete (26360).(2006) [Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik.](#)

Resmi Gazete (23078).(1997) Rekabetin Korunması Hakkında Kanun



## EKLER

### EK 1 : Anket Formu

## İZMİR LİMANI KILAVUZLUK HİZMETİNİN KALİTESİNİ ÖLÇMEYE YÖNELİK ANKET

Değerli Katılımcı

Bu anket İzmir Alsancak limanında sunulan kılavuzluk hizmetinin kalitesini ölçmeye yöneliktir. Anketin ilk bölümü ankete katılan gemi kaptanlarının profilini ölçmeye yöneliktir. İkinci bölümde ise limanda verilen kılavuzluk hizmetinin kalitesinin ölçümü hedeflenmektedir.

### 1. Bölüm: Katılımcı Profili

Yaşınız:

Uyruğunuz:

Eğitiminiz:

Yeterliliğiniz:

Meslekteki toplam çalışma süreniz:

Son yeterliliğinizdeki çalışma süreniz:

## 2. Bölüm: İzmir Alsancak Limanında Verilen Kılavuzluk Hizmetinin Kalitesi

Lütfen ifadelerin karşısındaki kutulardan hangisi düşüncelerinizi ifade ediyorsa, o kutuya X işareti koyunuz. Ayrıca ifadelerin önem derecesini de aynı yöntemle işaretleyiniz.

1: Kesinlikle Katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3:Ne Katılıyorum nede Katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle Katılıyorum

						Sizin İçin Ne Kadar Önemli			
	1	2	3	4	5	1	2	3	4
<b>Fiziksel Özellikler-Kılavuzun Yeterliliği:</b>									
1. Kılavuz kaptanın kıyafeti uygundur.									
2. Kılavuz kaptanın yaşı yaptığı iş için uygundur.									
3. Kılavuz kaptan iletişim araç gereçlerini verimli ve etkin kullanır.									
4. Kılavuz kaptanın manevra koordinasyonu iyidir.									
5. Kullanılan Pilot botu, palamar botu, römorkörün teknik kapasitesi uygundur.									
6. Kılavuz kaptan yorgun değildir.									
7. Kılavuz kaptan gerekli konsantrasyona sahiptir.									
8. Kılavuz kaptanın hal ve hareketleri uygundur.									
9. Kılavuz kaptan fiziki yeterliliğe sahiptir.									
<b>Güvenilirlik:</b>									
10. Kılavuz kaptan güvenliğe her şeyden fazla önem verir.									
11. Kılavuz kaptan gerekli yeterliliğe sahiptir.									
12. Kılavuz kaptan gemiyi optimal makine gücüyle idare eder.									
13. Kılavuz kaptan gerektiğinden fazla komut vermez.									
14. Kılavuz kaptan geminin manevra imkânlarını verimli ve etkin kullanır.									
15. Kılavuz kaptan optimum manevra süresinde gemiyi rıhtıma yanaştırır.									
16. Kılavuz kaptanın gemiye binmeden önce gerekli iletişimi kurar.									
17. Kılavuz kaptanın verdiği kararlar tutarlıdır.									
18. Kılavuz kaptan kişisel güvenliğine önem verir.									
<b>Sorumluluk:</b>									
19. Kılavuz kaptan köprü üstüne çıktığı anda gemi personeli gibi davranır.									
20. Kılavuz kaptan güvenliğe önem verir.									
21. Kılavuz kaptan işine gerekli önemi gösterir.									
22. Kılavuz kaptan ilk talimatı aldığı anda 30 dk. içinde gemiye çıkar.									
23. Kılavuz kaptan zamanlamaya önem verir.									
24. Kılavuz kaptan köprü üstü ekibiyle işbirliği içindedir.									
25. Kılavuz kaptan römorkör ve palamar botuyla iletişimde etkindir.									
26. Kılavuz kaptan manevranın selameti için gerekli özeni gösterir.									

27. Kılavuz kaptan yanaşmadan önce manevra planını açıklar.									
<b>Kendine Güven:</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
28. Kılavuz kaptan sağduyuludur.									
29. Kılavuz kaptan soğukkanlıdır.									
30. Kılavuz kaptan yönlendiricidir.									
31. Kılavuz kaptan verdiği kararlarda objektiftir.									
32. Kılavuz kaptan köprü üstünde sakindir.									
<b>Empati:</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
33. Kılavuz kaptan köprü üstü ekibiyle empati kurar.									
34. Kılavuz kaptan manevra hakkındaki görüşlerini paylaşır.									
35. Kılavuz kaptanın iletişim becerisi yüksektir.									

**Anketi Doldurduğunuz İçin Teşekkür Ederim**