

**T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

**DAR SUYOLLARINDA  
GEMİ VE ÇEVRESEL KAYIPLARIN  
ÖNLENMESİNDE İLETİŞİM FAKTÖRÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Alaaddin Yıldray ERTAŞ  
DENİZ İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI**

**Danışman  
Yrd.Doç.Dr. Birsen KOLDEMİR**

**OCAK, 2010**

**T.C.**  
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

ALAADDİN YILDIRAY ERTAŞ tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "DAR SUYOLLARINDA GEMİ VE ÇEVRESEL KAYIPLARI ÖNLENMESİNDE İLETİŞİM FAKTÖRÜ" başlıklı tez DENİZ EKONOMİSİ Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS Tezi olarak kabul edilmiştir.

**Tez Danışmanı**

Yrd. Doç. Dr. Birsen KOLDEMİR

**Jüri Üyesi**

Prof. Dr. Necmettin AKTEN

**Jüri Üyesi**

Doç. Dr. Cem SAATÇIOĞLU

**Jüri Üyesi**

Doç. Dr. Murat ÇAK

**Jüri Üyesi**

Yrd. Doç. Dr. Serdar KUM

**Tez Savunma Tarihi: 23.03.2010**

## ÖNSÖZ

Küreselleşen dünyada sanattan ticarete, bilimden turizme kadar her alanda farklı kültürlerden gelen ve farklı lisanlar konuşan insanlar birbirleri ile temas etmektedirler. Bu gelişmeler, tarih öncesi çağlardan bu yana uluslararası olagelmiş deniz taşımacılığını daha da küresel ve çok uluslu hale getirmiştir. Seyir ve çalışma koşulları açısından riskler barındıran deniz ortamında, iletişim kavramı önemini her geçen gün artırmaktadır. Söz konusu risklerin en çok karşılaşıldığı alanlardan biri de dar suyollarıdır. İletişim sorunları can ve mal kayıplarının yanısıra olumsuz çevresel etkilere de yol açabilecek kazalara neden olmaktadır. Bu çalışmada dar suyollarında iletişim sorunları irdelenmiştir.

“Dar Suyollarında Gemi ve Çevresel Kayıpların Önlenmesinde İletişim Faktörü” başlıklı tez çalışmamın ortaya çıkmasında bana yol gösteren tez danışmanım Sayın Yrd.Doç.Dr. Birsen KOLDEMİR’e teşekkürü bir borç bilirim. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.Genel Müdürlüğü’ne ve İ.T.Ü.Denizcilik Fakültesi Dekanlığı’na desteklerinden dolayı teşekkürlerimi arz ederim. Ayrıca, Sayın Kılavuz Kaptan Yusuf KOÇ’a ve Sayın Yrd.Doç.Dr. Serdar KUM’a anket çalışmamın gerçekleşmesi için buldukları katkılardan dolayı teşekkür ederim.

## İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLO LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
KISALTIMA LİSTESİ.....	vi
EK LİSTESİ.....	vii
I.GİRİŞ.....	1
II.DENİZDE İLETİŞİM VE DENİZCİLİK İNGİLİZCESİ.....	3
2.1.Kültürel Açıdan Denizde İletişim ve Lingua Franca.....	3
2.2.Standart Deniz Haberleşme Kalıpları (SMCP).....	5
2.2.1. Mesaj işaretleri.....	6
2.2.1.1.Talimat işareti.....	7
2.2.1.2.Tavsiye işareti.....	7
2.2.1.3.Uyarı işareti.....	7
2.2.1.4.Bilgi işareti.....	7
2.2.1.5.Soru işareti.....	8
2.2.1.6.Cevap işareti.....	8
2.2.1.7.Talep işareti.....	8
2.2.1.8.Niyet işareti.....	8
2.3. VHF Haberleşmesi.....	8
2.4. Uluslararası İşaret Kodları.....	9
2.5. Dar Su Yollarında İletişimin Kullanım Alanları.....	10
2.5.1.Gemi içi iletişim.....	10
2.5.2.Gemi – kıyı (GTH) iletişimi.....	10
2.5.3.Gemi – gemi iletişim.....	11
III. DAR SU YOLLARINDA İLETİŞİM SORUNLARI VE NEDENLERİ.....	13
3.1.Gemi Personelinin Yaşadığı İletişim Sorunları.....	13
3.1.1.Kılavuz kaptan ile yaşanan iletişim sorunları.....	13
3.1.2.Kıyı birimleri (GTH) ile yaşanan iletişim sorunları.....	14
3.1.3.Diğer gemiler ile yaşanan iletişim sorunları.....	15
3.1.4.İletişim sorununa örnek deniz kazaları.....	15
3.2. Mesleki ve İngiliz Dili Kullanımındaki Yetersizlik.....	16
3.2.1. Gemi personeli STCW haberleşme ve İngilizce içeriği.....	16
3.2.2. GTH operatörü eğitimi İngilizce içerik.....	18
3.2.2.1.GTH operatörü temel eğitimi lisan modülü konu başlıkları.....	19
3.2.2.2.GTH operatörü temel eğitimi iletişim modülü konu başlıkları.....	21
3.2.3. Kılavuz kaptan iletişim standartları.....	24

3.3. Teknik Yetersizlik ve Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS).....	26
3.3.1. GMDSS kapsamındaki gemilerde cihaz bulundurma gereksinimleri.....	26
3.3.2. Cihazların bakım tutumu.....	26
IV. KILAVUZ KAPTANLARIN KARŞILAŞTIKLARI İLETİŞİM SORUNLARI ÜZERİNE ANKET ÇALIŞMASI.....	28
4.1.Katılımcı Bilgileri.....	29
4.2.Anket Cevaplarının Grafikselleştirilmesi.....	31
V. SONUÇ.....	48
KAYNAKLAR.....	50
EK - KILAVUZ KAPTANLARIN KARŞILAŞTIKLARI İLETİŞİM SORUNLARI ANKETİ FORMU.....	52
ÖZGEÇMİŞ.....	53

**ÖZET**  
**DAR SUYOLLARINDA GEMİ VE ÇEVRESEL KAYIPLARIN**  
**ÖNLENMESİNDE İLETİŞİM FAKTÖRÜ**  
**Alaaddin Yıldıray ERTAŞ**

Dar suyolları yoğun deniz trafiği, coğrafi koşullar, güçlü akıntı ve rüzgarlar gibi nedenlerden dolayı seyir açısından risk barındıran bölgelerdir. Bu özellikleri yüzünden gemi kazalarının sıkça yaşandığı dar suyollarında can, mal ve çevre kayıpları meydana gelmektedir. Söz konusu riskleri azaltmak ve gemilere emniyetli geçiş sağlamak için bu bölgelerde kılavuzluk hizmetleri ve gemi trafik hizmetleri verilmektedir. Bu hizmetlerin etkinliğini sağlamak adına gemi personeli, kılavuz kaptan ve GTH operatörü arasındaki iletişim performansı kritik bir rol oynamaktadır. Bunun yanında dar su yolu geçişleri sırasında iletişim sorunlarından kaynaklanan hataları düzeltmek için yeterli manevra alanının ve zamanının olmaması iletişimi daha da önemli bir başlık haline getirmektedir. Farklı lisanlar konuşan ve farklı kültürlerden gelen denizcilerin iletişiminde ortak bir lisan olarak İngilizce kullanılmaktadır. İngilizce'nin farklı seviyelerde ve farklı aksanlarda kullanılmasından kaynaklanabilecek yanlış anlaşılmalara önlemek için de standart denizcilik kalıpları geliştirilmiştir. Dar suyollarında gemi personeli, kılavuz kaptan ve GTH operatörünün iletişimle ilgili taşıması gereken nitelikler ulusal ve uluslararası yasal düzenlemelerle belirlenmiştir. Ancak kaza raporlarına göre İngilizce lisan yetersizliği veya mesleki yetersizlik sonucu yaşanan iletişim sorunları halen dolaylı ve dolaysız olarak deniz kazalarına neden olmaya devam etmektedir. Bu tez çalışmasında lisan yetersizliğinden mesleki ve teknik eksikliklere kadar iletişimi etkileyen unsurlar tartışılmıştır. Özellikle kılavuz kaptan ve gemi personeli arasında yaşanan sorunlara odaklanılmış ve bunları tespit etmek için bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir.

**ABSTRACT**  
**COMMUNICATION FACTOR IN PREVENTING SHIP LOSS AND**  
**ENVIRONMENTAL DAMAGE IN NARROW WATERWAYS**

**Alaaddin Yıldırım ERTAŞ**

Narrow waterways are critical regions for navigation due to the reasons such as congested traffic, geographical features, strong tides and currents. Because of these characteristics they are subject to marine accidents resulting loss of life, and damage to environment and property. Pilotage services and vessel traffic services are provided in narrow waterways in order to reduce the possible risks and assist vessels for a safe passage. So that, establishment of effective communication among ship personnel, pilot and VTS operator plays a critical role. Additionally, it becomes even more important due to lack of time and space for recovering a mistake resulting from communication problems. Today, English Language is the common ground for communication among seafarers and other parties that originated from different cultures and language background. Besides, some standard phrases are also in use to eliminate the communication problems resulting from English Language competency and different accents. The minimum communication requirements that seafarers, pilots and VTS operators should meet are defined in national and international regulations. However according to accident investigation reports, language problems still have major or minor contributions to marine accidents. In this study, communication problems such as language incompetency and occupational incompetency are discussed. Particularly focused on the onboard communication between pilots and ship personnel and a survey is conducted to find out the main problems leading communication breakdown.

**TABLO LİSTESİ****Sayfa**

Tablo 1.	STCW Kodu operasyonel seviyede vardiya tutma İngilizce standartları.....	17
Tablo 2.	STCW Kodu destek seviyesinde vardiya tutma İngilizce standartları.....	18
Tablo 3.	GTH Operatörü Temel Eğitimi Lisan Modülü İçeriği.....	19
Tablo 4.	GTH Operatörü Temel Eğitimi İletişim Modülü İçeriği.....	22
Tablo 5.	Anket cevapları yüzdeler dağılımı.....	30



## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.	Katılımcı deniz tecrübesi.....	29
Şekil 2.	Katılımcı kılavuz kaptanlık tecrübesi.....	29
Şekil 3.	Soru 1 pasta grafiği.....	31
Şekil 4.	Soru 2 pasta grafiği.....	32
Şekil 5.	Soru 3 pasta grafiği.....	32
Şekil 6.	Soru 4 pasta grafiği.....	33
Şekil 7.	Soru 5 pasta grafiği.....	34
Şekil 8.	Soru 6 pasta grafiği.....	34
Şekil 9.	Soru 7 pasta grafiği.....	35
Şekil 10.	Soru 8 pasta grafiği.....	36
Şekil 11.	Soru 9 pasta grafiği.....	36
Şekil 12.	Soru 10 pasta grafiği.....	37
Şekil 13.	Soru 11 pasta grafiği.....	38
Şekil 14.	Soru 12 pasta grafiği.....	38
Şekil 15.	Soru 13 pasta grafiği.....	39
Şekil 16.	Soru 14 pasta grafiği.....	39
Şekil 17.	Soru 15 pasta grafiği.....	40
Şekil 18.	Soru 16 pasta grafiği.....	40
Şekil 19.	Soru 17 pasta grafiği.....	41
Şekil 20.	Soru 18 pasta grafiği.....	42
Şekil 21.	Soru 19 pasta grafiği.....	42
Şekil 22.	Soru 20 pasta grafiği.....	43
Şekil 23.	Soru 21 pasta grafiği.....	43
Şekil 24.	Soru 22 pasta grafiği.....	44
Şekil 25.	Soru 23 pasta grafiği.....	44
Şekil 26.	Soru 24 pasta grafiği.....	45
Şekil 27.	Soru 25 pasta grafiği.....	45

## KISALTMA LİSTESİ

<b>IMO</b>	:International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
<b>ITU</b>	:International Telecommunication Union (Uluslararası Telekomünikasyon Birliği)
<b>GTH</b>	:Gemi Trafik Hizmetleri
<b>SMCP</b>	:Standard Marine Communication Phrases (Standart Deniz Haberleşme Kalıpları)
<b>SMNV</b>	:Standart Marine Navigational Vocabulary (Standart Deniz Seyir Kelimeleri)
<b>STCW</b>	:Standards of Training, Certification and Watchkeeping (Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları)
<b>GMDSS</b>	:Global Maritime Distress and Safety System (Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi)
<b>VHF</b>	:Very High Frequency (Çok Yüksek Frekans)
<b>Mhz</b>	:Megahertz
<b>IALA</b>	:International Association of Lighthouse Authorities (Uluslararası Denizfenerleri Otoriteleri Birliği)
<b>ICAO</b>	:International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Birliği)
<b>COLREG</b>	:Collision Regulation (Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü)
<b>SOLAS</b>	:Safety of Life at Sea (Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi)
<b>TOEFL</b>	:Test of English as Foreign Language (Yabancı Dil Olarak İngilizce Sınavı)
<b>IELTS</b>	:International English Language Testing System (Uluslararası İngiliz Dili Sınav Sistemi)

## **EK LİSTESİ**

**Sayfa**

**EK 1.** : Kılavuz Kaptanların Karşılaştıkları İletişim Sorunları Anket Formu.....52

## I. GİRİŞ

Son yılların modern taşımacılığında kullanılan ticari gemilerin çoğunluğunda birden fazla etnik kökenden oluşan personel istihdam edilmektedir. Bu da gemilerde farklı diller konuşan ve farklı kültürel altyapılardan gelen insanların bir arada yaşaması ve çalışması anlamına gelmektedir. Bütün bu farklılıklar içinde gemi işletimi açısından can, çevre ve mal güvenliğinin sağlanması için gemi içi ve dışı iletişim etkinliği ve ortak lisan kullanımı her zamankinden daha fazla önem arz etmektedir. Deniz taşımacılığında yaşanan kazalarda öne çıkan üç önemli faktörden birisi, aşırı yorgunluk ve mesleki yetersizliğin yanında iletişim sorunları olarak karşımıza çıkmaktadır (IMO, 1997).

İletişim kavramı iki ya da daha fazla kişi arasında sesli ifade ve beden dilinde dahil olduğu pek çok aracı ile gerçekleşen her türlü mesaj alışverişini ifade etmektedir. Şüphesiz bu alışverişin gerçekleşmesinde kullanılan en önemli araçlardan biri “lisan” dır. Tarih öncesi çağlardan bu yana farklı kültürlerin temasını sağlamış denizcilik sektörü için ortak lisan kullanma ihtiyacı her zaman gündemde kalmıştır. Tarihte Akdeniz tüccarlarının “Lingua Franca” adını verdikleri bu ortak lisan günümüzde uluslararası bir irade ile İngiliz Dili olarak belirlenmiştir. Gemi içi ve gemi dışı iletişimin etkinliğinde İngiliz Dili’ne ve onun denizcilik sektörüne ait kavramlarına hakimiyet can, çevre ve mal güvenliği için kritik önem taşımaktadır. Yine uluslararası kabul görmüş “Standart Deniz Haberleşme Kalıpları (SMCP)” bu kritik önemin bir sonucudur. Denizde iletişimin bazı boyutlarını bu standart kalıplarla ifade eden SMCP ile telsizden ya da yüzyüze iletişimde lisandan kaynaklanabilecek iletişim sorunlarının en aza indirgenmesi ve önlenmesi amaçlanmıştır.

Denizde gerçekleştirilen bütün gemi operasyonlarında iletişim ve iletişim sorunları önemli rol oynamaktadır. Ancak, dar su yolu seyirlerinde bu rol her zamankinden çok daha fazla önem arz eder. Dar su yolları; manevra alanının kısıtlı olmasının yanında yoğun deniz trafiği, coğrafi koşullar, akıntılar, rüzgarlar ve çevresel etkiler gibi etkenlerden dolayı seyir riski taşıyan bölgelerdir (Akten, 2006). Bu yüzden iletişim kaynaklı bir sorunun düzeltilmesi için yeterli zaman ve seyir alan olmayabilir. Bu tür durumlar için alınması gereken en etkin önlem

iletişim kaynaklı sorunların ortaya çıkmasını engelleyecek tedbirlerin uygulamaya konmasıdır.

Dar suyuollarında seyir yapan bir geminin diğere seyir alanlarında sefer yapan gemilerdeki iletişim ağıında, ek olarak gemi personeli-kılavuz kaptan ve gemi personeli-GTH Operatörü haberleşmesi türleri de bulunmaktadır. Söz konusu alanlarda iletişim etkinliğinin sağlanması ve olası sorunların önlenmesi için bu iki önemli aktörün performanslarının da dikkate alınması gerekmektedir.

Bu çalışmada dar suyuollarında gemi kazaları ve neden oldukları can, çevre ve mal kayıplarını önlemede iletişim kavramı farklı açılardan incelenmiştir. Öncelikle iletişim kavramı tanımlanmış ve bu kavram deniz taşımacılığında gemi-gemi, gemi-kıyı ve gemi personeli –kılavuz kaptan modlarında irdelenmiştir. İletişimin etkinliğinde önemli bir araç olarak “Denizcilik İngilizcesi ve Standard Deniz Haberleşme Kalıpları (SMCP)” açıklanmıştır. Yine dar suyuolu iletişiminin gemi-gemi ve gemi- kıyı modlarında kullanılan “VHF Deniz Telsiz Haberleşmesi Sistemi” ile bu sisteme ait prosedürlere ve görsel-işitsel işaretler sistemi olan Uluslararası İşaret Kodları’na da değinilmiştir.

Dar suyuolu olarak tanımlanan alanlar, bu alanlarda oluşan riskler için iletişimin tarafları ve kullanım alanları tanımlanmıştır. Taraflar ve kullanım alanlarında yaşanan iletişim sorunları ve bunların sebepleri belirtilmiş, bu çerçevede iletişimin tarafları olarak “Gemiadamları, Kılavuz Kaptanlar ve Gemi Trafik Hizmetleri Operatörleri”nin mesleki ve İngiliz Dili kullanımına yönelik yeterlikleri zorunlu eğitim müfredatları açısından irdelenmiştir. Bunlara ek olarak, iletişimde kullanılan telsiz cihazları ile ilgili teknik gereksinimler ve bakım-tutum koşulları araştırılmıştır.

İletişim kaynaklı sorunların dar suyuollarında oluşturduğu riskler bir anket çalışması ile tespit edilmiş ve benzer riskler sonucunda gerçekleşmiş olan kaza örneklerine yer verilmiştir. Tartışma ve sonuç bölümünde dar suyuollarında iletişim sorunları tespit edilmiş ve oluşturduğu riskleri önlemek için eğitim ve uygulamaya yönelik öneriler sunulmuştur.

Çalışmanın odaklandığı konu başlığı üzerine yayımlanmış kaynakların azlığından dolayı kaynak sayısı sınırlı kalmıştır. Bunun yanında kaynak olarak uluslararası kurallar ve düzenlemeleri içeren yasal metinlere sıklıkla başvurulmuştur.

## II. DENİZDE İLETİŞİM VE DENİZCİLİK İNGİLİZCESİ

İletişim sözcüğünü, Türk Dil Kurumu tarafından şu şekilde tanımlanmaktadır (TDK, 2010);

*“1. Duygu, düşünce veya bilgilerin akla gelebilecek her türlü yolla başkalarına aktarılması, bildirişim, haberleşme, komünikasyon. 2. tek. Telefon, telgraf, televizyon, radyo vb. araçlardan yararlanarak yürütülen bilgi alışverişi, bildirişim, haberleşme, muhabere.”*

Bu tanımdan da anladığımız gibi iletişim bir mesajın herhangi bir yol ve yöntem kullanılarak taşınması, iletilmesi demektir. Heryerde olduğu gibi gemide de iletişim bütün boyutları ile kendini göstermekte ve önemini korumaktadır. Günlük sıradan işlerde bile verimlilik sağlanması ve gemide yaşamın kolaylaştırılması iletişime doğrudan bağlı konulardır. Fakat daha önemlisi can, çevre ve mal güvenliğinin sağlanmasında en temel haliyle bilginin doğru aktarımı ve doğru algılanması, doğru karar almak ve uygulamak için kritik rol oynamaktadır.

İletişimi anlamada en önemli unsurların başında “kültür” gelmektedir ve iletişimi kültürden ayırmak mümkün değildir. Gemiadamları gibi farklı etnik kökenlerden ve farklı coğrafyalardan gelmiş insanlar arasında iletişimin başarısında kültürel altyapının önemli rol oynayacağı da kaçınılmazdır; öyle ki kimi zaman konuşmak ve susmak üzerine kültürel inanışlar dahi iletişim problemlerine temel olabilmektedir (Pyne ve Koester, 2005).

### 2.1. Kültürel Açıdan Denizde İletişim ve Lingua Franca

Karadaki sosyal yaşantıdan ve evden uzakta olmak, düzensiz çalışma saatleri ve denizin riskli ortamı gibi nedenlerden dolayı deniz işçiliği dünyadaki en zor meslek dallarından biri olarak gösterilmektedir (Denizhaber, 2010). Bu zorluklardan dolayı görece yüksek ödemelere rağmen özellikle gelişmiş ülkelerin vatandaşları tarafından denizcilik, bir meslek dalı olarak tercih edilmemektedir. Dünyada nitelikli gemiadamı azlığı deniz taşımacılığı sektörünün en önemli sıkıntılarından biri olarak kendini gösterir. Bütün bu zorluklar ve denizciliğin

uluslararası özelliği göz önüne alındığında, küresel bir gemiadamı işgücü olduğundan söz edebiliriz. Gemi donatanları, gemilerini işletebilmek için bu küresel gemiadamı işgücünününden yararlanmaktadır. Bu da kaçınılmaz olarak tek bir milliyet yerine birden fazla etnik kökenden ve kültürden oluşan, aynı zamanda birden fazla lisanın konuşulduğu gemi personel yapısını ortaya çıkarmıştır. Ayrıca denizcilik, doğası gereği sadece gemi personeli olarak değil, seyirden yükleme boşaltmaya ve diğer pek çok operasyona kadar farklı kültürlerin temas ettiği bir sektördür. Sözkonusu durumda gemilerin can, çevre ve mal güvenliğini göz önüne alarak etkin bir şekilde işletilebilmesi için iletişim her anlamda önem kazanmaktadır.

Farklı diller konuşan personelin iletişim kurabilmesi için ortak lisan kullanımı gerekliliği tartışma götürmez bir ihtiyaçtır. Günümüzde bu ortak lisan İngiliz Dili olarak kabul edilmiştir. Ancak ortak lisan kullanımı tek başına yeterli değildir. İletişim sırasında aktarılmak istenen mesajın yanlış anlaşılmasını önlemek amacıyla özellikle sonuçları itibari ile risk oluşturabilecek durumlarda standart bir yapı kullanılması da bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmıştır.

Ortak lisan ve belirli operasyonlar için dilin standart kalıplar haline getirilmesi iletişimi görece daha sağlıklı bir yapıya kavuşturmuş olsa da, kültürel algılardan kaynaklanan farklılıklar dikkate alınmadan mutlak bir iyileştirmeden söz etmek imkansızdır. Çünkü ortak ve standart lisan sözlü iletişime ait çözümlerdir. Ancak, iletişimin bir de sözlü olmayan boyutu vardır. Kültürel farklılıklar en çok bu alanda kendini göstermektedir. İşaret dili, beden dili, tavır ve davranışlar kültürel kodlardan beslenmektedir. İletişimin sözlü olmayan boyutundan kaynaklanan yanlış anlaşılmaları engellemek, sözlü iletişimde olduğu kadar kolay olmamaktadır. Gemi operasyonlarında riskli sonuçlara açık hata veya hatalar zincirine neden olabilecek bu yanlış algılamalar gemideki sosyal yaşantıda gerilimler veya psikolojik sorunlar olarak kendini gösterebilir. Bütün bu nedenlerden dolayı gemi işletmeciliği ve personel yönetiminde iletişimin kültürel boyutu dikkate alınması gereken önemde bir kavramdır (Hetherington v.d., 2006).

Bugünün dünyasında birçok devlette resmi dil olarak kabul edilen İngiliz Dili en yaygın olarak kullanılan dillerin başında gelmektedir. Bunun yanında pek çok ülkede ise en çok konuşulan ikinci dil olarak kabul edilmektedir. Milyonlarca insanın yaşadığı coğrafyalarda etkili olan İngilizce, ana dili farklı olan insanlar arasında da anlaşmak için kullanılan başlıca

dildir. Bu özellikleri ile uluslararası nitelik taşıyan sektörlerde ve haberleşmelerde kullanılmaktadır.

“Lingua Franca” kavramı ilk olarak Akdeniz’de ortaçağda ortaya çıkmıştır. O dönemin limanlarında farklı dil konuşan tüccarların ve denizcilerin birbirlerinin lisanlarından karşılıklı olarak etkilenmeleri ile ortaya çıkan ortak dile “lingua franca” denmiştir. Bunun yanısıra Haçlı Savaşları sırasında tarafların kullandığı lisanların yine karşılıklı etkileşimi de bu ortak lisanı katkıda bulunmuştur (Seidlhofer, 2005).

Günümüzde ana dili farklı olan insanlar arasında yaşanan yukarıdaki etkileşim, en yaygın dillerden biri olan İngiliz Dili merkezinde gerçekleşmektedir. Bugünün İngilizce’sinin tarihte Britanya Adası’nda kullanılan dilden çok farklı olduğunu görmek için, ortaçağ İngiliz Edebiyatına bakmak yeterlidir. Tarih boyunca İngiliz Dili, İngilizlerin sömürgeleştirdiği, siyasi veya ticari temas kurduğu kültürlerden ve dillerden etkilenecek değişime uğramıştır. Bu dile pek çok kelime geçmiş ve bazı kelimelerin telaffuzu değişmiştir. Bu evrilme günümüzde de sürmektedir. İngilizceyi ikinci dil olarak konuşanların sayısı, anadili olarak konuşanların sayısından fazladır.

Yıllar önce Akdenizde denizcilerin ve tüccarların ortak dil kullanım ihtiyacı bugün de geçerlidir. Ortak dilin adı denizcilikte İngilizce olarak belirlenmiştir. Sadece farklı milliyetlerden oluşan gemiadamları arasında değil; liman operasyonlarında, seyir sırasında, arama-kurtarma operasyonlarında ve uluslararası düzenlemelerde de kullanılmaktadır.

## **2.2. Standart Deniz Haberleşme Kalıpları (SMCP)**

Gemi-kıyı, gemi-gemi ve gemi içinde özellikle seyir ve gemi emniyeti açısından iletişimin; net, kolay anlaşılır ve anlam bulanıklığından uzak olması gereklidir. Bu gereklilik söz konusu alanlarda kullanılan dilin standardizasyonu ihtiyacını doğurmuştur. IMO Deniz Güvenlik Komitesi 1973 yılında gerçekleştirdiği toplantıda, lisandan kaynaklanan sorunların yaşandığı yerlerde ortak ve standart bir lisan kullanılmasını ve bu lisanın da İngiliz Dili olmasını kararlaştırmıştır. Bu kararın sonucunda ilk olarak Standart Deniz Seyir Kelimeleri geliştirilmiş ve 1977 yılında benimsenmiş, 1985 yılında da revize edilmiştir.

IMO Denizcilik Güvenlik Komitesi 1992 yılındaki oturumunda ise denizciliğin gelişimi ile birlikte Standart Deniz Seyir Kelimeleri’nin de geliştirilmesi ve günün koşullarına adapte



edilmesi yönünde karar almış ve IMO Seyir Emniyeti Alt Komitesini daha kapsamlı bir çalışma için görevlendirmiştir.

1997 yılında IMO Seyir Emniyeti Alt Komitesi'nin hazırladığı Standart Deniz Haberleşme Kalıpları taslağı kabul edilmiştir. Taslak halindeki SMCP'ye 2001 yılında son şekli verilerek, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Sözleşmesi'nde (STCW) 500 groston ve üzeri gemilerde çalışacak vardiya zabitleri için yeterlik koşulu olarak Standart Seyir Kelimeleri'nin yerini almıştır.

Standart Deniz haberleşme Kalıpları; seyir emniyetinin artırılması ve gemilerin idaresine yardımcı olmak, liman yaklaşımlarında, suyollarında veya birden fazla dil konuşan gemi personelinin çalıştığı gemilerde ve denizde seyir halinde iken kullanılan iletişimin standart hale getirilmesi; gemiadamlarının bu yönde eğitilmesinde eğitim kurumlarına yardımcı olunması amaçlarını hedeflemektedir.

SMCP, Uluslararası Denizde Çatışma Tüzüğü'nün (COLREG), gemi geçişlerine dair yerel kuralların veya IMO tarafından yapılan düzenlemelerin yerine geçen ve de bunları geçersiz kılan bir çalışma değildir. Yine aynı şekilde Uluslararası İşaret Kodu'na alternatif olarak hazırlanmamıştır. Deniz Telsiz-Telefon haberleşmelerinde SMCP kullanırken, Uluslararası Telekomünikasyon Birliği'nin (ITU) belirlediği prosedürlere kesin bir uygunluk sağlanması gerekmektedir. Bu kalıplar teknik bir kullanma kılavuzu veya operasyonel bir talimatname olarak algılanmamalıdır (IMO, 2002).

SMCP, Gemi Dışı Haberleşme ve Gemi Dahili Haberleşme kalıpları olarak iki ana bölüme ayrılmıştır. Birinci bölüm olan Gemi Dışı Haberleşme kalıpları diğer gemilerle ve kıyı birimleriyle gerçekleştirilen haberleşmeleri kapsar. Bu yönü ile Standart Deniz Seyir Kelimeleri'nin yerini almıştır. Birinci bölüm, STCW Kodu Kısım A-II/I ile zorunlu hale getirilmiştir. Ayrıca gemi idaresinde, seyir emniyeti sağlanmasında ve özellikle kılavuz kaptanın köprüüstünde olduğu zamanlarda kullanılmak üzere temel iletişim kalıpları ile zenginleştirilmiştir. İkinci bölüm zorunlu değildir ve sadece bir yönlendirme olarak oluşturulmuştur.

### **2.2.1. Mesaj İşaretleri**

Gemi-kıyı ve gemi-gemi iletişimi kolaylaştırmak ve yanlış anlaşılmaları en aza indirmek için kullanılmak üzere sekiz adet mesaj işareti geliştirilmiştir (IMO, 2002). Her

mesaj işaretinin hangi içerikle kullanılacağı genel hatları ile belirtilmiş olsa da bu işaretlerin hangisinin, hangi durumlarda kullanılacağı kıyı ve gemi personelinin durum değerlendirmesine bağlıdır. Eğer kullanılacaksa mesaj işaretleri mesajın başına eklenmelidir.

Dünya Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Gemi Trafik Hizmetleri'ne dair yönlendirmelerinde kıyıda gemiye verilecek mesajların içeriğini netleştirmek için sekiz işaretten dördünün kullanılması tavsiye edilmiştir. Bunlar; bilgi, tavsiye, uyarı ve talimat işaretleridir.

#### **2.2.1.1. Talimat işareti**

“Talimat” işareti; göndericinin, diğer tarafı yasal bir düzenlemenin gereğince yönlendirme niyetini gösterir. Alıcı taraf, emniyet açısından bir engeli yoksa yasal olarak bağlayıcılığı olan ve talimat işareti ile belirtilen mesaja uymak zorundadır. Mesajın gereğini yerine getirmede emniyet ile ilgili bir engel sözkonusu ise bunu GTH operatörüne bildirmelidir.

#### **2.2.1.2. Tavsiye işareti**

“Tavsiye” işareti; göndericinin, diğer tarafı bir tavsiye kararı gereğince yönlendirme niyetini gösterir. Bu tavsiyeye uymak ya da uymamak alıcıya bağlıdır. Uyuma zorunluluğu yoktur ancak verilen tavsiye dikkate alınmalıdır.

#### **2.2.1.3. Uyarı işareti**

“Uyarı” işareti, takip eden mesajın gönderici tarafından, alıcıları bir tehlike hakkında bilgilendirmek amacıyla gönderildiğini belirtir. Bu mesajı alan birimler bahsedilen tehlike ile ilgili dikkatli hareket etmek durumundadır. Tehlikenin sonuçları alıcının durum değerlendirmesine bağlıdır.

#### **2.2.1.4. Bilgi işareti**

“Bilgi” işareti, takip eden mesajın içeriği, gözlemlenebilen durumlarla sınırlıdır. Bu işaret, genelde seyir ve trafik bilgileri iletmek amacıyla kullanılır. Mesajın içeriğine ait ortaya çıkabilecek sonuçlar alıcının durum değerlendirmesine bağlıdır.

#### **2.2.1.5. Soru işareti**

“Soru” işareti takip eden mesajın soru içerdiğini belirtir. Bu işaretin kullanılması göndericinin soru mu soracağı yoksa bir durum hakkında bildirimde mi bulunacağı ikilemini ortadan kaldırır. Alıcıdan bu mesaja bir cevap vermesi beklenir.

#### **2.2.1.6. Cevap işareti**

“Cevap” işareti takip eden mesajın sorulan bir soruya cevap niteliğinde olduğunu belirtir. Bu mesaj net bir cevap içermeli ve bunu verirken başka bir soruyla cevap verilmemelidir.

#### **2.2.1.7. Talep işareti**

“Talep” işareti takip eden mesajın alıcıdan belirli bir konuda harekete geçmesini istendiğini belirtir. Bu işaretin kullanımı birşeyin sağlanmasını veya organize edilmesinin istendiği anlamına gelmektedir.

#### **2.2.1.8. Niyet işareti**

“Niyet” işaret takip eden mesajın yapılmasına niyet edilen ani bir seyir eylemi hakkında diğerlerine bilgi vermek amacıyla olduğunu belirtir. Bu işaretin kullanılması, sadece mesajı yollayan geminin bildirdiği seyir eylemi ile sınırlıdır.

### **2.3. VHF Haberleşmesi**

“VHF” İngiliz Dili’nde Very High Frequency sözcüklerinin baş harflerinden oluşan bir kısaltmadır. Frekans tablosunda 30-300 MHz arası VHF Bandı olarak tanımlanmıştır. Bu frekans bandından 156-174 MHz aralığı deniz birimlerinin kullanımına tahsis edilmiştir. VHF bandında yapılan haberleşmeyi diğer karasal telsiz haberleşmelerinden ayıran husus kısa mesafeli olması ve yüksek ses kalitesi sunmasıdır. VHF bandında çalışan alıcı-verici cihazların gemi ve kıyı istasyonlarına sabit olarak monte edilen modelleri olduğu gibi gemiyi terk sonrası can kurtarma araçlarında veya gemi içi haberleşmede kullanılmak üzere daha düşük güç ve menzilde taşınabilir olanları da mevcuttur. Gemi istasyonları tarafından kullanılan VHF verici cihazların menzili yaklaşık 25 ila 30 deniz mili arasındadır. Kıyı istasyonlarına ait VHF vericilerin anten yükseklikleri ve çıkış güçlerine bağlı olarak görece

daha uzun menzillere ulaşabilirler. 156-174 MHz frekans aralığı Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) tarafından kanallara ayrılmış ve bu kanallar da belirli amaçlar için kullanılmak üzere sınıflandırılmıştır. Deniz VHF bandında gemiler arası ve gemi-kıyı arası seyir emniyeti amacıyla tahsis edilmiş kanal numaraları 11, 12, 13, 14, 68, 71 ve 74'tür (Lees ve Williamson, 2009). Dar suyuollarında gemi-gemi ve gemi-kıyı arasında gerçekleşen seyir emniyeti ile ilgili telsiz iletişimi İdarelerin \* düzenlemelerine bağlı olarak bu kanallardan hepsi ya da bir kısmı kullanılarak sağlanır.

#### **2.4. Uluslararası İşaret Kodları**

Geçmiş 1855 yılına kadar uzanan Uluslararası İşaret Kodları, gemiler tarafından özellikle seyir emniyeti ile ilgili haberleşmelerde kullanılmak üzere geliştirilmiş işaret ve kodlardan oluşan bir sistemdir. Sistem dahilinde işaretler ve kodlar işaret bayrakları, işaret lambaları, el bayrakları, ses işaretleri ve mors kodları kullanılarak gönderilebilir (Mead, 1934) .

İşaret kodları, iletişimde lisandan kaynaklanan sorunlar oluştuğunda kullanılacak alternatif bir yol ve yöntem olması için geliştirilmiştir. İlk olarak “A”dan “Z”ye standart bir alfabe ve on rakam belirlenmiştir. Sonrasında benzer seslere sahip harflerin karıştırılmaması için her harf ve rakam için ayrı kelimelerin telaffuzundan oluşan uluslararası fonetik alfabe geliştirilmiştir. Ayrıca her harf ve rakam için bir bayrak işareti oluşturulmuştur. Söz konusu alfabetik ve rakamsal karakter kombinasyonlarından oluşan kodlar kullanılarak standart mesajlar hazırlanmıştır. Örnek olarak; telsiz cihazları arızalı olan bir gemi diğer bir gemi ile iletişim kurmak istediğinde “K” harfini temsil eden “Kilo” bayrağını kullanarak veya bu harfin mors kodu karşılığı olan “çizgi-nokta-çizgi” kombinasyonunu işaret lambası aracılığı ile göstererek “Seninle iletişim kurmak istiyorum” standart mesajını gönderebilir.

Uluslararası İşaret Kodları'nda geçen standart mesajlar, İngilizce, Fransızca, İtalyanca, Almanca, Japonca, İspanyolca, Norveççe, Rusça ve Yunanca olmak üzere dokuz dilde geliştirilmiştir. Bu sayede taraflar ayrı lisanslar konuşuyor olsalar bile standart mesajlar için oluşturulan standart kodlar ve işaretler aracılığı ile doğru iletişim kurabilmektedirler. 1969 yılından önce daha geniş içerikte kullanılan standart işaretler ve kodlar bu yıldan sonra

---

\* İdare: Gemi Sicilinin kayıtlı olduğu Bayrak Devleti.

sadeleştirilerek seyir emniyeti ve tıbbi içerikte iletişime odaklanmıştır. Uluslararası İşaret Kodları üç gruba ayrılır (IMO, 2005):

- Tek harfli işaretler. Tehlike haberleşmeleri için kullanılır.
- İki harfli işaretler. Tehlike haberleşmeleri dışındaki diğer iletişimlerde kullanılır.
- “M” harfi ile başlayan Üç harfli işaretler. Tıbbi işaret kodlarıdır.

Bazı durumlarda bu harflere miktar, kerteriz, rota, mesafe, tarih, zaman, enlem ve boylam ifade eden ek karakterler eklenebilir.

## **2.5. Dar Suyollarında İletişimin Kullanım Alanları**

### **2.5.1. Gemi İçi İletişim**

Gemiler, gemiadamları için bir işyeri olduğu kadar aynı zamanda bir yaşam alanı olma özelliği de taşımaktadır. Bundan dolayı gemi içi iletişimi mesleki alanda ve sosyal alanda gerçekleşen iletişim olarak ikiye ayırabiliriz. Mesleki alanda geminin sevk ve idare merkezi olan köprüüstünde kullanılan iletişim en kritik bölümü oluşturmaktadır. Özellikle dar su yolu geçişlerinde gemi kaptanı, gemi personeli ve kılavuz kaptan üçgeninde kullanılan iletişimin etkinliği ve güvenilirliği büyük bir önem arz etmektedir.

Mesleki alanda kullanılan iletişime ayrıca güverte operasyonları, makina dairesi, liman operasyonları gibi alanlarda kullanılan iletişim de eklenebilir. Gemi personelinin mesai dışındaki sosyal alanlarda kullandıkları iletişim de gemi içi iletişimin bir başka örneğidir.

### **2.5.2. Gemi – Kıyı (GTH) İletişimi**

Asırlardır küresel ekonomiye destek olan deniz taşımacılığının en önemli unsuru olan gemilerin emniyetli, verimli seyir koşullarına kavuşması ve yeni coğrafyalara cesurca yelken açabilmesi için denizcilikle ilgili otoriteler her zaman gerekli tedbirleri almışlardır. Bunlardan bir tanesi de iç sularda veya kıyı şeritlerinde emniyetli seyir için kullanılan seyir yardımcılardır.

İlk seyir yardımcıları, fenerler ve şamandıralardan oluşuyordu. Yıllar geçtikçe bu emektar seyir yardımcıları daha etkili yeteneklere kavuşmuşlardır. Bu gelişim seyir riskleri barındıran bölgelere henüz yaklaşım aşamasında uyarı ve yönlendirme işlevleri üstlenecek olan Gemi Trafik Hizmetleri sistemine kadar uzanmıştır. Son yirmi yılda dünya genelinde pek çok GTH

sistemi tesis edilmiş ve uygulamaya alınmıştır. Bugün GTH, gemilere düşük görüş mesafesinde seyir emniyeti sağlamak amacı ile kıyıda kurulan radar sistemlerinden, denizel çevreyi korumak ve gemi trafiğini düzenlemek amacı ile birçok algılayıcı ile oluşturulmuş çağdaş modern yapılara dönüşmüştür.

Bütün bu işlevleri yerine getirebilmek için gemi ve kıyı arasında sağlıklı bir iletişim ağının kurulması ihtiyacı kaçınılmazdır. Bu iletişim ağının sağlıklı olmasının birinci önceliği teknik altyapı diğeri ise sistemin kullanıcıları olan gemi personeli ve operatörlerin becerileridir.

GTH iletişimi, bu özelliklerinden dolayı net, az fakat öz olmalıdır. Her iletişim vardiya zabiti, kılavuz kaptan veya gemi kaptanının yükünü hafifletecek ve de ihtiyaç duyulan verinin dışında gereksiz bilgi içermeyecek şekilde olmalıdır. Verilecek mesajın içeriği ve iletişim metoduna özellikle dikkat edilmelidir. Tek bir gemiyi ilgilendiren detaylı bilgiler verilecekse, GTH operatörü diğer gemilerin iletişimini işgal etmemek amacı ile alternatif haberleşme frekansları ve metodları tercih etmelidir (Froese ve Chernyaev, 2004).

GTH bölgelerinde iletişim altyapısı teknik anlamda her zaman haberleşmeye açık tutulmalı ve bölgenin her noktasından çok ağır hava koşullarında dahi sağlıklı erişim sağlanmalıdır. GTH bölgeleri haberleşme sektörlerine ayrılmalı, fakat trafik yoğunluğu ve suyolunun karakteristikleri de dikkate alınarak, bu sektörlerin sayısı minimumda tutulmalıdır. Her sektörün ayrı haberleşme frekansları olmalıdır (IALA, 2007).

GTH haberleşmeleri, gemi raporlamalarında standart deniz haberleşme kalıplarının ve mesaj işaretlerinin kullanılmasını öngören IMO Yönerge A.648(16) doğrultusunda olmalıdır. Bu haberleşmelerde ayrıca ITU haberleşme prosedürlerine uyulmalıdır (IMO, 1989).

GTH operatörleri ve gemi personelleri sözlü iletişimi etkileyen problemlere karşı dikkatli olmalıdır. Bir şüphe varsa haberleşmenin diğer tarafından mesajı teyit etmesi istenmelidir. Kullanılan lisan, tarafların birbirini net ve açık şekilde anlayabilmelerini sağlamalıdır. İletişim sorunları oluştuğunda, İngiliz Dili'ndeki standart deniz haberleşme kalıpları kullanılması gemi personeli veya GTH operatörü tarafından talep edilmelidir.

### **2.5.3. Gemi – Gemi İletişim**

Dar suyollarında seyir emniyetinin sağlanması için gemiden gemiye iletişim çatışma riskinin sözkonusu olduğu durumlarda öngörölmüş bir husustur. Normal koşullarda seyir

işlemi Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG) ile çerçevesi çizilmiş kurallar dahilinde gerçekleştirilmelidir (IMO, 2003). Bu kuralların gözardı edilmesi ve herhangi bir risk mevcut değilken telsiz üzerinden haberleşerek alternatif seyir güzergahları kullanılmasından ve karşılıklı geçişler yapılmasından kaçınılmalıdır. Ancak seyir emniyetinin sağlanması açısından Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS) kapsamında köprüüstünden köprüüstüne haberleşme bir işlev olarak kabul edilmiştir. Bu haberleşme işlevi çatışma veya karaya oturma gibi riskler sözkonusu olduğunda mevcut riski bertaraf etmek için kullanılmak üzere belirlenmiştir. Köprüüstünden köprüüstüne haberleşme kanalı olarak VHF Kanal 13 tahsis edilmiştir. GMDSS kapsamında gemiler tehlike ve çağrı kanalı olan VHF Kanal 16'nın yanında seyir emniyeti kanalı olan VHF Kanal 13'ü de dinlemek zorundadırlar (IMO, 2004b). Köprüüstünde tek VHF cihazı olduğunda bu cihaza ait ikili dinleme işlevi olan "dual watch" kullanılarak iki kanal takip edilmelidir. Cihaz çiftlemesi yapıldıysa ve köprüüstünde iki adet VHF cihazı varsa biri Kanal 16'yı dinlerken diğeri Kanal 13'ü dinlemelidir. Geçiş yapılan dar suyolunda GTH mevcut ise yerel kurallarda işaret edilen ilgili GTH kanalları takip edilmelidir.

Seyir Emniyetini tehdit eden durumlarda yapılacak haberleşmelerde Uluslararası Telekominikasyon Birliği'nin belirlediği kurallar dikkate alınacaktır. Bu kurullarla ters düşmemesi koşulu ile Standart Deniz Haberleşme Kalıpları'nın kullanılması tavsiye edilmektedir.

### **III. DAR SUYOLLARINDA İLETİŞİM SORUNLARI VE NEDENLERİ**

#### **3.1. Gemi Personelinin Yaşadığı İletişim Sorunları**

##### **3.1.1. Kılavuz Kaptan İle Yaşanan İletişim Sorunları**

Dar suyollarında kılavuz kaptan, vardiya zabiti ve gemi kaptanı arasındaki iletişim, takım çalışması ve doğru karar alma sürecinde önemli rol oynamaktadır. Özellikle yüksek tonajlı gemilerin can, çevre ve mal güvenliğini tehdit eden kazalara yol açmaması için kılavuz kaptan almaları yerel birimler tarafından tavsiye edilmektedir. Kılavuz kaptanlar köprüüstünde seyir işlemini gemi kaptanına ve personeline talimatlar vererek yürütmektedir. Gemi kaptanı böyle bir durumda dahi geminin tüm sorumluluğunu taşımakla birlikte genelde yerel özelliklere hakim olan deneyimli kılavuz kaptanların kararlarına aykırı davranmamaktadır. Ancak gemi kaptanı, kılavuzun kaptanın seyir önerileri ile ilgili olarak gemi personeline talimat verme yetkisine sahip tek sorumludur. İşte kılavuzlanan gemideki bu ilişkide, gemi kaptanı ve kılavuz kaptan arasındaki iletişim sorunları kazalara sebep olabilmektedir. Bu ilişkinin en önemli iki unsuru olan gemi kaptanı ve kılavuz kaptan arasında kılavuzluk operasyonu süresince etkin bir iletişim olmalıdır. Kılavuz kaptan geminin özelliklerine, gemi kaptanı ise dar suyunun özelliklerine vakıf değildir. Bundan dolayı kılavuz kaptanın gemiye ulaşmasından itibaren iki taraf etkin bir bilgi paylaşımı içinde olmalıdır. Bu bilgi paylaşımı operasyonun sonuna kadar devam etmelidir. Gemi kaptanı geminin sorumluluğunu kendinde olduğunu göz ardı etmemeli ve kılavuz kaptanın gelişini dinlenmek ya da diğer işlerini halletmek için fırsat olarak görmemelidir.

Gerek kılavuz kaptan ve gemi kaptanı arasında, gerekse gemi personelinin de dahil olduğu köprüüstünde yaşanan iletişim sorunlarının en önemli sebeplerinden biri, ortak lisan olan İngiliz Dili'ne hakimiyetsizliktir (Yercan v.d., 2005). Kılavuzlanan gemilerde kılavuz kaptan, gemi kaptanı ve gemi personelinden oluşan tarafların herhangi birinde İngilizce yetersizliği iletişim zincirinin kırılmasına yol açmaktadır. Gemi personelinin gemi kaptanı dahil olmak üzere ortak bir lisan kullanması durumunda sadece gemi kaptanının İngilizce'sinin iyi olması



bu sorunun etkilerini azaltabilmektedir. Böyle bir durumda gemi kaptanı sürekli olarak kılavuz kaptandan gelen yönlendirmeleri personeline aktarmalı ve doğru uygulandığından emin olmalıdır. Gemi kaptanının aradan çıkması halinde kılavuz kaptanın verdiği talimatların personel tarafından yanlış anlaşılma olasılığı söz konusu olmaktadır. Dar suyollarının yol açtığı en önemli sorun yapılan yanlışların düzeltilmesi için yeterli zamanın ve manevra alanının olmama olasılığıdır. Dolayısı ile bu tarz yanlış anlaşılmaların önüne geçmek için gemi personeli kılavuz kaptandan aldığı talimatları açık ve net şekilde teyit etmelidir.

Gemi kaptanının personeli ile kılavuz kaptanın ise GTH operatörü veya römorkör ile ana dilde konuşmaları halinde, haberleşmenin hemen sonrasında taraflar birbirlerini bilgilendirmelidir. Özellikle kılavuz kaptan, GTH ile veya römorkör ile yaptığı iletişimin içeriğini gemi kaptanına izah etmelidir. Taraflar, İngiliz Dili'ne hakim olsalar bile mesleki İngilizce bilgisinde yetersiz olabilmektedirler. İngilizce'de köprüüstü operasyonları sırasında kullanılan denizciliğe özel kelimeler ve kalıplar mevcuttur. Bu kelimeler ve kalıplar mesleki yeterlilik çerçevesinde kılavuz kaptan ve köprüüstü personeli tarafından bilinmelidir. Bu anlamda bir kavramı ifade etmek için İngiliz Dili'ndeki farklı kelimelerin kullanılmasını önlemek için bu terminoloji standard hale getirilmiştir. Standart Deniz Haberleşme Kalıpları bu standardizasyon ihtiyacının bir sonucudur. SMCP aynı zamanda tarafların arasındaki aksan farklılıklarından kaynaklanabilecek sorunları da önlemeyi amaçlamaktadır. Farklı etnik kökenden insanların İngilizce aksanları bu dile hakim olsalar bile iletişim sorunlarına yol açabilmektedir.

### **3.1.2. Kıyı Birimleri (GTH) İle Yaşanan İletişim Sorunları**

Dar suyollarında gemi-kıyı iletişimlerin kıyı ucunu GTH Operatörleri oluşturmaktadır. GTH, gemi trafik düzeninin sağlanması, görsel ve elektronik seyir yardımı, acil durumlarda kriz yönetimi ve gemilere bilgi sağlanması gibi işlevlere sahiptir (KEGM, 2010).

Bütün bu kritik işlevlerin yerine getirilmesinde GTH operatörü önemli bir rol almaktadır. Fakat sonuç itibari ile GTH operatörü de bir insandır ve zaman zaman bu operatörlerden kaynaklanan iletişim sorunları gerçekleşmektedir. GTH operatörleri ile ilgili gözden kaçırılmaması gereken husus bu kişilerin tüm trafik risklerini radar ekranından takip ettiği ve durum hakkında ekranındaki kadar bilgi sahibi olduğudur. Operatör çoğu zaman kısıtlı bilgi ile gemilere tavsiyede bulunmak zorunda kalabilmektedir. Bu duruma iletişimde yaşanan

sorunlar ve telsiz haberleşme prosedürlerinin göz ardı edilmesi eklenince istenmeyen sonuçlar ortaya çıkabilmektedir (Wiersma ve Maestenbroek, 1998).

Dar su yolu geçişi sırasında gemiler GTH'den gelen tavsiye ve yönlendirmelere dayanarak seyir yapmaktadır. GTH'den yetersiz bilgi akışı olması gemilerin kaza yapmasında neden olur. Bu yetersiz bilgi akışı operatörün iletişim eksikliği veya İngiliz Dili eksikliğinden kaynaklanabilmektedir.

Bir başka husus ise SMCP kullanımı ile ilgilidir. GTH operatörleri gemilerle SMCP kullanarak iletişim kurmaktadır. Gemi personelinin bu alandaki yetersizliği sonucu aynı anlama gelen kavramlar farklı kelimelerle ifade edilebilmektedir. Bu da iletişimde kırılmaya ve tarafların birbirlerini yanlış anlamalarına neden olmaktadır.

Seyirle ilgili riskler oluştuğunda panikleyen gemi personeli iletişimde soruna yol açmaktadır. GTH operatörünün böyle durumlarda süreci soğuk kanlılıkla yönetmesi gerekmektedir. Aksi halde telsiz başında panikleyen gemi personeli ile iletişimi kaybetme veya yanlış anlaşma gibi durumlarla karşılaşılabilir.

### **3.1.3. Diğer Gemiler İle Yaşanan İletişim Sorunları**

Dar su yollarında gemiler çatışma riski sözkonusu olmadığı sürece Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü uyarınca seyretmek durumundadırlar. Ancak, çatışma riski mevcutsa VHF Kanal 13 üzerinden bu riski bertaraf etmek için iletişime geçmelidir. Gemi-gemi iletişimde İngilizce yetersizliği ve SMCP kullanımı konusunda yetersizlik yanında iletişim sorunu olarak VHF telsiz cihazında yanlış kanalın dinlenmesi veya hiç dinlenmemesi ifade edilebilir.

### **3.1.4. İletişim Sorununa Örnek Deniz Kazaları**

İletişim sorunları tekbaşına bir kazanın dolaylı ya da dolaysız nedeni olabileceği gibi bir sorunlar zincirinin parçası da olabilirler. Ayrıca, iletişimin kullanıldığı alanlar dikkate alındığında İngiliz Dili yetersizliği, mesleki yetersizlik, aksan farklılıkları, teknik yetersizlik gibi nedenlerin biri ya da birkaçının rol oynadığı deniz kazaları sözkonusu olabilmektedir. Aşağıda bu tür kazalara birkaç örnek verilmiştir (Houtman v.d., 2005).

1999 yılında Rotterdam Eemshaven'da kılavuz kaptan bulduran bir İsveç gemisi New Waterway de seyrederken Norveç yük gemisi tarafından sıkıştırılması sonucu önce karaya oturmuş sonrasında da çatışma meydana gelmiştir. Bu kazanın nedenleri arasında köprüüstü

organizasyonunun yetersizliği, kılavuz kaptan ve gemi personelin geminin özellikleri ile ilgili bilgi paylaşımında bulunmamasının yanı sıra kılavuz kaptanın GTH ile yetişip geçme manevrası ve seyir hızı ile ilgili iletişimi Holandaca gerçekleştirmesi ve gemi kaptanının bunları anlamaması belirtilmiştir. Ayrıca, gemi kaptanı ve kılavuz kaptanın birbirini anlamamaları bu kazada bir başka iletişim sorunu olarak tespit edilmiştir.

1999 yılında Fransız konteyner gemisi ile bir Bermuda tankerinin Westerschelde mevkiinde çatışmasında da gemi personeli ile kılavuz kaptan arasında yetersiz bilgi alışverişi ve kılavuz kaptanın VHF telsiz haberleşme prosedürlerine hakimiyetinin zayıflığı kazaya yol açan iletişim sorunlarıdır.

2000 yılında Hollanda yük gemisinin limanı terkettikten sonra Finlandiya Körfezi'nde seyrederken bir fener şamandırası ile çatışması kılavuz kaptan ve gemi personeli arasındaki iletişim eksikliği sonucu ortaya çıkmıştır. Kılavuz kaptan çatışma rotasında olan bir geminin yol yapacağını düşünmüş ancak, gemiyle irtibat kurup bunu teyit etmemiştir. Vardiya zabiti ise, kılavuz kaptanın aslında trafik kontrol operatörü ile konuşurken çatışmadaki gemi ile irtibat kurup Fince konuşup anlaştığını zannedip müdahale etmemiştir. Bu kazanın diğer nedenleri arasında gemi kaptanının köprüüstünü terketmesi ve bunu vardiya zabıtine bildirmemesi ve limandan ayrılmadan önce alkol alması da gösterilmiştir (IMO, 2010).

2002 yılında Eems-Dollard isimli geminin suyolunun yanlış şeridinde seyretmesi sonucu çatışma meydana gelmesine ise farklı haberleşme sistemlerinden dolayı gemiler arasında iletişim kurulamaması neden olmuştur.

## **3.2. Mesleki ve İngiliz Dili Kullanımındaki Yetersizlik**

### **3.2.1. Gemi Personeli STCW Haberleşme ve İngilizce İçeriği**

Dar su yolu geçişlerinde köprüüstünde vardiya tutacak personelin İngilizce eğitimine yönelik standartlar STCW Kodu'nun aşağıda belirtilen ilgili bölümlerinde verilmiştir. Bu koda sözkonusu personel üç ayrı seviyede ele alınmıştır (IMO, 2001). Bunlar:

- İdari Seviye,
- Operasyonel Seviye ve
- Destek Seviyesidir.

STCW Kodunun tanımlar bölümünde “idari seviye - management level” köprüüstü personeli için gemi kaptanı ve 1.zabit olarak tanımlanırken, “operasyonel seviye-operational level” vardiya tutan tüm zabitan olarak ifade edilmiştir. “Destek seviyesi-support level” ise köprüüstünde zabitan dışında vardiya tutan personeli tanımlamaktadır. Destek seviyesi ve operasyonel seviyede personelin İngilizce yeterlikleri ile ilgili standartlar Tablo 1 ve Tablo 2’de gösterilmektedir.

Tablo 1. STCW Kodu operasyonel seviyede vardiya tutma İngilizce standartları (IMO, 2001)

Yeterlik	Bilgi, Anlayış ve Mesleki Yeterlik	Yeterlik Gösterme Yöntemleri	Yeterlik Değerlendirme Kriterleri
IMO Standart Deniz Haberleşme Kalıpları olarak değiştirilen Standart Deniz Seyir Kelimelerini ve İngiliz Dili’ni yazılı ve sözlü olarak kullanma.	<p><i>İngiliz Dili</i></p> <p>IMO Standart Deniz Haberleşme Kalıplarını anlamak ve kullanmak,</p> <p>Zabitlik görevlerini yerine getirmek ve farklı diller konulan personelle anlaşmak,</p> <p>GTH merkezleri ile, kıyı istasyonları ile ve diğer gemilerle iletişim kurabilmek,</p> <p>Gemi emniyeti ve operasyonu ile ilgili mesajları anlamak, meteorolojik bilgileri anlamak,</p> <p>Haritalar ve diğer denizcilik yayınlarnı kullanmak için yeterli seviyede İngilizce bilgisi.</p>	Uygulamalardan elde edilen göstergelerin testi ve değerlendirmesi.	<p>İngiliz Dili’ndeki denizcilik yayınlarının ve geminin emniyeti ile ilgili mesajların doğru olarak yorumlanması.</p> <p>İletişimlerin net ve anlaşılır olması.</p>

Tablo 2. STCW Kodu destek seviyesinde vardiya tutma İngilizce standartları (IMO, 2001)

Yeterlik	Bilgi, Anlayış ve Mesleki Yeterlik	Yeterlik Gösterme Yöntemleri	Yeterlik Değerlendirme Kriterleri
Gemiyi yönlendirmek ve İngiliz Dili'nde verilen dümen komutlarını anlamak.	Manyetik ve cayro pusula kullanma.  Dümen komutları.  Otomatik pilottan el dümenine veya tam tersi yönde geçiş yapabilmek.	Aşağıdaki uygulamaların değerlendirilmesi :  1. uygulama sınavı, veya  2. hizmet tecrübesi onayı veya  Eğitim gemisi tecrübesi.	Seyir bölgesinde ve hakim deniz koşullarında kabul edilebilir limitler içinde düzgün dümen tutabilme.  Kontrollü ve dengeli rota değiştirme.  Her zaman için kısa ve net iletişim ve denizciye yakışır şekilde komut tekrarı.

İdari seviyede personel için İngiliz Dili'nin kullanımına yönelik bir standart belirtilmemiştir. Ancak, idari seviyenin operasyonel seviyeyi kapsamı köprüüstünde vardiya veya manevra esnasında gemi içi ve dışı iletişimde aynı standartların uygulanması anlamına gelmektedir. İdari seviyedeki gemi kaptanı ve 1.zabit ehliyetindeki personelin IMO Standart Deniz Haberleşme Kalıplarını anlamak ve kullanmak GTH merkezleri ile, kıyı istasyonları ile ve diğer gemiler ile iletişim kurabilme yeterliklerini sağlamaları gerekmektedir.

### 3.2.2. GTH Operatörü Eğitimi İngilizce İçerik

Gemi Trafik Hizmetleri Operatörlerinin eğitim standartları Uluslararası Denizfenerleri Birliği (IALA) tarafından yayınlanan “V-103-1” kodlu model müfredatta belirtilmiştir. Hem denizcilik hem de İngiliz Dili Eğitimi konusunda bilgi sahibi nitelikli eğitimciler tarafından verilmesi öngörülen bu model müfredatın lisan ile ilgili bölümü iletişim anlamında operatörün kazanması gereken kaabiliyetleri belirtmiştir (IALA, 2005).

GTH Operatörlüğü'ne başvuracak adaylarının genel İngilizce seviyelerinin TOEFL ve IELTS gibi uluslararası sınavlar ile tespit edilmesi gerekliliği ortaya konmuştur. IELTS sınavını ön plana çıkartarak bir GTH Operatörü adayının bu sınavdan minimum “Band 5-Ortalama Kullanıcı” notu alması kriterini koymuştur. “Band 5-Ortalama Kullanıcı” seviyesi; “İngiliz Dili'ne kısmen hakimiyeti olan, hataya açık olsa da pekçok durum için genel

anlamda yeterlik gösteren, fakat karmaşık cümleler kullanma becerisi olmayan kullanıcı” olarak tanımlanmaktadır.

Önerilen müfredat GTH Operatörünün, acil durum planlarını da içeren GTH kullanım alanları ile ilgili gemilerle ve diğer birimlerle haberleşebilmeyi, meteorolojik ve oşinografik bilgileri, haritaları ve diğer denizcilik yayınlarını kullanabilmeyi sağlayacak İngiliz Dili bilgisine sahip olması standartını belirlemiştir. Bunların yanı sıra eğitimin tamamlanmasıyla operatör adaylarının GTH görevlerini yerine getirebilecek düzeyde IMO Standart Deniz Haberleşme Kalıpları (SMCP) ve denizcilik terminolojisi bilgisini edinmesini hedeflemiştir. Ayrıca, GTH’de kullanılacak cihazların kullanımı için üreticilerin kullanma kılavuzlarını anlayabilmeleri için gerekli seviyede İngiliz Dili bilgisi öngörülmüştür.

IELTS bant 5 seviyesindeki kullanıcıların genel İngilizce hakimiyetleri hataya açık olarak belirtilse de, operator adaylarından GTH operasyonları ve özellikle acil durum haberleşmeleri ile ilgili hatasız bir performans beklenmektedir.

### 3.2.2.1. GTH operatörü temel eğitimi lisan modülü konu başlıkları

Tablo 3’de IALA V-103-1 model kursta belirtilen GTH Operatörü temel eğitimi lisan içeriği gösterilmektedir.

Tablo 3. GTH operatörü temel eğitimi lisan modülü içeriği (IALA, 2005)

Konu Başlıkları	Ders Saati	
	Sunumlar	Uygulamalar
<b>Sesli Haberleşme Amaçlı Kullanılan İngiliz Dili Yapısı</b> - Konuşma İngilizcesinde Cümle Üretme. - Özel Amaçlı İngilizce, belirginlik ve gereksiz kullanımdan kaçınma. - Kelime seçimleriyle anlam bulanıklığının önlenmesi. - Özel teknikleri kullanılarak anlam bulanıklığının önlenmesi. - Mesaj durumu.	30 saat	20 saat
<b>GTH’ne Özel Mesaj Oluşturma</b> - Mesajların oluşturulması. - Mesajın önemine uygun anlaşılması için kullanılacak konuşma araçları.	10 saat	15 saat
<b>Standart Kalıplar</b> - Standart Kalıpların avantajları, dezavantajları. - Genel SMCP bilgisi. - IMO SMCP Kitabı Bölüm 3 Kısım 6: GTH	45 saat	30 saat
<b>Bilgi Toplama</b> - Soru Sorma Teknikleri	6 saat	10 saat
<b>TOPLAM</b>	<b>91 Saat</b>	<b>75 Saat</b>

## Sesli Haberleşme Amaçlı Kullanılan İngiliz Dili Yapısı

- *Konuşma İngilizcesinde Cümle Üretme*
  - Pratik haberleşmede İngilizce cümleler nasıl oluşturulur. “Temel İngilizce” ve “ICAO İngilizcesi”nden örnekler.
- *Özel Amaçlı İngilizce, belirginlik ve gereksiz kullanımdan kaçınma*
  - Konuyla dolaysız ilgili olanlar dışında gereksiz tüm terimlerin ayıklanması.
  - Kanuni İngilizce, Mühendislik İngilizcesi ve bunlara ait farklı yapılar.
  - Fazla bilginin anlamaya yardımcı olduğu ve olmadığı durumlar.
  - İstenen anlamı ifade etmek için doğru kelime seçimi.
- *Kelime seçimleriyle anlam bulanıklığının önlenmesi.*
  - İngilizcede “koşul” belirten kelimeler ve GTH mesajlarında bunların bertaraf edilmesi.
  - “Koşul” belirten kelimelerin yanlış kullanılmasının sonuçları.
- *Özel teknikleri kullanılarak anlam bulanıklığının önlenmesi*
  - “Mesaj İşaretleri”in kullanımı ve verdikleri anlamlar.
- *Mesaj Statüsü*
  - Özellikle “Uyarı”, “Bilgi”, “Tavsiye” ve “Talimat” başlıklı mesaj işaretlerinin yasal karşılıkları.
  - Gemi kaptanı, kılavuz kaptan ve GTH operatörü arasındaki yasal ve psikolojik ilişki ve aktif GTH örnekleriyle mesaj işaretlerinin kullanımı.

## GTH’ne Özel Mesaj Oluşturma

- *Mesajların oluşturulması.*
  - Mesajların netliğini artırma, gereksiz bilgi ve anlam bulanıklığını en alt düzeye indirme yöntemleri.
  - Uygulama: Net ve bulanık anlamlı mesajlar oluşturmak için uygun seneryoların uygulanması.
- *Mesaj statüsüne uygun anlaşılması için kullanılacak konuşma araçları*
  - Bilgilendirme mesajlarında tavsiye ifade etmek için uygun linguistik araçların kullanımı.

### Standart Kalıplar

- *Standart Kalıpların avantajları, dezavantajları.*
  - Öngörülebilir eylemleri tetiklemek için standart kalıpların kullanılması.
  - Standart kalıpların eldeki en iyi yöntem olmadığı durumlarda hatırda tutabilmek için sayılarının sınırlandırılması.
- *Genel SMCP bilgisi.*
  - SMCP'ye giriş – çıkış noktası ve genel yapısı.
  - Özellikle acil durum halinde gemilerde SMCP kullanımı.
  - SMCP kullanan gemilere yine SMCP ile ne zaman ve nasıl cevap verileceği.
  - Uygulama : Kaydedilmiş gerçek olaylar ve simulatörde SMCP kullanımı.
- *IMO-SMCP Kitabı Bölüm 3 Kısım 6 GTH.*
  - Genel bilgilendirme.
  - GTH'de SMCP'nin ne zaman ve nasıl kullanılacağı.
  - Uygulama : Kaydedilmiş gerçek GTH olayları ve simulatörde GTH-SMCP'si kullanımı.

### Bilgi Toplama

- *Soru Sorma Teknikleri*
  - Mesaj betimleyiciler kullanılarak dolaysız soru sorma.
  - Soru sorarken ses tonu kullanmada yaşanan linguistik problemleri.
  - Soyut soruların reddi ve soru tekrarları.
  - Soru sorarken muhatabını hafife alma.

### **3.2.2.2. GTH operatörü temel eğitimi iletişim modülü konu başlıkları**

IALA V-103-1 Model Müfredatında “iletişim”e ait standartlar ayrı bir modülde belirtilmiştir. Önerilen müfredat GTH birimleri, gemileri ve diğer hizmet birimleri arasındaki iletişim gereksinimlerini kapsamaktadır. Bu kapsam GTH alanında trafik yönetimi ve seyir yardımı konularına dair iletişimi koordine etmek için gerekli teorik ve pratik bilgiyi içermektedir. Ayrıca, acil durum iletişim ve koordinasyonuna yönelik standart bir anlayış sağlamaktadır.



Eğitimin tamamlanmasıyla operatör adaylarının ilgili ülkenin GTH alanlarına ait iletişim koordinasyon gereksinimlerini belirleyen ulusal ve uluslararası yasal düzenlemeler konusunda yeterli bilgi sahibi olması ve temel iletişim koordinasyon prensiplerine hakim olması amaçlanmıştır. Operatör adaylarının ayrıca gemilerde ve kıyı tesislerinde bulunan deniz ve denizle ilgili birimlerin arasında çeşitli türlerde iletişim koordine etme, aktarma ve önceliklendirme konularında yeterli teorik ve pratik beceri edinmeleri hedeflenmiştir. Eğer simülasyon mevcut ise adayların GTH alanında iletişimin koordinasyonunda GTH operatörünün rolü konusunda gerçekçi uygulamalar yapması önerilmiştir.

Tablo 4'te IALA V-103-1 model kursta belirtilen GTH Operatörü temel eğitimi iletişim içeriği gösterilmektedir.

Tablo 4. GTH operatörü temel eğitimi iletişim modülü içeriği (IALA, 2005)

Konu Başlıkları	Önerilen Ders Saati	
	Sunumlar	Uygulama
<b>Genel İletişim Becerileri</b> Bireyler arası iletişim Etkin iletişimi geliştirmek için prosedürler. Sözlü ve sözsüz iletişim İletilen mesajın anlaşılmasında ortak kültürel yönler.	3 Saat	4 Saat
<b>İletişim</b> Toplama Değerlendirme Yaygınlaştırma	2 Saat	6 Saat
<b>Kayıt Altına Alma</b> Amaç Elle kayıt tutma Elektronik kayıt tutma Bildirim ve rapor yazma	2 Saat	1 Saat
<b>TOPLAM</b>	<b>7 Saat</b>	<b>11 Saat</b>

#### Genel İletişim Becerileri

- *Bireyler arası iletişim*
  - Bireyler arası iletişim süreci
  - Aktif dinleme becerisi

- Etkin takım iletişimi
- Empati
- *Etkin iletişimi geliştirmek için prosedürler*
  - Net, öznlü, kusursuz, zamanlaması doğru ve anlamlı iletişim.
  - Alınan mesajın geri okunması.
  - Mesajı daha küçük bölümlere ayırmak.
  - Mesajı farklı türlü ifade etmek.
- *Sözlü ve sözsüz iletişim*
  - Ses tonlaması
  - Sözsüz iletişim işaretleri ve sembolleri-İç
  - Sözsüz iletişim işaretleri ve sembolleri-Dış
- *İletilen mesajın anlaşılmasında ortak kültürel yönler*
  - Karar alma sürecinde kültürel yönler – potansiyel etkiler
  - Mesajın anlaşılmasında kültürel yönler – potansiyel etkiler

#### İletişim

- *Veri Toplama*
  - Resmi mesajlar-Gemi raporlama
  - Deniz raporlama
  - Ulusal mevzuat
  - Yerel mevzuat
- *Değerlendirme*
  - Önceliklendirme
  - Rutin
  - Rutin olmayan
  - Acil durumlar – Olaylar / Kazalar
  - İletişim için hareket planı oluşturmak
  - Hedeflerin tanımlanması
  - Kaynakların belirlenmesi
  - Acil durum planlarına uygun planlama yapmak
  - Planın uygulanması
  - Sürecin değerlendirilmesi

- “En kötü” nün dikkate alınması / “ya böyle olsaydı” seneryoları
- Plan ve hedeflerin gerekli olduğu gibi güncellenmesi
- *Yaygınlaştırma*
  - Resmi mesajlar-Gemilere : uyarı/bilgi/tavsiye/talimat
    - Cümle kurma, Zamanlama, İçerik
  - Resmi mesajlar-Suyolu Bilgileri : uyarı/bilgi/tavsiye/talimat
    - Cümle kurma, Zamanlama, İçerik
  - Resmi mesajlar-Diğer hizmet birimleri : uyarı/bilgi/tavsiye/talimat
    - Cümle kurma, Zamanlama, İçerik
  - Özel raporlar
    - Cümle kurma, Zamanlama, İçerik
  - Resmi olmayan mesajlar
    - Cümle kurma, Zamanlama, İçerik

### **3.2.3. Kılavuz Kaptan İletişim Standartları**

IMO Resolution A.960’a göre (IMO, 2004a):

Gemi Kaptanı ve Kılavuz Kaptan seyir prosedürleri, yerel koşullar ve gemi karakteristikleri ile ilgili bilgi alışverişinde bulunmalıdır. Bu bilgi paylaşımı süreklilik arzmelidir ve kılavuzluk hizmeti boyunca devam etmelidir. Her kılavuzluk hizmeti gemi kaptanı ve kılavuz kaptan arasında bilgi paylaşımı ile başlamalıdır. Sözkonusu bilgi alışverişinin içeriği ve miktarı kılavuzluk operasyonuna ait seyir gereksinimleri ile belirlenir. Operasyonun ilerleyen aşamalarında karşılıklı ek bilgi talep edilebilir. Yetkili her kılavuzluk otoritesi, kılavuzluk sahasındaki uygulamaları ve düzenleyici hükümleri dikkate alarak bir bilgi paylaşımı standardı oluşturmalıdır. Kılavuz kaptanlar belli başlı konularda bilgi paylaşımına gidildiğinden emin olmak için bir bilgi kartı, formu veya başka bir hatırlatıcı kullanılmalıdır. Eğer kılavuz kaptanlar tarafından böyle bir bilgi kartı veya standart form kullanılırsa, kartın ya da formun içeriği daha anlaşılır olacaktır. Kart veya form sözlü iletişime destek ve yardımı olması için kullanılmalı, sözlü iletişime alternatif olmamalıdır.

Bu bilgi paylaşımının asgari içeriği aşağıdaki gibi olmalıdır :

- a. Doldurulmuş standard Kılavuz Kaptan Kartının sunumuna ek olarak, farklı hızlardaki dümen manevra açıları, daire dönüşleri, durma mesafesi, ve eğer mevcutsa diğer bilgiler;
- b. Söz konusu geçiş için hazırlanmış acil durum planları da dahil olmak üzere planlar ve prosedürler üzerinde genel bir anlaşma;
- c. geçiş süresince beklenen deniz trafiği, gel-git akıntıları, su derinlikleri ve hava koşulları gibi özel koşullarla ilgili tartışma;
- d. geminin güvenli manevra yapmasını veya seyretmesini etkileyebilecek personel sayısı yetersizliği, seyir cihazı sorunları, makina sorunları, veya geminin olağandışı tepkilerinin tartışılması;
- e. yanaşma operasyonlarında; römorkörlerin sayısı, özellikleri ve kullanım amaçları; palamar motorları ve diğer yanaşma yardımcıları;
- f. bağlama operasyonları ile ilgili bilgiler, ve
- g. köprüüstünde ve diğer birimlerle iletişim için kullanılacak lisanın teyit edilmesi

Şu açıkça anlaşılmalıdır ki her geçiş planı tercih edilen seyri işaret eder ve hem kılavuz kaptan hem de gemi kaptanı şartlar çok zorlamadıkça bunun dışına çıkmamalıdır. Kılavuz kaptanlar ve kılavuzluk otoriteleri, gemi kaptanın IMO gereksinimleri altındaki seyir planı sorumluluklarını geçerli olduğunun bilincinde olmalıdır.

Kılavuz kaptanlar IMO Standard Deniz Haberleşme Kalıplarını bilmeli ve gerek köprüüstü sözlü iletişimde gerekse telsiz iletişimde bu kalıpları kullanmalıdır. Bu gemi kaptanı ve vardiya zabitanının iletişimi daha iyi anlamaları ve operasyon hakkında bilgi sahibi olmalarını sağlayacaktır.

Gemide kılavuz kaptan ve vardiyada bulunan personel arasındaki iletişim İngiliz Dili'nde veya operasyona katılan herkesin bildiği bir başka ortak lisanda olmalıdır.

STCW Kodu, Kısım A-VIII/2, Bölüm 2'ye göre; kılavuz kaptan palamarcı, römorkör, GTH operatörü gibi dış birimlerle haberleşirken İngiliz Dili'ni veya herkesin anladığı bir başka lisani kullanamıyorsa, gemi personelinin duruma vakıf olabilmesi için iletişimden sonra en kısa zamanda ne konuşulduğunu ve diğer birimlerin nasıl hareket edeceğini açıklaması gerekir.

### **3.3. Teknik Yetersizlik ve Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS)**

Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi, SOLAS antlaşmasının 1988 yılında yapılan toplantısı ile kurulması kararı alınan ve acil durumlarda gemilerin ya da kazazedelerin yerinin tespit edilerek kurtarılması operasyonlarını uygun haberleşme altyapılarını kullanarak etkinleştirmeyi amaçlayan bir sistemler bütünüdür. Bunun yanı sıra GMDSS dahilinde seyir emniyetini tehdit eden durumlarda köprüüstünden köprüüstüne haberleşme tesis edilerek oluşan riski ortadan kaldırmak üzere bir işlev de öngörülmüştür. Söz konusu haberleşme işlevini yerine getirmek için VHF Telsiz Haberleşme altyapısının 13.Kanalı bu tarz haberleşmelere tahsis edilmiş ve gemilere bu kanalı dinlemeleri zorunluluğu getirilmiştir.

300 groston ve üzeri tüm yük gemileri ile tüm yolcu gemilerinin telsiz haberleşmesine ait yükümlülükleri GMDSS prosedürleri içinde belirtilmiştir. (IMO, 2004b)

#### **3.3.1. GMDSS Kapsamındaki Gemilerde Cihaz Bulundurma Gereksinimleri**

GMDSS'te gemiler tonajları ve sefer alacakları deniz alanları dikkate alınarak sınıflandırılmışlardır. Bu sınıflandırma sistemi gemilerde bulunması gereken cihazlar ve bu cihazları kullanacak personelin telsiz haberleşmesi yeterliklerini tayin etmektedir.

GMDSS yükümlülüklerini yerine getirmesi gereken gemiler sefer alacakları deniz alanına göre bir cihaz seti bulundurmak zorundadır. GMDSS kapsamında dünya denizleri dört ana deniz alanına ayrılmıştır. Bunlardan Deniz Alanı 1 ve 2 (Sea Area 1-2) yakın ve orta menzildeki haberleşme altyapısı, Deniz Alanı 3 ve 4 (Sea Area 3-4) ise uzun menzilli haberleşme altyapısı gerektiren bölgelerdir.

Dar suyollarında seyir emniyeti ile ilgili gerçekleştirilen haberleşmeler kısa menzilli VHF Telsiz cihazları üzerinden gerçekleşmektedir. Adı geçen bütün deniz alanlarında seyir yapacak gemilerde VHF Alıcı-Verici Cihazı bulunması zorunludur.

#### **3.3.2. Cihazların Bakım Tutumu**

GMDSS kapsamındaki gemilerde bulundurulması zorunlu telsiz cihazlarının bakımı ve tutumu belirli bir plan dahilinde gerçekleştirilmelidir. Gemilerin dar suyollarından geçerken gemi-gemi ve gemi-kıyı haberleşmeler için kullandıkları VHF alıcı-verici cihazları da bu kapsamda bulunan cihazlardır. Telsiz haberleşme cihazlarının bakım-tutumu için üç seçenek

sunulmuştur. Gemiler sefer yapacakları alanlara bağılı olarak bu seçeneklerden birini veya ikisini seçmek zorundadırlar. Bunlar;

- Cihaz Çiftlemesi,
- Denizde Bakım, ve
- Karada Bakım seçenekleridir.

Uluslararası Denizde Can Güvenliğı Anlaşması (SOLAS) Bölüm 4'e göre GMDSS kapsamındaki gemiler tehlike ve emniyet haberleşmesine yönelik standartları sağlamadıkları sürece seyir yapamazlar. Ayrıca, gemide haberleşme amaçlı kullanılan cihazların kullanma ve bakım-tutum kılavuzları bulunmak zorundadır. (IMO, 2004b)

Cihaz çiftlemesi, geminin sefer alacağı deniz alanına göre bulundurduğu cihazların işlev dışı kalması durumunda yedeklerinin bulunmasını öngören bir bakım tutum seçeneğidir. Bu seçeneğe göre GMDSS kapsamındaki her gemide bulunması gereken VHF Alıcı-Verici Telsiz Cihazından köprüüstünde bir adet yedek olarak bulundurulmalıdır.

Denizde bakım seçeneğini tercih eden gemilerde bu bakım işlevini yerine getirebilecek yeterlikte bir personel istihdam edilmesi zorunludur. Bu personelin yeterliğı SOLAS Bölüm 4'te Telsiz Elektronik Operatörü (REO) yeterliğı olarak belirtilmiştir. Bu personel, telsiz cihazlarının periyodik bakımlarını yapacak ve gerçekleştirebilecek bir arızada gerekli müdahalede bulunarak cihazı tamir edecektir. Ayrıca, gemide ihtiyaç duyulacak yedek parça ve elektronik tamir araç ve gereçlerinin de bulundurulması gerekmektedir.

Karada bakım seçeneğinde ise, karadaki yetkili bir tamir firmasıyla sözleşme imzalayıp arıza çıkması halinde dünyanın neresinde olursa olsun limanlarda tamir hizmetinin alınması öngörülmüştür. Bu hizmetin alınacağı tamir firması ayrıca yıllık periyodik bakımlar yapmakla yükümlüdür. İmzalanan sözleşmenin bir kopyasının gemide bulunması gerekmektedir.

#### **IV. KILAVUZ KAPTANLARIN KARŞILAŞTIKLARI İLETİŞİM SORUNLARI ÜZERİNE ANKET ÇALIŞMASI**

Araştırmamızda kullanmak için Ek'de belirtilen anket formu hazırlanmıştır. Anketin hazırlanması aşamasında odak grup toplantısı ve beyin fırtınası yapılarak nihai ankete iki aşamada ulaşılmıştır. İlk odak grup toplantısında gemi-gemi, gemi-kıyı ve gemi içi iletişim sorunlarını oluşturacak faktörlerin belirlenmesi hedeflenmiş ve anket taslağını belirleyecek sorular için altyapı temin edilmiştir.

Yapılan toplantılara akademisyen, kılavuz kaptan, GTH operatörü ve gemi kaptanı gibi farklı alanlardaki uzmanlar katılmıştır. Uzman görüşlerinden faydalanılarak hazırlanan anketimiz uygulanması için resmi izin yazısı ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne gönderilmiştir

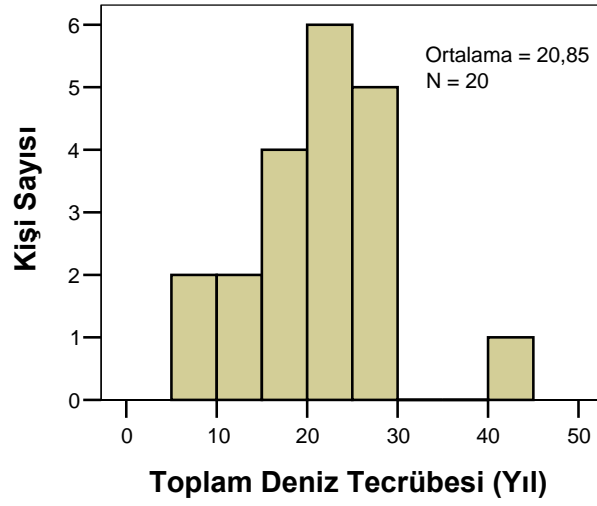
Anketin ilk kısmında araştırmanın hedefleri ve anketin açıklayıcı bölümü yer alırken, ikinci bölümde ise katılımcı profili için toplam deniz tecrübesi ve mevcut durumda çalışma süresine ve daha sonra anket sorularına yer verilmiştir. Ankette kimlik belirtici hiçbir unsur kullanılmamış, sadece katılımcıların cevapları akademik platformalarda sergilenmek üzere kayıt altına alınmıştır. Anket sorularının katılımcı tarafından değerlendirilmesi için 5'li; (1) hiçbir zaman (5) her zaman skalasında, Likert Ölçeği kullanılmıştır.

Uzman görüşleri sonucunda çıkan anket sorularımız şu unsurları içermektedir:

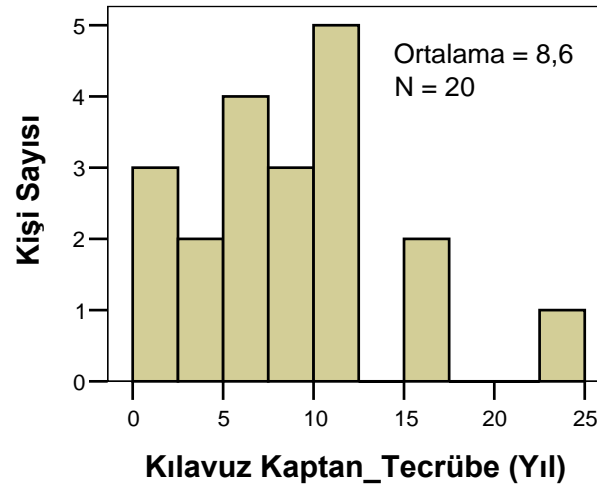
- Köprüüstü içi iletişim
- Römorkör hizmeti
- Gemi Trafik Hizmeti
- Kılavuz Hizmeti
- İngiliz Dili ve Anadil kullanımı
- SMCP Kullanımı
- Lisan dışında kullanılan iletişim araçları
- Telsiz ekipmanları teknik yeterlilik

#### 4.1. Katılımcı Bilgileri

Katılımcı sayısı 21 kişidir. Katılımcıların hepsi kılavuz kaptan olup liman ve dar su yolu kılavuzluk hizmetinde görev almaktadırlar. Şekil 1’de gösterildiği gibi toplam deniz tecrübesi 9 ila 44 yıl arasında değişmektedir. Şekil 2’de ise kılavuz kaptanlık tecrübesinin 2 ila 24 yıl arasında değiştiği görülmektedir. Katılımcıların ortalama deniz tecrübesi 20,8 yıl olup kılavuz kaptanlık tecrübelerinin ortalaması 8,6 yıldır. Katılımcıların %28,6’sı 15 yılın altında toplam deniz tecrübesine sahipken %71,4’ü 15 yılın üzerinde deniz tecrübesine sahiptir. Ayrıca, kılavuz kaptan olarak %9,5’inin 15 yılın üzerinde, %90,5’inin 15 yılın altında tecrübeye sahip oldukları görülmektedir. Tüm katılımcıların ana dili Türkçe’dir.



Şekil 1. Katılımcı deniz tecrübesi



Şekil 2. Katılımcı kılavuz kaptanlık tecrübesi



Tablo 5’de tüm sorular için 5’li Likert Ölçeğinde verilen cevaplar yüzde oranıyla gösterilmiştir. Bir sonraki bölümde herbir soru ayrı olarak pasta grafikleri ile gösterilmiştir.

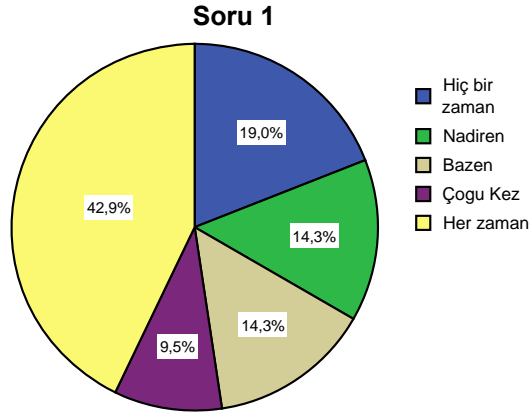
Tablo 5. Anket cevapları yüzdeler dağılımı

	<b>Hiçbir Zaman</b>	<b>Nadiren</b>	<b>Bazen</b>	<b>Çoğu Kez</b>	<b>Her Zaman</b>
<b>Soru 1</b>	19,0	14,3	14,3	9,5	42,9
<b>Soru 2</b>	28,6	9,5	14,3	28,6	19,0
<b>Soru 3</b>	0	14,3	0	14,3	71,4
<b>Soru 4</b>	4,8	57,1	38,1	0	0
<b>Soru 5</b>	23,8	52,4	14,3	9,5	0
<b>Soru 6</b>	0	23,8	66,7	9,5	0
<b>Soru 7</b>	66,7	14,3	9,5	9,5	0
<b>Soru 8</b>	57,1	33,3	4,8	0	4,8
<b>Soru 9</b>	0	0	0	0	100,0
<b>Soru 10</b>	90,5	4,8	0	0	4,8
<b>Soru 11</b>	0	0	0	4,8	95,2
<b>Soru 12</b>	76,2	23,8	0	0	0
<b>Soru 13</b>	14,3	0	4,8	33,3	47,6
<b>Soru 14</b>	4,8	47,6	42,9	0	4,8
<b>Soru 15</b>	81,0	9,5	9,5	0	0
<b>Soru 16</b>	0	19,0	71,4	9,5	0
<b>Soru 17</b>	0	9,5	28,6	23,8	38,1
<b>Soru 18</b>	9,5	14,3	14,3	28,6	33,3
<b>Soru 19</b>	4,8	14,3	28,6	47,6	4,8
<b>Soru 20</b>	4,8	38,1	47,6	4,8	4,8
<b>Soru 21</b>	0	33,3	33,3	23,8	9,5
<b>Soru 22</b>	42,9	42,9	14,3	0	0
<b>Soru 23</b>	52,4	23,8	9,5	14,3	0
<b>Soru 24</b>	0	28,6	42,9	28,6	0
<b>Soru 25</b>	14,3	23,8	42,9	19,0	0

## 4.2. Anket Cevaplarının Grafiksel Dağılımları

“Soru 1. Dümen ve Makine komutlarını ..... *Gemi Kaptanına* veririm.”

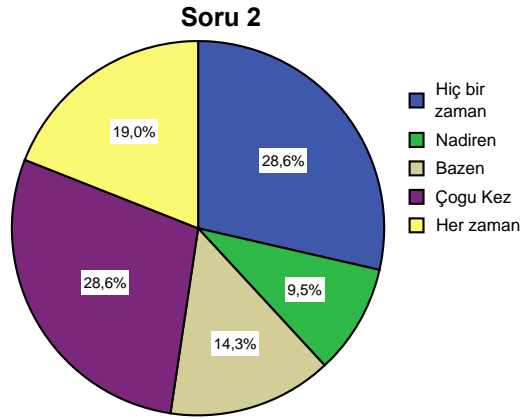
Katılımcıların %42,9’u dümen ve makina komutlarını gemi kaptanına verirken, %9,5’i çoğu kez, %14,3’ü bazen, %14,3’ü nadiren vermektedir. %19’u da hiçbir zaman gemi kaptanına vermemektedir (Şekil 3). Kılavuz kaptanın gemide olması gemi kaptanının sorumluluklarını devretmesi anlamına gelmemektedir. Geminin emniyetli seyri gemi kaptanının sorumluluğundadır. Kılavuz kaptan emniyetli seyir için gemi kaptanına tavsiye vermektedir. Dolayısıyla kılavuzluk sürecinde gemi kaptanı pasif duruma geçmemelidir. Katılımcıların %57,1’i komutları her zaman gemi kaptanına vermemektedirler.



Şekil 3. Soru 1 pasta grafiği

“Soru 2. Dümen ve Makine komutlarını ..... *Serdümenine* veririm.”

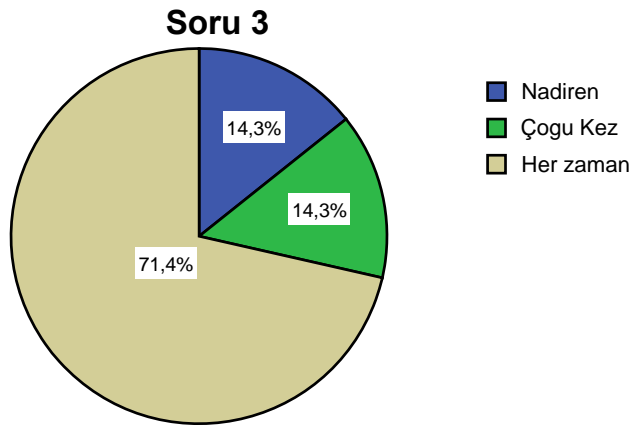
Katılımcıların %19’u dümen ve makina komutlarını her zaman serdümenine verirken, %28,6’sı çoğu kez, %14,3’ü bazen, %9,5’i nadiren serdümenine vermektedir. %28,6’sı ise hiçbir zaman bu komutları serdümenine vermemektedir (Şekil 4). %71,4 oranında bu komutların serdümenine verildiği ortaya çıkmıştır. Serdümenler usta gemici yeterliğindeki personelden seçilmektedir. Bu personel seçilirken özellikle dümen komutları konusunda eğitim almalıdır. Kılavuz kaptandan aldıkları komutları yüksek sesle ve net bir dille teyit etmelidir. Bu süreçte gemi kaptanı veya vardiya zabiti komutların doğru olarak alındığından ve uygulandığından emin olmalıdır. Eğer makina telgrafının başında gemi kaptanı veya vardiya zabitleri dışında yeterlikte bir personel bulunuyorsa, makina komutlarının da doğru anlaşıldığından ve uygulandığından emin olunmalıdır. Gemi kaptanı bütün bu süreci denetlemelidir.



Şekil 4. Soru 2 pasta grafiği

“Soru 3. Dümen ve Makina komutlarını ..... Köprüüstünde (ortaya) sesli bir şekilde veririm.”

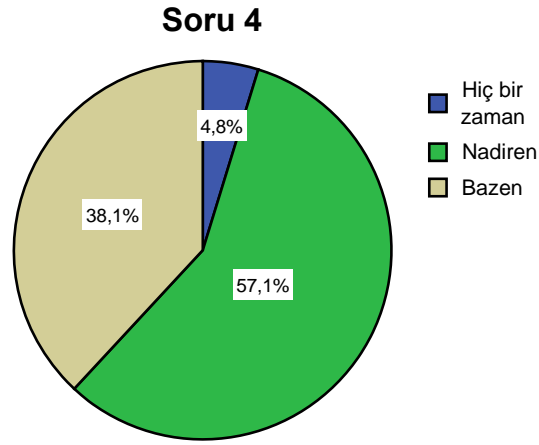
Katılımcıların %71,4’ü dümen ve makina komutlarını her zaman ortaya sesli bir şekilde vermektedir. %14,3’ü çoğu kez, %14,3’ü nadiren bu yolu kullanmaktadır (Şekil 5). Ortaya verilen dümen komutları serdümen tarafından alınmakta ve uygulanmaktadır. Ancak makina telgrafının başında sadece o iş için görevlendirilmiş bir personel yoksa makina komutunun alınarak uygulanmasında gecikme olabilir. Dar su yolu manevralarında kısa süreli gecikmeler dahi seyir emniyetini tehdit edebilir. Kılavuz kaptan ve gemi kaptanı ortaya verilen dümen ve makina komutlarının muhatapları tarafından alındığından ve uygulandığından emin olmalıdır.



Şekil 5. Soru 3 pasta grafiği

“Soru 4. *Yabancı personelle* iletişim problemi ..... yaşıyorum.”

Katılımcıların %51,7’si yabancı personelle nadiren iletişimi problemi yaşarken, %38,1’i bu problemi bazen yaşamaktadır. %4,8’i ise yabancı personelle hiçbir zaman iletişim problemi yaşamamaktadır (Şekil 6). Kılavuz kaptanların %95,2’si, yabancı personelle az da olsa iletişim sorunu yaşadıklarını belirtmişlerdir. 15 yıldan fazla kılavuzluk hizmetine sahip katılımcılarda bu problemin en az seviyede kendini gösterdiği ortaya çıkmıştır. Burada tecrübeli kılavuz kaptanların yabancı personelle iletişim sorunu yaşamamaları iletişim etkinliğinden midir yoksa iletişim frekansının düşüklüğünden midir konusu sorgulanabilir. İletişimin bir araç olarak kullanılmaması da seyir emniyetini olumsuz etkilemektedir.

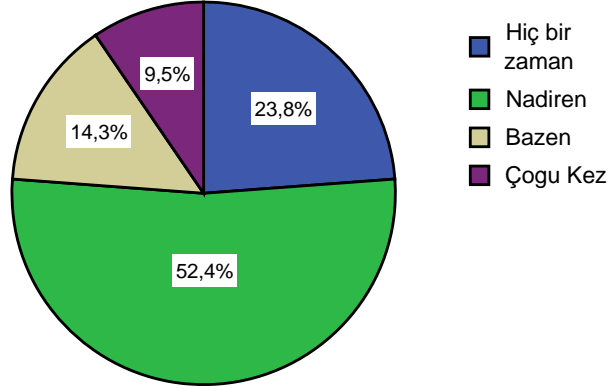


Şekil 6. Soru 4 pasta grafiği

“Soru 5. *İletişim probleminde* dolayı kılavuzladığım gemide ..... riskli durum olmuştur/olmaktadır.”

Katılımcıların %9,5’i kılavuzladıkları gemilerde çoğu kez iletişim probleminde dolayı riskli durum yaşarken, %52,4’ü nadiren, %14,3’ü bazen risk yaşamışlardır. %23,8’i ise hiçbir zaman böyle bir riski yaşamamışlardır (Şekil 7). %9,5’i çoğu kez olmak üzere toplamda %76,2 oranında katılımcı iletişim probleminde dolayı riskli durum yaşamaktadır. Oldukça yüksek olan bu oran iletişim etkinliğinin kritik boyutunu göstermektedir.

### Soru 5

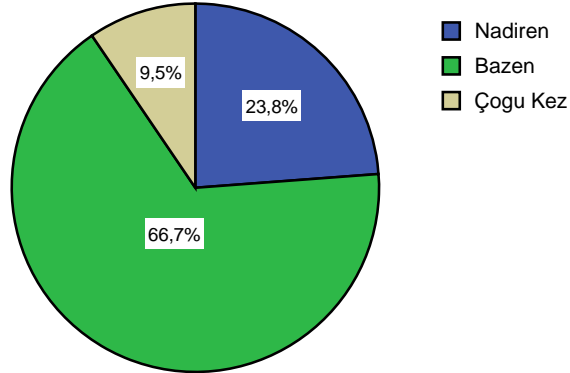


Şekil 7. Soru 5 pasta grafiği

“Soru 6. Gemi komutlarını ..... *tekrarlamak* zorunda kalıyorum.”

Katılımcıların %9,5'i komutlarını tekrar etmek zorunda kalırken, %66,7'si bazen, %23,8'i nadiren tekrarlama zorunda kalmıştır (Şekil 8). Kılavuzluk işlemi sırasında komutların doğru algılanması için net bir dille ve anlaşılır bir ses tonuyla verilmesi önemlidir. Komutları tekrar etme zorunluluğunun diğer nedenleri ise gemi personelinin İngilizce yetersizliği veya aksan farklılıklarıdır. Bu nedenleri bertaraf etmek için SMCP kullanılmalıdır. Komut tekrarı görece zaman kaybına yol açabileceğinden, olmaması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

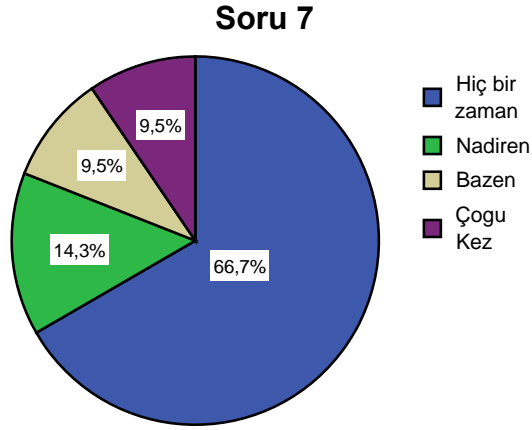
### Soru 6



Şekil 8. Soru 6 pasta grafiği

“Soru 7 Köprüüstünde ..... çevirmen olmasını tercih ederim.”

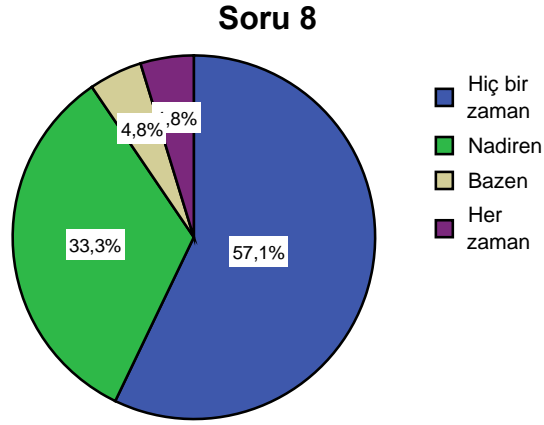
Katılımcıların %9,5'i köprüüstünde çoğu kez bir çevirmen olmasını tercih etmiş, %9,5'i bazen, %14,3'ü nadiren tercih etmiştir. %66,7'si ise hiçbir zaman köprüüstünde bir çevirmen olmasını tercih etmemiştir (Şekil 9). Gemi kaptanı veya vardiya zabiti, kılavuz kaptanın komutlarını köprüüstü personelinin anadiline çevirerek verebilirler. Böyle bir durumda kılavuz kaptan, komutun doğru aktarıldığından ve uygulandığından emin olmalıdır. Gemi kaptanının İngilizce yetersizliği durumunda, yeterli derecede İngilizce bilen bir personel aracı olarak kullanılabilir. Ancak olması gereken kılavuz kaptan ve gemi personelinin tümünün ortak lisan olan İngiliz Dili'ni kullanarak sorunsuz anlaşabilmesidir.



Şekil 9. Soru 7 pasta grafiği

“Soru 8. ....gemi kumandasını (*Makina Telgrafını/dümeni*) almam gerekti/gerekir.”

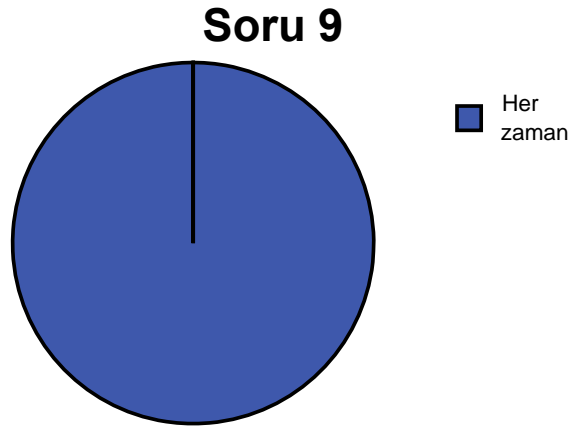
Katılımcıların %4,8'i iletişim sorunlarından dolayı geminin kumandasını almak zorunda kalırken, %4,8'i bazen, %33,3'ü nadiren gemi kumandasını almışlardır. %57,1'i ise hiçbir zaman böyle bir zorunlulukta kalmamıştır (Şekil 10). Kılavuz kaptanlar, %42,9 oranında gemi kumandasına kendileri müdahale etmek zorunda kalmışlardır. Bu da manevra alanının ve zamanının kısıtlı olduğu durumlarda iletişim sorununu ortadan kaldırabilmek içindir. Bir diğer neden ise gemi personelinin mesleki yetersizliğidir. Verilen komutların uygulanmasında iletişimden veya mesleki yetersizlikten kaynaklanan nedenlerden dolayı dümene geçmek veya makina telgrafına müdahale etmek zorunda kalmak, kılavuz kaptanın kılavuzluk görevini ifa etmesinde aksamalara yol açmakta ve seyir emniyetini tehdit etmektedir.



Şekil 10. Soru 8 pasta grafiği

“Soru 9. Boğazlarda römorkörlü geçişlerde, Römorkörler ile ..... *Türkçe* haberleşiyorum.”

Katılımcıların %100’ü kılavuzluk operasyonlarında römorkörlerle Türkçe haberleşmektedir (Şekil 11). Haberleşmenin tamamen Türkçe olması, Soru 15’e ve Soru 23’e göre iletişim sorununu ortadan kaldırmamaktadır. Türk Dili’nin kullanımı ve aksandan kaynaklanan problemler çıkabilmektedir.

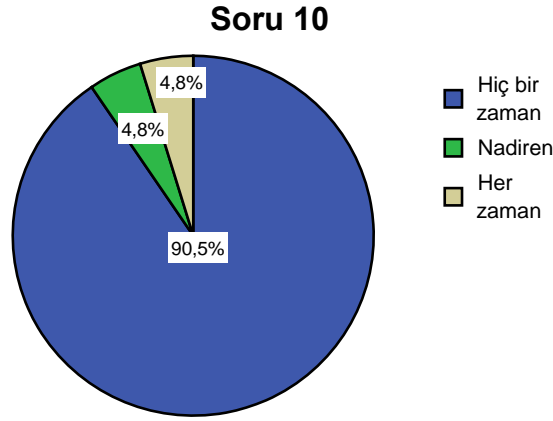


Şekil 11. Soru 9 pasta grafiği

“Soru 10. Boğazlarda römorkörlü geçişlerde, Römorkörler ile ..... *İngilizce* haberleşiyorum.”

Katılımcıların %4,8’i römorkörlü geçişlerde römorkörlerle her zaman, %4,8’i nadiren İngilizce haberleşirken %90,5’i hiçbir zaman İngilizce haberleşmemektedir (Şekil 12). Soru

9’da römorkörlerle tamamen Türkçe haberleştiğini belirten katılımcıların %9.5’i bu soruda her zaman Türkçe haberleşmediklerini belirtmişlerdir. Römorkörlere verilen komutların köprüüstünde gemi personeli tarafından anlaşılmasının istendiği durumlarda komutlar İngilizce verilmektedir. Ayrıca römorkörlere Türkçe verilen komutlar sonrasında gemi kaptanın veya vardiya zabitanın bilgilendirilmesi gerekmektedir (IMO 2004a). Soru 17’ye göre katılımcıların %61,9’u komut verdikten sonra her zaman bilgilendirmediklerini belirtmişlerdir. SMCP’de kılavuz kaptanın römorkörlerle gerçekleştirdiği haberleşmelerde kullanılmak üzere bazı standart kalıplar verilmiştir. Ancak bu kalıplar yaygın anlamda kullanılmamaktadır. Bu kalıpların kullanılması iletişimin bir başka tarafı olarak römorkör personelinin İngiliz Dili yeterliğini gündeme getirecektir.



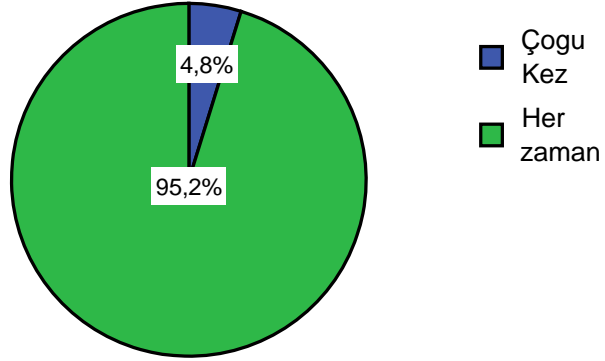
Şekil 12. Soru 10 pasta grafiği

“Soru 11. Gemi Trafik Hizmetleri ile ..... *Türkçe* iletişim kuruyorum.”

Katılımcıların %95,2’si GTH operatörleriyle her zaman, %4,8’i çoğu kez Türkçe haberleşmektedir (Şekil 13). Römorkörler ile Türkçe haberleşme oranı %100 olan kılavuz kaptanların GTH operatörleri ile Türkçe haberleşme oranının %95,2’ye düşmesi, GTH operatörleri ile İngilizce de haberleşebiliyor olmalarındandır. Römorkör personeli ile bu mümkün olmamaktadır. Soru 12’de katılımcılar nadiren de olsa GTH ile %23,8 oranında İngilizce haberleştiklerini belirtmişlerdir. Ulusal ve uluslararası mevzuat kılavuz kaptan, römorkör ve GTH operatörleri haberleşmelerinin ana dilde olabilmesine izin verse de, yabancı gemi personelinin bu haberleşmelerin içeriğinden anında haberdar olması için İngilizce yapılması yararlı olacaktır.



### Soru 11

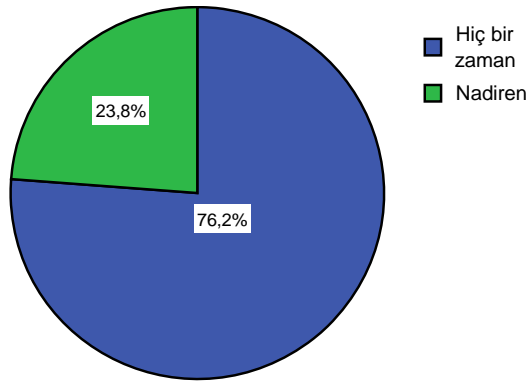


Şekil 13. Soru 11 pasta grafiği

“Soru 12. Gemi Trafik Hizmetleri ile ..... İngilizce iletişim kuruyorum.”

Katılımcıların %23,8’i GTH Operatörleri ile nadiren İngilizce haberleşirken, %76,2’si, hiçbir zaman İngilizce haberleşmemektedir (Şekil 14).

### Soru 12

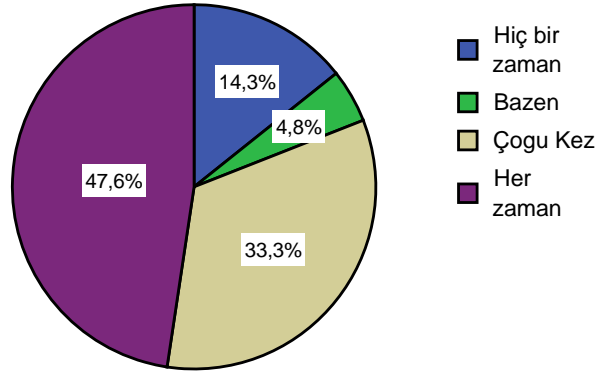


Şekil 14. Soru 12 pasta grafiği

“Soru 13. Kılavuzladığım gemilerde ..... SMCP kullanımım.”

Katılımcıların %47,6’sı gemide her zaman SMCP kullanırken, %33,3’ü çoğu kez, %4,8’i bazen kullanmaktadır. %14,3’ü ise hiçbir zaman SMCP kullanmamaktadır (Şekil 15). SMCP köprüüstünde İngilizce yetersizliği ve aksan farklılıkları gibi iletişim sorunlarının önlenmesinde önemli rol oynamaktadır. “IMO Resolution A.960”da kılavuz kaptanlara SMCP kullanmaları tavsiye edilmiştir (IMO 2004a). Bu ankette kılavuz kaptanların %52,4’ünün SMCP’yi her zaman kullanmadıkları sonucu ortaya çıkmıştır.

### Soru 13

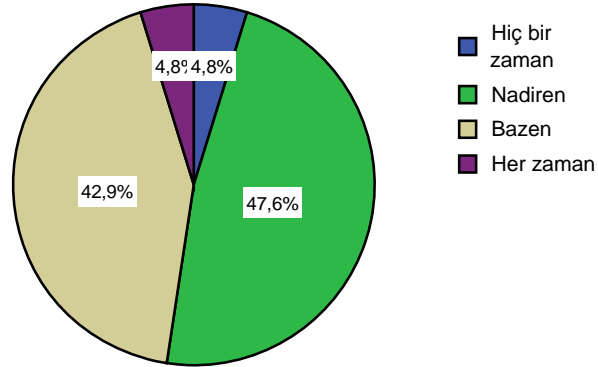


Şekil 15. Soru 13 pasta grafiği

“Soru 14. Kılavuzladığım gemiler ile ilgili ..... aksan problemi yaşıyorum.”

Katılımcıların %4,8’i gemilerde her zaman aksan problemi yaşarken, %42,9’u bu problemi bazen, %47,6’ı nadiren yaşamaktadır. %4,8’i ise hiçbir zaman bu problemi yaşamamaktadır (Şekil 16). Kılavuz kaptanların toplamda %95,2 oranında aksan problemi yaşadığı görülmektedir. İngilizce iletişimi standart hale getiren SMCP’nin kullanılması, bu aksan problemlerinin azaltılmasında etkili bir çözüm olacaktır.

### Soru 14

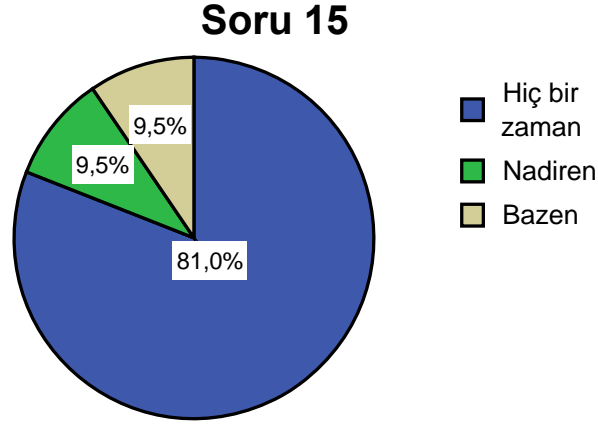


Şekil 16. Soru 14 pasta grafiği

“Soru 15. Türk Gemisi ile ..... aksan problemi yaşıyorum.”

Katılımcıların %9,5’i Türk Gemilerinde aksan problemini bazen yaşarken, %9,5’i nadiren yaşamaktadır. %81’i ise Türk Gemileri ile aksan problemi yaşamamaktadır (Şekil 17). Tümünün ana dili Türkçe olan katılımcıların %19’u Türk gemilerinde aksandan kaynaklanan

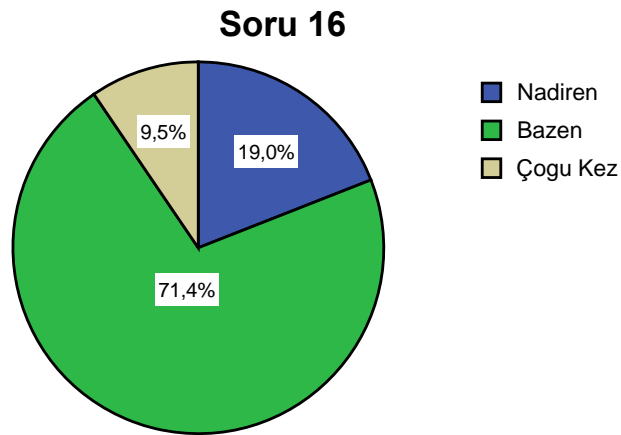
iletişim sorunu yaşayabilmektedirler. Bu sorun özellikle 10 yıldan fazla kılavuz kaptanlık tecrübesi olanlarda kendini daha fazla hissettirmiştir.



Şekil 17. Soru 15 pasta grafiği

“Soru 16. Kılavuzlanan gemilerin *telsiz ekipmanlarındaki yetersizlikten* dolayı ..... problem yaşarım.”

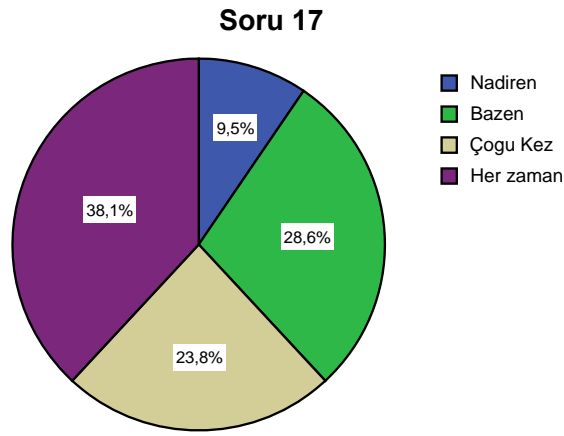
Katılımcıların %9,5'i çoğu kez gemilerin telsiz ekipmanlarındaki yetersizlikten dolayı problem yaşarken, %71,4'ü bazen, %19'u ise nadiren bu problemi yaşamaktadır (Şekil 18). Bu oranlar kılavuz kaptanların tamamının telsiz ekipmanlarındaki yetersizlikten dolayı iletişim problemi yaşadıklarını ortaya koymuştur. Özellikle köprüüstünden köprüüstüne haberleşmede bu cihazlar seyir emniyeti açısından son derece önemlidir.



Şekil 18. Soru 16 pasta grafiği

“Soru 17. Komut verdikten sonra ..... *Gemi Kaptanını bilgilendiririm.*”

Katılımcıların %38,1'i komut verdikten sonra her zaman gemi kaptanını bilgilendirirken, %23,8'i çoğu kez, %28,6'ı bazen, %9,5'i ise nadiren bilgilendirmektedir (Şekil 19). Dar su yolu kılavuzluk operasyonlarında kılavuz kaptan ve gemi kaptanı arasında etkin bilgi paylaşımı gerçekleşmesinin, seyir emniyetine olumlu katkısı bulunmaktadır. Bu bilgi paylaşımı verimli bir iletişim gerektirmektedir. Soru 18'e verilen cevaplarda %9,5 oranında gemi kaptanının kılavuz kaptana yardımcı olmadığı sonucu çıkmıştır. Kılavuz kaptanın köprüüstü operasyonu ve gemi manevra özellikleri gibi konularda gemi kaptanının yardımına ihtiyacı vardır. Gemi kaptanı, kılavuz kaptanın gelmesi ile sorumluluklarını devretmediğinin bilincinde olmalı, özellikle makina ve dümen komutlarında sağlıklı bir iletişimin oluşmasında üzerine düşeni yerine getirmelidir. Soru 19'un cevaplarında ise gemi kaptanlarının %95,2 oranında çevreyi seyrettikleri belirtilmiştir. Bu davranış eğilimi de aynı şekilde gemi kaptanlarının, kılavuz kaptanların varlığını dinlemek için bir fırsat olarak görmelerinin bir sonucudur.

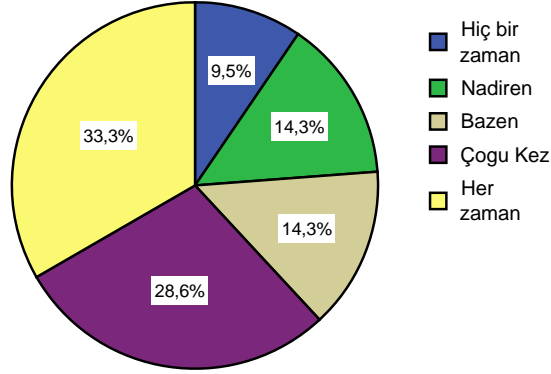


Şekil 19. Soru 17 pasta grafiği

“Soru 18. Kılavuzlanan Gemi Kaptanı ..... bana *yardımcı* olur.”

Katılımcıların %33,3'ü gemi kaptanının her zaman kendisine yardımcı olduğunu belirtirken, %28,6'ı çoğu kez, %14,3'ü bazen, %14,3'ü nadiren yardımcı olduğunu belirtmiştir. %9,5' i ise gemi kaptanının hiçbir zaman yardımcı olmadığını belirtmiştir (Şekil 20).

### Soru 18

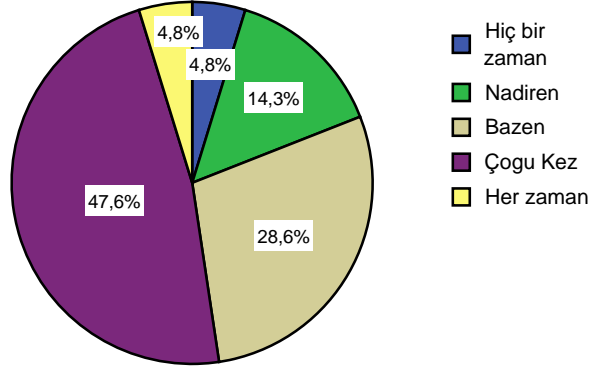


Şekil 20. Soru 18 pasta grafiği

“Soru 19. Kılavuzlanan Gemi Kaptanı ..... Çevreyi/Boğazı seyrederek.”

Katılımcıların %4,8'i kılavuzlanan gemi kaptanının her zaman, %47,6'ı çoğu kez, %28,6'sı bazen, %14,3'ü nadiren çevreyi seyrettiğini belirtmiştir. %4,8'i ise hiçbir zaman böyle bir durum yaşamadıklarını belirtmiştir (Şekil 21).

### Soru 19

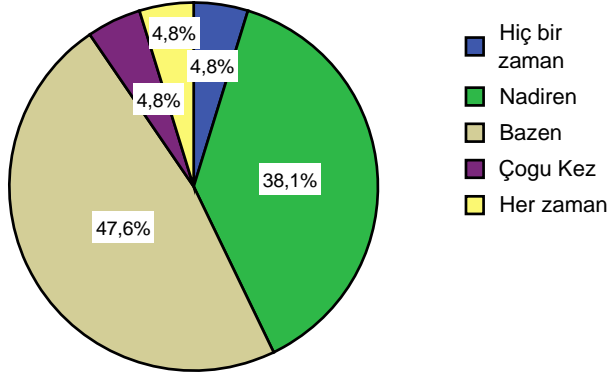


Şekil 21. Soru 19 pasta grafiği

“Soru 20. Gemi komutlarını verirken ..... işaret dilini de kullanırım.”

Katılımcıların %4,8'i gemi komutlarını verirken her zaman, %4,8'i çoğu kez, %47,6'sı bazen, %38,1'i ise nadiren işaret dilini kullanmaktadır. %4,8'i ise hiçbir zaman işaret dilini kullanmamaktadır (Şekil 22). İşaret dili iletişimin etkinliğini artırmak amacıyla kullanılabilir. Ancak işaretlerle haberleşmek tek başına sözlü iletişimin alternatifi olarak görülmemelidir. Ankete göre işaret dili %95,2 oranında kullanılmaktadır.

### Soru 20

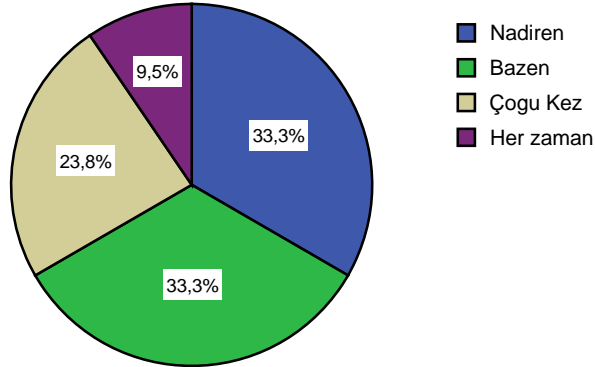


Şekil 22. Soru 20 pasta grafiği

“Soru 21. Kılavuzluk hizmetim esnasında ..... ses işaretlerini kullanırım.”

Katılımcıların %9,5'i ses işaretlerini her zaman, %23,8'i çoğu kez, %33,3'ü bazen, %33,3'ü nadiren kullanmaktadır (Şekil 23).

### Soru 21

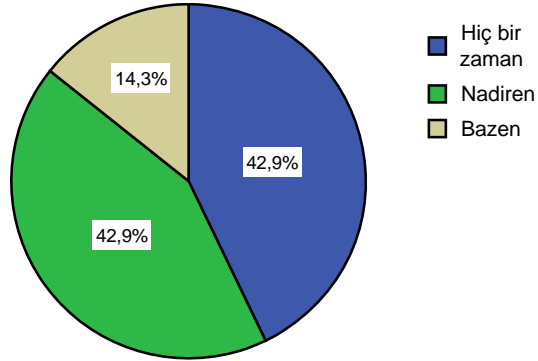


Şekil 23. Soru 21 pasta grafiği

“Soru 22. Köprüüstünde paniklemeden kaynaklanan ..... iletişim problemi yaşarım.”

Katılımcıların %14,3'ü paniklemeden kaynaklanan iletişim problemini bazen, %42,9'u nadiren yaşamıştır. %42,9'u ise hiçbir zaman böyle bir problem yaşamamıştır (Şekil 24). %57,1 oranında paniklemeden kaynaklanan iletişim problemi yaşanmaktadır. Bu problemi en fazla hissedenler 5 yıldan az kılavuz kaptanlık tecrübesine sahip olan katılımcılardır.

### Soru 22

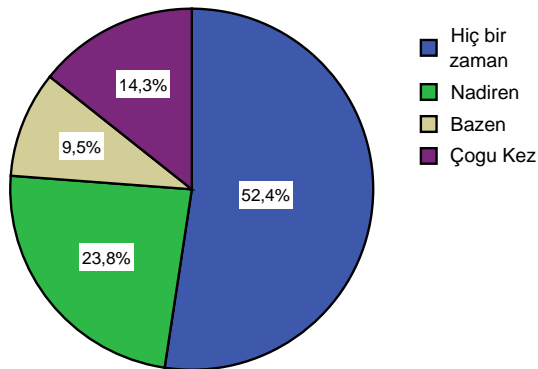


Şekil 24. Soru 22 pasta grafiği

“Soru 23. Gemi kaptanının *anlaşılır Türkçe kullanmaması* ..... iletişim sorunu oluşturur.”

Katılımcıların %14,3’ü gemi kaptanının anlaşılır Türkçe kullanmamasının çoğu kez, %9,5’i bazen, %23,8’i nadiren iletişim problemi oluşturduğunu belirtirken, %52,4’ü hiçbir zaman problem oluşturmadığını belirtmiştir (Şekil 25). Gemi kaptanının Türk Dili’ne hakimiyetsizliği sonucu kendini iyi ifade edememesinden kaynaklanan iletişim sorununun oranı %47,6’dır.

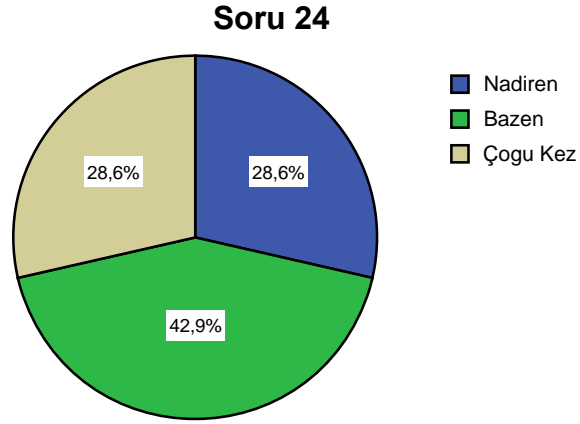
### Soru 23



Şekil 25. Soru 23 pasta grafiği

“Soru 24. Gemi kaptanın *düzgün İngilizce kullanmaması* ..... iletişim sorunu oluşturur.”

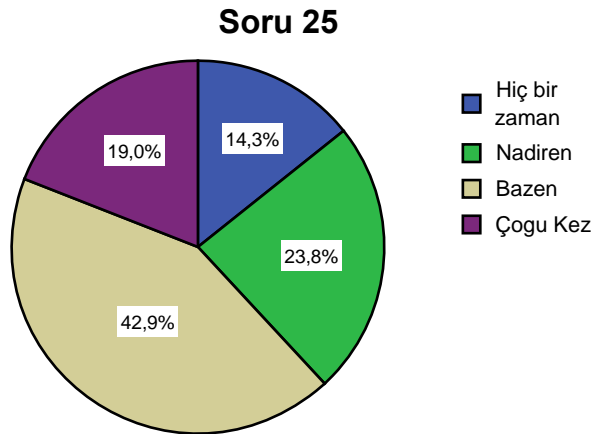
Katılımcıların %28,6’sı gemi kaptanının düzgün İngilizce kullanmamasının çoğu kez, %42,9’u bazen, %28,6’sı ise nadiren iletişim problemi oluşturduğunu belirtmiştir (Şekil 26).



Şekil 26. Soru 24 pasta grafiği

“Soru 25. Gemi kaptanın *SMCP kullanmaması* ..... iletişim sorunu oluşturur.”

Katılımcıların %19’u gemi kaptanının SMCP kullanmamasının çoğu kez, %42,9’u bazen, %23,8’i nadiren iletişim sorunu oluşturduğunu belirtirken, %14,3’ü bunun hiçbir zaman sorun oluşturmadığını belirtmiştir (Şekil 27).



Şekil 27. Soru 25 pasta grafiği



Katılımcı cevaplarının ileri istatistik testlerine sokulması için normal dağılım gösterip göstermediği tek örneklem Kolmogorov-Smirnov testi ile test edilmiş, şu sorular için  $p$  değerinin .05'ten düşük olduğu tespit edilmiştir; Soru 3, Soru 4, Soru 5, Soru 6, Soru 7, Soru 8, Soru 10, Soru 11, Soru 12, Soru 13, Soru 15, Soru 16, Soru 23. Bu soruların normal dağılım gösterdiği anlamlı bulunmuş ve parametrik istatistik yöntemleri kullanılmasında bir sakınca görülmemiştir.

Soruların güvenilirlikleri Kronbach Alfa değeri ile değerlendirilmiş, ilk değerlendirmede anketin güvenilirliği, Alfa değeri 0,547 olarak bulunmuş ve nispeten düşük olduğu görülmüştür. Bunun nedeni örneklem sayısının düşük olmasıdır. Soru 9 tek tip cevap içerdiğinden değerlendirme dışı tutulmuş, anketin en güvenilir şeklini bulmak içinde “eğer değer silinirse” fonksiyonu kullanılmış ve nihai Alfa değeri 10 adet soru için 0,790 olarak tespit edilmiştir (4, 5, 6, 7, 8, 10, 16, 23, 24, 25 numaralı sorular). Ayrıca, her iki durumda da tüm alfa değerlerinin anlamlı olduğu gözlemlenmiştir [Friedman Chi Square (20,9)=82,69;  $p<0,01$ ].

Katılımcıların tek bir grup olmasından dolayı verdikleri cevapların aynı topluluktan geldiğini tek örneklem  $t$  testi ile kontrol edilmiş ve buna göre tüm soruların  $p$  değerinin 0.000 olduğu tespit edilmiştir. [ $t(20)$ ; tüm  $p=0,000$ ].

Soruların birbiri ile olan ilişkisi korelasyon analizi (Pearson katsayısı) ile kontrol edilmiş ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

- Soru 1 ve 17 arasında orta dereceli ilişki
- Soru 1 ve 8 arasında negatif yönlü orta dereceli ilişki
- Soru 2 ve 14 arasında negatif yönlü orta dereceli ilişki
- Soru 4 ve 7 arasında orta dereceli ilişki
- Soru 5 ve 8 arasında az güçlü ilişki

Katılımcıların toplam deniz ve kılavuzluk tecrübeleri kategorize edildikten sonra cevaplar arasında bir ilişki olup olmadığı tek yönlü ANOVA Analizi ile test edilmiş ve şu sonuçlar elde edilmiştir:

- Soru 15 ve 23'ün toplam deniz tecrübesine dayanarak cevapları etkilediği görülmüştür. Soru 15 için; 5 yıldan az toplam deniz tecrübesine sahip kılavuz kaptanlar Türk Gemisi ile aksan problemini biraz yaşarken, 10 yıl ve üzeri hiçbir zaman aksan problemi yaşamamaktadır. Soru 23 için; 5 yıldan az deniz tecrübesine sahip kılavuz kaptanlar, gemi

kaptanının anlaşılır Türkçe kullanmaması ile ilgili çoğu kez problem yaşarken, 10 yıldan fazla deniz tecrübesine sahip olanlar nadiren bu problemi yaşamaktadır.

- Soru 4 ve 22 'de kılavuz kaptanlık tecrübesi ile ilgili şu farklar gözlemlenmiştir. Soru 4 için 5 ila 10 yıl kılavuz kaptanlık tecrübesine sahip katılımcıların yabancı personelle bazen iletişim problemi yaşarken, 15 yıl üzeri tecrübeye sahip olanlar nadiren bu problemi yaşamaktadır.

- Soru 22 için 5 ila 10 yıl kılavuz kaptanlık tecrübesine sahip katılımcılar köpüğünde paniklemeden kaynaklanan iletişim problemini nadiren yaşarken 10 ila 15 yıl arası tecrübeye sahip olanlar hiçbir zaman yaşamamaktadır. Bunun yanısıra 15 yıl üzeri tecrübeye sahip olanlar diğerlerine göre bazen bu problemi anlamlı olarak yaşamaktadırlar.

Anket çalışmamızın sorularımıza ek olarak eğer varsa iletişim sorunlarından kaynaklanan kişisel tecrübelerini belirtmelerini istediğimiz bölümünde 11 adet katılımcı yorumda bulunmuştur. Buna göre; ankete gösterilen ilgi katılımcı sayısına oranla yüksek olup ayrıca katılımcıların konuya olan ilgi seviyesini de göstermektedir. Yorumlara incelendiğinde iletişim problemlerinin gemi adamının mesleki İngilizce seviyesinin yetersiz olması ve özellikle uzakdoğu kökenli personelde fazlaca görüldüğü tespit edilmiştir. Ayrıca çalışma sahaslarındaki Gemi VHF cihazları ve GTH VHF cihazlarından kaynaklanan yetersizlikler birçok kez vurgulanmıştır.

## V. SONUÇ

Denizcilikte iletişim, uluslararası alanda denizcilik otoriteleri tarafından tanınmış ve tanımlanmış bir kavramdır. Bu çalışmada bazılarını kaynak olarak gösterdiğimiz ulusal yada uluslararası geçerlilikteki birçok anlaşmada, sözleşmede, düzenlemede vb. belgelerde iletişim kavramına önemle değinilmiştir. Dolayısıyla karar alıcıların bu konuya ilgisiz olduklarından veya gereken hassasiyeti göstermediklerinden söz etmek mümkün değildir. Ancak, denizde ve özellikle dar su yolu geçişlerinde iletişim kaynaklı sorunların varlığını sürdürdüğünü kaza raporlarında görmekteyiz. Bu da, daha kapsamlı ve bağlayıcı düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu kadar, uygulama alanında daha etkili olunması gerekliliğini de ortaya koymaktadır. Örneğin, İngiliz Dili'nin kullanımında yetersizlik, aksan farklılığı gibi sorunları önlemek ve iletişimde standardizasyon amacıyla geliştirilmiş SMCP'nin, dar su yolu geçişlerinde verimli şekilde kullanılmadığı anket çalışmamızın sonuçlarında ortaya çıkmıştır.

Her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da, bireysel yada sosyal anlamda iletişimin merkezinde insan bulunmaktadır. Dar su yolu geçişleri için insan faktörü gemi personeli, GTH operatörü ve kılavuz kaptan olarak şekillenmektedir. Her üç aktörün iletişim bağlamında sağlaması gereken kriterler tez çalışmasının V.bölümünde belirtilmiştir. Bu kriterler incelendiğinde kılavuz kaptan ve GTH operatörü için belirtilen eğitim standartlarının, gemi personeline göre daha net ve odaklı olduğu görülmektedir. Ayrıca, kılavuz kaptan ve GTH operatörünün belirli bir bölge içinde, kendini sıklıkla tekrar eden uygulamalar yapmaları, onları iletişim anlamında daha verimli kılmaktadır. Bundan dolayı, dar su yolunda iletişim zincirinin en zayıf halkası gemi kaptanı da dahil olmak üzere gemi personelidir.

Gemiadamlarının İngilizce ve SMCP kullanım yeterlikleri ve bu konulardaki değerlendirme kriterleri STCW Kodu'nda belirtilmekte ve yapılan değerlendirmeler sonucu ehliyet yeterliğine uygun kriterleri yerine getiren gemiadamları lisanslanmaktadır. STCW Kodu'nda, Denizcilik İngilizcesi ve SMCP başlıklarında başkaca zorunlu bir eğitim ve

belgelendirme bulunmamaktadır. Denizcilik İngilizcesi, SMCP'yi de kapsayan geniş bir alandır ve diğer STCW eğitimleri gibi kısa süreli programlarla gerçekleştirilememektedir. IMO Model Kurs 3.17 Denizcilik İngilizcesi model kursu'nda, başlangıç seviyesi için 370 saat eğitim öngörülmüştür. Bir gemiadamının bu kadar uzun süre karada kalması çoğu zaman mümkün olmamaktadır. Bunun yerine, Denizcilik İngilizcesi'nin en önemli konu başlıklarından biri olan SMCP'nin, özellikle de GTH haberleşmesine ve dar su yolu manevrasına yönelik kalıpların eğitiminin zorunlu hale getirilmesi önerilir. Adı geçen konu başlıkları halihazırda Köprüüstü Kaynak Yönetimi Eğitimi içeriğinde yer almaktadır. Ancak, gerek teorik gerekse uygulama yeterliği açısından ayrı bir eğitim ve belgelendirme standardı getirilmesinin verimli olacağı öngörülür. Diğer konu başlıkları için ayrı paket eğitim programları düzenlenebileceği gibi uzaktan eğitim veya kendi kendine eğitim materyalleri sağlanarak gemiadamlarının karada uzun süre kalması zorunluluğu da ortadan kalkacaktır.

Gemi donatanları ve işletmecilerinin, iletişim kaynaklı sorunlar sonucunda maddi, hukuki ve vicdani kayıplara uğramamaları için gemi personelinin işe alımında Denizcilik İngilizcesi yeterliğini bir kriter olarak belirlemeleri tavsiye edilir. Diğer yandan, gemiadamı sayısının yetersizliğinden dolayı işletmecilerin çoğu zaman seçme şansına sahip olmadıkları gerçeği de ortadadır. Denizcilik işletmecileri personel alımında İngilizce kriteri koymak yerine, hizmet içi eğitim programları düzenleyerek veya materyal desteği sağlayarak istihdam ettikleri gemiadamlarının İngilizce seviyesini yükseltme yoluna da gidebilirler.

Dar suyollarında gemi-kıyı ve gemi-gemi iletişiminin en önemli unsuru VHF Telsiz Haberleşmeleri'dir. Seyir emniyeti ile ilgili haberleşmeler veya GTH haberleşmeleri için bu cihazların çalışır durumda olması ve doğru kanalda dinlemeye ayarlanmış olması gerekmektedir. Köprüüstünde bulunan gemi personeli ilgili VHF kanallarından gelecek çağrılara karşı teyakkuzda olmalıdır. GTH için veya seyir emniyeti için tahsis edilmiş kanallarda bu iki amaç dışında görüşme yapılmamasına özen gösterilir. Ayrıca teknik olarak VHF Alıcı-Verici Cihazının ve antenin periyodik bakımı takip edilir.

Sonuç olarak; dar suyollarında iletişim, telsiz haberleşmesinden İngiliz Dili'ne, kültürel farklılıklardan psikolojik ve sosyolojik davranışlara kadar uzanan çok boyutlu bir kavramdır. İletişim sorunları, deniz kazalarında öne çıkan asal nedenlerden olabileceği gibi kazalara katkıda bulunan bir durumda da olabilirler. Bundan dolayı, iletişimin etkinleştirilmesi deniz kazalarının ve olası sonuçlarının önlenmesine önemli katkıda bulunacaktır.

## **KAYNAKLAR**

AKTEN, N. (2006): Shipping Accidents: a Serious Threat for Marine Environment. J. Black Sea/Mediterranean Environment, 12, 269-304.

FROESE, J. ve CHERNYAEV, R. N. (2004): User Requirement for VTMS. GROWTH Project GRD2-2000-30112, ARCOP, D 3.6.1, 16-17.

HETHERINGTON, C., FLIN, R. ve MEARNES, K. (2006): Safety in Shipping: The Human Element. Pergamon, Journal of Safety Research, 37, 401-411.

HOUTMAN, I., MIEDEMA, M., JETTINGHOLF, K., STARREN, A., HEINRICH, J., GORT, J., WULDER, J. ve WUBBOLTS, S. (2005): Fatigue in the Shipping Industry. TNO Quality of Life, 20834/11353, Work and Employment, Netherlands.

IALA (2005): IALA Model Course V-103/1 on Vessel Traffic Services Operator Basic Training (Ed. 1.1). Saint Germain en Laye, France.

IALA (2007): IALA Recommendation V-128 on Operational and Technical Performance Requirements for VTS Equipment (Ed. 3.0). Saint Germain en Laye, France.

IMO (1989): General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements. IMO Resolution A.648(16).

IMO (1997): Code for Casualty Investigations. IMO Resolution A.849(20), 21.

IMO (2001): International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW), 1978. 978-92-801-51084.

IMO (2002): IMO Standard Marine Communication Phrases (SMCP). 978-92-801-51374.

IMO (2003): Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), 1972. 978-92-801-41672.

IMO (2004a): Recommendations on Training and Certification and Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots. IMO Resolution A.960.

IMO (2004b): SOLAS. 978-92-801-41832.

IMO (2005) International Code of Signals, IMO – International Maritime Organization, 2005, 9789280141986

KUM, S. ve FURUSHO, M. (2008): Investigation on the Factors of VTS Operators' Mental Workload: Case of Japanese Operators. Proceedings of Asia Navigation Conference 2008, "CIN-JIN-KINPR Joint Symposium", 13-15 Kasım, Shanghai, 242-255.

LEES, G., WILLIAMSON, W. (2009): Handbook for Marine Radio Communication, Informa, 978-1-84311-797-1

MEAD, H. P. (1934): The History of the International Code, U.S. Naval Institute Proc. 60 (378), 1083–8

PYNE, R. ve KOESTER, T. (2005): Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain. The Archives of Transport, XVII, 3-4.

SEIDLHOFER, B. (2005): English as a Lingua Franca. ELT Journal, 59 (4), doi: 10.1093/elt/ccii64, Oxford University Press.

WIERSMA, E. ve MASTENBROEK, N. (1998): Measurement of Vessel Traffic Service Operator Performance. Springer, London, AI & Society (12), 78-86.

YERCAN, F., FRICKE, D. ve STONE, L. (2005): Developing Model on Improving Maritime English Training for Maritime Transportation Safety. Educational Studies, 31, 213-234.

### **İnternet Kaynakları**

<http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=ileti%FEim&ayn=tam>:  
TDK - Türk Dil Kurumu, 2010

<http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/default.asp?id=2&sid=4&lng=> : KEGM - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, 2010.

[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D5118/3.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D5118/3.pdf): IMO - Uluslararası Denizcilik Örgütü, 2010.

<http://www.denizhaber.com/HABER/20722/12/gemi-isciligi-2010-yilinin-en-iyi-meslegi-careercast.html>: Deniz Haber, 6 Ocak 2010.

**Toplam Deniz Tecrübeniz:** ..... yıl  Kılavuz Kaptan olarak ..... yıl

**Aşağıdaki ifadelerde size en uygun olan katılım derecenizi işaretleyiniz.**

		Hiç bir zaman	Nadiren	Bazen	Çoğu kez	Her zaman
	Kılavuzluk hizmetiniz sırasında .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Dümen ve Makina komutlarını ..... <b>Gemi Kaptanına</b> veririm.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Dümen ve Makina komutlarını ..... <b>Serdümen</b> e veririm.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Dümen ve Makina komutlarını ..... <b>Köprüüstünde (ortaya) sesli</b> bir şekilde veririm.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	<b>Yabancı personelle</b> iletişim problemi ..... yaşıyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	<b>İletişim probleminden</b> dolayı kılavuzladığım gemide ..... <b>riskli</b> durum olmuştur/olmaktadır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.	Gemi komutlarını ..... <b>tekrarlamak</b> zorunda kalıyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Köprüüstünde ..... <b>çevirmen</b> olmasını tercih ederim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.	..... gemi kumandasını ( <b>Makina Telgrafını/dümeni</b> ) almam gerekti/gerekir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.	Boğazlarda römorkörlü geçişlerde, Römorkörler ile ..... <b>Türkçe</b> haberleşiyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.	Boğazlarda römorkörlü geçişlerde, Römorkörler ile ..... <b>İngilizce</b> haberleşiyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.	Gemi Trafik Hizmetleri ile ..... <b>Türkçe</b> iletişim kuruyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.	Gemi Trafik Hizmetleri ile ..... <b>İngilizce</b> iletişim kuruyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.	Kılavuzladığım gemilerde ..... <b>SMCP</b> kullanırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14.	Kılavuzladığım gemiler ile ilgili ..... <b>aksan</b> problemi yaşıyorum.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15.	<b>Türk Gemisi</b> ile ..... <b>aksan</b> problemi yaşarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.	Kılavuzlanan gemilerin <b>telsiz ekipmanlarındaki yetersizlikten</b> dolayı ..... problem yaşarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.	Komut verdikten sonra ..... <b>Gemi Kaptanını bilgilendiririm</b> .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.	Kılavuzlanan Gemi Kaptanı ..... bana <b>yardımcı</b> olur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.	Kılavuzlanan Gemi Kaptanı ..... <b>Çevreyi/Boğazı</b> seyreder.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20.	Gemi komutlarını verirken ..... <b>işaret dilini</b> de kullanırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21.	Kılavuzluk hizmetim esnasında ..... <b>ses işaretlerini</b> kullanırım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22.	Köprüüstünde <b>paniklemeden</b> kaynaklanan ..... iletişim problemi yaşarım.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23.	Gemi kaptanın <b>anlaşılır Türkçe</b> kullanmaması ..... iletişim sorunu oluşturur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24.	Gemi kaptanın <b>düzgün İngilizce</b> kullanmaması ..... iletişim sorunu oluşturur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25.	Gemi kaptanın <b>SMCP</b> kullanmaması ..... iletişim sorunu oluşturur.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Lütfen varsa iletişim sorunlarından kaynaklanan kişisel tecrübelerinizi belirtiniz:

.....

.....

.....

.....

.....

Anket tamamlanmıştır.

Anket için ayırdığınız kıymetli zamanınız, görüşleriniz ve işbirlikçi tutumunuz için çok teşekkür ederim.

## ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi : 17/04/1978

Doğum yeri : İzmir

Lise : 1991-1995, İstanbul Ortaköy Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi, Gemi Elektroniği ve Haberleşmesi Bölümü

Lisans : 1995-2002, 9 Eylül Üniveritesi Buca Eğitim Fakültesi İngiliz Dili ve Eğitimi Bölümü

Yüksek Lisans : -

Doktora : -

Çalıştığı kurumlar : 1995, Turkol Deniz Ticaret A.Ş.  
1998, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.  
2000, ESBAŞ A.Ş.Uzay Kampı Türkiye  
2002 - devam ediyor, İ.T.Ü.Denizcilik Fakültesi