

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
ŞEKİL LİSTESİ	iv
TABLO LİSTESİ	v
FOTOĞRAF LİSTESİ	vi
KISALTMA LİSTESİ	vii
I. GİRİŞ.....	1
II. KILAVUZLUK TÜRLERİ, KILAVUZ KAPTAN TANIMI.....	2
2.1. Uygulandıkları Alanlar Bakımından Kılavuzluk	2
2.1.1. Liman Kılavuzluğu	2
2.1.2. Deniz Kılavuzluğu	3
2.1.3. Uzaktan Kılavuzluk	4
2.2. Hukuki Bakımından Kılavuzluk	4
2.2.1. İhtiyarî Kılavuzluk	4
2.2.2. Mecburî Kılavuzluk	5
2.3. Kılavuz Kaptanın Tanımı	7
2.3.1. Meslek Adamı Olarak Kılavuz Kaptan	11
2.3.2. Kılavuzluğun Doğası	11
2.3.3. Kılavuz Kaptan Adayı	13
2.4. Kılavuzluk ve Eğitim	14
2.4.1. Amerika Birleşik Devletleri	14
2.4.2. Kanada	16
2.4.3. Hollanda	16
2.4.4. İngiltere	16
2.4.5. İsveç	17
III. İNCELEME	20
3.1. Kılavuzluğun Tarihsel Gelişimi	20
3.1.1. Eskiçağda Kılavuzluk	20
3.1.2. Avrupa'da Kılavuzluk	20
3.1.3. Osmanlı'dan Günümüze Kılavuzluğun Tarihi	21
3.1.4. Osmanlı Devleti'nde Modern Kılavuzluğun Doğuşu	31
3.1.5. Cumhuriyeti Döneminde Kılavuzluk	41
3.2. Türkiye'de Kılavuzluk Sistemi	42
3.2.1. Denizcilik Müsteşarlığı	43
3.2.2. Kılavuzluk Hizmetlerinin Ülkemizdeki Teşkilatlanması	49
3.3. Avrupa Birliği'nde Kılavuzluk Sistemleri	60

3.3.1. Almanya	60
3.3.2. Belçika	63
3.3.3. Birleşik Krallık	72
3.3.4. Bulgaristan	78
3.3.5. Danimarka	79
3.3.6. Finlandiya	82
3.3.7. Fransa	85
3.3.8. Hırvatistan	89
3.3.9. Hollanda	90
3.3.10. İspanya	97
3.3.11. İsveç	98
3.2.12. İtalya	101
3.3.13. Litvanya	104
3.3.14. Malta	106
3.3.15. Norveç	107
3.3.16. Polonya	110
3.3.17. Portekiz	112
3.3.18. Slovenya	115
3.3.19. Yunanistan	116
IV. SONUÇ VE ÖNERİLER	119
4.1. VTS ve Kılavuz Kaptan ilişkileri	121
4.2. Türk Boğazları	125
4.3. İzmit Gemi Trafik Hizmetleri Bölgesi	127
4.4. İzmir Gemi Trafik Hizmetleri Bölgesi	129
4.5. Mersin-İskenderun Gemi Trafik Hizmetleri Alanı	130
4.6. Diğer Limanlar	131
KAYNAKLAR	133
ÖZGEÇMİŞ	140

ÖNSÖZ

Sahip olduğum ve gururla taşıdığım Türk Boğazları Kılavuz Kaptanı formasyonu nedeni ile bir süre birlikte çalışma şerefine nail olduğum Kılavuz Kaptanlar ve görev sürem içerisinde benim kılavuzluk ettiğim gemilerdeki hemen her milletten gemi kaptanlarının Kılavuz Kaptana gösterdiği sevgi ve saygı bana unutulmaz bir hayat tecrübesi kazandırdı. Her türlü teorik, kavramsal, hukuki tanımın ötesinde bu mesleğin bir hayat tarzı olarak incelenmesi bile ayrı bir tez konusu olabilir.

Kılavuz kaptanlık, teori ve pratiğin ideal bileşimini hedefleyen uygulamalı bir sanat dalıdır. Kılavuz kaptanlar kişiyi hem fiziksel hem psikolojik olarak etkileyen ağır stres yükü altında üzerinde buldukları geminin kaptanına, bağlı oldukları kılavuzluk kuruluşuna, meslek onurlarını gözeterek, yaşadığımız yüz yılın çevre bilinci ile topluma ve kamuya karşı olan sorumluluklarını kusursuz bir şekilde yerine getirmeye çalışan sanatkârlardır.

Uzun bir seferden gelen yabancı bir gemiye ilk çıkan kişi olan kılavuz kaptanın aynı zamanda ülkesinin tanıtımındaki rolü hiç kuşku yoktur ki çok önemlidir. Bu rolün olumlu ya da olumsuz gerçekleşmesini kılavuz kaptanın nitelikleri belirler. Bir kılavuz kaptanın ülkesinin aydınlık ve temiz yüzünü temsil etmesi beklenir.

Kılavuzluk sisteminin en önemli parçası Kılavuz Kaptandır. Bundan dolayı Kılavuz Kaptanların nitelikleri ve yetiştirilme usulleri hakkında oldukça detaylı bilgi verilmeye çalışılmıştır. İnsan faktörünün çok önemli olduğu bu meslek dalında elbette ki sistem içerisinde Kılavuz Kaptan ön plana çıkmaktadır. Dünya ve Avrupa Birliği uygulamalarının incelenmesi de kendi koşullarımıza uygun bir projeksiyon belirlenmesinde faydalı olacaktır.

Ülkemizin jeostratejik konumu ve Türk Boğazlarının özel statüsü kılavuzluk ve sistemleri üzerine dikkatli bir şekilde eğilinmesini ve bu konudaki mevzuat eksikliklerinin hızla giderilmesini gerektirmektedir.

Bu çalışma esnasında benden desteklerini esirgemeyen Başkılavuz Kaptan Saim oğuzülgen, Kılavuz Kaptan Cahit İSTİKBAL ve Kaptan Hakan Rahmi ZEYBEK'e teşekkürlerimi sunarım.

ÖZET

TÜRKİYE’DE KILAVUZLUK HİZMETLERİNİN MEVCUT DURUMU VE AVRUPA BİRLİĞİ GİRİŞ SÜRECİNDE YENİDEN YAPILANDIRMA MODELİNİN İNCELENMESİ

Kapt. Faruk YERSEL

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

Kılavuz kaptan kendi kılavuzluk bölgesindeki özel yasal düzenlemelerden ve o bölgeye özgü koşullardan tam olarak haberdardır. Gemi Kaptanının ise bu bilgilerin hepsine sahip olması beklenemez. Kılavuz kaptan, geminin seyir durumunu etkileyebilecek bütün yerel unsurları bilir. Kuvvetli akıntılar, sığılıklar, feribot seferleri, deniz dibi tarama faaliyetleri ve diğer tehlikeler bunlar arasında yer alır. Kılavuzluk yaptığı ülkenin dilini bildiğinden bu avantajını da haberleşmede kullanır. Bu çerçevede liman yetkilileri, deniz trafik hizmetleri (VTS), römorkörler, palamar personeli ve diğer gemilerle önemli bir haberleşme bağlantısı kurar.

Kılavuzluk uzun vadede şimdiye kadar bir hükümet için kendi denizlerini korumak, halkının ve deniz çevresinin güvenliğini sağlamak ve deniz yolu ile yapılan ticareti kolaylaştırmak amacıyla sağlanabilecek en etkili mekanizma olagelmiştir. Etkilidir çünkü bir geminin kumanda merkezi olan köprüüstüne amacı kamu çıkarımı korumak olan bir kişiyi konumlandırmaktadır.

Buraya kadar verilen bilgilerin ışığında, kılavuzluk, dünyada deniz güvenliği hizmeti olarak ve özel sektör, federasyon vb yapı ne olursa olsun mutlaka devletin gözetiminde olması gereken bir hizmet olarak kabul edilmektedir.

Bu bilgiler ışığında, kılavuzluğun Avrupa ve Türkiye deki durumu incelenmiş; Türkiye’nin jeostratejik durumu da dikkate alınarak kamu ağırlıklı VTS sistemleri ile entegre bir model üzerinde çalışılmıştır.

ABSTRACT

PRESENT SITUATION OF THE MARITIME PILOTAGE IN TURKEY AND EXAMINATION OF THE RESTRUCTURING MODEL IN EUROPEAN COMMUNITY ENTERING PROCESS

Capt. Faruk YERSEL

Maritime pilot is the first man who embarks on foreign ships, and also the last men that disembark off ships. Therefore, he is representative of his country who gives first and last impression about his country. The maritime pilot's role is to assist the Master of a vessel during the ship's passage to and from a berth in a given pilotage area, by providing local knowledge of navigational and operational matters combined with specialist ship-handling experience.

The pilot is entirely familiar with the special regulatory requirements and unique conditions that exist in his specific pilotage area, and with which the Master of the vessel cannot be expected to be fully conversant. The pilot is wholly familiar with all the local factors that might affect the navigation of the ship. These may include strong tidal flows, recent shoaling, ferry activity, dredging operations and other hazards.

Maritime pilotage, by now, has been a efficient mechanism for a country who wants to protect his sea security, safety, national interests and, equivalently, who wants to facilitate his domestic sea transportation. It is efficient, so because, this mechanism places a person, whose main duty is to protect public interests, on the ship's bridge.

As we have mentioned above; it is understood that whatever structure of pilotage systems (private companies, governmental company or pilot federation) they have to be under strict governmental control.

In this work, the current applications of the maritime pilotage in Turkey and Europe have been presented and a new working model, which incorporates public VTS systems, with considering Turkey's geostrategic position, has also been discussed.

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1. Çarmıhta Kılavuz Kaptan	10
Şekil 2. İstanbul Limanı, 19. yy sonu	25
Şekil 3. Osmanlı Donanmasında kılavuzlukta kullanılan flamalar	28
Şekil 4. İstanbul limanı haritası, 20.yy başı	40
Şekil 5. Kılavuzluk Hizmeti Verilen Türkiye Limanları	52
Şekil 6. Türk Boğazları'nın Uzunluğunu Gösteren Harita	57
Şekil 7. İstanbul Boğazı Gemi Geçiş Adetleri (2002-2005)	60
Şekil 8. Norveç Kıyıları İdaresi	124
Şekil 9. Türk Boğazları Sistemi	125
Şekil 10. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmet (GTH) Alanları	126
Şekil 11. İzmit Gemi Trafik Hizmet (GTH) Alanı	128
Şekil 12. İzmir Gemi Trafik Hizmet (GTH) Alanı	129
Şekil 13. Mersin Gemi Trafik Hizmet (GTH) Alanı	130

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. Değişik ülkeler için Kılavuz Kaptanlık koşulları	17
Tablo 2. İstanbul Limanı Yükleme Boşaltma Tonajları (1871-1896)	25
Tablo 3. Türk Boğazlarında Transit Gemi Trafiği (1841-1910).....	26
Tablo 4. Kılavuzluk Hizmeti Verilen Türkiye Limanları	50

FOTOĞRAF LİSTESİ

	Sayfa
Foto. 1. San'a Römorkörü.....	37

KISALTMA LİSTESİ

IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
VTs	: Gemi Trafik Hizmeti
EMPA	: Avrupa Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği
IMPA	: Uluslararası Deniz Kılavuzları Birliği
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi
STCW	: Gemi Adamlarının Eğitim ve Sertifikalandırılması Konvansiyonu
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğalgaz
PEC	: Kılavuz Muafiyet Belgesi
LOA	: Toplam Uzunluk
BOA	: Toplam Genişlik
MD	: Madde
SBP	: Karadan Yönlendirilen Kılavuzluk Hizmeti
YLK	: Yetkili Liman Kuruluşu
UKPA	: Birleşik Krallık Kılavuz Kaptanlar Sendikası
GT	: Gross Tonaj
ARPA	: Otomatik Radar Plotlama Yardımcısı
NRT	: Net Gross Tonaj
CMPA	: Hırvat Kılavuz Kaptanlar Derneği
FFPM	: Fransız Deniz Kılavuzları Federasyonu

I. GİRİŞ

Kılavuzluk hizmetleri verildikleri bölgeler itibariyle genel olarak ikiye ayrılırlar. Bunlardan birincisi liman kılavuzluğu adıyla anılır. Liman kılavuzluğu, limanın kendine has özelliklerine aşina olan yerel kaptanların yabancı gemilere limana giriş ve çıkış konusunda verdikleri danışmanlık hizmetidir. Bu kılavuzluk hizmetinin alınması genellikle zorunludur. İkinci kılavuzluk türü ise derin deniz kılavuzluğu olarak ifade edilir. Derin deniz kılavuzları gemilerin limanlar dışındaki zorlu seyir bölgelerinde seyrini daha güvenli hale getirmek için danışmanlık yaparlar. Özellikle boğazlar gibi dar ve yoğun trafiğe sahip olan bölgelerde görev yapan derin deniz kılavuzlarının(deep sea pilots) hizmetinin alınması zorunlu değildir.

Denizde gerçekleşen kazaların temel nedenleri kötü hava koşulları, teknik koşullar ve personel yetersizliği olan gemiler, bölgede geçerli seyir kurallarındaki aksaklıklar, varolan kurallara uyumu denetleyecek, bilgi akışını sağlayacak gemi trafik hizmetlerinin bulunmaması ve gemilerde kılavuz kaptan bulunmamasıdır.

1948 yılında IMO'nun kurulması ile uluslararası alanda yapılmaya başlanan çalışmalar sayesinde gemilerin asgari teknik standartları oluşturulmuş, personelin eğitimi ve çalışma şartları belirlenmiş, trafik ayırım düzenleri ve trafik kontrol hizmetlerinin kurulabilmesi için genel kriterler belirlenmiş ve bunlara uyumu sağlayıcı zorlayıcı tedbirlere başvurulmuştur. Ancak kılavuzluk kurumunun özellikle boğaz alanlarında zorunlu hale getirilememesi nedeniyle seyir güvenliğine katkısını asgarî düzeyde kalması sonucunu doğurmaktadır. Oysa ki deniz kazalarına ilişkin istatistikler kılavuz kaptanların seyir hakkında bilgi verdiği veya seyri yönettiği hallerde, kaza oranının düşük olduğunu göstermektedir. Örneğin İstanbul Boğazı'nda 2004 ve 2005 yıllarında meydana gelen 50 deniz kazasının 49'unda gemilerde kılavuz kaptan bulunmadığı, bir kazada ise olaya karışan iki gemiden birinde kılavuz kaptan bulunduğu tespit edilmiştir.

Zaman içinde boyları büyüyen, manevra yeteneği azalan gemiler, seyir yardımcılarını teknolojisini ile açık deniz alanlarında daha güvenli seyir yapar hale geldiler. Ancak liman, rıhtım ve boğazlar gibi dar seyir alanlarında gemi dışından seyre yardımcı olacak teçhizat ve personel alma ihtiyacı bugün de devam etmektedir. Özellikle coğrafi ve fizikî koşullar nedeniyle seyir zorlukları olan bu tip alanlarda kılavuz kaptan, römorkör gibi yardımcılarının seyre katılmaları gereklidir.

II. KILAVUZLUK TÜRLERİ, KILAVUZ KAPTAN TANIMI

Kılavuzluğun yapıldığı bölgelerin, gerek coğrafi özellikleri gerekse ihtiva ettikleri trafik ve benzeri tehlikeler bakımından farklı olması, çeşitli kılavuzluk sistemlerinin getirilmesini mecburî kılmıştır. Örneğin, derin denizlerde, nehir, kanal ve limanlarda farklı kılavuzluk sistemleri vardır. Bu kısımda öncelikle kılavuzun görev yaptığı alan bakımından kılavuzluğa değinilecek, daha sonra ise hukukî bakımdan kılavuzluk sistemlerinin nasıl ayrıldığı incelenecektir.

2.1. Uygulandıkları Alanlar Bakımından Kılavuzluk

Kılavuzun görev yaptığı bölgeler, bölgenin fiziksel özelliklerine, ihtiyaca göre değişiklik gösterir ve farklı biçimlerde düzenlenir. Kılavuz kaptanlar, nehirler, iç sular ve karasularında faaliyet gösterebildikleri gibi, gelişen teknoloji yardımıyla gemiye hiç çıkmadan da kılavuzluk görevini yerine getirebilmektedirler. Bu çalışmanın konusunun uluslararası boğazlarla sınırlı olması nedeniyle deniz kılavuzluğu dışındaki kılavuzluk hakkında bilgi verilmeyecektir.

2.1.1. Liman Kılavuzluğu

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

1997 tarihli Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelikte* tanımlanan üç tür kılavuzluktan en yaygın olarak uygulama alanı bulan liman kılavuzluğudur. Liman kılavuzları görevli buldukları liman sınırları içinde demirleyen, demirden kalkan, yanaşan ve kalkan gemilerin can, mal ve çevrenin güvenliğini sağlamak amacını taşırlar (1997 tarihli Yönetmelik md.1).

* Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik, No: 23217, Kabul Tarihi: 31.12.1997. Bundan sonra "1997 tarihli Yönetmelik" olarak anılacaktır.

2.1.2. Deniz Kılavuzluğu

Uygulamada liman kılavuzluğu kadar yaygın olmayan bu tür kılavuzluk, 1997 tarihli Yönetmeliğin 5/d maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre deniz kılavuzları liman sınırları dışında kalan deniz alanlarında kılavuzluk hizmeti vereceklerdir. Bu ifadeden çıkan sonuç deniz kılavuzlarının iç sular dahilindeki körfezlerde ve karasularında görev yapabileceğidir. Ayrıca deniz kılavuzları kılavuzluk teşkilatı ve yetkili liman kılavuzu bulunmayan limanlarda Denizcilik Müsteşarlığının izni ile o limanın kılavuzluğunu da yapabilirler.

i. Boğaz Kılavuzluğu

Denizlerdeki kılavuzluk uygulamaları içinde bu çalışmanın konusu itibariyle en önemli kılavuzluk faaliyeti boğazlarda söz konusudur. Özellikle uluslararası boğazlarda kılavuzluk faaliyeti, “denizlerin serbestliği” ilkesi ile boğaz geçişinin ertelenemez ve engellenemez olması bakımından önemlidir.(1982 UNCLOS)

ii. Derin Deniz Kılavuzluğu

Derin deniz kılavuzluğu ise limanlar dışında yapılan bir başka kılavuzluk türüdür. Ülkemiz uygulamasında bulunmayan bu tür kılavuzluk Baltık Kılavuzluk Otoriteleri Komisyonu tarafından IMO Denizde Güvenli Komitesine sunulan bilgi notunda tarif edilmektedir. Buna göre “Derin deniz kılavuzluğu, liman, rıhtım, nehir gibi bölgesel kılavuzluk sınırlarının dışında kalan alanlarda yapılan kılavuzluk türüdür ve uluslararası sularda yapılan kılavuzluk faaliyetini de kapsar”*. Bu kılavuzluk türü günümüzde eskisinden daha çok kullanılmaya başlanmıştır. Bunun nedenleri trafik ayırım düzenleri ile trafik kontrol sistemlerinin sayıca çoğalması ve daha geniş deniz alanlarını kapsamasıdır. Örneğin, Almanya’da raporlama sistemine gereği gibi katılmayan gemi kaptanlarına 3000 Alman Markına kadar ceza verilmektedir. Kuzey Avrupa denizlerinde seyreden büyük gemilerin,

* IMO Documents MSC 53/INF.5. Aynı tanım IMO’nun 12. Genel Kurul toplantısında 485 numara ve 15 Ocak 1982 tarihli Genel Kurul kararında da yer almaktadır (A XII/Res.485).

tankerlerin zaman kazandırması, kaptanlara rahatlık sağlaması ve VTS kurallarının çiğnenmesinden kaynaklanacak zararları ortadan kaldırması nedeniyle gittikçe daha sık derin deniz kılavuzlarının hizmetlerinden faydalandıkları görülmektedir.

2.1.3. Uzaktan Kılavuzluk

Avrupa Deniz Kılavuz Kaptanlar Birliği (EMPA) ve Uluslararası Deniz Kılavuzları Birliği (IMPA) uzaktan kılavuzluğu “belli bir bölgede gemileri kılavuzlama yeterliliğine sahip bir kimse tarafından, gemiye çıkmadan yapılan ve söz konusu geminin güvenli seyrini amaçlayan kılavuzluk faaliyeti“ olarak tanımlanmaktadır. Bu tür kılavuzluk konumuz olan ve uluslararası hukuk bakımından önem arz eden klâsik kılavuzluktan farklıdır ve trafik kontrol istasyonlarında görevli kılavuzlar tarafından gemilerin uzaktan yönlendirilmesi söz konusudur.

Bu sistem klâsik deniz kılavuzluğuna nazaran daha ekonomik olması gerekçesiyle gemi işletenleri tarafından savunulmakta ancak gerçek kılavuzluğun yerine geçemeyeceği yazarlar tarafından ifade edilmektedir.

2.2. Hukukî Bakımından Kılavuzluk

Kılavuzluğun hukukî olarak düzenlenişinde zorunlu ve ihtiyarî olmak üzere iki tür kılavuzluk söz konusudur. Bu iki farklı sistem, kılavuz ve gemi kaptanı arasındaki ilişkiyi ve üçüncü kişilere karşı hukuken tabi oldukları sorumluluk sistemlerini de belirler.

2.2.1. İhtiyarî Kılavuzluk

Devletlerin iç suları üzerindeki mutlak egemenlik hakları ve karasularındaki geniş düzenleme yetkisi nedeniyle deniz alanlarının herhangi bir yerinde kılavuzluğu ihtiyarî veya zorunlu yapmak hakkına sahiptirler. Kıyı devletinin gemiyi zorunlu tutmamasına rağmen, gemi kaptanının kendi rızası ile ve şahsen gördüğü lüzum üzerine kılavuz kaptan alması halinde ihtiyarî kılavuzluk söz konusu olur.

Gemi kaptanı dilerse gemisinin idaresini kılavuza bırakır, dilerse yalnızca tavsiye alır* (Çağa, 1995 ve Yavaşca, 1993). Genellikle ülkelerin uygulamalarına bakıldığında ihtiyarî kılavuzluğun zorunlu kılavuzluğa nazaran daha az olduğu görülür. Bunun nedeni kıyı devletinin denizdeki seyir güvenliği yanısıra, can, mal ve çevre korumasını sağlamak amacıyla, mümkün olan en çok tedbiri alması ile açıklanabilir. Bunun yanısıra kılavuzluğun genel olarak zorunlu tutulmasının para kazanma amacına yönelik olduğu da savunulmaktadır.

2.2.2. Mecburî Kılavuzluk

Yukarıda ihtiyarî kılavuzluk açıklanırken mecburî kılavuzluk sisteminin kurulma nedenlerine de kısaca değinildi. Bugün deniz alanına sahip tüm ülkelerde, özellikle iç sular kapsamına dahil olan alanlarda seyir güvenliği yanında geminin, taşıdığı yüklerin, yolcuların ve mürettebatın güvenliği, liman girişlerinin engellenmemesi ve liman yapılarına zarar gelmemesi amacıyla kılavuzluk zorunludur. Bundan başka kılavuzluk hizmetine malî destek sağlanması veya askerî ve siyasî nedenlerle de kılavuzluğun zorunlu tutulduğunu görüyoruz[†]. Kılavuzluk kimi hallerde belli tip yük ve gemiler için söz konusudur. Bu gemi tipi ve yüklerin niteliği her bölgenin kendi özelliğine göre belirlenebilir. Örneğin, Danimarka limanlarına gelen 1500 dwt ve üzeri petrol tankerleri, ambalajsız sıvı kimyasal madde taşıyan tankerleri, gaz tankerlerini ve radyoaktif madde taşıyan tankerlerin kılavuz almasını zorunlu tutmaktadır. Bunlar dışındaki gemi ve yükler bakımından kılavuz alınması zorunlu değildir.

Kılavuzluğun ihtiyarî olduğu hallerde kaptanın istediği anda ve yerde kılavuz gemiden ayrılır. Buna karşın zorunlu kılavuzluk da ise kanunların zorunlu gördüğü noktaya kadar kılavuz gemideki görevine devam etmek zorundadır.

Kanunların kılavuz almayı zorunlu kıldığı hallerde, gemiye alınan kılavuzun gemi personeli ve kaptanla olan ilişkilerinde hukukî bakımdan statüsünün belirlenmesi önem arz eder. Bu açıdan iki farklı tip mecburî kılavuzluk sistemi bulunur.

* İhtiyarî kılavuzun kusuruyla meydana gelen çatmalarda kılavuz alma ve seçme hakkı donatanın olduğundan veya onun kanunî temsilcisi olan kaptandan basiretli bir donatan ya da tedbirli bir kaptan gibi davranmaları beklenir. İhtiyarî kılavuzun kusuruyla gerçekleşen çatmalarda gemi adamlarının kusuruna ilişkin kurallar uygulanır.

[†] Bu konuda İngiltere Kralı II. Charles tarafından yayınlanmış bir kanun örnek verilebilir. Bu kanun uyarınca Thames Nehri'nde bulunan kumluk bölgeler ve seyre elverişli kanallar Krallığın güvenliği için gizli tutulacak ve Thames Nehri'nde devlet tarafından görevlendirilmiş kılavuzlar dışında hiç kimse kılavuzluk yapamayacaktır. bkz GEEN – s.31.

i. Mecburî Müşavir Kılavuz

Kurallar belirli bir bölge ve sularda gemiye kılavuz almayı zorunlu kılmış ancak geminin yönetiminin bu kılavuza devri hakkında açık bir kural getirmemişse mecburi müşavir kılavuz söz konusu olur.

Bu kılavuzluk türünde gemiye çıkan kılavuz, kaptanın danışmanı konumundadır ve geminin yönetimini eline almaz. Yönetim geminin kaptanıdır ve kaptan kılavuzun tavsiyelerine uymak zorunda değildir. Gemi kılavuzlandığı esnada bir kaza gerçekleşirse, geminin kaptanı ve dolayısıyla donatan hukukî açıdan sorumludurlar. Ancak kılavuz kaptanın ağır kusurunun ispatı halinde kılavuzun şahsen ve istihdam eden teşkilatın, istihdam edenin sorumluluğu kurallarına göre dava edilme imkanı vardır. Gemi kaptanı kanunen gerekli olmadığı halde gemisinin sevk ve idaresini kılavuza bırakmış olması durumunda da sorumluluktan kurtulmaz.

ii. Mecburî Sevk ve İdare Kılavuzu

Kılavuz almanın zorunlu olduğu bölgelerde, kaptana gemisinin yönetimini kılavuza bırakmak yükümü de yüklenmiş olabilir. Bu halde geminin sevk ve idaresi geminin kaptanından alınarak kılavuza geçmektedir. Bu tür kılavuzluğa mecburi sevk ve idare kılavuzu denmektedir.

Mecburî sevk ve idare kılavuzu 1854 tarihli İngiliz Deniz Ticaret Kanununda tanımlanmıştır. Bu kanunda kılavuz, gemi personelinden olmadığı halde geminin yönetimini elinde bulunduran kişidir. Bu hükme dayanan bir mahkeme kararında “yönetimi elinde bulundurmak” ifadesinin, kılavuzun gemideki en yetkili kişi olduğu ve kaptan ile mürettebatın kendisine yardımla yükümlü oldukları anlamına geldiği belirtilmiştir. Benzer bir başka kararda da yönetimi elinde bulunduran kılavuzun gemide danışman değil yönetici olduğu yer alır.

1952 tarihli Kanada Denizcilik Kanunu da 1854 tarihli İngiliz Deniz Ticaret Kanunu ile aynı hükmü içermektedir. 1968 tarihinde Kraliyet Komisyonu tarafından hazırlanan rapora göre “pilotaj” kelimesi “geminin yönetimini elinde bulundurmak, geminin seyrini sağlamak”

anlamındadır. Söz konusu kanunda kılavuz, geminin seyrini sağlayan kişidir. Bu nedenle kaptan veya başka bir kimse geminin yönetimini eline alırsa kılavuz artık Kanun anlamında kılavuz değildir. Benzer bir şekilde, kılavuz sıfatıyla gemiye gelen kişiye geminin yönetimi teslim edilmez ve sadece danışman olarak faydalanılırsa bu kişi de artık kılavuz değildir.

Bu tür kılavuzluğun uygulama alanı dardır. Örneğin Panama Kanalında bu tür kılavuzluk sistemi uygulanmaktadır.

Mecburi sevk ve idare kılavuzunun, müşavir kılavuzdan farkı pratikte önemlidir. Kılavuzlama esnasında geminin herhangi bir kazaya karışması, karaya oturması, cana, mala ve çevreye zarar vermesi halinde üçüncü kişilere karşı sorumluluğun kimde olduğunun tayininde kılavuzun sadece danışmanlık görevi mi gördüğü yoksa geminin sevk ve idaresine sahip mi olduğu önem taşır.

Birinci halde gemi kaptanı kılavuzun tavsiyelerine uymak zorunda değildir ve gemisinin tüm sorumluluğunu taşır. Bu nedenle üçüncü kişilere karşı olan sorumluluk kaptan, dolayısıyla da donatan üzerindedir. İkinci halde ise, üçüncü şahsa verilen zararlardan kılavuz kaptan ile onu istihdam eden idare sorumlu olur* (LLOYD'S SHIP MANAGER, 1999). Bu durum Panama Kanalında açıklıkla görülmektedir. Kanal İdaresi kılavuz kaptanların görevlerini ifa ederken kusurlarıyla verdikleri zararlardan doğan tüm sorumluluğu üstlenmektedir.

2.3. Kılavuz Kaptanın Tanımı

Kılavuz, en basit ve genel ifadeyle yol gösteren kimse olarak tanımlanır. Denizcilik bakımından ise seyir yardımcıları arasında önemli bir yere sahip olan kılavuz, belirli bir kılavuzluk bölgesi için gemilerin seyir ve yönetimi ile görevli, bu bölgedeki seyir rotaları,

* Bu konuda Panama Kanalındaki uygulama örnek gösterilebilir. Kanaldan geçiş yapan tüm gemilerin kılavuz kaptan alma zorunluluğu vardır. Kılavuz kaptan geminin kanaldan geçişi sırasında geminin sevk ve idaresini ele alır ve bu nedenle Panama Kanal Otoritesi, Kanal sınırları dahilinde oluşan bütün kazalarda tüm sorumluluğu üstlenir.

geçitler, işaretler ve yöresel tehlikeler hakkında geniş bilgiye sahip olan kimse anlamındadır.* Bir başka tanıma göre ise kılavuz, bir gemiyi bir nehirden, kanaldan geçirmek veya geminin bir limana giriş ve çıkışını sağlamak için belli bir noktada gemiye alınan kişidir.

Kılavuz sahip olduğu yöresel bilgiler ile diğer seyir yardımcıları arasında farklı bir yere sahiptir. Zira kılavuz kaptan insanî yetenekleri sayesinde cihazların sahip olduğu dezavantajları ortadan kaldırır. Akıntı, rüzgâr, deniz dibi topukları gibi değişken doğa koşulları hakkındaki yöresel bilgisi ile bölgeye yabancı olan gemi kaptanlarının en önemli yardımcısıdır. Kılavuz kaptan bölgedeki trafiğin yoğunluğu ve akışı hakkında da gemi kaptanını bilgilendirmekle görevlidir.

Bunun yanısıra, liman idareleri ile iletişimi sağlamak özellikle zorunlu raporlama sistemlerine katılabilmek, römorkörlere talimat verebilmek konularında kılavuzlar önemli bir dil avantajı da sağlarlar. Bu konuda Amerika Birleşik Devletleri Yüksek Mahkemesi tarafından 1947 yılında verilmiş bir kararda, *“Kılavuzlar, taşımacılık sisteminin vazgeçilmez çarklarıdır. Kılavuzluk faaliyeti, limanlara giriş ve çıkışı engelleyebilecek kaza ve trafik sıkışıklıklarını engeller, insan hayatı ve yüklerin güvenliğini sağlar, limanlarda maliyet ve harcanan zamanı azaltır. Hatta belli limanların tercih edilmesine dahi sebep olabilir”* denilmektedir.

Kılavuz görev yaptığı alanda geminin güvenli seyrini ve çevre güvenliğini korumak amacını taşır. Bu amaçla pek çok ülkede kılavuzlara, hizmet verdikleri gemilerde gözledikleri ulusal veya uluslararası hukuka aykırı durumları yetkili birimlere bildirme zorunluluğu da yüklenmiştir. Aynı yükümlülük Türk Hukukunda da mevcuttur. 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 31.maddesinde kılavuz kaptanlara, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları Trafik Kontrol İstasyonlarına bildirmek görevi verilmiştir. Bu maddede geminin hukuka aykırı seyrini (trafik ayırım düzenine uymamak) veya fazla yükleme, kirlilik yaratmak gibi durumların bildirilmesinden açıkça bahsedilmemiştir. Kanımca söz konusu maddede geçen “rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından

* Meydan Larousse, Cilt.11, s. 220. Ayrıca bkz. FORCE, R., YIANNPOULOS, A.N.: Admiralty and Maritime Law, Vol.1, 1997, s.20. Kılavuz kelimesinin yerine Ortaçağda *lodesman* kelimesinin kullanıldığı bilinmektedir. Bu kelime Anglo Saxon dilinde yol göstermek rehberlik etmek anlamına geliyordu. Kutup yıldızı ise *Lodestar* adıyla anılıyordu. İngilizce'deki “pilot” kelimesi ise Yunanca'daki “plous” yani “seyir” kelimesinden kaynaklanmaktadır. Plous kelimesi zamanla “pilot” haline gelmiştir. Bu konuda bkz. HIGNETT, H.M. – Brief History of Pilotage, The Nautical Institute on Pilotage and Ship Handling, 1990, s.16.

saptadıkları sakıncalı hususlar” ifadesinin geniş bir yorumlama ile yanlış ve fazla yükleme veya geminin seyirine etki edebilecek teçhizatın arızasını bildirmek gibi durumları da kapsayacak şekilde anlaşılması gereklidir.

Kılavuzların yaptıkları hizmet, seyir güvenliğini sağlamak yanında dolaylı da olsa çevrenin korunmasını da içermektedir. Bu durum IMO’nun bazı kararlarında da açıklıkla görülmektedir. Örneğin, Birleşmiş Milletler tarafından “Dünya Mirası” olarak kabul edilen Great Barrier Reef bölgesi için IMO, 1987 yılında aldığı bir karar ile söz konusu bölgede belirlenmiş olan seyir kanallarında ve Torres Boğazında kılavuzların hizmetinden yararlanılmasını tavsiye etmiştir.

Kılavuzlar genellikle zor seyir bölgelerinde faaliyet gösterirler. Bu bölgeler gemi trafiğine müsait nehirler, boğazlar ve limanlardır. Kılavuzluktaki amaç seyir ve dolayısıyla çevre güvenliğinin sağlanması olunca bu konunun kanunlarla düzenlenmesi de kaçınılmaz olmuştur.



*Çarmihta
kılavuz kaptan*

*A pilot on the
pilot ladder*

Şekil 1. Çarmihta Kılavuz Kaptan

2.3.1. Meslek Adamı Olarak Kılavuz Kaptan

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

Kılavuz kaptan kendi kılavuzluk bölgesindeki özel yasal düzenlemelerden ve o bölgeye özgü koşullardan tam olarak haberdardır. Gemi Kaptanının ise bu bilgilerin hepsine sahip olması beklenemez. Kılavuz kaptan, geminin seyir durumunu etkileyebilecek bütün yerel unsurları bilir. Kuvvetli akıntılar, sığılıklar, feribot seferleri, deniz dibi tarama faaliyetleri ve diğer tehlikeler bunlar arasında yer alır. Kılavuzluk yaptığı ülkenin dilini bildiğinden bu avantajını da haberleşmede kullanır. Bu çerçevede liman yetkilileri, deniz trafik hizmetleri (VTS), römorkörler, palamar personeli ve diğer gemilerle önemli bir haberleşme bağlantısı kurar.

2.3.2. Kılavuzluğun Doğası

Kılavuz kaptanlık, teori ve pratiğin ideal bileşimini hedefleyen uygulamalı bir sanat dalıdır. Kılavuz kaptanlar kişiyi hem fiziksel hem psikolojik olarak etkileyen ağır stres yükü altında üzerinde buldukları geminin kaptanına, bağlı oldukları kılavuzluk kuruluşuna, meslek onurlarını gözeterek, yaşadığımız yüz yılın çevre bilinci ile topluma ve kamuya karşı olan sorumluluklarını kusursuz bir şekilde yerine getirmeye çalışan sanatkarlardır.

Kılavuz kaptanların bedence çok sağlam ve dayanıklı, uyarıcıları algılayıp hemen tepki verebilen soğukkanlı, dikkatli, sabırlı, sorumluluk sahibi, dürüst, güvenilir, kurallara uyan kişiler olmaları beklenir.

Kılavuz kaptanlar vardiyalı düzenleri içinde birbirleriyle yakın ilişkiler içerisinde olan özel bir meslek grubunun mensubudurlar. Bu bünyede anti-sosyal, sorun çıkaran, işbirliği duygusu zayıf kişilerin uyumlu olarak çalışabilmesi imkansızdır. Bir kılavuz kaptanın iyi

iletişim kurabilme ve empati yeteneğine sahip olması olmazsa olmaz bir koşuldur diyebiliriz. İnsanlarla rahat ve sağlıklı ilişki kurmakta güçlük çeken bir kişinin bu mesleği seçmesi, hem onu zorlayarak işindeki başarısını tehdit eder, hem de hizmet etmesi beklenen kılavuzluk sistemi bundan zarar görür.

Kılavuz kaptanın gemiye çıktığı anda bıraktığı ilk izlenim çok önemlidir. Kılavuz kaptan, gemi kaptanının üzüntüsünü, neşe ve gururunu ilk paylaşan kişidir. Genel olarak bakıldığında kılavuz kaptan, gemi kaptanının problem ve üzüntülerinden geminin güvenliğini ilgilendirmediği sürece etkilenmemelidir. Öte yandan, neşeli bir kılavuz kaptan güveni besler ancak, kılavuz kaptan kimliği ile gemi kaptanının ne gerisinde kalmaya ne de ilerisine geçmemeye özen göstermeli ve bunu bir elmas sarrafi titizliği ve nezaketi içerisinde yapmaya çalışmalıdır. Kılavuz kaptan, daha önce kaptanlığı sırasında denizde edindiği tecrübeleri yardımıyla kaptanı en iyi anlayabilecek kişidir ve bu nedenle kılavuz kaptan ile kaptan arasında oluşan özel bir güven duygusu vardır.

Bir kılavuz kaptanın aşırı düzeyde yaratıcı ve hayal gücü yüksek olması belki olumlu özellikler olarak görülmeyebilir; ancak bu özelliklere az da olsa sahip olmayan bir kılavuz kaptan problem olmaya daha çok yatkındır. Önemli olan geminin kılavuzlama programını tartışırken ne çok kibirli nede çok heyecanlı olmaktır.

Bir kılavuz kaptanın aynı zamanda kendini geliştiren iç başarıya önem veren bir yapıda olması beklenir. Kalıplaşmış insanlar dış başarıya önem verirler. Dış başarı başkaları tarafından gözlenebilen, ölçülebilen nesnel davranışları içerir. Parasal yönden zengin olma, şöhrete kavuşma, hemen akla gelen örneklerdir. Çoğu insan istediği para, mal, şöhret gibi dış başarıyı kazanmak için iç dünyasının gelişimini ihmal eder. İç dünyasının gelişimini ihmal pahasına dış başarıya ulaşan kişi, çoğu kere, gittikçe artarak iç uyum, kişisel ahenk aramaya başlar. Ne var ki iç dünyasının gelişimini ihmal pahasına dış başarıyı sağlayanların iç başarıya ulaşmaları kolay olmamaktadır. Bu durumda, özellikle bir kılavuz kaptanın kişisel ahengi bakımından kuşkusuz ki çok önemlidir.

Bir benzetme yapmak gerekirse iyi bir kılavuz kendinden ne bekleyebileceğini bilen bir jokeye, güçlü ve açılımları iyi değerlendiren bir bilardo oyuncusuna, buzlu yolda nasıl gitmesi gerektiğini bilen bir ağır vasıta sürücüsüne benzer.

Bir kılavuz kaptanın üstün bir çevre bilincine sahip olması gerekir. Çevre kavramı, doğal ve kültürel çevreyi aynı zamanda içinde barındırmaktadır. Yaşadığı çevreyi oluşturan

insan, aynı zamanda onu bilinçsizce ya da istemeyerek yok etmektedir. Çevre bilincine sahip olmak, temel insan haklarının eşitlik ve adalet ilkelerini içine alan çağdaş insan davranışlarının çerçevesini oluşturmaktadır. Günümüzde insan ve çevre sağlığına verilen önemin bir göstergesi olarak da kılavuz kaptana ekonomik kalkınmayı da dikkate alarak toplumun çıkarlarını gözetmek adına çok büyük sorumluluklar ve görevler düşmektedir.

Uzun bir seferden gelen yabancı bir gemiye ilk çıkan kişi olan kılavuz kaptanın aynı zamanda ülkesinin tanıtımındaki rolü hiç kuşku yoktur ki çok önemlidir. Bu rolün olumlu ya da olumsuz gerçekleşmesini kılavuz kaptanın nitelikleri belirler. Bir kılavuz kaptanın ülkesinin aydınlık ve temiz yüzünü temsil etmesi beklenir.

2.3.3. Kılavuz Kaptan Adayı

Burada üzerinde durulması gereken önemli nokta, insanın bu yeteneğinin farkında olmasıdır. Eğitimle, deneyimli kılavuz kaptanların yardımı ve kişinin kendi gayretiyle her zaman eksiklikleri bir ölçüde giderme imkanı vardır. Ancak bu durumda adayın kılavuz kaptan olduktan sonra bu eksiklerini görememesi ve hatayı kendi dışında araması sık rastlanan bir durumdur. Kılavuz kaptan adayının bu mesleği seçebilmesi için önce kişisel yeteneklerini ve bu mesleğin niteliklerini sorgulaması beklenir. Sadece parasal kaygılarla bu mesleği seçen bir kılavuz kaptan hiçbir zaman mutluluğu yakalayamaz ve ailesini de mutlu edemez. Kılavuzluk mesleği sadece para kazanma aracı değildir. Kılavuzluk mesleği her şeyden önce yetenekleri kullanma, kendini gerçekleştirme ve geliştirme yoludur. Kılavuz kaptan kendisine haz veren bir işi yaptığı zaman manevi yorgunluğu olmaz; dolayısıyla stres denilen iş hastalığına da tutulmaz. Kılavuzluk adayın kabiliyetlerine uygunsuzsa ve kılavuz kaptanlık mesleğini yaparken doyuma ulaşacaksa, hem en üstün verim, hem de mutluluk gerçekleşir. Buna göre, bir kılavuz kaptan adayı için hayatta mutluluğu kazanabilmenin en önemli şartı, bu mesleğin kendisine uygun olmasıdır. Yanlış yerde bulunan insanın doğru işler yapması beklenemez. Kılavuz kaptanlık mesleği mesleki yeteneklerin sürdürülebilmesi açısından sürekli bazda yapılması gerekli olan, öğrenilmesi için belli bir eğitim ve uzak yol kaptanlığı tecrübesi gerektiren, insanın hayatını kazanmak için yaptığı, ona manevi doyum da sağlayan, genel ekonomik gelişme ve kamu kuralları ile çelişmeyen bir faaliyettir.

İnsanların çok çeşitli işleri değişik düzeylerde yapabildikleri, bir eğitim programından yararlanmada bireyler arasında farklar olduğu bilinen bir gerçektir. Yetenek, bir eğitim programından bireyin ne derece başarılı olacağına ipuçlarını veren bilgi ve beceriler bütünü olup, kalıtımla getirilen öğrenme gücünün çevre desteği ve deneyimle geliştirilmiş kısmını ifade eder.

2.4. Kılavuzluk ve Eğitim

Kılavuzlukta eğitim denince ilk aklımıza gelen kılavuz kaptan adaylığı kabul edilmiş olan stajyer kılavuz kaptanların mesleklerini tam yetkili olarak icra etmeye başlamadan önce başarı ile tamamlamak zorunda oldukları staj dönemi ve bu dönem içerisinde tabi tutuldukları eğitim ve yönlendirmeleri anlamaktayız. Bu dönemde kuşkusuz stajyer kılavuz kaptanın göstereceği çaba yanında kıdemli kılavuz kaptanların rehberlik ve yönlendirmeleri son derece önem taşımaktadır. Kılavuzluk mesleği temel olarak önce bilgiye sonra da deneyime dayalı bir meslektir. Dolayısıyla; biz aşağıda her ne kadar kılavuz kaptan eğitimi ile ilgili bazı destekleyici metodları da açıklamakta isek de, kılavuz kaptanın yetiştirilmesinde temel teşkil edecek eğitimin, ilgili kılavuzluk bölgesinde deneyimli kılavuz kaptanlar gözetiminde yapılacak staj eğitimi olduğu hiçbir zaman hatırdan çıkarılmamalıdır. Bu nedenle, öncelikle Ülkemizde olduğu gibi deniz ticaretinde yıllardır söz sahibi olan diğer ülkelerin kılavuzluk eğitiminde uyguladıkları standartlara kısaca göz atmakta fayda vardır:

2.4.1. Amerika Birleşik Devletleri

Interport Pilot Agency (Connecticut, Delaware, New Jersey, New York): Kılavuz kaptan adaylarında 10 sene deniz hizmeti ve bunun en az 5 yılının kaptan, ikinci kaptan veya güverte zabiti olarak yapmış olma şartı aranmaktadır. Kılavuz kaptanın eğitim süreci 6 seneye kadar sürer. Bu eğitimin ilk iki senesinde aday en az 225 kanal seyri ve yanaşma gözlemlemek zorundadır ve bunun en az 25 tanesini kıdemli kılavuz kaptanın gözetiminde kendisi yapmak durumundadır. Bu eğitimi izleyen 4 senede en kolaydan başlayarak tecrübesinin artması ile artan zorlukta manevralar yapmaya başlar. Aday kılavuz kaptan

yalnız manevraya çıkmaya başlamadan önce en az bir sene kıdemli kılavuz kaptanları izlemek zorundadır.

Mc Cormick Docking Pilots(New York Limanı ve New Jersey) : Burada çok farklı bir sistemle karşılaşmaktayız. Aday kılavuz kaptanlar kıdemli kılavuz kaptanlarla gemilere çıkmaya başlamadan önce römorkör kaptanlarının yanına gönderilerek manevra esnasında römorkörden manevrayı izleyerek ilk deneyimlerini kazanırlar. Römorkör kaptanının aday kılavuz kaptan hakkında olumlu kanaat vermesi durumunda aday kılavuz kaptanlar daha küçük ebatlı römorkörlerde değiştirmeci römorkör kaptanı olarak çalışmaya başlarlar. Eğer bu alanda da çalışmaları başarılı olarak değerlendirilirse önce gemi yanaştırmalarında kullanılan römorkörlerde kaptan olarak çalışmaya başlarlar ve kademeli bir geçişle kıdemli kılavuz kaptanlarla manevralara çıkmaya başlarlar. Aday kılavuz kaptanların bu çeşitli aşamalardan oluşan eğitim dönemi en az 10 sene olmak zorundadır. Bunun ilk iki senesinde en az 225 manevrada bulunmak ve bunun en az 25'ini kıdemli kılavuz kaptan gözetiminde kendi yapmak durumundadır. Ancak bunu izleyen 8 sene sonunda aday başarılı olursa kıdemli kılavuz kaptan olabilir.

California San Fransisco Bar Pilots: Adaylar yazılı ve sözlü sınavları başardıktan sonra aday kılavuz kaptan olarak staja başlarlar. Başvuru için en az iki sene gemi kaptanı veya kılavuz kaptan olarak çalışmış olma şartı aranır. Staj dönemi en az bir sene sürmeli ancak üç seneyi geçmemelidir. Aday kılavuzları değerlendirmek için aktif olarak görev yapan kıdemli kılavuz kaptanlardan 5 kişilik bir komite kurulur. Aday kılavuz kaptan diğer kılavuz kaptanlar tarafından yazılı olarak değerlendirilir ve haklarında düzenlenen raporlar komitenin bilgisine sunulur. Adaylar ayrıca simülasyon kurslarına da gönderilirler.

Port of Los Angeles Pilots: Burada kapsamlı ve yoğun bir eğitimin gerekliliğine inanan kılavuzluk kuruluşu, adayları 24 ay süren ve 6 aşamalı bir sınav sistemi ile gemilerin büyüklüğü ve manevraların zorluğunu da dikkate alarak yeterli ve deneyimli kılavuzların nezaretinde bir eğitime tabi tutmaktadır. Her bir aşamanın sonunda adaylar baş kılavuzla manevraya çıkarak değerlendirilmekte ve akabinde yazılı sınava tabi tutulmaktadır. Eğer aday her hangi bir aşamada başarılı olamaz ise bir üst aşamaya geçemez. Bu aşamalardaki uygulamalı eğitim ve sınav aynı zamanda simülasyon eğitimi, VTS gözlemi, römorkörlerde manevraları gözlem, liman kurallarının eğitimi ve liman emniyet planı eğitimi ile desteklenir. Aday acemi kılavuz kaptan olmadan önce eğitimi süresince en az 1000 gemide bulunur.

Eğitim programı usta pilotlar tarafından dzenlenir, eğitim komitesi tarafından takip ve kontrol edilir, baş pilot tarafından ynetilir. Her dört yılda bir tım kılavuzlar insan Kumandalı Maket Model (Manned Model) kursuna tabi tutulurlar. Ayrıca tım kılavuz kaptanlar her iki yılda bir simülatör kursuna gönderilirler. Bu simülatör eğitimlerinde yeni terminaller veya yeni gemi tipleri için gerekli teknik alt yapı kılavuzlukça sağlanır.

2.4.2. Kanada

British Columbia: Aday kılavuz kaptan olabilmek için en az 735 gün gemi kaptanı olarak çalışmış olmak veya en az 490 gün ikinci kaptan, 365 gün gemi kaptanı veya güverte zabiti olarak en az 1000 gün çalışmış olmak gereklidir.

Staj dónemi takribi 6 ay sürer ve bu sürede aday model gemilerle aktif manevra yapılan bir simülasyon kursuna gönderilir. Ehliyetini alan kılavuz kaptanlar ilk 5 sene süresince zorluk ve tonaj açısından kademeli bir geçişle görev yaparlar ve 5 senenin sonunda bu sınırlama kaldırılır.

2.4.3. Hollanda

Hollanda da kılavuzluk hizmetleri 1988 senesinde özelleştirilmiştir. Halen geçerli olan eğitim ve değerlendirme sistemi eski sistemde olduğu gibi devam ettirilmektedir. Adaylar uzakyol gemi kaptanları arasından seçilir. Aday ilk iki ayda standart devlet kursuna devam eder ve sınava tabi tutulur. Sınavı verdikten sonra 10 ay süreyle kıdemli kılavuz kaptanlarla gemilere çıkar. Adaylar toplam 210 manevra tamamlamak zorundadır. Eğitim sürecinde adaylar kılavuzluk firması ile çalışan acentalar, römorkör firmaları, liman birimleri, trafik kontrol merkezlerini de ziyaret eder ve gerekli bilgileri edinirler.

2.4.4. İngiltere

Aday kılavuz kaptanlar gemi kaptanı veya ikinci kaptanlık yapmış kişiler arasından seçilir. Eğitimin ilk altı ayında 20 tanesi römorkörler üzerinde olmak üzere 220 manevraya çıkarlar. Bu süreç sonunda geniş kapsamlı bir sınava tabi tutulurlar. Ehliyetlerini aldıktan

sonra 28 ay veya en az 360 manevra sınırlı draft ve tonajdaki gemilerde manevra yaparlar. Bu süre sonunda anılan limitler kaldırılır.

2.4.5. İsveç

Kılavuz kaptanlar devlete bağlı çalışırlar. Aday kılavuz kaptanlar 6 aylık bir eğitime tabi tutulurlar ve eğitimin ilk iki ayından sonra küçük gemilere kılavuzluk hizmeti verebilirler. Adayların eğitim süreci ve performansları belgelenir

Tablo 1. Değişik ülkeler için kılavuz kaptanlık koşulları

ÜLKE ADI	Kılavuz Kaptan İçin Koşullar	Tam Yeterliğe Yükseliş
Belçika	- Lisans düzeyinde eğitim - Uzak Yol Kaptanı yeterliği ile 3 Yıl Deniz Tecrübesi - İlgili kılavuzluk bölgesinde 1 yıl süresince eğitim ve staj, sonrasında sınav. Belçika’da 3 ü bayan olmak üzere toplam 323 kılavuz kaptan var.	- 12 yıl sonra bütün gemileri kılavuzlayabiliyor. 1 yıl 100 metreden küçük, 1 yıl 125 m e kadar, 2 yıl 150 m ye kadar, 4 yıl 175 m ye kadar, 4 yıl 210 m ye kadar, sonrasında sınırsız.
Bulgaristan	- Uzak Yol 1. Zabitliği belgesi, kılavuzluk bölgesinde 6 ay eğitim ve staj, sonrasında sınav. Toplam kılavuz kaptan sayısı 61.	- Yok
Hırvatistan	- Uzak Yol Kaptanı ve 3 yıl deniz tecrübesi başvuru için gerekli. LNG, LPG, Tanker gibi özel STCW sertifikaları da isteniyor. Toplam kılavuz kaptan sayısı 32.	- Yok
Danimarka	- Uzak Yol Kaptanı yeterliği aranıyor. Kılavuzluk bölgesinde 3 ay staj isteniyor. Savunma Bakanlığında bir yetkili ile ilgili bölgenin baş kılavuz kaptanı sınavda hazır bulunuyor. Toplam kılavuz kaptan sayısı 113.	- Yok
Finlandiya	Uzak Yol kaptanı Yeterliği aranıyor. Kılavuzluk bölgesinde 6 ay staj isteniyor. Sonrasında sınav yapılıyor. Ayrıca 4 Haftalık bir “kılavuz kaptanlık kursu” da görmek gerekiyor. Toplam kılavuz kaptan sayısı 201.	- Yok

Tablo 1. Devamı(Basılmamış veri;Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği)

ÜLKE ADI	Kılavuz Kaptan İçin Koşullar	Tam Yeterliğe Yükseliş
Fransa	Uzak Yol Kaptanı yeterlik belgesi ve 6 yıl deniz tecrübesi aranıyor. Giriş sınavını 5 kişilik bir komisyon yapıyor. 1 Deniz Kuvvetleri Subayı başkan, 2 Kaptan ve kılavuzluk bölgesinden de 2 kılavuz kaptan komisyonu oluşturuyor. Sonra 4 ay kılavuz kaptan yanında staj yapıyor. Toplam kılavuz kaptan sayısı 348.	- İlk teşkilatın belirleyeceği şekilde 5 yıl küçük gemiler, 5 yıldan sonra bütün gemileri kılavuzlamaya başlayabilir.
Almanya	Uzak Yol Kaptanı Yeterliği ve bu yeterlikle en az 2 yıl deniz hizmeti. Kılavuzluk bölgesinde 8 ay nazari ve kılavuz kaptan gözetiminde pratik eğitim, staj. Sonrasında sınav. Toplam kılavuz kaptan sayısı 803.	Kılavuzluk Talimatı, kılavuz kaptanın ilk yeterlik belgesini almasını takibeden bir geçiş dönemi boyunca onun yalnızca belli tip ve büyüklükteki gemileri kılavuzlayabileceğini belirten bir hüküm içerebilir. (Alman Kılavuzluk Kanunu Madde 12)
Yunanistan	İlk başvuru için Uzak Yol Kaptanı ya da 1. Zabiti yeterlik belgesi gerekiyor. 10 yıllık deniz hizmeti aranıyor. Sabıka kaydı olmaması gerekiyor. Çeşitli konuları içeren yazılı sınavdan başarıyla geçerse kılavuz kaptan gözetiminde 6 aylık staja başlıyor. Sonrasında yine sınav var. Toplam kılavuz kaptan sayısı 48.	-Yok
İtalya	28 ile 35 yaşları arasındaki adaylardan sağlık kurulundan geçmeleri, Uzak Yol Kaptanı yeterliği, en az 6 yıl deniz tecrübesi. Daha sonra sözlü sınav yapılıyor. Geçenler Kıdemli Kılavuz Kaptanların yanında Stajyer Kılavuz Kaptan olarak 12 ay staj görüyorlar. Toplam kılavuz kaptan sayısı 226.	- Böyle yazılı bir kural yok, ancak genelde kılavuzluk istasyonları kılavuz kaptanları yeniyken birden büyük gemilere göndermemeye özen gösteriyorlar.
Norveç	Uzak Yol Kaptanı yeterliği ve bu yeterlikle en az 3 yıl deniz tecrübesi gerekiyor. Deniz kuvvetleri için bunun eşdeğeri yeterli. Fiziksel ve ruhsal durumu kontrol ediliyor. Her iki yılda bir sağlık kontrolü var. Staj, kılavuzluk bölgesini özelliğine göre 3 ay ile 18 ay arasında değişiyor. Toplam kılavuz kaptan sayısı 27.	- Yok

Tablo 1. Devamı

ÜLKE ADI	Kılavuz Kaptan İçin Koşullar	Tam Yeterliğe Yükseliş
Polonya	Uzak Yol Kaptanı yeterlik belgesi, kaptan olarak 1 yıl deniz deneyimi başvuru için gerekiyor. İlgili limanda 6 ay staj yapılıyor. Toplam kılavuz kaptan sayısı 91.	- 131-170 metre, 171-200 metre v3 200 metre üstü olmak üzere 3 kategori var. Her bir basamağı geçmek için 1 yıl çalışma sonrasında Baş Kılavuz Kaptandan “olur” almak gerekiyor.
Rusya	Uzak Yol 1. Zabiti yeterliği gerekiyor. İlgili kılavuzluk bölgesinde 6 ay staj yapmak ve sonrasında yapılacak sınavı geçmek gerekiyor. Toplam kılavuz kaptan sayısı 373.	- Yok
Slovenya	Uzak Yol Kaptanı yeterliği, bu belge ile en az 2 yıl deniz hizmeti, sağlık kontrolü geçildikten sonra 1 yıl ilgili kılavuzluk bölgesinde staj yapılıyor. Daha sonra sınav ve kılavuz kaptan gözetiminde pratik sınav yapılıyor. Slovenya’da toplam 7 kılavuz kaptan var.	- Yok.
İspanya	Uzak Yol Kaptanı belgesi ve bu belge ile son on yıl içerisinde en az 2 yıl deniz hizmeti aranıyor. Genel kültür ve ilgili liman için bilgi sınavları yapılıyor, daha sonra kılavuz kaptan gözetiminde 6 ay staj yapılıyor. İspanya’da toplam 203 Kılavuz Kaptan var.	- Yok.
İsveç	Uzak Yol Kaptanı yeterliği aranıyor. Adaylar 2 günlük psikolojik teste tabi tutuluyorlar. İlgili kılavuzluk bölgesinde 6 ay ile 1 yıl arası (bölgesine göre) staj görüyorlar. Daha sonra 5 sene tonaj sınırlaması var. İsveç’te toplam 234 kılavuz kaptan var.	- ilk 5 yıl sınırlama var, daha sonra her tür ve tonajda gemiyi kılavuzlayabiliyor.
Hollanda	Uzak Yol Kaptanı yeterliği ile birlikte telsiz-telefon sertifikası isteniyor. Adaylar, 2 aylık ilk eğitimden sonra Hükümetçe sınava tabi tutuluyorlar. Sınavda başarı olursa 8-10 aylık staj süresi başlıyor. Daha sonra yine sınav yapılıyor. Bu sınavdan başarılı olanlara Devlet “Kılavuz Kaptan yeterlik Belgesi” veriyor. Hollanda’da toplam 466 kılavuz kaptan var. Emeklilik yaşı 55.	- Yok.
İngiltere	UYK Yeterliği. Staj 6 ay sürüyor. İngiltere’de toplam 800 kılavuz kaptan var.	- İlk stajdan sonra tonaj sınırlaması var. Sınırlamalar 7 yıl kademeli olarak devam ediyor.

III. İNCELEME

3.1. Kılavuzluğun Tarihsel Gelişimi

3.1.1. Eskiçağda Kılavuzluk

Kılavuzluğun izini, uygarlığın insanların ticaret yapacak kadar bir düzeye ulaşmasından itibaren sürmek mümkündür. Örneğin Eski Ön Asya'da Kalde'nin Ur liman kentinde, limanda kılavuz kaptanlar görev yapmaktaydı. Tespit edilebilen en eski yazılı yasa metinleri olan, Babillilere ait M.Ö. 1700 yıllarından bugüne ulaşan Hammurabi Kanunları'nda da kılavuz kaptanlara değinilmektedir. Hammurabi Kanunları'nda kaptanın ücretinin bir gümüş sikke, kılavuz kaptanının ise iki gümüş sikke olacağı ifade edilmektedir (EROL, 1988, 1999).

Eski Yunan mitolojisinde de kılavuzluğun izleri sürülebilir. Altınpost'un peşinde Argos Gemisi ile bugünkü Yunanistan'dan Gürcistan'a uzanan Argonautlar da bu zorlu yolculuklarında yerli kılavuzların yardımına başvurdular(S. NUTKI, 1336).Eski Yunanlılar gibi denizci bir kavim olan Fenikeliler de kılavuz kullanırlardı^{*}. Kılavuzluğun, dünyanın diğer ucundaki en eski kültürlerden biri olan Çin'deki geçmişi ise 2000 yıldan önceye, Khan Hanedanı dönemine kadar uzanır[†].

3.1.2. Avrupa'da Kılavuzluk

Avrupa denizciliğinin önder ülkelerinden İngiltere'de, kılavuzluğun temelleri XII. yüzyıla kadar gider. İngiltere kralı I. Richard, 1190'da Kudüs'e yaptığı Haçlı seferi öncesinde donanmasının büyük bir bölümünü Biskay Körfezi'ndeki Oleron Adası'nda donattı. I. Richard bu sırada denizcilikte oldukça yetkin bir durumda olan Oleronluların denizciliğe ilişkin kural

^{*} www.pilotes-maritimes.fr-pilotes.html.url

[†] Çin'de kılavuzluk için bkz. Xu Wanmin, A Brief History of Chinese Pilotage, Beijing.

ve kanunlarını aldı ve ülkesi İngiltere'ye götürdü. Oleron yasalarında kılavuzluğa dair hükümler oldukça serttir. Buna göre bir kılavuz görevinde başarısız olup, bilgisizliği nedeniyle idare ettiği gemiyi yanlış yere götürmekten dolayı tüccarların zarar etmesine neden olursa, bu zararı tazmin etmek zorundadır. Aksi takdirde kafası kesilerek cezalandırılır.

İngiltere'deki bir diğer önemli gelişme, Kral VIII. Henry döneminde 1514 yılında kılavuzluk kurumu olarak Trinity House'nin kuruluşudur. Bir meslek loncası halinde kılavuzların örgütlenmesi ile kılavuzluk resmi bir hüviyet kazandı. Yetki ve becerileri bir standarda oturtmak için gerekli düzenlemeler yapıldı. 1681'de XIV. Louise'nin emri ile Fransa'da deniz yasaları yürürlüğe girdi. Bu yasalar Rhodes, Oleron, Whisby ve Hansa birliği yasalarından esinlenilerek düzenlendi. Fransız deniz yasaları, çok çeşitli denizcilik işlerini kapsar ve düzenleyici koşullarla ilgili bölümü, yerel kılavuzluk hakkında 18 maddeden oluşur(EROL, 1988, 1999).

3.1.3 Osmanlıdan Günümüze Kılavuzluğun Tarihi

XIX. yüzyıla kadar Osmanlı Devleti'nde kılavuzluk

Dünyanın büyük bir bölümünde olduğu gibi Türkiye'de de modern kılavuzluk teşkilatının temelleri XIX. yüzyılda atıldı. Bununla birlikte Osmanlı Devleti zamanında XIX. yüzyıla gelinceye kadar kılavuzluk kavramı ve hizmetinden denizcilik kesimi haberdardı. Örneğin Piri Reis, Kitab-ı Bahriye'de dönemin önemli bir liman kenti olan Venedik'teki kılavuzluk uygulamaları ile ilgili olarak şu bilgileri verir.

"...eski zamandan beri, buradan Venedik şehrine gidecek olan gemi, kılavuz almadan yola çıkmaz ve Venedik şehrinin önüne gelince limana demir atamaz. Çünkü alçak (sığlık) kıyılarıdır. Henüz kıyı görünmeden, suyun derinliği üç kulacı aşmaz. Körfezin neresinde olduklarını, denizin çamurundan bilirler. Başka kılavuzlar bunu bilmezler."

Piri Reis, Venedik'teki zorunlu kılavuz uygulaması ile ilgili olarak da şunları anlatır:*

"Venedik şehrinin limanına, ister Venedik gemisi olsun, isterse yabancı bir gemi olsun, Parenzo kalesinden kılavuz almadan ulaşamaz. Çünkü yasaktır. Şayet kılavuz almadan

* PİRÎ REİS, 1998, s. 897.

Parenzo'dan yola çıkmış olsa ve yolda zarara uğrasa, bu zararı, o geminin halkına ödetirler..."

Osmanlı Devleti, pratik nedenlerden dolayı kamu hizmetlerinin bazılarını ayrıcalıklar ve bağışıklıklar tanıyarak kişi veya kişilere yaptırma alışkanlığına sahipti. Bu türden hizmetler arasında kılavuzluk da bulunmaktaydı. Kıyılarda ikamet eden ve yaşadıkları bölgenin coğrafi koşullarını iyi bilen kişilere, tanınan vergi bağışıklıkları ile buldukları bölgeden geçen gemilere kılavuzluk hizmeti vermeleri sağlanırdı. Örneğin Trabzon Sancağı tahrir defterine göre, XV. yüzyılın sonlarına doğru Trabzon'a bağlı Giresun kalesinde 114 nefer ve yirmi iki dul Hıristiyan nüfus kaleyi tamir etmek, Giresun'dan geçen gemilere kılavuzluk yapmak şartıyla her türlü vergiden muaf tutularak iskan edildiler (EMECEN, 1996).

XIX. yüzyıla kadar kılavuzların çoğu Rum'du. Osmanlı Devleti'nin sahil bölgelerinde yoğun bir biçimde ikamet eden ve dolayısıyla deniz ile içli dışlı olmuş bu kılavuzlar, mesleki niteliklerini örgün bir eğitime değil, deneyim ve pratiğe borçluydular. Ancak deneyim ve pratiklerinin yetmediği noktada aciz kalmaktaydılar. Buna dair bir gözlem, 1770-1784 yılları arasında Osmanlı donanması hakkında incelemelerde bulunmak üzere İstanbul'a gelen M. Bonneval'e aittir (BOSTAN, 2002). Bonneval raporunda şöyle demektedir:

"Kılavuzlar Rum'durlar. Bunlar, uzun bir tecrübe neticesinde elde edilmiş tamamen pratik bilgiden başka bir şey bilmezler. Binaenaleyh, karayı gözden kaybedince, yollarını tayin etmek için pusula ile hiçbir iş göremezler. Bundan dolayı da, bir harp gemisi Suriye veya Mısır'a gönderildiği vakit, bu geminin evvela, İzmir ve Rodos'a uğradığı ve orada peşine takılmak için memur olduğu mahallere hareket eden bir Frenk gemisi aradığı görülür."(DÜMEN, 1993).

Kuşkusuz Osmanlı kılavuz kaptanlarının tamamı böyle değildi. Ancak mesleki bilgi ve standartlara sahip gemi adamlarının yetiştirilmesi ve kılavuzluk hizmetlerinin modernleştirilmesi, XIX. yüzyılda gündeme geldi ve bu yönde önemli adımlar atılmaya başlandı.

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Kılavuzluk

Ekonomi, Teknoloji ve Osmanlı Denizciliği

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde kılavuzluk hizmetlerini modernleştirme yönünde girişimlerin yaşanmasında, bu yüzyılda yaşanan iktisadi ve teknolojik gelişmelerin büyük rolü oldu. Osmanlı Devleti'nin batılı ülkeler ile ekonomik ilişkilerini kapitülasyonlar belirledi. Genel olarak, bir ülkede ikamet eden yabancılara devletlerarası antlaşmalar ile tanınmış imtiyazlar olarak tanımlanan kapitülasyonlar, Osmanlı Devleti'nde ticaret alanında olduğu gibi hukuk, din ve siyaset alanında da uygulandı (NEBİOĞLU, 1986). Başta İngiltere, Fransa ve Hollanda olmak üzere birçok batılı devlete verilen kapitülasyonlar ile Osmanlı Devleti, hem malî hem de siyasi bazı amaçlar güttü. Gerek transit ticaret, gerek ülkeden ihraç edilen mallardan alınan vergilerin devlet hazinesi için önemli bir kaynak olması, kapitülasyonların yani yabancılara tanınan ticari ayrıcalıkların malî yönünü oluştururken, kapitülasyonların kendi çıkar ve güvenliği için batılı devletler arasında bir denge sağlamak amacı ile verilmesi ise Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlardan umduğu siyasal amaç oldu.

Kapitülasyonlar ile *"en çok müsaadeye mazhar ülke"* niteliğini kazanan batılı devletler, Osmanlı sularında kendi bayraklarını taşıyan gemiler ile ticaret yapma hakkını da elde ettiler. Kapitülasyonlar ile yabancı tüccarlar yalnızca ticari ayrıcalıklar değil, Osmanlı Devleti içinde uyrukları oldukları devletlerin hukuki nüfuz ve korumasını da edindiler.

Osmanlı Devleti'nin batılı ülkeler ile kapitülasyon antlaşmaları etrafında bir seyir izleyen iktisadi ilişkileri, XIX. yüzyılda yeni bir boyut kazandı. Bu dönemde anılan ilişkileri belirleyen önemli gelişme sanayi devrimiydi. Sanayi devrimi ve sınai kapitalizmin doğuşu sürecinde gelişen uluslararası işbölümünde, Osmanlı Devleti, kapitalist Avrupa ülkelerinin artan sınai üretimleri için önemli bir sürüm pazarı ve gelişen sanayileri için gerekli hammadde kaynağı bir ülke haline geldi. Bu süreci, ilki İngiltere ile 1838 yılında yapılan Balta Limanı Ticaret Antlaşması olan serbest ticaret antlaşmaları belirledi.

16 Ağustos 1838'de Osmanlı Devleti adına Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'nın, İngiltere adına Büyük Elçi Ponsoby'in imza attıkları Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile Osmanlı Devleti, dış ticaret siyasetinde serbestiyet ilkeleri üzerine dayanan bir rejimi uygulamaya başladı*. Antlaşma ile Osmanlı Devleti, bir bölgedeki belli bir malın, özellikle ihracatının belli

* Balta Limanı Ticaret Antlaşması için bkz. MÜBAHAT S. KÜTÜKOĞLU, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838), TKAE yay., Ankara 1974. MÜBAHAT S. KÜTÜKOĞLU, Osmanlı-İngiliz

bir kişiye tekel olarak tanınması anlamına gelen yed-i vahid uygulamasına son verdi. Yed-i vahid uygulaması yanı sıra, geleneksel olarak uygulanan ihracat yasakları da sona erdi. Böylece Osmanlı Devleti'nin bu antlaşmaya kadar dış ticarete konu olan mallar üzerinde uyguladığı ağır vergiler kaldırıldı. Gelişen Avrupa sanayiinin şiddetle gereksinim duyduğu, Osmanlı Devleti'nden elde edilen hammaddelerin dış ticarete konu olması kolaylaştı. Antlaşma ile ihracattan alınan vergi % 12'ye çıkarılırken, ithalattan alınan vergi % 5 olarak belirlendi. Yerli tüccarların iç gümrük vergisi ödeme yükümlülüğü sürerken, yabancı tüccarlara bundan muafiyet tanındı. Antlaşma ile tekellerin kaldırılması sonucu hammadde ihracatında önemli artışlar kaydedildi. Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin gümrük rejimini, tarifelerini batılı devletler ile birlikte belirlemeyi ilke olarak kabul etmesi, bağımsız bir dış ticaret rejimini uygulama olanağını yitirmesine neden oldu. Daha sonraki yıllarda dış siyasal gelişmeler ve ilişkilere bağlı olarak Osmanlı Devleti ihracat vergisini % 1, ithalat vergisini ise % 15'e kadar çıkarttı. Antlaşma ile bağımsız bir şekilde dış ticaret siyaseti çizme olanağını yitiren Osmanlı Devleti'nde, yine aynı dönemde başlayan bazı sanayileşme çabalarının sonuçsuz kalmasında da serbest dış ticaret rejimini veya başka bir ifade ile yine antlaşmanın bir sonucu dış ticarete müdahalecilik olanağını yitirmesinin etkili olduğunu belirtmek gerekir.

Osmanlı Devleti İngiltere'nin ardından Balta Limanı Ticaret Antlaşması benzeri antlaşmaları başta Fransa olmak üzere diğer Avrupa ülkeleri ile de yaptı. Böylece Osmanlı Devleti'nin bu ülkelerle ticaret hacmi büyük artış gösterdi. Bu ticaret, Osmanlı Devleti'nden hammadde alımı ve Osmanlı Devleti'ne mamul madde satımı biçiminde gerçekleşti. Dış ticaretteki büyümeyi, özellikle İstanbul limanına giren gemi sayısı ve yükleme-boşaltma tonajlarından da izlemek mümkündür. (bkz. Tablo 2) Dış ticaret rejiminde yaşanan bu değişim kısa bir sürede sonuçlarını vermeye başladı. 1845 yılına gelindiğinde ithalat beş yıl öncesine göre beş kat arttı. İhracat da en az üç kat gelişme gösterdi*. Bir diğer gösterge ise boğaz geçişlerindeki artıştır. (bkz. Tablo 3).

İktisadi Münasebetleri II (1838-1850), İÜEF yay., İstanbul 1976. Şevket Pamuk, "150. Yılında Balta Limanı Ticaret Antlaşması", Tarih ve Toplum, Sayı 60, (1988), s. 38-41. ŞEVKET PAMUK, Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913), Yurt yay., Ankara 1984.

* HAYDAR KAZGAN-ALKAN SOYAK-MURAT KORALTÜRK, Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz, Creative yay., İstanbul 1998, s. 29.



Şekil 2. İstanbul Limanı, 19. yy sonu

Tablo 2. İstanbul limanı yükleme boşaltma tonajları (1871-1896)

Yıl	1871	1875	1880	1890	1896
Yükleme-Boşaltma Tonajı	5.483.518	4.969.301	6.040.692	10.090.017	13.067.503

Kaynak: Wolfgang Müller-Wiener, Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul 1998, s. 143, Tablo 3'den alınmıştır.

Osmanlı Devleti ile batılı ülkeler arasında XIX. yüzyılın ortasından itibaren büyüyen ticari ilişkiler, çok büyük ölçüde deniz yolundan gerçekleşti. Bu da beraberinde yeni düzenleme ve uygulamaları getirdi. Bu uygulamaların temelinde ticaretin güvenlik içinde gerçekleşmesi yatıyordu. Buna göre bir yandan sigortacılık faaliyetleri gelişirken, diğer yandan deniz taşımacılığı hem teknolojik hem de kural ve yöntemler açısından gelişti*.

* Sigortacılığın gelişimi için bkz. KAZGAN-SOYAK-KORALTÜRK, 1998.

Tablo 3. Türk boğazlarında transit gemi trafiği (1841-1910)

Yıl	Gemi Sayısı (Yelkenli+Buharlı)	Toplam Tonaj
1841	4125	546.700
1845	7588	992.000
1856	14170	2.778.000
1870	24055	5.402.000
1889/90	22423	10.090.017
1895/96	34838	13.067.503
1900/01	38866	10.804.181
1907	36083	15.310.000
1910	35526	16.596.543

Kaynak: Reinhard Stewig, İstanbul.

Osmanlı Devleti'nde uzun mesafeli ticaret amacı ile Fatih Sultan Mehmet döneminden beri sürdürülen denizyolu ulaşımı, karayolu ulaşımına göre ağırlık taşırdı.¹ Deniz taşımacılığı bir tür İslami iş ortaklığı olan mudaraba yönteminde gerçekleşirdi. Deniz ulaşımının güvenliği için bir kıyı güvenlik örgütünün oluşumu, korsanlığa karşı gemilerin konvoy oluşturarak seyri ve gemilerde güvenlik güçlerinin bulundurulması gibi önlemlere başvuruldu. Denizde ulaşımın güvenliği ile ilgili önlemler alınırken, birtakım teknik gelişmeler de kaydedildi ve uygulandı. XVI. yüzyıla kadar kürekli ve yelkenin yalnızca yardımcı durumda bulunduğu çektiri türü tekneler inşa edilirken, XVI. yüzyıldan itibaren, kökeni Baltık denizciliğine dayanan yelkenli ve daha hızlı bir tekne türü olan kalyonlar, diğer Akdeniz ülkelerinde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de inşa edilmeye başlandı. Denizlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde akarsulardan da ulaşım amacıyla yararlanıldı. Önemli yollar üzerinde, akarsuların kestiği ve köprülerin bulunmadığı yerlerde iki kıyı arasında ulaşım gemicilik ile gerçekleştirildi. Bunun yanında Tuna, Dicle, Fırat ve Nil nehirlerinde askeri amaçlı ulaşım da yapıldı.

Karada buhar gücünün kullanımıyla demiryolları yaygınlık kazanırken, aynı enerji türü denizyolu ulaşımında da kullanıldı. XIX. yüzyılda yelkenli gemi taşımacılığı yanında hız ve taşıma kapasitesindeki artış gibi ekonomik üstünlüklere sahip olan buharlı gemicilik gelişti. XIX. yüzyılda Osmanlı denizciliğini güçlendirmek için bir yandan hukuksal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken, diğer yandan teknik olanakları da geliştirmek için çaba sarf edildi. Bu amaçla XIX. yüzyılın başında atılan bir adım, III. Selim'in 1804 yılında çıkarttığı Bahriye Kanunnamesi'dir. Osmanlı donanma teşkilatını yeniden yapılandırmayı amaçlayan bu kanunnamede kılavuzluğa da yer verilir. Buna göre Tersane-i Amire'de sürekli olarak kılavuz bulundurulur, bunlar gereksinim halinde gemilere sevk edilir. Sayıları yeterli gelmezse Bahriye Nazırı tarafından Akdeniz havzasından 40 kadar deneyimli kılavuz sağlanacaktır. Bunlar da yeterli olmazsa sayılarının artırılmasına gidilir. Akdeniz'deki adalardan toplanacak olan kılavuzlar gemilere yol göstermeye, adalar arasında kıyılarda, kayalıklar arasında geçit yerlerini gösterme bilgi ve deneyimine sahip kimselerden seçilir. Serasker ve Başbuğ kumandasında seyreden donanmaya, hava muhalefeti halinde geminin mevki ve rotasını geometrik hesaplarla belirleyecek iki "Üstad Kılavuz" da atanır. Kılavuzların maaşlarının diğerlerinkinden çok olacağı da bu kanunnamede belirtildi.

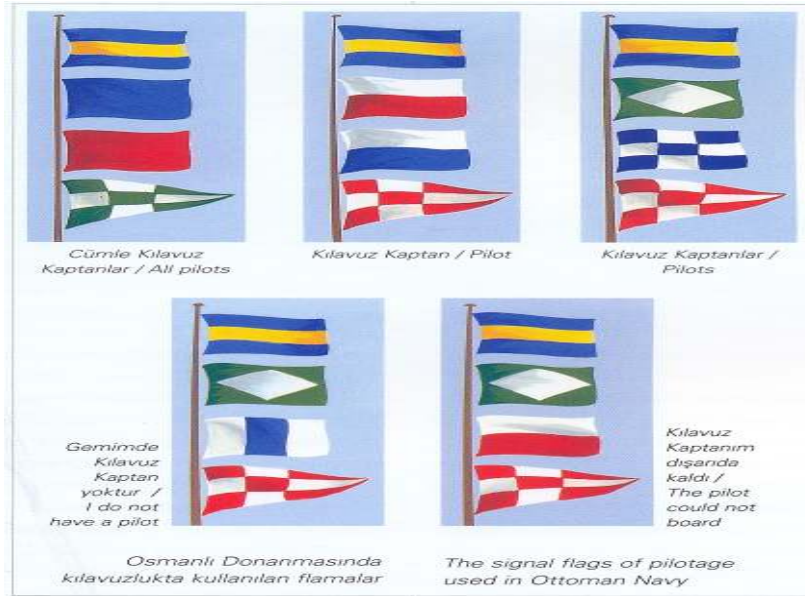
Aynı kanunnamede ticaret filosunun oluşturulmasına ilişkin hükümler de yer aldı. Bu dönemde, donanmanın ıslahı ve teknik yetersizliğini gidermek için yabancı danışman ve teknik adamlar görevlendirildi. Avrupa tüccarına gemi edinme hakkı tanınmazken, Hayriye tüccarının gemi edinmesine ve inşasına kolaylıklar getirildi.

Osmanlı Devleti'nde 1827 yılında ilk buharlı gemi satın alındı ve işlemeye başladı. II. Mahmut döneminde Tersane-i Amire tarafından satın alınan, İngiliz Kaptan Kelly'nin yönetimindeki Swift adlı bu gemi, vapur sözcüğünün karşılığı olarak halk arasında Buğ Gemisi adı ile anıldı. Eğitim gemisi olarak kullanılması düşünülen bu gemi ile II. Mahmut, Marmara Denizi'nde geziler yaptı. Bu geziler sırasında Tekirdağ'a kadar gidildi. Osmanlı gemi tezgahlarında inşa edilen ilk buharlı gemiler, 1830'dan sonra Osmanlı Devleti ile Amerika Birleşik Devletleri ilişkilerinin gelişmeye başladığı dönemde 1837 yılında denize indirildi.

Buhar gücünün deniz ulaşımında kullanımı yönünde atılan bu adımlar yanı sıra, sivil denizcilik alanında, yani denizyolu işletmeciliğinde de önemli girişimler gerçekleşti. Bu girişimlerin başlıcaları şunlardı: 1844'te bugün Türkiye Denizcilik İşletmeleri olan kurumun

çekirdeğini oluşturan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kuruldu. İstanbul içi yanı sıra Marmara, Akdeniz ve Karadeniz iskelelerine düzenli seferler yapan bu idare 1862'de Fevaid-i Osmaniye, 1871'de İdare-i Aziziye, 1878'de İdare-i Mahsusa ve 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi; Cumhuriyet'in ilanından sonra ise Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını aldı. 1 Temmuz 1933'te iç ve dış hatlarda yolcu taşıyan Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, Havuz ve Fabrikalar Müdürlüğü, İstanbul ve yakın çevresi arasında yolcu taşımacılığı yapan AKAY İşletmesi olarak üç ayrı kuruma dönüştü. 1851'de Şirket-i Hayriye kuruldu. 1857'de Haliç'te buharlı gemilerle yolcu taşımak için ilk imtiyaz verildi. Bütün bu çabalara karşın XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde sivil denizcilik alanında yeterli gelişme kaydedilemedi.

Denizyolu işletmeciliğinin yanı sıra aynı dönemde, fenerlerden, rıhtımlara, tahlisiye idaresinden, kılavuzluk hizmetlerine kadar denizciliğin olmazsa olmaz unsurları gündeme geldi ve modernleştirildi. Kılavuzluk hizmetlerinin de bu bağlamda modernize edilmesi çabalarına tanık olundu.



Şekil 3. Osmanlı Donanmasında kılavuzlukta kullanılan flamalar

Müslüman-Gayrimüslim Kılavuz Rekabeti

Osmanlı sularında özellikle Rumlar etkin denizci unsurlardı. Mahir denizci Rumlar, Osmanlı denizciliğinde önemli roller oynadılar. Bunu daha iyi anlayabilmek için Rumların denizcilik faaliyetlerinin dışında tutulmaları halinde, bu alanda ne gibi aksaklıkların

yaşandığını görmek yeterli olur. Osmanlı İmparatorluğu'nda, XIX. yüzyılda gelişen milliyetçi duygular ve bunun sonucu patlak veren isyanlara kadar devlet, gayrimüslim unsurlara kuşku ile bakmadı. Bu süreçte, kritik olay 1821 yılında başlayan Mora (Rum) isyanıdır. Rumların Osmanlı denizciliğindeki önemli rollerini ve Rum isyanının Osmanlı denizciliğine etkisini, gelişmelere tanıklık etmiş bir kişi olan İngiliz sefarethanesi rahibi Walsh “*Rum isyanı başladığı zaman Türk donanması en fazla erat meselesinde sıkıntı çektiler. Çünkü Türk donanmasının teknik sınıfını Rumlar teşkil ederdi. Yunan ihtilali Rumlara karşı duyulan itimadı yok etti.*” sözleriyle ifade eder.ⁱⁱ İsyandan sonra bir müddet Rumlar tersanede ve donanmada istihdam edilmediler. Hatta Rumlarla meskun bölgelerden bahriye askeri dahi alınmadı.

Yalnızca donanmada değil, ticari denizcilikte de Rumlar bazı sınırlandırılmalara tabi tutuldular. Rumlar ticaretten men edilirken, Müslüman tüccarlar teşvik edildiler. Buna bağlı olarak Müslüman tüccarın sayısı hızla arttı. Rum denizcilerin isyanda oynadıkları rol ve bu yönde taşıdıkları potansiyel tehlike karşısında, ticaret gemilerinde mürettebatın Müslümanlardan oluşması gündeme geldi. Bu mürettebat içinde yani kocareis, yelkenci ve sandalcılar arasında kılavuzlar da vardı. Ancak gemilerde gayrimüslimlerin istihdam edilmemeleri, Müslüman denizcilerin ise sayıca yeterli olmaması, seferlerin aksamasına ve ticari faaliyetlerin de olumsuz etkilenmesine neden oldu. Bununla ilgili olarak 1830'da tüccarlar, gayrimüslim denizcilerin de istihdam edilebilmelerini dilekçe ile devletten talep ettiler. Bir süre sonra bu talebe olumlu yanıt verildi ve tüccar gemilerinde gayrimüslim denizcilerin de istihdam edilebileceğine olanak veren padişah emrini içeren bir Hatt-ı Hümayun yayınladı*. Bu Hatt-ı Hümayun ile gayrimüslimlerin denizciliği önünde bulunan yasal engeller kaldırıldıysa da, Müslüman meslektaşlarının kayrılma talepleri sürdü. 1859 yılında, Tersane-i Amire bünyesinde istihdam edilirken açıkta kalan bir grup Müslüman kılavuz kaptan, Şirket-i Hayriye vapurlarında kaptan olarak istihdam edilmek istediler ve bu amaçla Şirket-i Hayriye nezdinde başvuruda bulundular.

Ancak talepleri kabul edilmedi ve kaptanlar durumu bir dilekçe aracılığıyla devlete şikayet ettiler. Bu kaptanların dilekçelerinde yer alan iddialarına göre, Şirket-i Hayriye'nin

* BOA, HH, 489/24001; 489/24001-A. Bkz. Belge 1. Bu Hatt-ı Hümayunların ilk kez kullanımı için bkz. İdris Bostan, “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'nda Geçişin Tabi Olduğu Kurallar”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı yay., İstanbul (baskı yılı belirtilmemiştir), s. 5.

müdürü onların yerine ehil olmayan Hıristiyan kaptanları göreve almıştır. Geçim sıkıntısı çektikleri ve bir an önce çalışmaya ihtiyaç duyduklarını, dilekçelerinde 10 aydır "süründüklerini" belirterek dile getiren Müslüman kaptanlar, Şirket-i Hayriye vapurlarında istihdamları için taleplerini yinelediler.

Osmanlı denizciliğinde Müslümanların, gayrimüslimler karşısında kayrılması ve daha çok öne çıkma isteklerine bir başka örnek, 1861 yılında Sünne Boğazı kılavuzluğu için yaşandı. Tuna Nehri üzerinde bulunan Sünne Boğazı'nda 63 kılavuz kaptan istihdam edilmekteydi. Bunların 10'u gayrimüslim, 2'si Müslüman olmak üzere toplam 12'si Osmanlı tebaasından, geri kalan 51 kılavuz ise Kefalonyalı ve Yunanlı, yani yabancı uyrukluydu. Sünne Limanında bulunan bazı Müslüman kaptanlar, dilekçelerinde bu dağılımı dile getirdikten sonra, liman reisliğinden Sünne Boğazı'nda görev yapan gayrimüslim Osmanlı tebaasından ve yabancı uyruklu diğer kılavuzlar yerine istihdam edilmek talebinde bulundular. Liman reisi bu talebe karşı, kılavuz olmak isteyenlerin önce gerekli eğitimi almaları yanıtını verdi. Eğitimin ardından ise yer açıldıkça ve yeterli olmaları halinde istihdam edilebileceklerini bildirdi. Kılavuzların yabancı lisan bilmeleri bugün olduğu gibi geçmişte de önem taşırdı. Verdiği yanıtın memnun kalmayan ve taleplerini ısrarla tekrarlayan ve yabancı lisan bilmedikleri anlaşılan Müslüman kaptanlara karşılık olarak, liman reisi kılavuzların yabancı lisan bilmemelerinin sorun oluşturabileceğini belirtti.

Osmanlı Devleti'nde Müslüman-gayrimüslim geriliminin denizciliğe ve kılavuzluk hizmetlerine olumsuz yansımalarına Birinci Dünya Savaşı sırasında da tanık olundu. Kimi gayrimüslim kişi ve kılavuzlar düşman devletlerin donanmalarına ait savaş gemilerine kılavuzluk yaptıkları gerekçesi ile suçlandılar. Örneğin düşman denizaltılarına yardım ettikleri gerekçesi ile Kostı ve Foti adlarındaki iki Rum, Eylül 1915'te Konya'ya sürgün edildiler. Uzun yıllar yabancı gemilerde kılavuzluk yapan Osmanlı tebaasından Beyoğlu Yazıcı Sokak Kilise Apartmanında ikamet eden, Osmanlı tebaasından 80-85 yaşındaki Manoli Akesandri, Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesinden sonra işsiz kaldı. Bu süreçte düşman denizaltılarına kılavuzluk ettiği belirlendi. Bunun üzerine Manoli Aleksandri de Eylül 1915'te Konya'ya sürgün edildi.

3.1.4 Osmanlı Devleti'nde Modern Kılavuzluğun Doğuşu

İmtiyaz Talepleri ve İlk Düzenlemeler

Geniş bir coğrafyaya yayılan Osmanlı Devleti'nde kılavuzluk hizmetlerinin modern yöntemler ve işletmecilik anlayışı ile gerçekleştirilmesi düşüncesi, ilk kez XIX. yüzyılın sonlarında gündeme geldi. Artan deniz trafiğine bağlı olarak kimi sermayedarlar, kılavuzluk hizmeti verecek işletmelerin karlı bir yatırım alanı olacağını düşünerek, Osmanlı Devleti'nden kılavuzluk imtiyazları talebinde bulundular. Bu türden taleplere en çok konu olan yer İstanbul Limanı ve Boğazlardı.

Mayıs 1870'de kılavuz esnafı, İstanbul limanında hizmet verecek bir kılavuzluk teşkilatının kurulması için başvuruda bulundu. 1892 yılında Marino adındaki bir Rum kaptan, Osmanlı Devleti'nden bir şirket adına Boğazlar ve İstanbul Limanı'nda kılavuzluk yapma imtiyazını talep etti. Bu talebi değerlendirmek üzere dönemin Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Mesudiye Fırkateyni süvarisi Miralay Hayri Başkanlığı'nda bir komisyon kurdu. Bu komisyon Mesudiye Fırkateyni'nde yaptığı çalışma sonucunda, kılavuzluk hizmetlerinin kişilere bırakılamayacağına karar verdi. Bunun yanı sıra, teknik ve idari iki bölüme ayrılan ve kılavuzluğun hükümet adına yürütülmesinin ilke olarak benimsendiği, bir talimatname hazırlanarak hükümete sunuldu. Ancak Hükümet buna bir yanıt vermedi.

1894'de ise bir Macar, Boğazlarda kılavuzluk hizmeti imtiyazına talip oldu. Bu talep, kılavuzluk imtiyazı verilmesinin devletin çıkarları açısından, özellikle *“Boğazlar payitaht-ı saltanat-ı seniye'nin kapıları hükmünde olup”* ifadesiyle, İstanbul'un güvenliği açısından sakıncalı bulundu. Bunun yerine, devletin deniz işletmesi olan İdare-i Mahsusa'nın bu hizmeti verebileceği, bunun finansmanının ise İdare-i Mahsusa'nın giderlerini azaltarak ve gelirlerini artırarak sağlanabileceği ileri sürüldü.

Bir kılavuzluk teşkilatının henüz faaliyette bulunmadığı, denetim ve kayıt dışında bulunan kimi İngilizlerin İstanbul Boğazı'nda, Yunanlı ve Rumenlerin Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk yaptıkları bir sırada, 1895 yılında bazı Galata bankerleri ve Avrupalı sermayedarlar birlikte, Boğazlarda römorkörlerle gemi çekmek, kılavuzluk hizmetleri ve Marmara Denizi hatlarında gemi işletmek amacıyla Fransız Römorkörcülük, Kılavuzluk ve Kurtarma Şirketi'ni kurdular.

Şirketin kılavuzluk tarifesi de yayınlandı. Bu tarifeye göre kılavuzluk ücretleri şöyle idi:

<u>Mevkiler</u>	<u>Fiyat (sterlin)</u>
Çanakkale'den Kavak'a	2
Çanakkale'den İstanbul Limanına uğramak üzere Kavak'a	4
Kızkulesi'nden İstanbul Limanına ve Kavak'a	3
Kızkulesi'nden Kavak'a	1,10
Kavak'tan Kızkulesi'ne	1,10
Kavak'tan İstanbul Limanına ve Kızkulesi'ne	3
Kavak'tan İstanbul Limanına ve Çanakkale'ye	4
Kavak'tan Çanakkale'ye	2

1895 yılında kılavuzluk ile ilgili iki önemli yasal düzenleme yapıldı. Biri kurulması öngörülen resmi kılavuzluk teşkilatının yönetimi ile ilgiliydi. Diğeri Boğazlarda uygulaması düşünülen zorunlu kılavuzluk hakkındaydı. Yedi maddeden oluşan “*Dersaadet Liman Dairesi'nde Kılavuzların Hüsn-i İdaresi için Teşkil Olunan Heyet-i İdarenin Vezaif-i Esasîyesini Mübeyyin Talimat*”a göre kurulması öngörülen kılavuz kurulunun oluşumu ve görevleri şunlardı:

Kurul, donanmadan bir mirliva, bir miralay, bir kaymakam ve bir binbaşından oluşur. Bu kurulun idaresi altında bir tahrirat ve bir de muhasebe kalemleri bulunur.

Kurul haftada üç gün çalışacaktır. Oy çokluğu ile alınan kararlar zapta geçirilip üyelerin imzalaması gerekmektedir.

Kurul, kılavuzların ana yönergesinde belirtilen biçime göre seçimine azami dikkat ve özen göstererek hazırlanacak mazbatayı Bahriye Nezareti'ne sunarak alınan izin üzere hareket eder.

Kılavuz rüsümünün tespitine dair önlemler, kurul tarafından görüşülerek tespit edilir ve Bahriye Nezaretinden izin alınmasından sonra uygulanır.

Kurul, kılavuzların görevlerini gereğince yapıp yapmadıklarını denetler ve yapmamış olanların cezalandırılması için düzenlediği mazbatayı nezarete sunar.

Kurul, kılavuzluk idaresi için tahsis edilen paranın yerinde ve doğru bir biçimde kullanımına dikkat etmelidir.

Kılavuzlar, kurula karşı, kurul ise Bahriye Nezaretine karşı sorumludur.

On altı maddeden oluşan Boğazlarda zorunlu kılavuzluk uygulamasına dair tüzük önergesi ile şu ilkeler benimsendi:

Taşıma kapasitesi yüz tonilatodan çok olan gemiler, gerek Akdeniz'den ve gerek Karadeniz'den gelir iken içlerinde Bahriye Nezaretinden alınmış lisansa sahip kılavuz bulunmadıkça, adı geçen boğazlardan geçemeyecekleri gibi İstanbul Limanına dahi giremeyeceklerdir. Boğazların her birinde bir baş kılavuzun idaresiyle İstanbul ve Çanakkale liman başkanlarının nezaretinde olarak lisanslı kılavuzlardan oluşan bir kurul, kılavuzluk hizmeti verecektir. Kılavuzun lisansı, liman başkanı tarafından verilecek ve her sene vize olunacaktır. Vize ettirilmemiş olan kılavuzluk lisansı geçersiz sayılacaktır.

Denizden gelip boğazlara veya İstanbul limanına doğru giden gemilere işaret olduğu anda, gün doğumundan gün batımına kadar kılavuzları nakle mahsus kayıklar sürekli hazır bulunacaktır. Boğazlarda, geceleri gemilerin seyretmesi yasak olduğundan, Boğazlara geçiş hakları olanlar dışında kalanlara kılavuzluk verilmeyecektir. Kılavuzlar boğazların çıkışına bir mil mesafeye kadar gemilerin önlerine çıkmağa ve gemiler dahi hareketlerini yavaşlatarak ve kılavuzları beklemeğe mecburdurlar.

Kaptan, kılavuzun vapura girmesi ve boğazlardan geçişi sırasında geminin yükü hakkındaki belgeyi kılavuza vermek ile yükümlüdür. Bu belgenin düzenlenmemesi halinde elli franktan yüz franga kadar nakit para cezası tahsil edilir. Boğazları geçmek üzere olan bir gemide bulunup yeminli kılavuzlar kuruluna bağlı olmayan her bir kılavuz, yeminli kılavuzun gemiye gelmesi halinde geminin idaresini tamamen yeminli kılavuza vermek zorundadır.

Gerek İstanbul, gerek Çanakkale'de demir attıktan sonra boğazlardan veya İstanbul limanından çıkmak isteyen gemilerin kaptanları, limanın baş kılavuzuna başvuracaklar ve baş kılavuz da kılavuzlukları sıra ile belirleyecektir. Anılan kılavuz, demirin kaldırılması için kaptan tarafından belirlenen zamandan 1 saat 15 dakika önce vapurda bulunmak zorundadır. Gemi kaptanları İstanbul limanında demir yerini değiştirmek istediklerinde kılavuz talep edebilirler.

Kılavuz resmi, gemi hangi yöne gidecek olursa olsun taşınan her bir tonilato ve bir sefer için yirmi para olacaktır. Buna göre Akdeniz'den Marmara'dan veya İstanbul'dan Karadeniz'e bir gemi gider iken bu resmi ödeyeceği gibi Karadeniz'den İstanbul'a, Marmara'ya veya Akdeniz'e geri dönüşünde de ödeyecektir. Bu resim, karantina ve fener resmiyle aynı zamanda ödenecek ve bunun için Kılavuzlar İdaresi, Sıhhiye İdaresine yakın bir

yerde bulunacaktır. Kılavuzlar, kılavuzluk ettikleri gemilerin kaptanlarından başka bir ücret almayacaklardır.

Gemisine lisanslı kılavuz almış olan kaptan, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarıyla İstanbul limanında geçerli deniz trafik kurallarına uymak zorundadır. Çanakkale ve İstanbul liman başkanları her biri, görevleri içinde lisanslı kılavuzlar ile tüccar kaptanlar arasında ortaya çıkacak sorunları kendilerine başvurulması halinde çözmekle yükümlüdürler. Kılavuzların yetersizliği veya sorumsuzluğu nedeniyle meydana gelecek kaza sonucu geminin karaya oturmasına veya batmasına neden olan lisanslı kılavuzlar hakkında açılacak davaların sağlıklı bir şekilde sonuçlanması amacıyla ilgili kılavuz görevden alınır. Ölümle sonuçlanan kazalar halinde ise kılavuzun yasalara uygun yargılanması için kılavuz hükümete teslim edilir.

Kılavuzlar, boğazlar ile İstanbul Limanının güvenlik ve deniz trafik kurallarını bilmek ve yeri geldiğinde bu kuralları gemi kaptanlarına da hatırlatmaya mecburdurlar. Lisanslı kılavuzlar kendileri hazır oldukları halde meydana gelen kurallara aykırı durum ve hareketleri baş kılavuza ve bağlı oldukları liman başkanına bildirmek zorundadırlar. Kılavuzun uyarısına dikkate almayarak kurallara aykırı davranışlarda bulunan kaptana elli franktan beş yüz franga kadar para cezası kesilir.

Boğazlardan geçecek gemiler şu sıralamaya göre seyretme zorunluluğundadırlar:

1. Boğazlardan yukarı gidenler.
2. Boğazlardan aşağı inenler.
3. Marmara'ya gitmek için İstanbul Limanından çıkanlar.
4. Karadeniz'e gitmek için İstanbul Limanından çıkanlar.
5. Marmara'dan İstanbul Limanına gelenler.

Bu düzenlemelerin ardından kılavuzluk imtiyazına dair talepler yine zaman zaman gündeme geldi. 1901'de Sacitolar adında bir kişi Bahriye Nezareti'ne Çanakkale Boğazı ve İstanbul Boğazı arasında zorunlu kılavuzluk hizmeti verecek bir anonim şirket kurmak için başvuruda bulundu. Sacitolar, imtiyaz talebinde kılavuzluk hizmetinin can ve mal güvenliği açısından önemine değindi. Tüccar, gemi sahipleri ve sigorta şirketlerinin zorunlu kılavuzluk uygulamasından memnuniyet duyacaklarını belirtti. Avrupa'da bütün limanlarda kılavuzluğun zorunlu olduğunu, dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde uygulanması halinde yabancı devletlerin buna karşı çıkmayacaklarını ileri sürdü.

1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra, daha önce Osmanlı Devleti'nin hizmetinde bulunmuş olan Amerikalı Bucknam Paşa ve bir yerli şirket, Boğazlarda ve İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk imtiyazını talep etti.

1910'da Kamil Beyzade Mehmet Ali ve ticaret gemisi kaptanlarından Emin Beyzade Sami Beyler, İstanbul Boğazı'nda kılavuzluk hizmeti vermek üzere Dersaadet Osmanlı Kılavuz İdaresi adı altında bir işletmeye 30 yıl süre ile imtiyaz verilmesi talebinde bulundular.

Bu şahısların yanı sıra, daha cazip koşullar ile aynı imtiyaza Ankolo Polos adında bir kişi de talip oldu. Meclis-i Vükela'da görüşülen imtiyaz talepleri iki gerekçe ile reddedildi. Birincisi, bu imtiyaz üzerine Boğazlardan geçecek yabancı gemilerden kılavuz almaları istenirse ve imtiyaz ile Boğazlarda kılavuzluk veren yabancı kılavuzların bu faaliyetleri sona erdirilirse, buna yabancı devletlerin itiraz edecekleri ve Osmanlı Devleti'nin güç duruma düşebileceği kaygısı idi. İkinci gerekçe, güvenlik nedeniyle kılavuzluk hizmetinin devlete bağlı bir kuruluş tarafından yapılmasının önemi idi.

Osmanlı Devleti örneklerde görüldüğü üzere yerli-yabancı girişimci ayrımı yapmaksızın özellikle Boğazlarda kılavuzluk için imtiyaz taleplerine, Boğazların hassas durumu ve öneminden dolayı olumlu yanıtlar vermedi. Buna karşılık Osmanlı bürokrasisi, kılavuzluğun devlet eliyle gerçekleştirilmesini savundu.

İstanbul Limanında Zorunlu Kılavuzluk Girişimi

Osmanlı Devleti'nde Boğazlar kadar kılavuzluğa ihtiyaç duyulan bir yer de İstanbul Limanıydı. Gerek liman içinde, gerek köprülerden Haliç'e geçişlerde meydana gelen kazalar, zaman zaman zorunlu kılavuzluk uygulamasını gündeme getirdi. Bu bağlamda İstanbul'da köprü giriş ve çıkışlarında kaza yaparak, köprülerin hasar görmesini önlemek amacıyla yabancı gemilerin kılavuzsuz olarak limana girmeleri bir padişah iradesi ile yasaklandı. Bu türden girişimler yabancı devletlerin itirazları ile karşılandı. Dolayısıyla uygulama imkanı bulunmadı.

Benzer bir girişim, Kasım 1903'de bir İngiliz şilebinin Haliç girişindeki köprüye çarpması üzerine gündeme geldi. 10 Kasım 1903 tarihli bir padişah iradesi ile köprülerden geçecek gemiler için Şirket-i Hayriye'nin İstanbul limanında kılavuzluk etmeye yeterli ve akıntıları bilen kaptanlarından birinin uygun bir ücretle kılavuz olarak Tersane-i Amire'de istihdamı kararı alındı. Gerek resmi gemilerin, gerek İdare-i Mahsusa'ya ait gemilerin köprülerden geçerken kılavuz almaya başlamalarıyla kazalar % 2'ye indi. İstanbul limanında

yabancı gemilerin de kılavuz almaları gündeme geldiğinde, yabancı ülke temsilciliklerinden, Tuna, Süveyş ve Korent gibi dar su yollarında kılavuzların sorumlu olmamasına karşın, İstanbul limanında kılavuz bulunduğu halde kaza vukuunda hasarı liman dairesinin karşılaması önerisi ile karşı konuldu.

Bu dönemde Osmanlı Devleti, Kılavuzluğun batıdaki uygulamalarına kayıtsız kalmaz. Avrupa ülkelerinde bu işin nasıl yapıldığı merak edilir. Bu amaçla 1912 yılı Nisan ayında Osmanlı Devleti'nin Londra Sefareti Deniz Ataşesi Hüseyin Bey'in İngiltere limanlarında kılavuzluk uygulaması hakkında bilgi ve doküman edinmesi istendi. Hüseyin Bey de bu amaçla Board of Trade'e başvurdu.

Balkan Savaşı nedeniyle deniz trafiğine kapanan Boğazların, savaştan sonra açılması ile kılavuzluk hizmetlerine olan talepte olağanüstü artış gözlemlendi. Özellikle Boğazlardan geçen gemilere kılavuzluk eden römorkörlerin sayıca yetersiz kaldığı zamanlar oldu. Savaşın ardından Boğazların açılması ile trafikte şikayetlere konu olan sıkışıklık yaşandı. Şikayetleri sona erdirmek için donanmaya ait istimbote ve torpidobotların da kılavuzluk amacıyla kullanılmasına karar verildi. Bu amaçla tamire gereksinim duyulan benzer deniz taşıtlarının da süratle tamir edilmesi ve kılavuzluk amacıyla kullanılması düşünüldü. Bu süreçte Çanakkale Boğazında işletilmesi amacıyla acilen iki römorkör talep edildi.

Süleyman Nutki ve Kılavuzluk

Osmanlı Devleti'nde kılavuzluğun modernleşmesi sürecinde öne çıkan kişi Süleyman Nutki'dir. 1851-1924 yılları arasında yaşayan Süleyman Nutki, Osmanlı donanmasında yarbaylığa kadar yükseldi. Deniz subaylığı yanı sıra, deniz tarihçisi, gazeteci, yayıncı, müzeci ve eğitimci yönleri de bulunuyordu. Türkiye denizcilik tarihinin bu önemli siması, çeşitli konular yanında modern bir kılavuzluk teşkilatının kurulmasına ilişkin önemli çaba sarf etmiştir.

Süleyman Nutki'nin kılavuzluk işleri ile ilişkisi 1892'de Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın, Mesudiye Fırkateyni süvarisi Miralay Hayri Başkanlığı'nda kurduğunu komisyonda başladı. Süleyman Nutki, kılavuzluğun kişilere bırakılmayacağına karar veren ve hükümet adına yürütülmesini benimseyen, bu bağlamda teknik ve idari iki bölüme ayrılan bir talimatname hazırlayan komisyonun üyesiydi.

Çalışmaları hükümet nezdinde beklenen ilgiyi uyandırmayan kılavuzluk ile ilgili bu ilk komisyonun ardından, ikincisi ancak 1914'de toplandı. Süleyman Nutki bu komisyonun da

bir üyesiydi. Hatta Süleyman Nutki, donanmadan emekli olmuş olmasına karşın, ikinci komisyona da üye olarak atanmasını “*bu meseledeki alaka, tecrübe vukufumun iş başında olanlar tarafından da tasdik*”i olarak ifade eder. Komisyon çalışmalarının sonucunda kılavuzluk hizmetleri ile ilgili olarak 21 Aralık 1914 tarihli bir nizamname hazırlandı*.



Foto1. San'a Römorkörü

Bolşevik Devrimi ile Rus Çarlığı yıkıldı ve ardından Rusya, Birinci Dünya Savaşı'ndan çekildi.

Bu yeni dönemde Brest-Litovsk Antlaşması gereği Rus gemilerinin Boğazlardan geçmesi gündeme geldi. Süleyman Nutki, kılavuzlukla ilgili bir dosya hazırlayarak Aralık 1917'de dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya sundu. Cemal Paşa, Süleyman Nutki'yi

* Seyr-i Sefain İdaresinin Marmara Havzası ve Boğazlar ve Liman Dahilinde İcra Edeceği Postalar ile Sefainne Kılavuzluk ve Römorkörlerle Cer-i Sefaine Ait Nizamname-i Dahilidir.

girişimi üzerine makamına davet etti. Konunun önemini anladığını, ancak Boğazlarda kılavuzluk imtiyazının Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilmiş olduğunu, bu idarenin ise Bahriye Nezareti'ne değil, Harbiye Nezareti'ne bağlı olduğunu ve oraya müracaat etmesini söyledi.

Bir süre sonra Mütareke dönemi başladı. Rauf Bey Bahriye Nazırı, Vasıf Paşa da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü oldu. Rauf Bey, kılavuzluk konusuna önem verdi. 4 Kasım 1918'de Harbiye Nezareti'ne yazdığı bir tezkirede, kılavuzluk kurumunun önemine değindi. Bu işi yerine getiremeyecekse, imtiyazın Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nden alınıp başka bir kuruma verilmesini önerdi.

Süleyman Nutki, bir yandan bütçe hazırlarken, diğer yandan deneyim sahibi, emekli donanma subaylarından bir kılavuz kaptanlar heyeti de oluşturdu. Ancak Süleyman Nutki'nin gerek Harbiye Nezareti, gerek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi nezdindeki girişimleri bir türlü sonuç vermedi. Bunun altında, döneme özgü bir iktidarsızlık sorunu yatmaktaydı. Mütareke ortamında Harbiye Nezareti ancak kendi işleri ile uğraşabiliyordu. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin yönetiminde muktedir kişiler bulunmuyordu. Umum müdürlük vekaleten yürütülmekteydi. Yönetim kurulu da konu ile ilgili yeterince bilgiye sahip kişilerden oluşmamaktaydı. Boğazlar açılmış ve deniz trafiği artıyordu. Çanakkale Boğazı'nda mayın tehlikesi gündeme geldi. Bununla ilgili olarak kılavuzluk yapmaları için Bahriye Nezareti dört subayını görevlendirdi. Ancak kurumlar arası koordinasyon ve bilgi akışındaki eksiklik, bu konuda da olumsuz etkisini gösterdi. Bahriye Nezareti, kılavuzluk teşkilatının kurulmuş ve faaliyete geçmiş olduğunu düşünerek, bu subayları geri çağıracağını ve bölgede kılavuzların göreve başlamalarını talep etti. Bu talep, Bahriye Nazırı adına Erkan-ı Harbiye Reisi Ali Rıza Paşa imzası ile Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne yazılan 11 Aralık 1918 tarihli tezkirede dile getirildi.

Kılavuzluğa duyulan ihtiyaca karşın, teşkilatın kuruluşu yönünde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin isteksizliği sürdü. Bu kez Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, yabancı gemilerin kurulacak kılavuzluk teşkilatının vereceği kılavuzluk hizmetinden yararlanmamaları halinde, teşkilatın kuruluşu için harcanacak paraya yazık olacağını ileri sürerek gönülsüzlüğünü devam ettirdi.

Bu ümitsiz ortamda, Sadullah Bey Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne umum müdür olarak atandı. Süleyman Nutki önce sözlü, ardından yazılı olarak 21 Aralık 1918 tarihli bir

layiha ile kılavuzluk teşkilatının kurulması işini yeni genel müdüre sundu.ⁱⁱⁱ Bu sırada Donanma Cemiyeti, kılavuzluk imtiyazına talip oldu. Bu amaçla Donanma Cemiyeti reis vekili Miralay Tahir Bey, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Bey ve Süleyman Nutki görüştüler. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, kılavuzluk imtiyazı hakkından önce 200 bin liraya Donanma Cemiyeti lehine feragatı kabul ettiyse de bu hakkı bir türlü Donanma Cemiyeti'ne devretmedi.

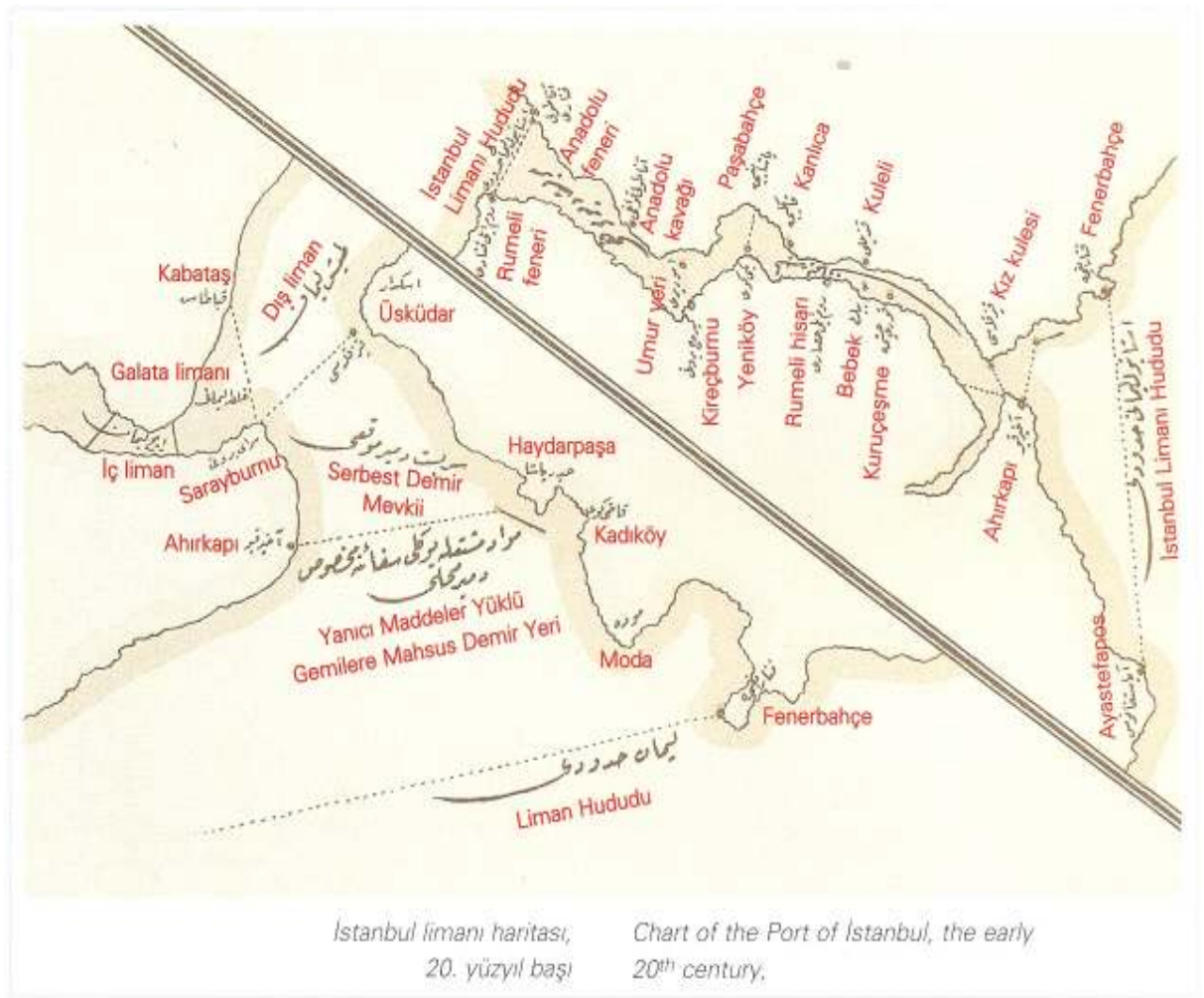
2 Şubat ve 25 Mart 1919 tarihli iki ayrı tezkire ile Bahriye Nazırı Ali Rıza Paşa, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nden kılavuzluk teşkilatının faaliyete geçmesi için gereken sermayenin verilmesini istedi. Bahriye Nezareti'nin tezkiresi üzerine, Hariciye Nezareti İtilaf devletlerine başvurdu. Bunun üzerine Fransız temsilci, kılavuzluk imtiyazı tanıma hakkının Osmanlı Devleti'ne ait olduğunu bildirdi. İngiliz ve başka donanmalara ait savaş gemilerinin resmi olmayan kılavuzlar kullanmakta olduklarını, daha doğrusu kılavuzluk adına ne buluyorlarsa ondan yararlanmak zorunda olduklarını belirtti. Dolayısıyla kılavuzluk imtiyazının etkin hale gelmesi durumunda İtilaf devletlerinin bir itirazlarının olmayacağı da anlaşıldı.

23 Mart 1919 tarihli Sadaret tezkiresi ve 26 Mart 1919 tarihli Bahriye Nezareti tezkiresinde, kılavuzluk teşkilatının faaliyete geçmemiş olmasının, devlet hazinesine zarar verdiği ifade edilerek, bir an önce teşkilatın faaliyete geçmesi emredildi. Aralık 1918'den beri ücretsiz olarak çalışan kılavuzluk teşkilatı personelinin bütçesi, 1 Mayıs 1919 tarihi itibarıyla onaylandı ve maaşlar tahsis edildi.

Bu sırada Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, kılavuzluk için yalnızca bir kayık tahsis etti. Kavak'a dönüşümlü olarak kılavuz kaptanlar ve işaret memurları gönderilmeye başlandı. Kılavuz motorları, sancakları, özel kıyafetleri ve istasyonları olmayan, yalnızca bir kayığa sahip idarenin ameli kılavuzlarla rekabet imkanı çok sınırlıydı. Bu durum karşısında idare, ameli kaptanlardan uygun olanları bünyesine almak istedi. Bunlardan Kavaklı Şaban oğlu Mehmet, Kavaklı Halim oğlu Mehmet, Rizeli Mustafa oğlu Dursun, Rizeli Hakkı oğlu Dursun, İstanbullu Hakkı oğlu Salih, Kavaklı Hasan oğlu Süleyman ve Çanakkaleli Yani oğlu Kırıyako ile Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü Rüstem Paşa adına idare kılavuz ve römorkör şubesi müdür vekili Halim Bey, 29 Ekim 1919'da bir sözleşme imzaladılar. İdarenin amacı, barış dönemine kadar ameli kılavuzlardan yararlanmaktı. Ameli kılavuzlarla yapılan anlaşmanın ardından, kılavuzluk idaresinde yeni bir düzenleme yapıldı. Buna göre bir

müdüre ihtiyaç olmadığı ileri sürülerek, 28 Eylül 1919 tarihinde Süleyman Nutki Bey'in işine son verildi. Bir süre sonra ameli kaptanlarla yapılan anlaşma da bozuldu.

Böylece Türkiye'de modern kılavuzluk teşkilatının kurucusu Süleyman Nutki, büyük emek ve çaba harcadığı sürecin tamamlanmasından önce incitilerek faaliyetlerin dışında itildi. Türkiye'de kılavuzluğun modernleşmesi sürecinde Osmanlı Devleti zamanında atılan adımlar yeterli sonuçlar vermedi. Bir kurallar bütünü olan kılavuzluğun, standarda bağlanması ve kurumsallaşma sağlanamadı. Etkin adımlar ancak Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra atılmaya başlandı.



Şekil 4. İstanbul limanı haritası, 20.yy başı

3.1.5. Cumhuriyeti Döneminde Kılavuzluk

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde modernleşme amacıyla gerçekleştirilen reformları, Cumhuriyet döneminde yapılanlardan ayıran temel özellik, Osmanlı reformlarının geleneksel kurumları kaldırmaksızın ve onlarla birlikte, yaşaması istenen yeni kurumları gündeme getirmesi iken, Cumhuriyet döneminde yapılanlar ile geleneksel kurumlarla birlikte değil, geleneksel kurumlara son vererek, yerlerine yeni ve etkin kurumları oluşturmak olmuştur. Bu durum, denizcilik sahasına da yansdı. Örneğin kılavuzluk ile ilgili olarak, Osmanlı Devleti'nde modern bir teşkilatın kurulması için harcanan çaba, yeterli iradenin olmaması nedeniyle somut sonuçlar vermemişken, Cumhuriyet döneminde denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren bazı yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi ile kılavuzluk daha sağlam temellere oturtulmaya çalışıldı.

13 Ocak 1924 tarihinde bakanlar kurulunca kabul edilen 24 Ağustos 1330 Tarihli Nizamname-i Esasi mucibince Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne Bahşolunan Kılavuzluk ve Römorkörcülük ve Cer-i Sefain Hakkındaki İmtiyazın Suret-i Tatbikine Ait Talimatnamenin Meriyete Vazına Dair Kararname'nin 1. maddesi ile Türkiye sahillerinde, kılavuzluk imtiyazı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verildi*. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne verilen bu imtiyaz, yani kılavuzluk hakkının devlet tekeline bağlanması, bunu izleyen diğer yasal düzenlemelerle sürdü. 14 Nisan 1925'de yürürlüğe giren 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 17 maddesinde "*Gemi ve süvarilerinin icabında alacakları kılavuzların liman idarelerince müseccel olması şarttır.*" hükmü bulunur.† Böylece kılavuzluğun kayıt altına alınabilmesi söz konusu oldu.

Kılavuzluk ile ilgili bir diğer düzenleme, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun'dur.‡ Yasanın 1. maddesi ile kılavuzluk hizmetleri Türk bayrağı taşıyan gemilere ve 3. maddeye göre de kılavuzluk Türk vatandaşlarına hasredilir. Buna göre yabancıların kılavuzluk yapmaları önlenmiş oldu.

8 Haziran 1933'de yürürlüğe giren 2248 sayılı Denizyolları ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı Hakkında Kanunu'nun "*Seyrisefain İdaresine mevdu bulunan İstanbul Limanında Kılavuzluk ve römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk*

* Düstur, 3. Tertip, Cilt 5, s. 534 vd.

† Düstur, 3. Tertip, Cilt 6, s. 311 vd.

‡ Düstur, 3. Tertip, Cilt 7, s. 1254 vd.

işleri de devlet inhisarına alınmıştır” hükmünü taşıyan 1. maddesi ile kılavuzluk hizmetleri, devlet tekeli altına alındı^{*}. Kılavuzluk tekeli işleme hakkı 16 Haziran 1939’da yürürlüğe giren 3633 sayılı Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun’un 2. maddesi, d bendine göre Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü’nün işgal ve görevleri arasında tanımlandı.[†] Bu hak ve görev, 30 Ocak 1937’de yürürlüğe giren, 3295 sayılı Denizbank Kanunu’nun 4. maddesi ile Denizbank’a geçti. 16 Ağustos 1951 tarihinde yürürlüğe giren 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu’nun 8. maddesi, f bendi ile Denizcilik Bankası Türkiye limanlarında kılavuzluk işleri ile yetkili kılındı.[‡]

Başta Türkiye Denizcilik İşletmeleri ve TCDD, devlete tanınan kılavuzluk hizmetleri tekeli ilgili liman ve boğazlarda yerine getirmişlerdir. 1990’larda ise 1980’lerde ekonomide ortaya çıkan harekete bağlı olarak, limanlardaki yoğunluk sonucu kılavuzluk hizmetleri kamu kuruluşları yanı sıra, özel sektör tarafından da verilmeye başlandı. Bu bağlamda Türkiye’nin çeşitli limanlarında hizmet veren özel kılavuzluk şirketleri kuruldu. Bu süreçte Denizcilik Müsteşarlığı’nın çıkarttığı 28 Ocak 1998 tarihli Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik önemli bir adım oldu. Bundan sonra Türkiye limanlarında kılavuzluk hizmetleri veren kamu kurumları yanında çok sayıda özel işletme faaliyete geçmeye başladı. (bkz. Tablo 3) Özel kılavuzluk işletmelerinin faaliyete geçmesi ile hizmetin daha nitelikli verilmesi ve rekabet üzerine tartışmalar da başladı.

3.2. Türkiye’de Kılavuzluk Sistemi

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

14.4.1925 tarih ve 618 sayılı Limanlar Kanunu’nun 17.maddesinde “Gemi ve süvarilerinin icabında alacakları kılavuzların liman idarelerince müseccel olması şarttır” hükmü bulunmakta ve 29.4.1926 tarih ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu’nun 1.maddesi uyarınca

^{*} Düstur, 3. Tertip, Cilt 14, s. 1219 vd.

[†] Düstur, 3. Tertip, Cilt 20, s. 1131 vd.

[‡] Düstur, 3. Tertip, Cilt 32, s. 1977 vd.

da kılavuzluk faaliyeti Türk vatandaşlarına ve Türk bayraklı gemilere hasredilmiş bir meslek olarak tanımlanmaktadır.

Kılavuzluk konusunda ilk ayrıntılı düzenleme 1968 tarihli Kılavuz Yeterlilikleri Hakkında Yönetmeliktir.* Bu yönetmeliğin değişen şartlara ve zamana uyum sağlayamaması, özellikle kılavuz kaptanların yeterlilik şartlarından staj konusunda var olan sorunlar nedeniyle 1997 tarihinde yeni bir yönetmelik ile yürürlükten kaldırılmıştır. Kılavuzluk konusunda Türkiye’de yürürlükte olan bir başka hukuk metni ise Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkındaki Yönetmeliktir.†

Türk karasuları içinde bulunan denizlerde, boğazlarda, körfezlerde ve limanlarda can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için verilen kılavuzluk faaliyetlerinin çerçevesinin çizilmesinde, kılavuzluk bölgelerinin tespitinde ve kılavuz kaptanların yeterlilik belgelerinin verilmesinde yukarıda sayılan mevzuat hükümleri uygulanır. Bu kısımda öncelikle Kılavuzluk Hizmetleri Teşkilatları hakkındaki düzenlemelere değinilecek, daha sonra kılavuz kaptanların yeterliliklerini düzenleyen hükümlere geçilecektir.

3.2.1. Denizcilik Müsteşarlığı

Teşkilat Yönetmeliği uyarınca kılavuzluk faaliyetlerini düzenlemeye yetkili kuruluş TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığıdır.‡ Müsteşarlık, kılavuzluk faaliyetinin nerelerde, kimler tarafından, hangi şartlarla yapabileceğini, kılavuzların yeterliliklerini, belgelendirilmelerini ve kılavuzluk teşkilatının alt yapı özelliklerini belirlemeye yetkilidir. Müsteşarlıktan gerekli izni almamış olan hiçbir kuruluş, kılavuzluk ve römorkaj hizmeti veremez (md.4-5-6).

* RG tarih. 31.12.1997, S:23217 . Bundan sonra “Yeterlilik Yönetmeliği” olarak ifade edilecektir.

† RG tarih 28.01.1998, S.23244. Bundan sonra “Teşkilat Yönetmeliği” olarak ifade edilecektir.

‡ TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1993 yılında 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile kuruldu. Bu KHK ‘nın 2.maddesi uyarınca Denizcilik Müsteşarlığı, deniz ortamının bozulmasını ve kirlenmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri almak, izlenmesini ve denetlenmesini sağlamak ve bu konularda diğer kuruluşlarla işbirliği yapmak konusunda görevlidir.

3.2.1.1. Kılavuzluk Bölgelerinin Tespiti

Kılavuzluk faaliyetlerinin yapılacağı alanların idarî sınırları eğer önceden tüzük, yönetmelik, talimatname ile belirlenmiş ise Müsteşarlık kılavuz teşkilatlarına bu idarî sınırlar içinde çalışma izni verecektir (md.14). Örneğin, her limanın liman yönetmeliğinde o limanın sınırları belli edilmiştir. Aynı şekilde İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının da sınırları belirlidir. Bunların haricinde henüz idarî bakımdan sınırları belirlenmemiş alanlarda kılavuzluk hizmeti verilmek istenmesi halinde bu bölgelerin sınırlarını belirlemek yetkisi Müsteşarlık elindedir (md. 14).

Kural olarak her bölgede bir tek kılavuzluk teşkilatına izin verilmesi Yönetmelik hükmüdür. Teşkilat Yönetmeliğinde yer alan bu hüküm, tekel yaratmakla eleştirilmektedir. Ancak, Rekabet Kurumu tarafından konuya ilişkin olarak yapılan 22.02.2000 tarihli açıklama konuya ışık tutmaktadır: “...birbirine komşu limanların bulunduğu coğrafi bölgelerde, her liman işletmesi için diğer hizmetlerin yanısıra kılavuz kaptan ve römorkaj hizmetleri de rekabet açısından önemli bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Değinen bu hizmetleri bir bütün olarak daha kaliteli ve ucuza sunan bir teşebbüsün varlığının, teknik özellikleri elverdiği ölçüde gemilerin o limana komşu limanlara tercih etmesini sağlayabileceği de kuşkusuzdur. Bu değerlendirmeler ışığında, her liman bölgesi için kılavuz kaptan ve römorkaj hizmetlerini sunmak üzere yalnız bir teşebbüse izin verilmesinin, ilgili hizmet pazarında rekabeti önemli ölçüde ortadan kaldırmayan ve zorunlu olandan fazla kısıtlamayan, hizmetten faydalananların güvenliğinin sağlanmasına katkıda bulunan bir uygulama olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Sektörün özellikle can, mal ve seyir güvenliği açısından kendine özgü yapısının da dikkate alınması durumunda, yukarıda değinen olumlu faktörlerin bu coğrafi pazar içerisinde dahi ortadan kalkmasının mümkün olamayacağı düşünülmektedir.”

Aynı konuda Danıştay 10. Dairesi tarafından verilmiş E.98/4854, K 2000/468 numaralı bir karar bulunmaktadır. Buna göre:” ...kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin denizde seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik özelliği dolayısıyla sınırları belli bir bölgede bu hizmetlerin merkezî bir organizasyon tarafından belli bir düzen içinde verilmesi gereği nedeniyle denizcilik hizmetlerinin uluslararası niteliği ve dünyadaki uygulamalar da dikkate alınarak her bir kılavuz ve römorkaj bölgesi sınırları içerisinde yalnız bir kılavuzluk/römorkaj teşkilatına izin verilmesi ve bu doğrultuda, bir bölge için birden fazla

kuruluşun başvurusu durumunda bunlar içinde en yeterli ekipman ve personeli sağlayacak kuruluşa izin verilmesinde kamu yararına ve hukuka aykırılık bulunmamaktadır.”

Ancak, Müsteşarlığın uygun görmesi halinde bir teşkilata birden çok bölgede faaliyette bulunma izni de verilebilir (md.14). Ancak böyle bir iznin verilebilmesi için söz konusu bölgelerin birbirine çok yakın veya komşu bölgeler olması gereklidir. Yönetmelikte, “çok yakın bölge” ve ”komşu bölge” kavramları açıklanmış değildir.

3.2.1.2. Teşkilat İzni Verilmesi

Müsteşarlık, kılavuzluk hizmeti vermek isteyen kuruluşların Teşkilat Yönetmeliği uyarınca sahip olmaları gereken nitelikleri denetler, uygun bulursa teşkilat izni verir. Müsteşarlık teşkilat izni vermeden önce, kılavuzluk hizmeti vermek üzere başvuran kuruluşun niteliklerini hizmetin gereklerine uygunluk açısından denetlemek zorundadır. Ancak denetleme sonuçlanıncaya kadar, başvuruda bulunan kuruluşa ön izin verebilir. Denetleme sonunda Yönetmelikteki şartları yerine getirdiği tespit edilen kuruluşa teşkilat izni verilir. Aynı bölgede hizmet vermek üzere birden çok kuruluşun aynı sırada başvurması halinde müracaat edenler arasında en yeterli personel ve ekipmanı sağlayacağını taahhüt eden kuruluş veya ortaklığa teşkilat ön izni verilir (md.6/c).

Kılavuzluk faaliyeti için verilen izin belli bir süre için geçerlidir.

Kılavuzluk ve römorkaj faaliyetleri kural olarak birbirinden ayrılmayan faaliyetlerdir. Teşkilat Yönetmeliğinin 14.maddesinde İdare, her bir kılavuzluk/römorkörcülük teşkilatı bölgesi içinde; “Bölgenin özelliğini göz önünde tutarak, kılavuzluk ve römorkörcülük izinlerini tek bir teşkilata verebileceği gibi, kılavuzluk iznini bir teşkilata, römorkörcülük iznini ayrı bir teşkilata veya birden fazla teşkilata verebilir.” hükmü yer almaktadır. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin aynı kuruluş tarafından yapılması uygulamada ve Yönetmelikte „tercih“ edilse de bunun uygulanamayacağı durumlarda Müsteşarlığa bu konularda esnek karar alma yetkisi tanınmıştır.

Verilmiş olan teşkilat izninin geçerlik süresi devam ederken kaldırılması da elbette mümkündür. Verilmiş olan iznin hangi hallerde iptal edileceği Teşkilat Yönetmeliğinde sınırlı olarak sayılmıştır.

Yönetmeliğin 12.maddesinde belirlenen bu sebeplerden ilki, teşkilatın Kılavuzluk/Römorkaj Teşkilatı İzni Taahhütname ile üstlendiği yükümlülüklerini yerine getirmemesidir. Bu durumda iznin iptal edilebilmesi için teşkilatın yazılı olarak ihtar edilmesi ve eksikliklerin giderilmesi için belli bir süre tayin edilmesi gereklidir. İhtara ve verilen süreye rağmen teşkilatın taahhütlerini yerine getirememesi halinde izin Müsteşarlık tarafından iptal edilir.

Müsteşarlık izin verdikten sonra, bölgede iş hacminin değişip artması karşısında yeni şartlar belirleyebilir. Bölgede çalışmakta olan teşkilata bu şartlara uyum sağlaması için belli bir süre verilir (md 11). Müsteşarlık verilen süre içinde yeni belirlenen şartlara uymayan teşkilatın iznini iptal etme yetkisine sahiptir.

Üçüncü olarak, teşkilat da iznin iptal edilmesini Müsteşarlıktan talep edebilir. Her üç halde de izni iptal edilen kuruluşlar söz konusu bölgede kılavuzluk hizmetini yeni bir teşkilat faaliyete başlayana kadar vermeye devam etmek zorundadırlar (md 13). Bu zorunluluğun nedeni kılavuzluk faaliyetlerinin seyir güvenliğine doğrudan yaptıkları katkıdır.

3.2.1.3. Kılavuzların Yeterliliklerinin Tespiti ve Görevlendirilmeleri

Cumhuriyet döneminde kılavuzlukla ilgili önemli gelişmelerin başında, kılavuz kaptanların yeterliliklerini belirleyen düzenlemelerin yapılması gelmektedir. Bu bağlamda 1924’de kılavuz kaptan olmanın koşullarını, başka bir ifade ile yeterlilik şartlarını belirleyen bir talimatname yayınlandı*. Bu talimatnamenin 8. maddesine dayanarak da yine aynı yıl kılavuz kaptan olmak için girilecek sınavın içerik ve konularını belirleyen bir düzenleme yapıldı.†

1924 düzenlemesine göre liman kılavuzları 1. ve 2. sınıf olmak üzere ikiye ayrıldı. Adayların en az 5 yıl deniz deneyimleri olmalıydı. Yirmi yaşından küçük, kırk yaşından büyük olamamalıydılar. Yakın kıyı veya ikinci sınıf liman kaptanlığı diplomasına sahip

* Sefain-i Bahriye Kaptan ve Çarkçıları (Buhar Motoru Çarkçılığı) ile Kılavuzlar ve Yat Kaptan ve Çarkçılarınca Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkında Talimatname, Bahriye Matbaası 1340. Sefain-i Bahriye-i Ticariye Kaptan ve Çarkçıları (Buhar Motoru Çarkçılığı) ile Kılavuzlar ve Yat Kaptan ve Çarkçılarınca Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkındaki Talimatnamenin Muayene-i Sihhiyeye Müteallik 13. Maddesinin Şekl-i Muadilidir, Bahriye Matbaası 1341.

† Sefain-i Bahriye Kaptan ve Çarkçıları-Buhar Motoru ile – Yat Kaptan ve Çarkçılarınca Ahz-i İktiza Eden Şahadetnameler Hakkındaki Talimatnamenin Sekizinci Maddesi Mucibince Tanzimi İktiza Eden Mesail-i İmtihaniyeye Dair Talimatname, Bahriye Matbaası 1340.

oldukları halde, stajdan geçtikten sonra bu sığfata sahip olabilirlerdi. Boğazlar kılavuzları da 1. ve 2. sınıf diye ikiye ayrılmaktaydı. Adaylar, yirmi yaşından küçük, elli yaşından büyük olmamalıydılar. Yakın kıyı kaptanlık diplomasına sahip oldukları halde, stajdan sonra bu sığfata sahip olabilirlerdi. 2. sınıf boğazlar kılavuzu adayının en az 5, 1. sınıf boğazlar kılavuz adayının ise en az 6 yıl deniz deneyimleri olmalıydı.

İlerleyen yıllarda kılavuz kaptan yeterlilikleri belirleyen diğfer düzenlemeler yapıldı. Bu düzenlemeler sırası ile şöyledir: 1955 tarihli Kılavuz Ehliyetleri Hakkındaki Talimatname, 28 Nisan 1966 tarihli Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik.* Bu yönetmelikte 8 Eylül 1966'da bazı değışiklikler yapıldı.† 29 Haziran 1968'de yeni bir Kılavuz Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik yayınlandı.‡ Uzun bir aradan sonra 31 Aralık 1997'de yeni Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik yayınlandı.§ Bu yönetmelikte ise 27 Aralık 2001, 22 Ağustos ve 12 Eylül 2002, 8 Kasım 2003 tarihlerinde bazı değışiklikler yapıldı.**

Kılavuz kaptan yeterliliklerini belirleyen bu düzenlemeler *“T.C. karasuları içinde bulunan denizler, boğazlar, limanlar ve akarsularda seyreden, demirleyen, demirden kalkan, yanaşan ve kalkan gemilerin, can, mal ve çevrenin güvenliğini sağlamak için, aldıkları ve alacakları kılavuz kaptanların yeterliliklerini belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.”*††

1997 yönetmeliğine göre dört çeşit kılavuz kaptan yeterliliğı vardır.

1. Liman Kılavuz Kaptanı: Yalnız yetkili buldukları liman sınırlarında görev yaparlar.

2. İstanbul Boğazı Kılavuz Kaptanı: İstanbul Boğazı için belirlenen kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerleri sınırları içinde görev yaparlar.

3. Çanakkale Boğazı Kılavuz Kaptanı: Çanakkale Boğazı için belirlenen kılavuz kaptan alma ve çıkartma yerleri sınırları içinde görev yaparlar.

4. Deniz Kılavuz Kaptanı: Liman sınırları dışında kalan yerlerde kılavuzluk hizmeti görürler. Ayrıca, kılavuzluk teşkilatı ve yetkili liman kılavuz kaptanı mevcut olmayan limanlarda, İdarenin izni ile, o limanın kılavuz kaptanlığını da yapabilirler. Deniz kılavuz kaptanları, kılavuzladıkları geminin vardığı limanda veya Boğazda yetkili liman veya Boğaz

* Resmi Gazete No. 12285.

† Resmi Gazete No. 12395.

‡ Resmi Gazete No. 12937.

§ Resmi Gazete No. 23217.

** Resmi Gazete No. 24623, 24854, 24874, 25283.

†† Bkz. 31 Aralık 1997 tarihli Kılavuz Kaptan Yeterlilikleri Hakkında Yönetmeliğın 1. maddesi.

kılavuz kaptanı bulunduğu takdirde, o limanın veya Boğazın kılavuz kaptanlık yeterlik belgesini haiz bulunsalar dahi, gemiyi liman veya Boğaz sınırları içinde kılavuzlayamazlar.

1997 yönetmeliğine göre kılavuz kaptan yeterlik belgeleri almak için şu koşulları yerine getirmek gerekir:

1. Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak.
2. Uzakyol Kaptanı (Oceangoing Master) yeterlik belgesine sahip olmak.
3. Sağlık durumu deniz hizmetine elverişli olmak.
4. Staj görmek ve bonservis almak.
5. İlgili sınav konularına göre yapılacak sözlü ve uygulamalı sınavı kazanmak.

Kılavuzların görev aldıkları bölgelere has özellikleri bilmeleri zorunluluğu karşısında Yeterlik Yönetmeliği kılavuz kaptan yeterliliklerini dört grupta toplamıştır. Bunlar liman kılavuzu, İstanbul Boğazı Kılavuzu, Çanakkale Boğazı Kılavuzu ve derin deniz kılavuzudur (md.5).

Müsteşarlık, kılavuz kaptanların çalışacakları bölgeye uygun şekilde eğitilmiş ve Yeterlik Yönetmeliğinde aranan diğer şartları haiz olduklarına kanaat getirdiğinde, bu kişilere birer yeterlik belgesi verir. Yeterlik Yönetmeliği'nin 6.maddesi uyarınca bu belgeyi alabilmek için, Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak, uzakyol kaptanı ehliyetine sahip olmak, görev yapacağı bölgede staja başladığı tarihte 45 yaşından gün almamış olmak ve sağlık durumu itibarıyla deniz hizmetine elverişli olmak, düzgün akıcı kekelemeden konuşmak, staj görmek ve yapılacak sınavı başarmak gereklidir.

Bir bölgede kılavuz kaptan Kılavuz kaptanların stajlarında ilgili bölgedeki Liman Başkanlıkları ve kılavuzluk faaliyetini veren kuruluş ortak çalışır. Kılavuzluk teşkilatı, bünyesinde çalıştırmak üzere işe aldığı stajyer kılavuzun Yeterlik Yönetmeliğindeki şartlara uygun staj yaptığına ilişkin belgeleri Liman Başkanlığı'na göndermek zorundadır. Liman Başkanlığı bu belgeleri inceler ve onaylar (md.7). Onay alan stajyer kılavuz kaptan en geç bir ay içinde Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürü veya görevlendireceği bir kimsenin başkanlığında, Gemi Sörvey Kurulundan bir güverte uzmanı, yerel liman başkanı, staj yaptıran kılavuzluk teşkilatının görevlendireceği bir kılavuz kaptandan oluşan heyet tarafından sınava alınır. Yeterlik Yönetmeliğinin 7.maddesinde liman, boğaz ve deniz kılavuzları için farklı staj şartları getirilmiştir. Kılavuzlanacak gemi sayısı, tipi ve stajın süresi liman, boğaz ve deniz kılavuzları için farklıdır.

Yapılacak sınav sözlü ve uygulamalı olmak üzere iki aşamadır. Stajyer kılavuz kaptan, sözlü sınavda navigasyon, gemi kullanma, mevzuat ve yabancı dil konularında sınanır. Uygulamalı sınav ise kılavuzun liman, deniz veya boğaz kılavuzu olup olmamasına göre farklıdır. Liman ve deniz kılavuzları, uygulamalı sınavda bir gemiyi limana sokacak, rıhtıma yanaştıracak, demirleyecek, gerekirse şamandıralara bağlayacak ve kıçtankara edecektir. Boğaz kılavuzluğu sınavında ise, stajyer kılavuz 10.000 grostondan daha büyük bir gemiyi ilgili Boğazdan geçirecektir.

3.2.2. Kılavuzluk Hizmetlerinin Ülkemizdeki Teşkilatlanması

Belli bir bölgede kılavuzluk hizmeti vermek isteyen kuruluşlar Denizcilik Müsteşarlığı'ndan teşkilat izni almak zorundadırlar. Kılavuzluk faaliyetini yapmak isteyen bir kamu kuruluşu, özel kuruluş veya birden çok kuruluşun oluşturduğu bir ortaklık Teşkilat Yönetmeliği'ndeki şartları yerine getirmek kaydıyla teşkilat iznini alabilir (md 4).

Kılavuzluk teşkilatı kuracak olan kuruluşun ana sermayesinin tamamı Türk vatandaşlarına ait olmak zorundadır (md.4). Herhangi bir sebeple kılavuzluk teşkilatına ortak alınması halinde Denizcilik Müsteşarlığından izin alınması şartı da bulunmaktadır. Ancak Yönetmelikte sermaye şirketlerinin sermaye artırımına gitmesi halinde Müsteşarlıktan izin alınması şartı aranmamaktadır.

Bunun dışında, bir kılavuzluk teşkilatı için gerekli olacak altyapı unsurlarının da sağlanması gereklidir.

Yönetmelik uyarınca, bir kılavuzluk teşkilatında yeteri kadar kılavuz kaptan, Deniz Tahditli Telsiz Operatörü belgesine sahip muhabereci, gemiadamı, gerekli özellikleri içeren kılavuz motoru, 24 saat hizmet verilebilecek bir Kılavuzluk İstasyon binası, VHF cihazları gibi malzemenin verilen ön izin süresi içinde temin edilmesi gereklidir. Bu teçhizatın sayısı hizmetin yapılacağı bölgenin niteliklerine göre belirlenir.

Müsteşarlıktan izin alan kılavuzluk teşkilatı günün 24 saati hizmet vermek zorundadır. Yönetmelik uyarınca grev, lokavt, toplu iş sözleşmeleri, geçici iş durdurma halleri mücbir sebep olarak kabul edilmektedir. Bu haller dışında, teşkilat vardiyalı olarak can ve mal emniyetinin gerektirdiği şekilde ve tüm güvenlik önlemlerini almış olarak çalışmak yükümü altındadır.

Tablo 4. Kılavuzluk Hizmeti Verilen Türkiye Limanları

Limani Adı	İşleten Kuruluş	Kılavuz Kaptan Sayısı
Hopa limanı	Özel	1
Rize limanı	Özel	1
Trabzon limanı	Özel	-
Giresun limanı	Özel	-
Ordu iskelesi	Özel	-
Samsun limanı	TCDD	4
Sinop iskelesi	Özel	-
Zonguldak limanı	TTK	1
Ereğli limanı	Özel	4
İstanbul limanı	TDİ	11
İstanbul Boğazı	TDİ	60
Çanakkale Boğazı	TDİ	58
İzmit Körfezi	Özel	39
Derince limanı	TCDD	4
Gemlik iskelesi	Özel	6
Mudanya iskelesi	Özel	6
Bandırma limanı	TCDD	3
Tekirdağ limanı	Özel	2
Tuzla limanı	Özel	4
Ambarlı limanı	Özel	12
Marmara Ereğli limanı	Özel	1

Tablo 4. Devamı

Limani Adı	İşleten Kuruluş	Kılavuz Kaptan Sayısı
Marmara Ereğli limanı	Botaş	4
Bandırma Gübre limanı	Özel	-
Aliğa Körfezi	Tüpraş	3
Aliğa PETKİM	PETKİM	2
Nemrut limanı	Özel	6
Dikili iskelesi	Özel	1
Çanakkale Çimento iskelesi	Özel	1
İzmir limanı	TDİ	8
Kuşadası limanı	Özel	2
Güllük iskelesi	TDİ	
Marmaris limanı	Özel	2
Fethiye iskelesi	Belediye	-
Antalya limanı	Özel	4
Çeşme limanı	Özel	2
Alanya iskelesi	Özel	1
Mersin limanı	TCDD	5
Taşucu iskelesi	SEKA	
İskenderun limanı	Özel	4
İskenderun limanı	TCDD	3
İSDEMİR limanı	İSDEMİR	2
Yumurtalık limanı	Özel	4
BOTAŞ limanı	BOTAŞ	8



Şekil 5. Kılavuzluk Hizmeti Verilen Türkiye Limanları

3.2.3. Dar Su Yollarında ve Boğazlarda Uluslararası Kural ve Uygulamalar

Denizcilik faaliyetlerinin hemen hemen tamamı uluslararası nitelik taşır. Denizlerdeki tehlikelerin bayrak, yük, gemi ayırımı gözetmemesi ve çevre kirliliğinin sınır tanımaması denizciliğin uluslararası boyutta ayrıntılı olarak düzenlenmesi sonucunu doğurmuştur.

Kılavuzluk faaliyetleri ve bunun düzenlenmesi her bir devletin mutlak egemenlik sahasına girer. Bir bölgede kılavuzluk teşkilatının kurulmasına gerek olup olmadığı ve bu teşkilatın nasıl kurulup, işletileceğine ilgili devlet karar verir. Zira, kılavuzluk hizmeti çoğu zaman tek bir ülkenin karasuları veya içsularında yapılan ticarî bir faaliyettir. Buna karşın kılavuzluk da diğer denizcilik konuları gibi uluslararası niteliğini korur. Zira, kılavuzluk hizmeti belli bir bölgeden geçen tüm gemilerin seyir emniyetini ve çevrenin korunmasını sağlamak üzere, gemiler arasında yük ve bayrak farkı gözetilmeksizin uygulanmak zorundadır.

Konunun önemi dolayısıyla deniz kılavuzluğuna ilişkin çeşitli konular IMO tarafından da düzenlenmiştir. Daha önce açıklandığı üzere IMO denizcilik ve denizde güvenlik konularında çalışan uluslararası yetkili tek teşkilattır.

Kılavuzluk konusunda IMO'nun çalışmaları diğer seyir güvenliği çalışmalarına kıyasla daha azdır. Bunun nedeni kanımca, kılavuzluk faaliyetinin uluslararası sulardan daha çok içsularda yapılıyor olmasıdır. Liman içinde ve yaklaşımlarında, körfez alanlarında trafiğin çok olduğu bölgelerde yapılan kılavuzluk faaliyetlerinin hukukî düzenlemesi tamamıyla kıyı devletinin egemenlik alanına girer.

IMO'da bu gerçeğin farkında olarak 1968 yılında aldığı kararda, hükümetlerin faydalı olacağına inandıkları liman ve yaklaşımlarında kılavuzluk hizmeti verecek teşkilatların kurulmasını desteklemelerini ve zorunlu kılavuzluğa tâbi gemilerin niteliklerini belirlemelerini tavsiye etmekle yetinmiştir*. IMO, hangi tipteki gemilerin kılavuz alması gerektiği, hangi bölgelerde zorunlu kılavuz uygulamasının yapılabileceği konularında herhangi bir kural veya standart yaratmamış ancak kılavuzların yetiştirilmeleri, belgelendirilmeleri, kılavuz teknelerinin haiz olması gerekli standartlar konusunda ve kılavuzların görevlerini yaparken karşılaştıkları tehlikelerin en aza indirilmesi için çeşitli çalışmalar yapmıştır.

Bu çalışmalar içinde özellikle, kılavuz kaptanların görev yapacakları gemilere çıkış ve inişlerinde karşılaştıkları güvenlik problemlerinin çözümü önemli yer tutar. SOLAS Sözleşmesi'nde† ve IMO'nun çeşitli kararları uyarınca kılavuz merdivenlerinin ve diğer teçhizatın kılavuz kaptanların güvenliğini tehlikeye düşürmeyecek asgarî standartları karşılaması gereklidir.‡

Kılavuz kaptanların güvenli ortamlarda çalışmalarını sağlayacak kurallar dışında, eğitimleri için gerekli standartlar IMO tarafından oluşturulmuştur. Kılavuz kaptanların, seyir güvenliğinin artırılması ve deniz çevresinin korunmasına olan doğrudan katkıları dikkate alınarak hükümetler tarafından en iyi şekilde yetiştirilmelerini sağlayacak kriterler belirlenmiştir.

* IMO Documents, A.159(ES.IV)

† SOLAS V/17 vd.

‡ Kılavuzun gemiye giriş yapacağı kapının geminin içine doğru açılması, kılavuz merdiveninin gemi bordasına sıkıca dayanmış olması, merdivenlerin IMO tarafından tanımlanmış boyutlarda olması, kullanılacak iplerin kalitesi ve nitelikleri, kılavuzu gemiye alacak mekanik bir sistem varsa bu sistemde kullanılacak elektriğin azamî gücü dahi IMO tarafından belli standartlara tâbi tutulmuştur. bkz IMO Documents A 16/ Res.667, 30 Kasım 1989,s.7. Ayrıca bkz. IMO Documents, A.275(VIII), A.426(XI) ve MSC/Circ.568/Rev.1.

15 Ocak 1982 tarihinde IMO tarafından kabul edilen “Derin Deniz Kılavuzları Hariç Olmak Üzere Deniz Kılavuzlarının Eğitimleri, Ehliyetleri ve Çalışma Usulleri” isimli belgede, her bir kılavuzluk bölgesinin kendine has özellikleri nedeniyle kılavuzların yöresel bilgi ve tecrübe sahibi olmaları, ehliyetlerinin verilmesi ve kılavuzluk sistemlerinin kurulması konularına IMO’nun müdahale etmek istemediği ancak, halihazırda yürütülen kılavuzluk hizmetlerinin standart hale getirilmesi gereği bulunduğu ifade edilmektedir. IMO, kılavuzluk hizmetlerinin geliştirilmesi, eğitimin ve ehliyet verilmesinin asgarî standartlarının belirlenmesi, kılavuz ile gemi personeli arasında etkin işbirliği sağlanması ve kılavuzun hizmet verdiği geminin teknik özelliklerini bilmesinin denizde seyir güvenliğine katkı sağlayacağı gerçeğinden hareketle oluşturduğu asgarî eğitim kriterleri ile, kılavuz kaptanların yüksek standartlarda yetiştirilmelerini, kılavuzluk sisteminin etkin şekilde işleyişini ve gemi personeli ile kılavuzun uyumlu çalışmasını sağlamayı amaçlar*.

Kılavuzların Eğitimlerine ilişkin kurallar uyarınca (md.5), en çok beş yıllık aralıklarla kılavuz kaptanların yerel ve uluslararası hukukî düzenlemeler ile görev yaptıkları bölgeye ilişkin bilgilerinin ve sağlık durumlarının devletler tarafından kontrol edilmesi tavsiye edilmektedir.

Kılavuzluk hizmetinin etkin bir şekilde yapılabilmesi için kılavuz ile gemi kaptanı arasında iyi bir iletişimin sağlanması gereklidir. Kılavuzun gemide bulunması kaptanın geminin idaresine dair olan sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Bununla beraber, kaptanın ve kılavuzun işbirliği içinde çalışmaları gereği IMO kuralları içerisinde de yer alır. Buna göre, gemi kaptanı kılavuzdan seyirle ilişkin tüm bilgileri, hava durumu, akıntılar ve deniz trafiğinin durumu hakkındaki bilgileri almalı, kılavuza ise geminin seyir güvenliğine etkisi olacak, geminin en ve boyu, su çekimi, manevra kabiliyeti, direklerinin yüksekliği, sürati, teknik durumu ve benzeri tüm özelliklerini bildirmelidir†.

IMO kılavuz kaptanlara gemilerin seyir güvenliğini sağlamaları yanında önemli bir başka görev daha yüklemiştir. Kılavuz kaptanlar görev yaptıkları gemilerin durumunu, yerel otoritelere nazaran daha yakından görmek imkânına sahiptirler. Bu nedenle kılavuz kaptanlar görevlerini ifa ettikleri sırada gözlemedikleri seyir güvenliğini etkileyecek herhangi bir durumu veya çevrenin korunması için gerekli gördükleri bir konuyu yetkili makamlara rapor etmek zorundadırlar.

* bkz. IMO Documents, A XII/ Res.485, 15 Ocak 1982

† Bu konuda bkz. IMO Documents, A XII/ Res.485, 15 Ocak 1982, s.6.

Benzer bir kural 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde de bulunmaktadır. Kılavuz kaptanlar yanlış yere demirleyen veya izin almaksızın demirleyen gemilerin kaldırılmasında (md. 28), yanlış seyreden ya da kurallara uymayan gemiler ile meydana gelen deniz kazalarının ve rotalar üzerindeki seyir güvenliği bakımından sakıncalı hususların Trafik Kontrol İstasyonlarına bildirilmesinde (md.31) önemli rol oynarlar.

Bunun yanı sıra IMO kuralları uyarınca kılavuz kaptanlar bir geminin seyir güvenliği veya çevre için tehlike oluşturduğunu düşünüyorlar ise, söz konusu gemiyi kılavuzlamaktan kaçınabileceklerdir. Her iki halde de yetkili makamlar kılavuzların raporlarına göre gerekli gördükleri önlemleri alma hakkına sahiptirler*.

IMO'nun kılavuzların eğitimleri ve çalışma şartları dışında önemli bir çalışma yapmamıştır. Çeşitli deniz alanlarında trafik kontrol sistemlerinin, ayırım şemalarının kuruluşunda ayrıntılı düzenlemeler yapan bu kuruluş, tehlikeli bölgelerde kılavuz alınmasını teşvik eden bir gayret içerisinde değildir. Bununla beraber bir kaç kararında trafik kontrol istemlerinin kılavuzluk faaliyeti ile eşgüdümlü olması gerektiğini kabul etmiştir.†

IMO bir kaç bölgede seyreden gemilerin kılavuz bulundurmalarını önermiştir. Çoğu kez de söz konusu öneri tehlikeli yük taşıyan gemiler ile sınırlandırılmıştır. Örneğin, Baltık Denizi'nde seyreden gemiler için böyle bir sınırlama bulunmaktadır. IMO'nun ilgili kararında Baltık Denizi'ne girişlerde tüm büyük gemilerin akıntı, karaya oturma ve çatma tehlikeleri ile karşı karşıya bulunduğu ifade edildikten sonra, sadece su çekimi 13 metre ve üzerinde olan gemiler ile radyoaktif madde taşıyan gemilerin diğer güvenlik önlemlerine ek olarak kılavuz almaları tavsiye edilmiştir‡.

Benzer bir başka tavsiye kararı da aynı bölgedeki Sound Boğazı için geçerlidir. Bu karara göre, su çekimi 7 metre veya daha fazla olan yüklü petrol tankerleri, yüklü kimyasal madde tankerleri veya gaz tankerleri, boyutlarına bakılmaksızın tüm radyoaktif madde taşıyan gemiler Sound Boğazı'nda seyrederken kılavuz bulundurmalıdır.§

* IMO Documents, A XII/ Res.485, s.7. Ancak IMO'nun söz konusu kararının uluslararası boğazlardan uğraksız geçiş yapmakta olan ve karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan gemilerin, kılavuz raporu üzerine durdurulup kontrol edilebileceği anlamına gelmediği çok açıktır.

† Gemi Trafik Yönetim Hizmetleri ile raporlama sistemi kılavuzluk faaliyetleri ile uyumlu ve eşgüdümlü olmalıdır. IMO Documents, A 20/ Res.857, 3 Aralık 1997.

‡ IMO Documents A.620 (15), 19 Kasım 1987.

§ IMO Documents, A.579(14), 20 Kasım 1985.

Bunun dışında Torres Boğazı ve Great Barrier Reef bölgesinde seyreden 70 metre ve daha büyük gemiler ile tüm yüklü petrol tankerlerinin, kimyasal tankerlerin ve LPG tankerlerinin*, Malaka Boğazlarında ise derin su çekimi olan tüm gemilerin ve çok büyük ham petrol tankerlerinin trafik ayırım şemaları içinde seyrederken kılavuz kaptan bulundurmaları† IMO tarafından tavsiye edilmektedir.

IMO İstanbul Boğazı için de benzer bir tavsiye kararı vermiştir. Ancak bu kararda diğer boğazlar ve deniz alanlarında olduğu gibi kılavuz alınması tavsiyesini belli bir gemi veya yük tipine göre sınırlamamış, tam aksine geçiş yapan tüm gemilerin kılavuz kaptan almalarını “şiddetle” tavsiye etmiştir‡.

3.2.4. Türk Boğazları ve Kılavuzluk

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizinin boğazlardan geçiş için kullanılan bölümünü içeren bölge Türk Boğazları olarak tanımlanır.§ Bu bölge, tarih boyunca önemli bir su yoludur. Türk Boğazlarının bu önemi, dünyanın değişen siyasal ve ekonomik koşullarında artarak sürmektedir. Buna paralel olarak, Türk Boğazlarında yoğunlaşan deniz trafiği, içerdiği risk ve tehlikelerden dolayı bölgenin güvenliğini de tehdit eder bir duruma geldi. Buna bağlı olarak Türk Boğazları geçişinde, kılavuzluk hizmetlerinin taşıdığı önem arttı.

* IMO Documents, A 17/Res.710, 29 Kasım 1991.

† IMO Documents, SN/Circ.198, 26 Mayıs 1998.

‡ IMO Documents, SN/Circ.108, 4 Şubat 1982 ve SN/Circ.166, 1 Haziran 1994.

§ Türk Boğazları statüsünün tarihsel gelişimi için bkz. Bengi Selen Yüceer, Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk, Dokuz Eylül Yay., İzmir 2001, s.49 ve devamı.



Şekil 6. Türk Boğazları'nın Uzunluğunu Gösteren Harita

Türk Boğazları gibi trafiği yoğun ve coğrafi özellikleri nedeniyle kaza olasılığının yüksek olduğu bölgelerde kılavuz alınmasının güvenlik açısından faydaları bilimsel olarak ortaya konmuştur. Buna rağmen uluslararası boğazlarda kılavuzluk sisteminin zorunlu hale getirildiği bir örnek mevcut değildir.

Çalışmamızın birinci bölümünde uluslararası boğazlar ve buralardan geçişin düzenlenmesi konusu anlatılırken boğaz devletlerinin geçişi engellemek, ertelemek zorunda oldukları belirtilmişti. Uluslararası deniz hukukunun kodifikasyonu sırasında boğazlardan geçişi engelleyecek veya geciktirecek her türlü engelin ortadan kaldırılması tüm denizci ülkelerin üzerinde anlaştıkları bir konuydu. Bu çalışmalar sırasında ticaretin ve ulaşımın sağlanması, güvenlik kaygılarının önüne geçmiştir.

Türk Boğazları bakımından ise kılavuzluğun zorunlu hale getirilmesi 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi nedeniyle mümkün değildir. Bu antlaşmanın ticaret gemilerinin boğazlardan geçişini düzenleyen 2. maddesinde “kılavuzluk ve römorkaj ihtiyarî kalır” ifadesi açıkça yer alır.

Türk Boğazlarında kılavuzluk sisteminin zorunlu hale getirilemese bile yaygınlaştırılması amacıyla IMO nezdinde başlatılan girişimler 1994 tarihinde sonuç vermiş ve IMO tarafından Türk Boğazlarından geçiş yapan tüm gemilerin kılavuz alması “şiddetle tavsiye” edilmiştir. 1994 tarihli Tüzük ile getirilen trafik ayırım düzeninin ve diğer güvenlik önlemlerinin IMO’ya sunulmasını takiben Genel Kurul tarafından verilen kararda, “Boğazlardan geçen gemilerin kaptanları, seyir güvenliğinin gerekleri uyarınca, kalifiye bir kılavuz kaptanın hizmetini almaları şiddetle tavsiye edilir” ifadesi yer alır*.

Benzer bir karar da 1982 yılında İstanbul Boğazında trafik düzeninin soldan sağa alınmasından sonra IMO tarafından alınmıştır. Ancak söz konusu 1982 tarihli kararda, boğazda kılavuzluk hizmetinin 24 saat aralıksız verildiği belirtildikten sonra, kılavuz alınması tavsiyesi “trafik düzeninin değiştiğini bilmeyen gemilerin olabileceği” sebebine dayandırılmaktadır.† Halbuki 1994 tarihinde verilen ve yukarıda değinilen karar, herhangi bir bahane arkasına sığınmaksızın, boğazlardan geçişte kılavuz kaptan alınmasını boğaz kullanıcılarına “şiddetle” önermektedir.

IMO, Türk Boğazları dışındaki diğer bazı uluslararası boğazlarda da kılavuz alınmasını çeşitli defalar tavsiye etmiştir. Ancak yukarıda da açıklandığı üzere, Türk Boğazları haricinde, diğer tüm boğazlarda kılavuz alınması tavsiyesini büyük gemiler, su çekimi fazla olan gemiler ile tehlikeli yük taşıyan gemilerle sınırlamıştır. Buna karşılık Türk Boğazlarında herhangi bir sınırlamaya gitmeden “geçiş yapan tüm gemilerin” kılavuz almasını “şiddetle” tavsiye etmiştir.

Uluslararası hukuktaki söz konusu düzenlemeler ışığında Türkiye, 1994 tarihli Tüzük ile Türk Boğazlarında kılavuzluk uygulamasının nasıl yapılacağı ve bu uygulamaya kimlerin tâbi olacağını belirlemiştir. Tüzüğün 31. maddesi uyarınca 150 metre ve daha büyük Türk Bayraklı gemiler de Boğazlardan geçerken kılavuz almak zorundaydılar. Ancak benzer bir hüküm 1998 tarihli yeni tüzükte bulunmamaktadır. Yapılan bu değişiklik kanımca yerinde değildir. Zira, boğazların coğrafi ve fizikî özelliklerinin neden olduğu zorluklar tüm gemiler için aynıdır. Uğraksız geçiş yapan tüm gemilerin kılavuz almasını önemle tavsiye eden Türkiye’nin kendi bayrağını taşıyan gemilerin kılavuz alma zorunluluğunu kaldırmış olması uluslararası arenada inandırıcılığını azaltmaktadır‡.

* IMO Documents, Assembly Resolution A.827(19)/Annex 2, para.3. Ayrıca bkz. SN/Circ.16, 1 Haziran 1994.

† IMO Documents, SN/Circ.108, 4 Şubat 1982.

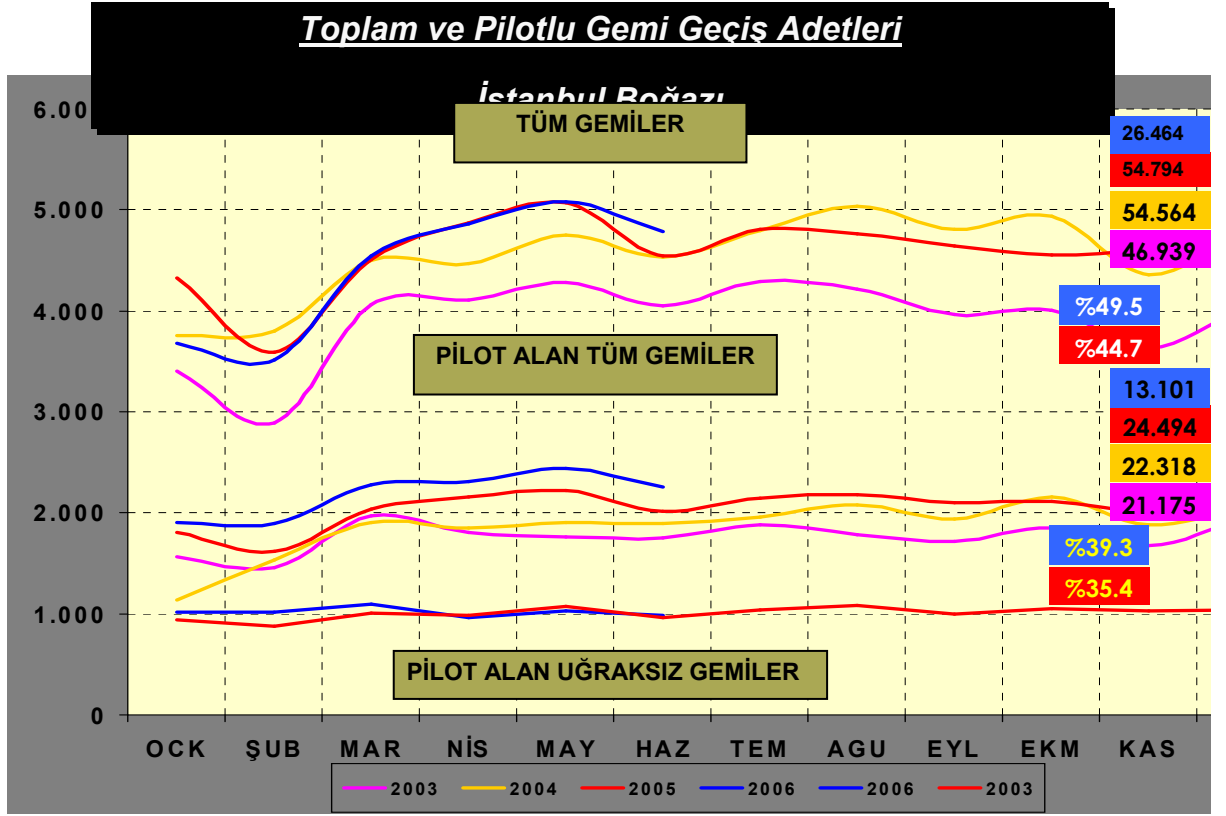
‡ Montreux Boğazlar Sözleşmesinin 2. maddesinde yer alan “kılavuz almak ihtiyaridir” ifadesi sadece yabancı bayraklı gemiler bakımından Türkiye’yi bağlamaktadır. Türkiye kendi bayrağını taşıyan gemiler bakımından her türlü önlemi alabilir.

Bugün Türk Boğazlarında geçerli olan kılavuzluk sistemi 1998 tarihli Tüzükte yer almaktadır. Buna göre, Türk Boğazlarından geçiş yapacak tüm gemilerin kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilmiştir (md 27). Ancak bu konuda herhangi bir başka ifadeye yer verilmemiştir.

Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere ilişkin olan bu tavsiye uyarınca İstanbul Boğazından geçiş yapacak olan gemiler; Boğazın Karadeniz ve Marmara girişlerinde Tüzük hükmüyle belirlenmiş noktalarda kılavuz kaptan alacaklardır (md 37). Çanakkale Boğazında da Ege Denizi ve Marmara Denizi girişlerinde Tüzükle koordinatları belirlenmiş noktalarda gemiye kılavuz kaptan alınabilir (md 45). Ancak Denizcilik Müsteşarlığı tarafından gerekli görüldüğü hallerde kılavuz kaptan alınabilecek noktalar, usulünce duyurulmak kaydıyla değiştirilebilir.

Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapan gemiler dışındaki gemiler ise, kılavuz almak dahil Türk mevzuatında öngörülen tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdürler.

Türk Boğazlarında kılavuzluk faaliyetini bir kamu kuruluşu olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri yürütmektedir. Fakat bu hizmetin Denizcilik Müsteşarlığına bağlı Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri bünyesine alınması gündemdedir. Halihazırda İstanbul Boğazın ve Çanakkale Boğazlarında ikişer adet bulunan kılavuzluk istasyonlarının sayısının artırılması da düşünülmektedir.



Şekil 7. İstanbul Boğazı Gemi Geçiş Adetleri (2002-2006)

3.3. Avrupa Birliği'nde Kılavuzluk Sistemleri

3.3.1. Almanya

Alman kılavuz kaptanlık hizmeti, serbest çalışan kılavuz kaptanlar tarafından yürütülmektedir. Bölgelerde çalışan kılavuz kaptanlar dernek olarak örgütlenmişlerdir. Almanya'da 7 bölge vardır. Her bölge derneği kendi başkanını seçmektedir (Ältermann). Tüm bölgesel derneklerin başkanları Federal Kılavuz Kaptan Odasını oluştururlar (Bundeslotsenkammer) ve Oda Başkanını seçerler. Bölgelerdeki kılavuz kaptanlar Ulaştırma Bakanlığı'nın denetiminde çalışmaktadırlar. Hamburg ve Bremerhaven limanlarının kendi liman kılavuzluk hizmetleri vardır; diğer Alman limanlarında bölgelerdeki kılavuz kaptanlar hizmet vermektedir.

1954 yılından bu yana kılavuz kaptanlar, Kılavuz Kaptanlık Kanunu'nun düzenlemelerine uygun olarak çalışmaktadırlar. (Kanun 1984, 1986, 1994 ve 1997 yıllarında değişikliklere uğramıştır.)

Kılavuz Kaptanlık Kanunu'na ek olarak, özel Bölge Kılavuz Kaptanlık Kararnameleri yayımlanmıştır. Bu kararnameler, yedi kılavuzluk bölgesi ile ilgili olarak sınırlar, yönetim ve düzenlemeleri detaylı olarak belirlemektedir. Kılavuz kaptanlık ücretleri, sağlık standartları ve kılavuz kaptanların eğitimi gibi diğer konularda düzenlemeler başka kararnameler yoluyla yapılmıştır.

Bölgelerde bulunan kılavuz kaptanlar ve Açık Deniz Kılavuz kaptanlarına Federal Alman Cumhuriyeti tarafından ruhsat verilir. Liman kaptanlarına bu ruhsatlar kendi liman idareleri tarafından verilir. Kılavuz kaptan ruhsatı sahibi kişi, tüm hak ve yükümlülükleriyle birlikte kendi bölgesindeki derneğin otomatik olarak tam üyesi olur.

Kılavuz Kaptan Sayısı (Aralık 2003)

740 Bölgesel Kılavuz Kaptan

62 Hamburg Limanı Kılavuz Kaptanı

Weser/Elbe - Range'de 40 kadar bölgesel kılavuz kaptan ve Kiel ve Rostock-Range bölgesinde 25 kadar kılavuz kaptan açık deniz kılavuz kaptanlığı ruhsatına da sahiptir.

EMPA Üyeliği

1963 yılından bu yana. Almanya EMPA'nın kurucu üyesidir.

Asgari Nitelikler

En yüksek STCW belgesi ve belge sonrasında 2 yıllık gemi zabitliği ya da gemi kaptanlığı. Kılavuz kaptanlar için sağlık durumunun iyi olduğunu belirten sağlık raporu.

Bölgede kılavuz kaptan yanında 6 ay çıraklık yaparak teorik ve pratik eğitim ve sınavı başarıyla geçme.

Emeklilik

Aktif olarak kılavuz kaptanlık yapmak için 65 yaşın altında olmak gerekmektedir.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Tarifeler Ulaştırma Bakanlığı tarafından, Almanya'nın denize kıyısı olan 5 eyaletinin ulaştırma bakanlıkları ve kılavuz kaptanların görüşü alındıktan sonra belirlenir.

“Normal” gelir, Almanya dışına giden Alman gemilerinin kaptanlarının tarife ile belirlenmiş ücretine yakındır. Ancak garantili bir gelir yoktur. Alman kılavuz kaptanlar “tüm ekonomik riskleri” üstlenirler. Yani “gemi yoksa gelir de yoktur.”

Çalışma Saatleri

Ortalama olarak Alman bölge kılavuz kaptanları her yıl en az 270 gün “görevdedirler.” Kılavuz kaptan derneklerinde yerel olarak tatillerle ilgili farklılıklar olabilir. Çoğu dernek aşağıdaki sistemi benimsemiştir:

Bir kılavuz kaptan, hasta ya da izinde değilse, “görev başında”dır. Görev, gemi trafiğinin yoğunluğuna bağlı olarak düzenlenen sıralı bir sisteme bağlıdır. Bir kılavuz kaptan görevden döndüğünde, “görev başında” olan diğer kılavuz kaptanların listesinin en sonuna girer. Listede önünde yer alan tüm meslektaşları görev yaptıktan sonra sıra tekrar kendisine gelir. İki iş arasındaki dinlenme süresi gemi trafiğine göre değişkenlik gösterir. “Normal” bir gelir düzeyi sağlamak için bir kılavuz kaptanın çalışması gereken süre (bölgesinde) yaklaşık haftada 49 saattir.

Kılavuzluk İstasyonları

Kılavuzluk istasyonları ve kılavuz gemileri, Wismar/Rostock/Stralsund bölgesindekiler hariç Alman hükümetine aittir. Adı geçen bölgedeki kılavuz istasyonları ve gemileri özel bir şirkete aittir ve onlar tarafından çalıştırılmaktadır. Bu hizmetin yönetimi ve bakımı kılavuz kaptanların kendi sorumluluğundadır (Wismar/Rostock/Stralsund hariç). Her bölge için 2 yıllık bütçe yapılır ve masraflar, hükümetin uluslararası denizcilik faaliyetlerinden aldığı kılavuzluk ücretinden karşılanır.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

LOA: 90 m. ya da BOA: 13 m.’den büyük gemiler için kılavuz almak şarttır (petrol ve kimyasal madde taşıyan tankerler için LOA: 60 m. ya da BOA: 9 m.’den büyük olduğunda aynı şartlar geçerlidir). 1 yıl içinde 12 sefer kılavuz kaptanla seyreden geminin kaptanı, gemisi LOA: 120 m. ya da BOA: 19 m.’den küçükse kılavuzsuz seyredebilir. 120 x 19 m.’den büyük gemilerin kaptanlarına, kılavuz kaptanın tavsiyeleriyle yaptığı 24 seferden sonra ve Almanca olarak yapılan ve gemi kaptanının dil bilgisi ve kılavuzluk bölgesi ile ilgili bilgisinin ölçüldüğü teorik sınavda bu bilgilerini kanıtlamasının ardından Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgesi verilir.

3.3.2. Belçika

Kıyı sularında, Scheldt nehri ile nehrin Antwerp yönündeki halicinde, Ghent'ten Terneuzen'e uzanan kanalda ve aynı zamanda Zeerbruges, Ostend ve Nieuport limanlarında seyreden gemilerle ilgili kılavuzluk hizmetleri Belçika (Flaman bölgesi) hükümeti tarafından düzenlenir. Ülke 4 bölgeye ayrılmıştır: Scheldt Nehri, Ghent-Terneuzen Kanalı, Scheldt nehrinin haliç kısmı ve Belçika kıyı limanları.

Scheldt Nehri'nin büyük bölümü Hollanda toprakları üzerinde yer alır, ancak nehrin ana limanları olan Antwerp ve Ghent Belçika'dadır. Dolayısıyla hem Flaman, hem de Hollandalı kılavuz kaptanlar Antwerp ve Ghent limanlarına giriş-çıkış yapan gemileri kılavuzlama yetkisine sahiptir. Kılavuzluk hizmetlerinde gemilerin dağılımı, iki ülke arasındaki bir anlaşma ile düzenlenmiştir (% 27,5 Hollandalı, % 72,5 Flaman kılavuz kaptanlar olmak üzere). Scheldt Nehri'ndeki bir Hollanda limanına giden gemiler münhasıran Hollandalı kılavuz kaptanların, bir Belçika limanına giden gemiler ise Belçikalı kılavuz kaptanların hizmetlerinden yararlanırlar. Hollandalı ve Belçikalı kılavuz kaptanlar arasında kılavuz aracı, hizmet teknesi ve helikopterlerin ortak kullanımı yaygındır.

Flaman kılavuz kaptanlar, Flaman Hükümeti'ne ait bakanlık bünyesindeki Çevre ve Altyapı Genel Müdürlüğü'ne bağlı Su Altyapısı Dairesi'ne bağlı kamu çalışanı statüsündedirler. Kılavuz kaptanlar 2000 yılından bu yana Flaman idaresi bünyesinde yer alan "DAB Loodswezen" adındaki özerk bir firmada görev yapmaktadır.

Flaman kılavuzluk faaliyetleri Belçika'nın kılavuzlukla ilgili mevzuatı, Belçika ile Hollanda arasındaki anlaşmalar ve ayrıca Flaman kamu çalışanlarını ilgilendiren kanunlarla düzenlenmiştir.

Belçika ve Hollanda arasındaki kılavuzlukla ilgili mevcut anlaşmaların değiştirilmesi yönünde çok büyük baskılar mevcuttur. Her iki ülke de Antwerp ve Rotterdam'ın kılavuzluk tarifeleri arasındaki bağlantıyı ortadan kaldırmak, nehir trafiğini birlikte takip etmek ve her iki ülkenin kılavuzluk hizmetleri arasındaki işbirliğini artırmak istemektedir.

Kılavuzluk hizmetlerinin örgütlenmesinde son zamanlarda önemli değişiklikler olmuştur. İleri bir manevra simülatörü kullanılması, kategori atlayabilmek için ek eğitim alınması ve diğer kursların yanı sıra BRM kursları da düzenlenmesi vb. eğitim programlarıyla ilgili pek çok geliştirme yapılması yoluna gidilmiştir. Helikopterli operasyonlar ve Karadan

Yönlendirilen Kılavuzluk hizmetleri için özel eğitimler verilmektedir. Mevcut planlar kılavuz teknelerinin yerine SWATH ya da SLICE tipi araçların geçirilmesi yönündedir.

2000 yılında bütün bölgelerden gelen kılavuz kaptanlar “Beroepsverening van Loodsen” (BvL) adı altında tek bir kuruluş bünyesinde bir araya geldiler. Bu kuruluş, Flaman hükümetine bağlı kılavuz kaptanların mesleki çıkarlarını korumaya yönelik bir kuruluştur. Kanunen ‘tanınmış fakat temsil gücü olmayan’ bir birlik statüsündedir. Temsil gücü olabilmesi için kılavuz kaptanların toplam sayısının çok üzerinde katılım (kılavuz kaptanlık dışındaki mesleklerin de mevcut olması) gerekmektedir. Ancak birer kamu çalışanı olan kılavuz kaptanların yaklaşık % 90’ını temsil ettiğinden bu kuruluşa danışılmakta ve görüşleri alınmaktadır. Üyelik zorunlu değildir.

Kılavuz Kaptan Sayısı

Antwerp Nehir kılavuzları: 150

Ghent Kanal kılavuzları: 30

Deniz kılavuzları: 115

Kıyı kılavuzları: 28

Bunlar arasında 3 kadın kılavuz kaptan yer almaktadır.

EMPA üyeliği

Eski “Vereniging van Staatsrivierloodsen” EMPA’nin kurucu üyesidir. 2000 yılından bu yana bütün kılavuz kaptanlar “Beroepsverening van Loodsen” (BvL) kuruluşu bünyesinde temsil edilmektedir.

Asgari Nitelikler/Eğitim

Belçikalı kılavuz kaptanların belgeleri Flaman hükümeti tarafından verilir. Aranılan asgari nitelikler şunlardır:

- 36 aylık (kaptan olarak) sefer deneyimiyle birlikte geçerli bir STCW95 belgesi
- Deniz Bilimleri Lisans Derecesi (kaptanlar için verilen üniversite diploması)
- Ana dili Flamanca olmayan adaylar için Flaman dilini bildiklerine dair bir sertifika
- Sağlık muayenesi
- Seçim prosedürü ve psikolojik testler
- Adaylık için üst yaş sınırı kaldırılmıştır.

Belçika’da halen bir kaptanlık belgesi (F.G.) alınabilmesi için üniversite diploması gerekmektedir. Yakın gelecekte denizcilik eğitim programı Bologna Anlaşması uyarınca

yeniden örgütlenecektir (lisans ve master dereceleri şeklinde). Bugün için mevcut kılavuz kaptan sayısı yeterli değildir.

Belirli bir bölgeye yönelik olarak (manevra simulatörünü de içeren) 1 yıllık bir eğitimden geçtikten ve teorik ve uygulamalı sınavları verdikten sonra o bölge için kılavuz kaptanlık belgesi alınabilir.

Bir kılavuz kaptan kariyeri boyunca bir bölgeden diğerine geçiş yapabilir, ancak aynı anda birden fazla bölge için belge sahibi olunamaz.

Bir kılavuz kaptanın bir üst kategoriye geçebilmesi için ek eğitim alması gerekir. VTS kılavuzları, Karadan Yönlendirilen Kılavuzluk Hizmetleri, BRM ve Helikopter için ek eğitimler vardır.

Emeklilik

En geç emekli olma yaşı erkekler için 65, kadınlar için 60'tır. Ancak, 60 ya da 55 yaşına gelindiğinde emekli maaşı vb. emeklilik haklarında kayba uğramak kaydıyla emekli olunabilir. "Beroepsverening van Loodsen" kuruluşu yıllardır tüm haklar korunarak 60 ya da 55 yaşında tam emekliliğin mümkün olması için çaba harcamaktadır ancak henüz bir sonuç alınamamıştır.

Kılavuzluk istasyonları/Bölgeler

Nehir kılavuzları (Antwerp'ten hizmet verirler)

Scheldt Nehri ile komşu nehirlerde seyreden gemilere hizmet verme yetkileri vardır. Temse ve Wintham Havuzu'ndan (Brüksel'e giden deniz kanalına giriş) Flushing Roads'a kadar olan ihtiyati alan ve demirleme yerinin de dahil olduğu (60 nm) kısım buna dahildir. Kılavuz kaptanların gemiye iniş ve binişleri Antwerp, Wintham ve Terneuzen havuzlarından, nehir iskelelerinden ya da Flushing Roads'dan yapılmaktadır. Antwerp limanı içinde (havuzların arkasında) Brabo Rıhtım Kılavuzları yetkilidir.

Teknik Kategoriler (gerekli hizmet süresi – uzunluk/su çekimi):

- 1 yıl < 100 m.
- 1 yıl < 125 m.
- 2 yıl < 150 m.
- 4 yıl < 175 m. ve maksimum 110 dm. su çekimi
- 4 yıl < 210 m. (araba taşıyıcı gemiler için < 190 m.) ve maksimum 125 dm. su çekimi

- 12 yıldan sonra tüm gemiler (350 m., 156 dm.)

Kanal kılavuzları (Ghent'ten hizmet verirler)

Ghent limanında, Ghent'ten Terneuzen'e giden kanalda, Scheldt Nehri üzerinde, Terneuzen'deki havuzlardan "Put van Terneuzen" demir yeri de dahil olmak üzere Flushing Roads'a kadar nehrin aşağısına kadar (ihtiyati alan ve demir yerleri de dahil) olan kısımda kılavuzlama yapabilirler.

Teknik Kategoriler (gerekli hizmet süresi – uzunluk/su çekimi):

- 1 yıl < 100 m.
 - 1 yıl < 125 m.
 - 2 yıl < 150 m.
 - 4 yıl < 175 m. ve maksimum 110 dm. su çekimi
 - 4 yıl < 210 m. (araba taşıyıcı gemiler için < 190 m.) ve maksimum 125,5 dm. su çekimi
- 12 yıldan sonra tüm gemiler

Deniz kılavuzları (Flushing'den hizmet verirler)

Wandelaar, Steenbank Kılavuzluk İstasyonu (39 nm.) ve Flushing Roads arasında kılavuzlama yaparlar. Zaman zaman Terneuzen Havuzlarına kadar kılavuzlama yaptıkları da olur. Ayrıca Zeebruges, Ostend, Nieupoort ve Dunkirk'e giden yollarda kılavuzlama yapma yetkileri de vardır. Gemi kaptanlarına Dover'dan Ijmuiden'e kadar destek verebilmeleri için Kuzey Denizi'nde sınavdan geçerler.

Teknik Kategoriler (gerekli hizmet süresi – uzunluk/su çekimi):

- 1 yıl < 100 m.
 - 1 yıl < 125 m.
 - 2 yıl < 150 m.
 - 4 yıl < 175 m. ve maksimum 110 dm. su çekimi
 - 4 yıl < 210 m. (araba taşıyıcı gemiler için < 190 m.) ve maksimum 125 dm. su çekimi
- 12 yıldan sonra tüm gemiler (şu anda 350 m., 156 dm.)

Kıyı kılavuzları (Zeebruges'ten hizmet verirler)

Wandelaar kılavuzluk istasyonundan Zeebruges, Ostend ve Nieuport dış limanlarına ve Dunkirk Roads'a giden gemilere kılavuzluk hizmeti verirler. Zeebruges ve Flushing Roads arasında, havuzların arka bölümünde özel kılavuz kaptanlar yetkilidir.

Teknik Kategoriler (gerekli hizmet süresi – uzunluk/su çekimi):

- 1 yıl < 100 m.
- 1 yıl < 125 m.
- 2 yıl < 150 m.
- 4 yıl < 175 m.
- 1 yıl < 210 m. (araba taşıyıcı gemiler için < 190 m.)
- 9 yıldan sonra tüm gemiler

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Kılavuzluk ücretleri Belçika ile Hollanda arasındaki anlaşma uyarınca düzenlenmiştir ve Antwerp için ücretler eskiden beri Rotterdam'a göre ayarlanagelmiştir. 2008 yılı itibariyle bu iki şehrin ücretlerinin birbiriyle bağlantılandırılması uygulamasına son verilecektir.

Tarifeler gemilerin su çekim oranlarına ve kılavuzlama sırasında kat edilen yolun uzunluğuna bağlıdır. 1 Ocak 1998 tarihinden itibaren kılavuzluk ücretlerinde belirli koşullarda indirim yapılmaktadır. İndirimlerden yararlanılabilmesi için aynı takvim yılı içinde belirli sayıda hizmet almış olmak gerekmektedir ve gemilerin uzunluğu da bir başka ölçüttür. İndirim oranı ücretin % 10'u ile % 40'ı arasında değişir. Ücretler devlet tarafından tahsil edilir.

Kamu çalışanı statüsündeki bir Belçikalı kılavuz kaptanın gelirinin bir bölümü kamu personel idaresine göre hangi kademedeki yer aldığına bağlı olarak belirlenen sabit ücretten, bir bölümü de değişken ücretlerden oluşur. Eskiden kılavuzluk ücretlerinden komisyon alınırken sonradan bu uygulama fazla mesai ödemesi şeklinde değiştirilmiştir. Mevcut uygulamada ücretler bir kılavuz kaptan tarafından kılavuzlanan gemi sayısına ve kılavuzlama süresinden bağımsız olarak görev başında bulunduğu süreye bakılarak belirlenir. Değişken ücretler aynı kategoride yer alan kılavuz kaptanlar arasında paylaşılır. Sabit gelir ise kıdemle birlikte artar.

Tahsil edilen kılavuzluk hizmet geliri kılavuz kaptanların ücretini etkilemez ancak, kılavuzlama yapılan gemi sayısının değişken gelir üzerinde etkisi vardır.

Çalışma Saatleri

Kılavuz kaptanların çalışma şeklinin ayrıntıları “beurtregeling” (rotasyon kuralları) tarafından belirlenmiştir. Kuralları içeren bu anlaşma hükümetle farklı işçi örgütleri arasındaki müzakereler sonucunda imzalanmıştır.

Kılavuz kaptanlar 6 gün işbaşı – 5 gün dinlenme düzenine göre çalışırlar. Yıllık izin süresi 38 gündür. Yılda görev başında oldukları toplam gün sayısı 162’dir. Hizmetler rotasyon sistemine göre düzenlenmiştir. Bir kılavuz kaptan görevden döndüğünde ismi listenin en altına yazılır. Dinlenme süresini doldurduktan ve listede kendi isminden önceki meslektaşları göreve çağırıldıktan sonra işbaşı yapar.

Kılavuzlukta görev süresi için bir sınırlama yoktur. Kamu çalışanlarının çalışma süreleriyle ilgili mevzuat kılavuz kaptanlar için geçerli değildir. Asgari dinlenme sürelerinden hiç bir zaman ödün verilmez ve işbaşı yapmadan önce bir kılavuz kaptanın yeterince dinlenme olanağı bulmuş olması gerekir.

Nehir, kanal ve kıyı kılavuzları için yılda 150, deniz kılavuzları için de yılda 200 gemilik azami iş yükü koşulu hükümet tarafından kabul edilmiş durumdadır.

Yeni kılavuzların alınmasında yaşanan gecikmelerden dolayı halen mevcut elemanların iş yükü % 15 kadar artmış durumdadır.

Zorunlu Kılavuzluk/PEC (Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgesi)

Kılavuzlukla ilgili yeni mevzuat 1 Ekim 2002 itibariyle yürürlüğe girmiştir. Scheldt Nehri üzerinde ve Belçika limanlarına giden geçitlerde deniz altı tarama gemileri, kamuya ait gemiler ve savaş gemileri vb. kategoriler hariç olmak üzere 80 m. LOA’nın üzerindeki gemiler için kılavuzluk hizmeti alma zorunluluğu vardır...

Seyirden sorumlu kaptan ve zabıtlar belirli bir gemi ve bölge için Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgesi için başvuruda bulunabilirler. Koşullar geminin ilgili bölgeye gelme sıklığına göre belirlenir ve bir sınav yapılır. Bu konudaki mevzuata uyulmaması halinde çok ağır cezalar uygulanır.

Karadan Yönlendirilen Kılavuzluk Hizmetleri

Bu yöntem hâlâ gemiden kılavuzlama yapmanın mümkün olduğu durumlar için en iyi seçenek olarak görülmektedir. Karadan yönlendirilen kılavuzluk hizmetleri (SBP), yoğun sis ya da fırtına nedeniyle normal kılavuzluk hizmetleri askıya alındığında yalnızca sınırlı sayıda GELİŞ YÖNÜNDEKİ gemiye (su çekim ve uzunluk sınırlamalarına tâbi olmak

üzere ve tehlikeli yük taşımamak kaydıyla) verilir. SBP yalnızca özel eğitim almış deniz ve kıyı kılavuzları tarafından ve deniz bölgesinde verilir. SBP hizmeti alan gemiler de zorunlu kılavuzluk kurallarına uymakla yükümlüdür. Kılavuz kaptanlar her zaman için Flushing Roads'ta gemiye binebileceğinden dışarı giden gemiler için SBP hizmeti verilmez.

Antwerp Limanı Kılavuz Kaptanları (C.V. BRABO)

Antwerp'teki kılavuzluk hizmetleri, özel şirket statüsündeki CVBA BRABO kuruluşunun personeli olan kılavuz kaptanlar tarafından verilir.

CVBA BRABO, Antwerp Belediye Liman İdaresi ile Antwerp Limanı Belediye Polis Tüzüğü 10 no.'lu maddesi uyarınca Antwerp Limanı havuzları içindeki kılavuzluk hizmetlerini düzenlemek üzere bir imtiyaz sözleşmesi imzalamıştır. İlgili maddede; kamu düzeninin sağlanması ve denetlenmesi, limanın genelindeki faaliyetlerin ve özellikle de gemi trafiğinin güvenliği açısından denizde seyreden gemilerin kılavuzlanması işi Liman İdaresi'nin sorumluluğundadır. Ne var ki seyir emniyeti, hizmetlerin genel kalitesi ve örgütlenmesi, fiziksel ekipman yeterliliği ve personelin mesleki becerileri açısından Antwerp Liman İdaresi tarafından öngörülen koşullara uyan bir üçüncü tarafa yine Antwerp Liman İdaresi tarafından sözkonusu hizmetlerle ilgili olarak imtiyaz hakkı tanınabilir.

İlk kez 1968 yılında imzalanmış olan imtiyaz anlaşmasının son hali 2000 yılında imzalanmış olup 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren 8 yıllık bir süreyi kapsamaktadır.

Kılavuz kaptanlar firmanın kendisi tarafından eğitilmekte ve belgelendirilmektedir.

Yasal hükümler:

- Belçika Hükümeti'nin çıkardığı denizde seyreden gemilerin kılavuzlanmasına ilişkin 3 Kasım 1967 tarihli kanun ve 30 Ağustos 1988 tarihli ek kanun

- Flaman Hükümeti'nin 19 Nisan 1995 tarihli kararnamesi

Kılavuz Kaptan Sayısı: 73

EMPA Üyeliği

CVBA BRABO kuruluşunun tüm kılavuz kaptanları 1963 yılından bu yana EMPA'nın üyesidir.

Nitelikler

CVBA BRABO'da gemi adamı olarak görev yapacak bir kılavuz kaptan adayının en az lise düzeyinde eğitim görmüş olması ve firmanın kılavuz kaptanlık okuluna 8 yıl bounca devam etmesi gerekir. Antwerp'teki Denizcilik Yüksekokulu'nun öğretim elemanları

tarafından verilen teorik derslerin ardından manevra konusunda 1 yıllık ek bir kurs verilmektedir. Yerinde verilen uygulamalı kursta eğitimcilik görevi üstlenmiş olan özel kılavuz kaptanlar görev alır.

Eğitimin sonunda adayları bitirme sınavına hazırlamak amacıyla devlet tarafından bir nihai sınav hazırlık kursu düzenlenir ve kursun içeriği eğitimci ve kıdemli kılavuz kaptan tarafından hazırlanır.

Nehir kılavuzlarının kılavuzluk belgeleri Flaman Hükümeti tarafından ilgili sınavlar geçildikten sonra verilir. Bu belge her ne kadar resmi olarak o şekilde tanınmıyorsa da üniversite lisans diplomasına eşdeğer olarak düşünülmelidir.

Aday kılavuz kaptanların, eğitimlerinin son 2 yılı boyunca deneyimli kılavuzlara görev başındayken eşlik etmeleri gerekir. Bu sırada adaylara yerinde eğitim verilir. Toplam olarak 210 kılavuzlama görevinde bulunmuş olma koşulu vardır. Bir adayın izlemiş olduğu kılavuzlama sayısı arttıkça fiilen sürece dahil edilme oranı da o kadar artar.

Bir aday son 20 kılavuzlama işleminde kendisinin kılavuz kaptanlık yeterliklerini kanıtlamakla yükümlüdür. Bu uygulamalı evrede adayların gözetimini ve değerlendirmesini gerçekleştirmek ve nihai görüş bildirmek üzere yönetim tarafından özel olarak 8 adet kılavuz kaptan görevlendirilmiştir. Aday, bu kişilerden birini toplam 10 kılavuzlama işlemini birlikte yapmak üzere seçebilir. Geri kalan işlemlerin birlikte yapılması için ise yönetim tarafından ilgili 8 kişiden bir başkası görevlendirilir ve daha sonra sonuçlar değerlendirmeye alınır. Bir adayın yeterlikleri konusunda tereddüt duyulması durumunda yönetim (kendileri de birer kılavuz kaptan olan) idarecilerden bir ya da daha fazlasını görevlendirerek ilgili adayı sınamak üzere birlikte gemiye götürmelerini isteyecektir.

Bir kılavuz kaptan kariyerine ilk başladığında aşağıdaki kurallar ışığında kılavuzlama yapabilir:

Süre	Maks. Uzunluk	Maks. Su Çekimi
1. ay	80 m	
2. aydan itibaren	100 m	
7. aydan itibaren	120 m	
10. aydan itibaren	140 m	
13. aydan itibaren	160 m	
16. aydan itibaren	180 m	

19. aydan itibaren	200 m	40 feet
22. aydan itibaren	210 m	
25. aydan itibaren	220 m	42 feet
28. aydan itibaren	230 m	
31. aydan itibaren	240 m	44 feet
34. aydan itibaren	250 m	
37. aydan itibaren	260 m	46 feet
40. aydan itibaren	270 m	
43. aydan itibaren	280 m	48 feet
46. aydan itibaren	290 m	
49. aydan itibaren	Limit yok	

Brabo'nun ya da Antwerp Limanı'nın geçmişinde bugüne kadar eğitim ve deneyimi yeterli olmayan kılavuz kaptanlar göreve getirilmemiştir. Kendi içimizden eleman yetiştirdiğimiz bu sistemin yararları her geçen gün biraz daha gözlenmektedir. Kılavuz kaptanlarımız alanlarında son derece yetkindir ve yetenekleri Antwerp Limanı'ndaki tüm yetkililer ve ilgili tarafların takdirini kazanmıştır.

Güncelleştirici kurslar:

3 yıllık deneyimden sonra: Antwerp'teki Waterbouwkundig l boratuvarında sim lasyonlu eğitim.

4 yıllık deneyimden sonra: Kılavuz kaptanlarımız, Antwerp Limanı'nın başlıca önemli kısımlarının tam bir kopyasını içinde barındıran ve Polonya'da özel olarak inşa edilmiş bir eğitim merkezinde uygulamalı gemi kullanma kurslarına katılmaktadır.

Emeklilik

En erken emekli olma yaşı: 55

Emekli maaşları: 60 yaşından yaş haddi olan 65 yaşına kadar

 cret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Limanın rekabetçi konumunun korunabilmesi bakımından imtiyaz hakkı sahibinin uyguladığı oranlar Antwerp Liman İdaresi tarafından onaylanmalıdır. Kılavuz kaptanların yıllık ücretleri sabittir.

Çalışma Saatleri

Haftada 38 saat. Vardiyalar 4 günlük bir sisteme göre düzenlenmiştir:

- 07:00 – 19:00 saatleri arası gündüz vardiyası
- 24 saat dinlenme
- 19:00 – 07:00 saatleri arası gece vardiyası
- 48 saat dinlenme.

Kılavuz kaptanlar artık kılavuzluk istasyonunda beklememekte, iş çıktığında görevli kaptan (?) kendileriyle evlerinden temasa geçmektedir. Böyle bir durumda kılavuz kaptan, istasyonuna kendisi gelir, buradan bir kılavuzluk aracı tarafından alınıp gemiye götürülür. İş bittikten sonra tekrar kılavuzluk aracıyla istasyonuna geri getirilen kılavuz, görevli kaptanı (?)haberdar ettikten sonra evine gidebilir. Acenta ya da armatör firmalar limana her geldiklerinde bir ya da bir kaç kılavuz kaptandan birinin kendilerine hizmet vermesini isteyebilirler. BRABO yönetimi kılavuz kaptan tercihi belirtmek yönündeki bu tür taleplere cevap vermektedir.

Zeebrugge (CVBA BREYDEL)

(CVBA BRABO'nun kardeş şirketi)

Kılavuz Kaptan Sayısı

6 kılavuz kaptan (CVBA BRABO'da 1 baş kılavuz kaptan istihdam edilir ve ücreti CVBA BREYDEL tarafından ödenir).

Ücret Tarifeleri

Tarifeler, Brugge/Zeebrugge liman faaliyetlerini düzenleyen özel bir firma olan M.B.Z. (Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen) tarafından belirlenir. Bu firma aynı zamanda ücretlerin faturalanması ve tahsilatından da sorumludur. Ücretlerin % 71,5'i kendi aralarında oluşturdukları bir dağıtım katsayısına göre serbest meslek erbabı statüsündeki kılavuz kaptanlar arasında paylaşılır. Gelir garantisi yoktur; kılavuz kaptanlar ekonomik anlamda riskin tamamını üstlenirler.

Emeklilik

60-65 yaş arası (normal emeklilik yaşı).

3.3.3. Birleşik Krallık

Birleşik Krallık kılavuzluk hizmetleri, 1987 tarihli Kılavuzluk Kanunu'nun hükümleri çerçevesinde ücretli ve serbest meslek sahibi olarak çalışan kılavuz kaptanlar tarafından

verilir. Yasa, her bir liman ya da rıhtımı kendi sahasında kılavuzluk faaliyetleri açısından Yetkili Liman Kuruluşu (YLK) olarak niteler. Limanlarda güvenlik yönetimine yeni bir yaklaşımı benimsemeye yönelik bir Liman Deniz Güvenliği Kanunu 13 Mart 2000 tarihinde Denizcilik Bakanlığı tarafından yürürlüğe konulmuştur. Limanların çoğunluğu, limana ilişkin yasadan kaynaklanan sorumlulukları olan özel şirketlerdir (bunların hisse senetleri menkul kıymetler borsasında satın alınabilir). Kılavuzluk Kanunu, her bir YLK'yı kendi limanı içinde ve yaklaşım bölgesinde gemilerin seyrini güvenli kılmak için kılavuzluk hizmetlerine gerek olup olmadığı, varsa ne tür hizmetlerin gerekli olduğu konusunu göz önünde bulundurmakla yükümlü kılar. YLK'lar şu noktaları göz önünde bulundurmakla yükümlüdür:

1. Kılavuzluğun zorunlu olup olmayacağı ve zorunlu olacaksa hangi gemiler için zorunlu olacağı.

2. Görev alanlarında kılavuz kaptan olarak görev yapmak üzere yetki isteyen insanların sayısı ve bunlarda aranacak vasıflar.

3. Yetkili kılavuz kaptanların faaliyetlerinin düzenlenmesi.

4. Kılavuz araçlarının onaylanmış standartlarda olması ve yeterli mürettebata sahip olması. Ancak, tekne hizmetleri alt sözleşme ile sağlanabilir.

5. Gemi Kaptanlarına ya da İkinci Kaptanlara Kılavuz Kaptan Muafiyet belgesi verilmesi.

6. Kılavuzluk Hizmetleri için alınacak ücretlerin belirlenmesi.

YLK'lar aynı zamanda ücretli kılavuz kaptanlarla mı, yoksa kendi hesabına çalışan kılavuz kaptanlarla mı çalışmak istediklerini belirlerler. Özellikle küçük limanlarda, daha çok sayıda kılavuz kaptan, kılavuzluk görevlerinin yanı sıra, başka roller de (örneğin liman başkanı ya da liman başkan yardımcısı) üstlenmeye yönelmektedir. Son zamanlarda birkaç büyük limanda kılavuz kaptanlar aynı zamanda VTS görevleri de üstlenmeye başlamıştır. Sözleşmeler konusundaki bütün müzakereler yerel düzeyde kılavuz kaptanlarla YLK arasında yürütülür. Kılavuz kaptanların işe alınmasına ilişkin kriterleri, eğitim programını (hem başlangıç, hem sürekli eğitim), yetkilendirme ve sınav ölçütlerini YLK belirler. Kılavuzluk yetkilendirmesi konusunda tek sorumlu YLK'dır. Bu çerçevede kılavuz kaptan muafiyet belgeleri için de geçerlidir.

Her bir YLK kendine yeterli bir birimdir ve dolayısıyla daha fazla ticari faaliyet cezbetmek amacıyla öteki YLK'larla doğrudan rekabet içindedir. YLK'lar aynı zamanda kılavuz araçlarını temin eder ve toplam tarifeleri buna uygun biçimde belirlerler.

Nispeten büyük bölgelerdeki kılavuz kaptanlar dernekler ya da şirketler bünyesinde örgütlenmişlerdir. Aynı şey daha küçük bölgelerde kendi hesabına çalışan kılavuz kaptanlar için de geçerlidir. Kılavuz kaptanların ücretli olarak çalıştıkları görece olarak küçük bölgelerde formel yerel örgütlenmeler mevcut değildir. Kılavuzluk şirketleri, tekel üyelerin kendi hesabına çalıştığı farklı türden kooperatifler biçiminde örgütlenmiştir. Yerel dernekler özerktir ve farklı türden tüzüklere sahiptir.

Ulusal çaptaki örgütün adı **Birleşik Krallık Kılavuz Kaptanlar (Deniz) Sendikası**'dır (UKPA (M)). Bu örgüt, Ulaştırma ve Genel İşkolu İşçileri Sendikası'nın (T & G) bir bölümünü oluşturur. T & G sendikası içinde, UKPA (M)'ye Birleşik Krallık'ta yetkilendirilmiş bütün kılavuz kaptanlar, Birleşik Krallık tarafından belgelendirilmiş bütün açık deniz kılavuz kaptanları ve stajyer kılavuz kaptanlar üye olabilir. Üyeler bir Başkan, bir Başkan Yardımcısı ve altı üyeden oluşan bir ulusal komite seçerler. Seçimler, Birleşik Krallık'ın değişik yörelerinin temsilini sağlamak amacıyla ülkenin altı bölgeye bölünmesi temelinde düzenlenir. Her bir bölgenin komitede en az bir temsilci bulundurma hakkı vardır. Her yıl ülke çapında seçilmiş olan delegelerle bir konferans toplanır. Burada, raporlara, kararlara ve tartışmalara ek olarak, bölüm komite üyelerinden en az ikisi için seçim yapılır.

Kılavuz Kaptan Sayısı

- Yaklaşık 800 Bölge Kılavuz Kaptanı (% 10'u yarı zamanlı – bazıları birden fazla görev yapıyor)
- Yaklaşık 46 Açık Deniz Kılavuz Kaptanı (Kuzey Denizi – Manş Denizi)
- (Halen Birleşik Krallık'ta bütün kılavuz kaptanlar erkektir.)
- UKPA (M)'nin üye sayısı halen (31/12/2003 itibariyle) 499'dur.

EMPA Üyeliği

EMPA 1963'te kurulduğunda Birleşik Krallık'ta iki deniz kılavuz kaptanı örgütü vardı: Birleşik Krallık Kılavuz Kaptanlar Sendikası ve T & G sendikasının Deniz Kılavuzluğu Kolu (MPB). Birleşik Krallık kılavuz kaptanlarının üçte ikisini temsil eden UKPA, EMPA'nın kuruluş toplantısında hazır bulunduğu halde örgüte katılabilmek için ulusal konferansının onayını alması gerekiyordu. Dolayısıyla UKPA'nın resmi katılım tarihi

1964'tür. MPB ise EMPA'ya 1968'de katıldı. 1984'te UKPA ve MPB birleşerek UKPA (M) adını aldı. Başlangıçta T & G sendikasıyla ilişkisi olmayan UKPA (M), birkaç yıl sonra sendikanın bir bölümü haline geldi.

Asgari Nitelikler

Kılavuz kaptan olmak için aranan asgari vasıflar açısından ülke çapında belirlenmiş standartlar yoktur. Mevcut kılavuz kaptanlar uzak yol kaptanı belgesine (MFG) ya da buna eşdeğer bir belgeye sahiptir ya da bir stajyer kılavuz kaptan sistemi üzerinden kılavuz kaptan olmuşlardır. 1988'den itibaren her YLK kendi koşullarını belirlemiştir. Her ne kadar YLK'ların çoğunluğu hâlâ MFG belgesi aramakta ise de bazıları sahil bölgesi kılavuz kaptanlarına uygun vasıflarla ya da liman kontrol görevlileri arasından kılavuz kaptan almakla yetinmektedir. Başlangıç eğitiminin süresi genellikle altı ay civarındadır. Eğitim döneminden ve sınavdan sonra sınırlı büyüklük/tonaj temelinde bir yetkilendirme yapılmaktadır. Söz konusu limanı ziyaret eden gemilerin boylarına bağlı olarak kılavuz kaptan, 1 ila 7 yıl süren bir dönem içinde, büyüklük/tonaj bakımından 2 ila 4 sınıf temelinde terfi ettirilir. Deniz Kılavuz Kaptanları İçin Ulusal Mesleki Standartlar, Temmuz 2000'de akredite edilmiştir.

Emeklilik

Bir ulusal kılavuz kaptanlar emeklilik fonu (PNPF) mevcuttur. 1999 sonu itibariyle 435 kılavuz kaptan bu fona mensuptur. Fon, kılavuz kaptanların ve limanların eşit sayıdaki mütevellileri tarafından yönetilir. 1987'den beri kılavuz kaptan istihdam eden YLK'ların çoğunluğu, yeni kılavuz kaptanların kendi yerel şirket emeklilik programlarına katılması konusunda ısrarlı olmuşlardır. Bunun anlamı, kendi hesabına çalışan kılavuz kaptanların neredeyse tamamı ulusal çaptaki programın mensubu olmaya devam ettiği halde, ücretli çalışan kılavuz kaptanların sayısının gittikçe azalmakta olduğudur.

PNPF çerçevesinde normal emeklilik yaşı 60 ve üzeridir. Emeklilik üst yaş haddi genellikle 65'tir. Ancak bir kılavuz kaptanın 50 yaşından itibaren gönüllü olarak emekliye ayrılması ve emeklilik maaşına hak kazanması mümkündür. Ne var ki, 58 yaşından önce emekliye ayrılma, kişi emeklilik maaşını derhal almaya başlamak istediği takdirde, o yaştan önceki her yıl için bir indirim anlamına gelir. Halen bu indirim yılda % 5,5 düzeyindedir. Emeklilik maaşları, kişinin fon mensubu olduğu her yıl için, nihai emekliliğe temel kazancın 1/60'ı üzerinden hesaplanır.

Sağlık nedeniyle emekliye ayrılmak zorunda kalan bir kılavuz kaptan, 65 yaşına kadar potansiyel hizmet yılları üzerinden tam bir emeklilik maaşına hak kazanır. Dullara da maaş bağlanır. Ayrıca, hizmet başında ölüm halinde kılavuz kaptanın kazancının üç katı bir tazminat ödenir. Şirket emeklilik programlarına dahil yeni kılavuz kaptanlar açısından da benzer haklar mevcut olmakla birlikte, bunlar genellikle PNPf'nin sunduğu haklar kadar kapsamlı değildir.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Ücret tarifeleri genellikle her bir YLK için liman idaresince ticari temelde belirlenir. Tarifeler bir limandan diğerine oldukça büyük farklılık gösterir.

Birleşik Krallık'ta kılavuz kaptanların gelirleri arasında önemli farklar vardır. En yüksek gelirler genellikle görece olarak büyük limanlarda görülse de, yer yer bazı küçük limanlarda da kılavuz kaptanlar yüksek gelire sahiptir. Kılavuz kaptanların ortalama geliri bir uzak yol kaptanınıninkiyle benzer düzeydedir. Fakat günümüzde gemi kaptanlarının ücretlerinin büyük farklılıklar gösterdiği göz önüne alınırsa karşılaştırma yapmak güçtür.

Çalışma Saatleri

Birleşik Krallık'ta bir dizi farklı görevlendirme sistemi uygulanmaktadır. Ana görevlendirme sistemleri 12 ya da 24 saatlik nöbetler ya da görev başında geçirilen x sayıda tam günden sonra tatil yapılan y sayıda tam gündür. Bu sonuncu sistemde, dinlenme süreleri ya bir görev listesinde sıranın gelmesiyle ya da (bazı limanlarda) her bir görev süresinden sonra zorunlu olarak belirlenmiş bir süre boyunca işbaşı yapmama biçiminde belirlenir. Görev dışında geçirilen günler ortalama 100 ila 170 arasında değişmektedir.

Kılavuzluk İstasyonları

Kılavuzluk istasyonları ve kılavuzluk araçları esas olarak YLK'ların mülkiyetindedir ve onlar tarafından işletilir. Bu hizmetlerin işletim maliyetleri genellikle kılavuz kaptanların hizmetlerinden yararlanan gemilerin ödedikleri ücretlere katılır. Bazı limanlarda muafiyet belgesine sahip olanlardan kılavuzluk hizmeti maliyetlerini karşılamak üzere geçiş başına bir ücret tahsil edilir.

Kılavuzluk istasyonları denizci olmayan personel de istihdam edebilir.

Zorunlu Kılavuzluk

Zorunlu kılavuzluğun parametreleri, her bir YLK'da Kılavuzluk Yönergesi adı verilen yönetmelikler çerçevesinde farklılık gösterir. Zorunlu kılavuzluk büyük ölçüde teknelerin

boyu, tonajı ya da su çekimi göz önüne alınarak uygulanır. Örneğin, boyu 50 metreden kısa tekneler bir YLK açısından zorunlu kılavuzluğa tâbi kılınmazken, başka bir YLK zorunlu sınırı 75 metre olarak koyabilir. Benzer şekilde, 2,5 metre altında su çekimi olan ya da 500 GT'den küçük tekneler için zorunlu kılavuzluk gerekmebilir. Bazı limanlar iki düzeyli bir zorunlu kılavuzluk sistemi uygularlar. Belirli bir boyu, tonajı ya da su çekimi olan bir tekne, iç limanda zorunlu kılavuzluğa tâbi iken, dış limanda değildir. Çoğu YLK tankerlere ve tehlikeli, risk içeren yük gemilerine daha katı zorunluluk kuralları uygular, ama bu genel bir uygulama değildir. Özet olarak, Kılavuzluk Kanunu “bir YLK güvenliğinin öyle gerektirdiği kanaatine ulaştığı takdirde, kendi görev bölgesinde herhangi bir sahada ya da bir sahanın bir bölümünde seyreden gemiler için kılavuzluğun zorunlu olmasını öngörebilir” dediği içindir ki “Zorunlu Kılavuzluk” kuralları bu kadar büyük farklılık göstermektedir.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

1987 tarihli Kılavuzluk Kanunu, “herhangi bir geminin kaptanı ya da ikinci kaptanı olduğundan kuşku duyulmayan (*bona fide*) bir kişi başvurduğunda YLK kendisine bir kılavuz muafiyet belgesi (PEC) verir” demekte ve belirli koşullar eklemektedir. Bu koşullar genel hatlarıyla kılavuzluk yetkisi için başvuran kişilerde arananlara benzemekle birlikte, PEC için başvuranların söz konusu YLK'nın alanından ancak asgari sayıda geçiş yapması gerekli kılınır. Birleşik Krallık'ın büyük ölçekli bir petrol limanı eskiden belirli bir büyüklüğe kadar olan gemilerin kaptan ya da ikinci kaptanının PEC alabilmesi için sadece bir gidiş gelişi yeterli buluyordu. Ancak Sea Empress (Deniz İmparatoriçesi) karaya oturtma yönetmeliği daha katı hale getirildiğinden bu yana, PEC vasıflar, bilgi ve İngilizce kullanımı konusunda sınav yapılmaksızın ya da sınav kurulunda bir kaptan kılavuzun varlığına bakılmaksızın sınav yoluyla verilmektedir. Birçok YLK yeterli geçiş sayısı ve ciddi bir sınav temelinde katı bir PEC rejimi uygulamakta, ama bazıları da bu konuda çok gevşek davranmaktadırlar.

Geminin büyüklüğü PEC alabilmek bakımından hiç bir biçimde engel oluşturmaz. Birleşik Krallık'ta PEC sistemi bir ölçüde istismar edilmiştir. Bu durum, “kuşku duyulmayan (*bona fide*)” ibaresinin yorumundan kaynaklanmakta, bazı feribotlar ve demiryollarıyla bağlantılı konteyner servisleri “özel” kılavuzluk hizmetleri işletimine yönelmektedir.

Asgari Dinlenme Süresi

Birleşik Krallık'ta çok çeşitli “çalışma sistemleri” var olduğundan çok farklı “dinlenme süreleri” mevcuttur.

Birçok kılavuzluk kuruluğu hem 12, hem 24 saatlik nöbet sistemi ile çalışmaktadır. 24 saatlik nöbetin ardından birkaç günlük (3 ya da 4) bir izin devresi gelir. Yıllık olarak da bir çok durumda 3 izin dönemi vardır. 12 saatlik nöbet sistemi normal olarak bir hafta boyunca 12 saat görev, 12 saat dinlenme temelinde yürütülür; bunu izleyen bir hafta ise tatil dönemidir.

Ne var ki, bazı YLK'lar "sırayla akan liste" adı verilen bir sistem uygularlar. Bu sistemde kılavuz kaptanlar belirli sayıda gün boyunca görev başındadır. Bunun ardından uygun bir süre boyunca tatil yapılır. Bu sistemde bazı limanların "güvence altına alınmış dinlenme süresi" mevcut değildir. Gemilere gerektiğince hizmet verilir. Başka bazı limanlar ise örneğın nöbet dönemlerinde gece kılavuzluk görevinden sonra 10 saatlik bir dinlenme süresi, gündüz kılavuzluk görevinden sonra ise 5 saatlik bir dinlenme süresi verirler.

Kılavuz kaptan sayısı 5 ya da daha az olan limanlarda sık sık sorunlar yaşanmaktadır; sayı azaldıkça dinlenme süresi ve izin kullanmada sorunlar artmaktadır.

1987 tarihli kanun yürürlüğe girdiğinden beri, birçok YLK hastalık ya da yoğun trafik durumları doğduğunda, kılavuz kaptanlarına tatil süreleri içinde fazla mesai yapma talebinde bulunmaktadır. Bu genellikle zorunluluk temelinde olmamaktadır.

3.3.4. Bulgaristan

Bulgaristan'daki kılavuzluk hizmetleri Varna ve Burgaz kılavuzluk bölgelerinde yer alan iki kılavuzluk istasyonunda serbest meslek sahibi olarak çalışan kılavuz kaptanlar tarafından verilmektedir. Verilen hizmetler Ticaret Kanunu'na göre meşru olmakla birlikte bir kılavuzluk kanunu tarafından düzenlenmiş değildir. Bunun nedeni de önceki Kılavuzluk Kanunu'nun iptal edilmiş olması ve Ulaştırma Bakanlığı'nın yeni kanunla ilgili çalışmalarının halen sürüyor olmasıdır.

Bulgar Deniz Kılavuzluk Derneği kendi kılavuzluk kanun taslağını Ulaştırma Bakanlığı'na iletmış bulunmaktadır. Bakanlık, bu taslağı dikkate alma ve nihai taslağı BDKD ile birlikte koordine etme yönünde istekli olduğunu ifade etmiştir.

Kılavuz Kaptan Sayısı

61 bölge kılavuzu

Asgari Nitelikler

En yüksek düzeydeki Baş Zabit Belgesi, Sağlık Raporu, ilgili bölgede 6 ay süreyle eğitim ve Ulusal Denizcilik İdaresi tarafından eğitim sonrası yapılan sınavlar.

Emeklilik

En geç emekli olma yaşı 65'tir.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Tarifeler, gemilerin gros tonajına dayanarak liman idaresince belirlenmektedir. Kılavuz kaptanların geliri gemi trafiğine bağlı olduğundan bir gelir garantileri yoktur.

Çalışma Saatleri

24 saat vardiya, 72 saat dinlenme düzeni.

Yıllık izin = 30 gün.

Kılavuzluk İstasyonları

Kılavuzluk istasyonları Ulusal Denizcilik İdaresi'ne aittir, ancak istasyonların yönetim ve bakımını kılavuz kaptanlar kendileri üstlenmiş durumdadır.

Zorunlu Kılavuzluk

100 GT'yi geçen gemilerin kılavuzluk hizmeti alması zorunludur. Yurtiçi taşımacılık yapan ve 300 GT'ye kadar olan Bulgar bandıralı gemiler kılavuz almadan geçiş yapabilirler.

Bulgaristan'da PEC (kılavuz kaptan muafiyet belgesi) verilmemektedir, ancak Bulgar bandıralı askeri gemiler, yakıt gemileri ve yüzervinçler kılavuzsuz geçiş yapabilirler.

Sağlık Kontrolleri

Kılavuz kaptanların yıllık olarak sağlık muayenesinden geçmeleri gerekmektedir (kan ve idrar tahlili, göz muayenesi, işitme testi, kulak ve boğaz muayenesi, nörolojik, ortopedik, kardiyolojik ve tıropötik muayene).

3.3.5. Danimarka

Danimarka'daki kılavuzluk hizmetleri kendi aralarında iki ayrı kategoriye ayrılan toplam 111 kılavuz kaptan tarafından verilmektedir. Bunların üçte ikisi liman transit trafiğinden sorumlu kılavuz kaptanlardır ve üçte biri de bölge/liman kılavuz kaptanı olarak görev yapmaktadır. 60 yaş altı transit trafik kılavuzları Baltık Denizi'nde geçerli açık deniz kılavuzluk belgesine sahiptir. Danimarkalı kılavuz kaptanlar Kuzey Denizi'nde açık deniz kılavuzluk belgesine sahip değildir. Kılavuz kaptanlar Savunma Bakanlığı'na bağlı ve bakan tarafından belirlenen bir genel müdürlüğün gözetimi altındadır. Aynı zamanda Danimarka sularındaki şamandıralama ve Danimarka denizlerindeki sivil kurtarma hizmetlerinin gözetim

ve idaresinden de sorumlu olan bu genel müdürlüğün adı “Farvandsvaesenet” / Danimarka Krallık Deniz ve Hidrografi İdaresi’dir.

Kılavuz kaptanlar, en son 1989 yılında değiştirilmiş olan Danimarka Kılavuzluk Kanunu hükümleri uyarınca faaliyet gösterir.

Danimarkalı kılavuz kaptanlar kamu personelidir ancak toplu iş görüşmesine tâbi değildirler. Bu nedenle de Savunma Bakanlığı’yla müzakerelerde bulunabilmemiz için Kılavuzluk Kanunu’nda hükümler yer almaktadır. Ne var ki bugüne kadar bakanlıkla anlaşmaya varmanın son derece zor olduğu görülmüştür. Müzakerelerde bulunarak tüm tarafları memnun edici ve makul sonuçlara ulaşmak son derece güçtür. Şu anda bir “gri alanda” olduğumuz söylenebilir ancak yakın gelecekte toplu iş sözleşmeleri yapılarak sorunun çözülmesi yoluna gidilebilir.

Geçtiğimiz yıl boyunca Danimarka kılavuzluk hizmetlerinin rekabete açılması gerektiği görüşünü savunan Danimarka Rekabet Kurulu’nun baskılarına maruz kalınmıştır. Savunma Bakanlığı’nın bu konudaki cevabını 26 Mart tarihinde vermesi beklenmektedir.

Bu arada ücretler, çalışma ve dinlenme saatleri vb. konularda ulaşmaya çalıştığımız anlaşma zemini, Savunma Bakanlığı tarafından 26 Mart’ta verilecek cevapla bağlantılandırılarak ertelenmektedir.

EMPA Üyeliği

Danimarkalı kılavuz kaptanlar kılavuzluk kuruluşu Danske Lodser ve DANA vasıtasıyla EMPA’nın üyesidirler.

Asgari Nitelikler

1. sınıf kaptanlık derecesi (2. derece kaptanlık belgesi + baş zabıt (?) olarak açık deniz deneyimi) ve bölge, liman ya da transit sularda 3 ay eğitim. Kılavuz kaptanlık belgesi alınabilmesi için Savunma Bakanlığı ve yerel kılavuz kaptanlık istasyonunun baş kılavuz kaptanı tarafından yapılan bir sınava girilmesi gerekir.

Tüm kılavuz kaptanlar her iki yılda bir sağlık muayenesinden geçerler ve geçerli ROC ve ARPA belgelerinin olması gerekir. Sözü geçen belgeler kılavuz kaptanların 1. sınıf kaptanlık belgesine de sahip olabilmelerini sağlar.

Uluslararası ve ulusal kalite gerekliklerine uymak temel amacımızdır. Böylelikle aramıza her yeni katılan kılavuz kaptanın her açıdan güncel bilgilerle donatılmış modern bir kılavuz olması temin edilmiş olacaktır. Bu konuyu EMPA'nın ele almasını bekliyoruz.

Danimarkalı kılavuz kaptanlar, yüksek nitelik ve standartları yakalayabilmek üzere ve ETCS'nin kılavuz kaptanların eğitimiyle ilgili tavsiyelerine uymak amacıyla son yıllarda giderek daha fazla sayıda mesleki kursa katılmaktadır.

Emeklilik

Sağlıklı bir kılavuz kaptanın en erken emekli olabileceği yaş 60, en geç emeklilik yaşı ise 65'tir. Bir kılavuzun emekli olma zamanı, emeklilik hakkını ne zaman elde ettiğine ve azami emekli maaşına ne zaman hak kazandığına bağlı olarak değişir.

İş yükünün gönüllü esas üzerine azaltılabildiğini sağlamak üzere, 60-65 yaş arası bir kılavuz kaptanın yarı zamanlı olarak çalışarak yarım emekli maaşı + yarım çalışan kaptan maaşı alacağı yeni bir düzenleme üzerinde halen çalışılmaktadır.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Tarifeler Savunma Bakanlığı tarafından belirlenir. Bu yapılırken maliyet-fayda durumuna bakılır ve rakamlar armatörlerin, kılavuz kaptanların ve Savunma Bakanlığı'nın temsilcilerinin hazır bulunduğu bir kılavuzluk konseyinde tespit edilir.

Danimarkalı kılavuz kaptanlar (kıdem durumlarına göre) yılda 295.000 – 330.000 Kron tutarında sabit maaş + değişken maaş (tahsil edilen kılavuzluk ücretlerinin % 19,36'sı) alırlar. Değişken maaş hemen hemen sabit maaşa eş tutardadır.

Çalışma Saatleri

Vardiya, dinlenme ve yıllık izin süreleri sözü edilen üç ayrı kılavuzluk grubunun kendi kurallarına bağlı olduğundan her biri için farklılık gösterir. Bu kurallar, talep geldiğinde bölgedeki bütün denizcilik câmiasına gecikmesiz hizmet vermekle yükümlü olan bir kılavuz kaptanın görevini yerine getirmesine engel teşkil etmemelidir.

Teminat altına alınan "dinlenme sürelerinin" toplamı bir yıl içinde 180 gündür. Yeni bir yasal düzenleme ile kılavuz kaptanların 24 saatlik bir vardiyadan önce en az 11 saat dinlenmiş olmaları sağlanacaktır. Toplam çalışma süresi yılda 2600 saat kadardır. Bu saatler,

ücretli bir kamu çalışanının uyması gereken kurallarda belirtilen rakamlara dayanarak hesaplanmıştır.

Kılavuzluk İstasyonları

Bütün kılavuzluk istasyon ve tekneleri Danimarka Kılavuzluk Dairesi'nin mülküdür. Bunun istisnası kılavuzluk istasyonu ile bağlantılı bir vakfın mevcut olduğu durumlardır (2 istasyonun halen bağlantılı olduğu vakıflar vardır). İstasyonların yönetimi ve bakımı kılavuz kaptanların sorumluluğundadır. Kılavuzluk Konseyi'nde bütçe ve tarifeler belirlenirken ilgili giderler de dikkate alınır.

Zorunlu Kılavuzluk

Danimarka'ya ait iç ve dış sular (iç suların sınırı kısa süre önce 3 milden 12 mile çıkarılmıştır) 1989 tarihli Kılavuzluk Kanunu kapsamındadır. Kanuna göre, bu sularda seyreden ve petrol, (IMO'nun kimyasal maddeler listesinde yer alan) kimyasal maddeler taşıyan gemiler, gaz tankerleri ve radyoaktif yük taşıyan gemiler zorunlu kılavuzluğa tâbidir.

Kılavuzluk Kanunu'na ek olarak ilgili daire tarafından çıkarılan bir tebliğe göre:

- I. 1500 tdw altındaki petrol tankerleri
- II. Aynı kaptanın aynı gemiyle son 6 ay içinde aynı bölgede 5 kez seyir gerçekleştirdiği gemiler
- III. Yabancı bandıralı olup da önceden Danimarka bandırasındayken kılavuz kaptansız seyretmelerine izin verilen Danimarka gemileri zorunlu kılavuzluktan muaftır.

Ayrıca, MSC 138(76) no.'lu IMO tüzüğüne göre su çekimi 11 m.'den fazla olan gemiler asgari olarak Skaw'dan Gedser'e kadar kılavuz almak zorundadır. Danimarka yetkilileri bunu da zorunlu kılavuzluk kapsamında görmekte ve bu kurala uymayan kaptanları ilgili bandıranın ait olduğu ülkeye bildirmektedir.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

PEC belgesi yukarıda anlatılan zorunlu kılavuzluk halleri kapsamında alınamaz. PEC'in alınması yalnızca "son 6 ayda 5 sefer" kuralı kapsamında mümkündür.

3.3.6. Finlandiya

Finli kılavuz kaptanlar, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olan Seyrüsefer Kurulu'nun yönetiminde çalışan devlet memurlarıdır. Seyrüsefer Kurulu dört bölge idaresine ayrılmıştır. Kılavuz kaptanlar yerel birliklerin üyesidir. Ülke çapında ise Luotsiliitto-Lotsförbundet içinde örgütlenmişlerdir. Her yıl toplanan kongre "Oda" adı verilen yönetime bir başkan, bir başkan

yardımcısı ve (her biri bir bölgeden, biri de VTS operatörlerinin temsilcisi olmak üzere) beş üye seçer.

Kılavuzluk, belirli bir boyda (60 metre) ve ende (10 metre) olan bütün gemiler için zorunludur. Yeni kılavuzluk yasası 1 Mart 1998’de yürürlüğe girmiştir.

Kılavuzluk ücret tarifeleri ve kılavuz kaptanların eğitime ve sağlık muayenelerine ilişkin bütün yönetmelikler Seyrüsefer Kurulu tarafından hazırlanır.

Kılavuz kaptanlara ruhsatları bölge idaresi tarafından verilir. Liman kılavuz kaptanlarının ruhsatları ise Liman İdaresi tarafından verilir.

Kılavuz Kaptan Sayısı

Kıyı kılavuz kaptanları	161
Göl kılavuz kaptanları	34
Kanal kılavuz kaptanları	18 (bunlar Luotsiliitto üyesi değildir)
VTS operatörleri	37 (bunlar Luotsiliitto üyesidir)

25 dolayında kılavuz kaptan, Seyrüsefer Kurulu tarafından verilmiş olan Baltık Denizi Kılavuz Kaptan Ruhsatı sahibidir.

Asgari Nitelikler

Bütün kılavuz kaptanların Gemi Kaptanı Belgesi sahibi olması gerekir. Altı aylık eğitim sonrasında yapılan bir sınav ile kılavuz kaptan belirli geçitler için ruhsata hak kazanır. Adayların Turku’da “Denizcilik Araştırmaları Merkezi” tarafından düzenlenen dört haftalık bir “kılavuz kaptan kursu”na da katılması zorunludur.

Emeklilik

1989’dan önce işe alınmış olan kılavuz kaptanlar için emeklilik yaşı 55’tir. Ancak tam emeklilik maaşına (son maaşın % 60-66’sı) hak kazanmak için asgari 30 yıl hizmet yapmış olmak gerekir.

1989-1993 arasında işe alınmış olanlar için emeklilik yaşı 63’tür. 30 yıl kuralı burada da geçerlidir.

Yeni kılavuz kaptanlar (yani 1994'ten sonra) 65 yaşına kadar çalışmak ve tam emeklilik maaşına (% 60) hak kazanabilmek için hizmette 40 yılı doldurmak zorundadır! Bu elbette olanaksız bir durumdur. Bu sorunu çözmek için çalışmalar devam etmektedir.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Finli kılavuz kaptanların hükümet tarafından ödenen bir temel maaşı vardır, bir de yaşa göre bir prim ödenebilir. Toplam gelire ulaşmak için bir de bir mesafe ödemesi eklemek gerekir. Bu mesafe ödemesi ya “asgari mesafe” (<15’), ya da kılavuzluk hizmetinin verildiği gerçek mesafe üzerinden hesaplanır.

Gemilerden alınan kılavuzluk ücretleri bölge idaresine gider.

Trafik akışına bağlı olarak kılavuzluk istasyonları arasında kılavuz kaptanların geliri bakımından büyük farklılıklar vardır.

Çalışma Saatleri

Kılavuz kaptanların çalışma sistemi, bir hafta işbaşı, bir hafta izne dayanır. Çoğunluk bu sistemden memnundur. Yaptığımız müzakereler sonucunda 24 saat içinde 8 saat ya da iki kez 5 saat dinlenme molası verilmesi karara bağlanmıştır. Teorik olarak haftalık çalışma saati 56’dır. Bazı kılavuzluk istasyonlarında kılavuz kaptanlar nöbet de tutarlar.

Yıllık çalışma saatleri azami 2240, asgari 1960 saattir.

Yıllık izin 30 ila 45 gün arasında değişir.

Kılavuzluk İstasyonları

12 adet kıyı kılavuzluk istasyonu, 5 adet göl kılavuzluk istasyonu mevcuttur. Her bir kılavuzluk istasyonunda, istasyondan sorumlu olan bir “âlderman”, yani baş kılavuz kaptan vardır. Araçların ve kılavuzluk gemilerinin bakımı, bölge idaresince istihdam edilen gemi personeli tarafından yapılır.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

Finlandiya karasularında geçerli olan kılavuz kaptan muafiyet belgelerinin (PEC’ler) sayısı 1030 dolayındadır. Bu sayı, bir kaptanın sahip olabileceği birden fazla PEC’i kapsar

PEC’ler 1000 NRT’nin üzerinde, tehlikeli ya da çevreyi kirletecek (buna boş tankerler de dahildir) nitelikte olmayan gemilerin kaptanlarına, aşağıdaki koşullarla verilir:

- - Yetkili Kuruluşlardan izin,

- Gemi kaptanının “belirli bir geçit için kılavuz kaptan” olması gerekir.
- Bu tür bir ruhsatı alabilmek için gemi kaptanının
- söz konusu geçitte en az 10 (yolcu gemileri için 25-50) eğitim amaçlı kılavuzluk yapmış,
- yazılı bir sınavdan geçmiş (sınava, bir boş haritaya her tür seyrüsefer ayrıntısının, örneğin geçitler, deniz işaretleri, deniz fenerleri, şamandıralar vb. yerleştirilmesi de dahildir),
- idarenin bir temsilcisinin gözetiminde bir kılavuzluk sınavından geçmiş olması gerekir.

PEC’ler sadece belirli bir geçit için geçerlidir.

Sağlık Kontrolü

Kılavuz kaptanlar iki yılda bir gemi adamlarınıninkine benzer bir sağlık muayenesinden geçmek zorundadır. Muayene genel bir sağlık kontrolünün yanı sıra göz ve kulak tetkikini içerir. 50 yaşını aşmış olan kılavuz kaptanlar daha da ciddi bir muayeneden geçirilir.

3.3.7. Fransa

Fransa’da kılavuzluk, kılavuz kaptanlar tarafından yürütülen bir kamu hizmetidir. Kılavuzluk kuruluşunun tamamı, toplam 399 kılavuz kaptan, 277 deniz personeli, 12 uçuş personeli ve 112 idari personel eliyle, 23’ü Fransa’da, 5’i ise Fransa’ya bağlı deniz aşırı bölgelerde olmak üzere, 28 adet kılavuzluk istasyonunu yönetmektedir.

Kılavuzluk 28 Mart 1928 tarihli Kanun ve 2000 yılında değişiklik geçirmiş olan 19 Mayıs 1969 tarihli Kararname ile yönetilir.

Kılavuzluk istasyonlarının işleyişi Ulaştırma Bakanlığı’nın gözetimine tâbidir. 1982 yılındaki ademi merkezileşmeden sonra, Ulaştırma Bakanı’nın yetkileri Bölge Valisi’ne devredilmiştir. Bölge Valisi kılavuzluğa ilişkin gözetimini Bölge Denizcilik Müdürü’nün denetimi aracılığıyla yürütür. Fransa’nın kılavuzluk hizmetinin örgütlenme tarzının özgünlüğü, devletin kamusal kılavuzluk hizmetine ilişkin yükümlülükleri ve çalışma kurallarını saptaması ve kılavuz kaptanlara kılavuzluk hizmeti için gerekli sabit varlıkları kolektif mülkiyet temelinde elde tutma ve bir kooperatif tarzında yönetmek amacıyla bir meslek birliğinde örgütlenme yükümlülüğünü getirmesidir.

Kılavuzluk İstasyonu

Kılavuzluk istasyonlarının kurulması kararı Ulaştırma Bakanlığı'na verilir. Bölge Valisi, kamusal kılavuzluk hizmetinin örgütlenmesine ilişkin bütün kuralları ve kılavuz kaptanlara bildirilen bütün yönetim ve çalışma koşullarını içeren yönetmelikleri çıkarmakla yükümlüdür.

Bölge Valisi, kılavuzluk istasyonunun, kılavuzluk hizmetine ilişkin genel yönetmeliklerle uyum halinde örgütlenmesi bakımından her türlü yetkiye sahiptir. Kılavuz kaptanların işe alınması, yatırımların onaylanması, ücret tarifelerinin belirlenmesi konularında bütün kararları verir ve kılavuz kaptanlar üzerinde disiplin yetkileri vardır.

Kılavuz kaptanların kolektif örgütü

Kılavuz kaptanların kolektif örgütü kılavuzluk istasyonunun bütün varlıklarının mülkiyetini elinde tutar. Kılavuz kaptanlar eşit mülk sahipleridir. Bütün yatırımları kolektif örgüt finanse eder. Teçhizatın değerinin saptanmasına ilişkin olarak kendi kurallarını uygular. Kılavuz kaptanların tamamından oluşan Genel Kurul teçhizatın değerinin saptanmasında tam yetki sahibidir. Teçhizatın kişi başına düşen kısmının değeri istasyondan istasyona değişir. Halen 500 bin ila 2 milyon frank arasında oynamaktadır. Genellikle yeni kılavuza, eğer gerekli ise, kolektif örgüt tarafından maaşına avans olarak kredi açılır; faiz oranı devletin kamu borçlarının ödenmesi için yıllık olarak belirlediği finansal oran üzerinden hesaplanır.

Kılavuz Kaptanların Meslek Birliği

Bütün kılavuz kaptanların, kılavuzluk istasyonuna bağlı kılavuz kaptan birliğine üye olması zorunludur. Kılavuz kaptanlar, birlik kuralları uyarınca bir Yürütme Kurulu ve bir Başkan seçerler. Kılavuz kaptanlar ile birlik arasında tâbiyet ilişkisi yoktur. Kılavuzluk istasyonunun yöneticisi sıfatıyla birlik kamu kuruluşlarınca belirlenmiş olan kurallara uyar. Birlik, kılavuzluk istasyonunun bütün personelinin işvereni konumundadır. Kılavuz kaptanların sigorta kesintileri, vergileri vb. açısından işverenin tüm yükümlülüklerini yerine getirir.

Kılavuzluk hizmetinin örgütlenmesi, Bölge Valisi tarafından atanan bir Baş Kılavuz Kaptanın gözetimi altındadır. Genellikle bu görevi yürüten, meslek birliğinin Başkanıdır. Baş kılavuz kaptanın öteki kılavuz kaptanlar üzerinde bir disiplin yetkisi yoktur, ancak bu kişi kendi kılavuzluk istasyonunda Denizcilik Müdürünü temsil eder. Kılavuzluk hizmetine ilişkin bütün kararları verir; kazalar, teknik sorunlar, şamandıralama değişiklikleri, trafik akış

düzenlemeleri ve seyir güvenliğine ilişkin bütün raporların merkezileştirilmesi, doğrulanması ve dağıtımından sorumludur.

Kılavuzluk İstasyonu Yönetimi

Ücret tarifeleri Bölge Valisi tarafından yıllık olarak belirlenir. Tarifeler 2 gemi sahibinden, 2 liman kullanıcılarından (acentalar, aracı firmalar, forwarding acentaları,vb.), 2 liman temsilcisinden ve 2 kılavuz kaptandan oluşan Ticari Asamble'nin tavsiyesi üzerine 1 Ocak itibariyle yürürlüğe girer. Kılavuzluk istasyonunun bütçesi ilgili dönemin bütün işletme giderlerini ve kılavuzların kazançlarını içerir.

Trafiğin yoğunluğuna göre kılavuzluk ücretleri bütçeyi dengelemek üzere gözden geçirilir. Kılavuz kaptan birliğinin bir istasyonun işletme giderlerini yönetme konusunda özerkliği vardır. Net sonuçlar kılavuz kaptanların kazancını belirler. Bu sistem sayesinde özel bir işletmenin getirdiği sinerjiyle kılavuzların verdikleri hizmetin niteliğinden doğan kamusal özellik bir araya getirilerek en iyi fiyatla kaliteli hizmet sunulması temin edilmektedir.

Fransız Kılavuz Kaptanlar

Kılavuz Kaptan Sayısı

Hepsi serbest meslek sahibi statüsünde olmak üzere: 330 kılavuz kaptan + 5 açık deniz kılavuzu

İşe Alım

Birinci sınıf Fransız gemi kaptanı belgesi (kaptanlık ruhsatı) sahibi olan deniz zabıtları, 4 yılı köprüüstü zabıtlığı olmak üzere denizde 6 yıllık zabıtlık deneyimleri olması kaydıyla.

5 kişilik bir kurul tarafından sınav yapılır: Kurul başkanı olarak 1 deniz subayı ve 2 kaptan ile istasyondan 2 kılavuz kaptan hazır bulunur. Adayın 35 yaşın altında olması gerekir.

Sınav sonrası eğitim: 4 ay boyunca kılavuz kaptana eşlik ettikten sonra 5 yıl boyunca giderek daha büyük ölçekli gemilere kılavuzluk vererek nihayet tüm gemiler için kılavuzluk belgesi alınır.

Emeklilik

Kılavuz kaptanlar 55 yaşına geldiklerinde emekliliğe hak kazanırlar ve sağlık durumları elverdiğince (yılda 1 kez sağlık muayenesi olmak kaydıyla) kılavuzluk yapmaya devam edebilirler. 1999 yılında ortalama emeklilik yaşı 57,5'tu.

Çalışma Saatleri

Her istasyonun kendine ait bir çalışma takvimi vardır. Her yıl çalışılan gün sayısı 183 ila 240 gün arasındadır. Vardiyalar, gemi trafiğine bağlı olarak ayarlanan bir rotasyon sistemine göre belirlenir. Bir kılavuz kaptan vardiyasını bitirdiğinde ismi listenin sonuna yazılır. İki görev vardiyası arasındaki süreler oldukça değişkendir. 1999 yılında nehir ve liman kılavuzları dahil olmak üzere kılavuz kaptan başına toplam kılavuzlama sayısı 322'ydi.

Sağlık Kontrolleri

Kılavuz kaptanların yılda bir kez sağlık kontrolünden geçmeleri zorunludur. Bu kontrolde özellikle duyu organları üzerinde durularak (görme, işitme, kalp ve genel uzuv ve organların durumu) genel bir muayene gerçekleştirilir.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

Gemi kaptanına (münhasıran) belirli bir liman (ya da bir limanın belli bir bölümü) ve belirli bir gemi için bir "capitane-pilote" belgesi verilebilir. Bir "second capitaine" PEC sınavına girebilir, ancak PEC belgesini kaptan oluncaya kadar kullanamaz (2000 tarihli yeni kararname uyarınca).

Gemi kaptanı ya da baş zabitin aşağıdaki koşulları yerine getirmesi gerekir:

- Geçerli bir gemi kaptanı belgesine sahip olmak.
 - Fiziksel muayeneden geçmek.
 - Belirli bir süre zarfında öngörülen sayıda geçiş yapmış olmak (yılda 15-30 kez giriş-çıkış yapmış olmak).
 - Fransızca dilini anlayabilmek ve kendini bu dilde doğru biçimde ifade edebilmek.
- Aynı havza içindeki sınırlı manevralar için ve yakıt ikmali (?) yapan mavnalar (?) için İngilizce'nin kullanılmasına izin verecek şekilde bazı istisnalar olabilir (2000 tarihli yeni kararname uyarınca).
- İçeriği devlet yetkililerince belirlenen bir sınavı geçmek.
 - Kılavuzsuz seyir gerçekleştirebileceğini kanıtlamak üzere uygulamalı bir sınavdan geçmek.

Muafiyet belgesi bölgelere bağlı olarak 1 ila 2 yıllık bir süre için geçerlidir fakat başlangıçtaki koşullara uyulmaya devam edilmesi halinde sınava gerek duyulmadan yenilenebilir.

Muafiyet belgelerinin zorunlu kılavuzluktan muafiyet değil, kılavuz alma konusunda istisna anlamına geldiği **unutulmamalıdır**. Bu belgeler tehlikeli yük taşıyan tankerlerin kaptanlarına verilemez.

Muafiyet belgesi sahibi bir kaptan komutasındaki gemiler indirimli tarifeden yararlanırlar (normal kılavuzluk ücretlerinin % 10 ila 30'u).

F.F.P.M.

Bütün kılavuzluk istasyonları Fransız Deniz Kılavuzları Federasyonu'nun (F.F.P.M.) üyesidir. F.F.P.M.'nin başkanı ve yönetim kurulu kılavuz kaptanların tamamının oylarıyla seçilir. F.F.P.M. 1963'ten bu yana EMPA'nın üyesidir. Kapt. Antoine MARCANTETTI, Marsilya kurucu başkanıdır. Kapt. Claude HUAUT, Le Havre-Fécamp F.F.P.M.'nin başkanıdır.

3.3.8. Hırvatistan

Hırvat kılavuz kaptanlar, kılavuz kaptanların çıkarlarını ulusal ve uluslararası düzlemde temsil eden ve üyeliğin gönüllülük esasına dayandığı *Hırvat Kılavuz Kaptanlar Derneği* (CMPA) tarafından (1999'dan beri) EMPA'da temsil edilmektedir.

Teşkilatlanma

Hırvatistan'da 7 kılavuz kaptan kuruluşu bulunmaktadır ve bunların hepsi de % 100 oranında özel kuruluş statüsünde ve kılavuz kaptanların kendilerinin sahip olduğu ve yönettiği kuruluşlardır. Bu kuruluşlar başlıca büyük yedi limanda ve 18 adet de daha küçük çaplı uluslararası limanda kılavuzluk hizmetleri vermektedir.

Mevzuat ve Gözetim

Kılavuzluk faaliyetleri *1994 Denizcilik Kanunu* ve *Kılavuzluk Yönetmelikleri* (1995) ile düzenlenmiştir. Tüm kılavuz kaptanlar Denizcilik, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı bünyesindeki bir kılavuz kaptan sicil dairesine kayıtlıdır. Kılavuz kaptanlar Liman İdaresi'nin gözetimindedir. 500 GT üzerindeki gemiler için kılavuzluk hizmeti alma zorunluluğu vardır. Bu kural iç hatlarda işleyen feribotlar ile ulusal savaş gemileri ve idari gemiler için geçerli değildir.

Kılavuz Kaptan Sayısı ve Asgari Nitelikler

Hırvatistan'daki kılavuz kaptan sayısı 32'dir. Asgari nitelikler şunlardır: 1. sınıf kaptan derecesi ve denizde 3 yıllık zabıt deneyimi. Özel STCW belgeleri (tanker güvenliği,

kimyasal madde tankerleri, LPG ve LNG v b.) gereklidir. Başvuru sahibinin ruhsat sahibi bir kılavuz kaptan gözetiminde eğitim amaçlı 50 manevra uygulaması gerçekleştirmesi, bunun ardından da bakanlık temsilcilerinin ve yerel kılavuzluk istasyonunun baş kılavuz kaptanının hazır bulunduğu sözlü ve uygulamalı bir sınava girmesi gerekir.

Kılavuzluk İstasyonları ve Çalışma Saatleri

Hırvatistan'da 7 adet kılavuzluk istasyonu bulunmaktadır. Vardiya ve izin durumları istasyondan istasyona değişkenlik gösterir ve bunların hepsinin kendilerine göre düzenlenmiş kuralları vardır. Bu kurallar, Kılavuzluk Yönetmelikleri gereğince talep geldiğinde bütün denizcilik câmiasına gecikmesiz hizmet vermekle yükümlü olan bir kılavuz kaptanın görevini yerine getirmesine engel teşkil etmemelidir.

Yalnızca Rijeka kılavuzluk istasyonunda 4 günlük bir sisteme dayanan bir vardiya düzeni vardır:

Gündüz vardiyası: 08.00-20:00 saatleri arası çalışma ve ardından 24 saat dinlenme,

Gece vardiyası: 20:00-08:00 saatleri arası vardiya, ardından 48 saat dinlenme.

Emeklilik

En erken emekli olma yaşı 60'dır. Fiilen çalışan bir kılavuz kaptan için **en geç** emekli olma yaşı 65'tir.

Ücret Tarifeleri

Tarifeler, hizmetin verilme maliyeti dikkate alınarak Bakanlık tarafından ve gros tonaj (?) üzerinden belirlenir.

Sağlık Kontrolleri

Kılavuz kaptanların her iki yılda bir sağlık muayenesinden geçmeleri zorunludur. Bu muayene, gemi adamı (?) standartlarını dikkate alan genel bir sağlık araştırması niteliğindedir.

3.3.9. Hollanda

Hollanda'da kılavuzluk hizmetleri serbest meslek sahibi olarak çalışan kılavuz kaptanlarca verilir. Ülke çapındaki kuruluş "Nederlandse Loodsencorporatie" (Hollanda Kılavuz Kaptanlar Birliği) adını taşır. Birliğin başkanı bütün kılavuz kaptanlar tarafından seçilir. Bunun dışında dört adet bölgesel kılavuz kaptan birliği mevcuttur: "Noord" (kuzey), "Amsterdam-IJmond", "Rotterdam-Rijnmond" ve "Scheldemonen". Her bir bölgenin birlik

başkanı o bölgenin kılavuz kaptanlarınca seçilir. Dört bölgesel başkan, birlik başkanı ve “Nederlands Loodwesen bv” (destek şirketi) müdürü, birlikte Hollanda Kılavuzluk Örgütü’nün Yürütme Kurulu’nu oluşturur.

Hollanda’da kılavuzluk hizmetleri “Loodsenwet” (Kılavuz Kaptanlar Kanunu) ve Scheepvaartverkeerswet” (Deniz Trafik Kanunu) çerçevesinde düzenlenmiştir. Deniz Trafik Kanunu Ek A bölümünde, kılavuzluğun zorunlu olduğu geçit ve karasularını saymıştır. Gemi kaptanlarının kılavuz kaptan muafiyet belgesi alması mümkündür.

Bunlar dışında yönetime, mesleğe, işe almaya vb. ilişkin konuları düzenleyen çeşitli türden Kılavuzluk Kararnameleri de mevcuttur.

Bu konuda daha fazla bilgi Hollanda Kılavuzluk Örgütü’nün internet sitesinden elde edilebilir (<http://www.loodswezen.nl>).

Halen Hollanda Kılavuz Kaptanlar Birliği kılavuzluk ücret tarifelerini yeniden düzenlemektedir. Hükümet kılavuzluk örgütünün içinde çalışmakta olduğu ortamda hatırı sayılır ölçüde değişiklik yapmaya niyetli olduğundan, yakın gelecekte başka değişiklikler de öngörülmektedir. Çalışma sıklığını azaltacak bir plan şu anda gündemdedir. Son yıllarda ücret tarifeleri genellikle artırılmamış ya da tüketici fiyat endeksi artışının yalnızca bir bölümünü karşılayacak oranda artırılmıştır.

Kılavuz Kaptan Sayısı

1 Ocak 2003 itibariyle 420 kılavuz kaptan görev yapmaktadır:

- Kuzey Bölgesi’nde (Delfzijl, Terschelling/Harlingen) 13 kılavuz kaptan
- Amsterdam-IJmond Bölgesi’nde (Amsterdam, Den Helder) 65 kılavuz kaptan
- Rotterdam-Rijnmond Bölgesi’nde (Rotterdam, Dordrecht, Moerdijk) 190 kılavuz

kaptan

- Schledemonden Bölgesi’nde (Flushing, Terneuzen, Schelde Nehri) 152 kılavuz

kaptan

1 Ocak 2003 itibariyle 33 stajyer kılavuz kaptan eğitim görmektedir.

Stajyerler için asgari koşullar:

Deniz kaptanı belgesinin Hollanda’da geçerli eşdeğeri ile bir telsiz sertifikası (“MARCOM-A”).

Stajyer eğitimi iki aylık bir genel eğitimden sonra devlet tarafından düzenlenen bir sınavı ve sözkonusu kişinin kılavuz kaptan görevi yapacağı bölgede 8 ila 10 ay arasında süren

bir eğitimden sonra yeniden sınavları içerir. Stajyerler (devlet tarafından düzenlenen) sınavlarını geçtikten sonra kılavuz kaptan olarak tescil edilmeye hak kazanırlar.

Emeklilik

Kılavuz kaptanlar için emeklilik yaşı 55'tir.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Hollanda'nın kılavuz kaptanları Nederlandse Loodsencorporatie'nin (Hollanda Kılavuz Kaptanlar Birliği) üyesi, aynı zamanda destek şirketi olan Nederlands Loodwesen bv'nin hissedarıdır.

Kılavuzluk bedelleri Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenir. Nederlandse Loodsencorporatie armatörlerin, acentelerin, liman idarelerinin vb. temsil edildiği "Kılavuzluk Ücretleri Komitesi"ne (LOT) her yıl bir teklif verir. Müzakereler bir nihai teklif eşliğinde Bakan'a iletilir. Ulaştırma Bakanı tüketici fiyatları endeksindeki artış sınırları içinde olmak koşuluyla bir zamma karar verir.

Kılavuzluk ücretleri örgütün ana gelir kaynağını oluşturur. Başka şeylerin yanı sıra, destek şirketinin yatırımları (personel ve malzeme), (daimi) eğitim ve öğretim, FLO/FLP (emeklilik programı) vb. için kesintiler yapılır. Net pozitif ya da negatif bakiye her bir (bölgesel) Kılavuz Kaptanlar Derneği arasında paylaşılır.

Kılavuzluk İstasyonları

Hollanda sahilleri boyunca 6 adet kılavuzluk istasyonu vardır. Bütün kılavuzluk tekneleri Nederlands Loodwesen bv tarafından işletilir.

Üç farklı türden tekne kullanımdadır:

➤ 59 metre boyunda, 14 kişilik mürettebatı olan, 10 deniz mili sürat yapabilen büyük kılavuz tekneleri .

➤ Polyester yapım, 23 metre boyunda, 13 deniz mili sürat yapabilen geleneksel kılavuzluk yardımcı tekneleri .

➤ Alüminyum yapım, 21 metre boyunda, 28 deniz mili hız yapabilen süratli yardımcı tekneler .

1 Ocak 2003 itibariyle kullanımda olan kılavuzluk tekneleri:

Delfzijl – bir geleneksel kılavuzluk yardımcı teknesi.

Terschelling - bir geleneksel kılavuzluk yardımcı teknesi.

Den Helder - bir geleneksel kılavuzluk yardımcı teknesi.

IJmuiden /Amsterdam – iki süratli kılavuzluk yardımcı teknesi.

Hollanda Çengeli /Rotterdam – bir büyük kılavuzluk teknesi, üç süratli kılavuzluk yardımcı teknesi.

Schelde Halici – bir büyük kılavuzluk teknesi, üç süratli kılavuzluk yardımcı teknesi.

1 Ocak 1997'den beri Maasvlakte Heliportu'ndan (Europoort) hareketle, Schelde Halici'nde, Hollanda Çengeli'nde ve IJmuiden'e yaklaşımda hizmet veren bir kılavuzluk helikopteri 24 saat boyunca hizmettedir.

Çalışma Saatleri

Kılavuz kaptanlar (eğitim günleri vb. de dahil olmak üzere) yılda ortalama 260 gün boyunca görev başındadır. Yıllık izin 30 gündür. Görev dışındaki tatil günleri ise yaklaşık 75 günü bulur.

Kılavuz kaptanların çalışma sistemleri değişkenlik gösterir. 5/5/4 düzenine dayalı bir sistem vardır (bölgeleden birinde 7/7 sistemi uygulanır). Günlük ortalama 10,5 saatlik çalışma süresi ardından (trafik akışı izin verirse) 8 saat dinlenme süresi, ya da alternatif olarak her 24 saat için 2 x 5 saat dinlenme düzeni uygulanır.

Zorunlu Kılavuzluk

Netherlandsregion'da bulunan bütün ana geçitlerde kılavuzluk genel olarak zorunludur. Bu geçitlerde kılavuzluk balıkçı tekneleri, söz konusu bölgede sözleşme ile çalışmakta olan tarama gemileri ve deniz kuvvetlerine ait gemiler hariç olmak üzere, 60 metreden daha uzun (Europoort için 70 metreden daha uzun) tekneler için zorunludur. Uzunluğu 60 metrenin altında olan gemiler için kılavuzluk, gemi tehlikeli ya da çevre kirlenmesine yol açabilecek mallar taşıyorsa zorunludur. Aşağıda Rotterdam limanı bir örnek olarak alınmaktadır. Rotterdam Limanı Sahası'nda, aşağıdaki tekne sınıflarının kılavuzluk hizmetlerinden yararlanması zorunludur:

a. 60 metreden uzun açık deniz gemileri. Bu uzunluk 1969 Londra ölçüm sistemine göre hesaplanır. Kılavuz kaptan kullanılmamasının cezai yaptırımını vardır. Azami ceza aşağıdaki tekneler için 10.000 Hollanda Florini ya da iki ay haptistir:

b. Petrol, gaz ve kimyasal maddeyi büyük miktarlarda taşımak üzere inşa edilmiş, düzenlenmiş ve böyle kullanılan gemiler, tam olarak ya da kısmen dolu olduklarında. Boş olduklarında dahi, şayet gaz boşaltma işlemi yapılmadı ya da tehlikeli kalıntılar bertaraf edilmedi ise, boylarından bağımsız olarak zorunlu kılavuzluk hizmetine tâbi olacaklardır.

c. Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığı'nın belirlediği tür ve miktarlarda tehlikeli yük taşıyan gemiler.

d. Kılavuzluğun zorunlu olmadığı geçitlerde seyrediyor olsa bile (devlet) liman başkanlığınca zorunlu kılavuzluk hizmeti alması gerekli görülen gemiler;

e. Gemide kılavuzluk konusunda (elinde belgesi bulunan) kısmen yetişmiş biri olsa dahi (devlet) liman başkanlığınca zorunlu kılavuzluk hizmeti alması gerekli görülen gemiler;

f. Eurooport hariç, Rijnmond bölgesinde kılavuzluğun zorunlu olduğu bütün geçitlerde seyreden, uzunluğu 60 metreyi aşan (ölçüm sistemi Londra 1969) gemiler;

g. Deniz ile Eurooport'taki bir iskele arasında (her iki yönde de) seyreden, uzunluğu 70 metreyi aşan (ölçüm sistemi Londra 1969) gemiler;

h. Eurooport bölgesinde rıhtımdaki yerini değiştirmekte olan, uzunluğu 60 metreyi aşan (ölçüm sistemi Londra 1969) gemiler.

Ağustos 2003'ten itibaren aranan koşulların bölgeler arasında farklılaşması mümkün hale gelmiştir. (Hollanda'nın dört bölgesi vardır.)

VTS

Hollanda Çengeli Trafik Merkezi'nde VTS kılavuzu olarak görev yapan bir kılavuz kaptan Maas VTS bölgesinde daimi olarak hizmet verir.

Mevzuata göre bir VTS operatörü tarafından gemi bilgisi verilebilir. Geminin kaptanına verilecek tavsiyeler (örneğin SBP sırasında) bir kılavuz kaptan tarafından verilmelidir.

Karadan Yönlendirilen Kılavuzluk Hizmetleri (SBP)

Kural olarak, kılavuz kaptan görevini yapmak için gemiye çıkacaktır. Bazı durumlarda ise (bunların arasında kötü hava başta gelir) bu mümkün olmaz. Bazı başka nedenler arasında, teknenin tasarımının gemiye çıkmayı olanaksız hale getirmesi ya da başka olağanüstü koşullar sayılabilir.

Bir kılavuz kaptanın kendisinin sözkonusu gemide bulunarak kılavuzluk yaptığı durum ile karşılaştırıldığında, karadan kılavuzluk ancak hiç kılavuzluk olmamasına karşı bir ehven-i şer gibi görülebilir. Kılavuzluğun askıya alındığı sırada ek bir gemi trafik hizmetleri (VTS) kılavuz kaptanı SBP amacıyla VTS merkezinde bulunur. Genellikle SBP, 150 metreye kadar uzunluktaki gemilere verilebilir. (Gemilerin su çekimine ve/veya

hidrografik/meteorolojik koşullara bağlı olarak özgül sınırlamalar da uygulanır.) Gerekli koşullar bölgeden bölgeye, limandan limana değişir.

Karadan yönlendirilen kılavuzluğun iki ayrı türünden söz edilebilir:

1) PILOT MAAS bölgesinde karadan kılavuzluk bütün yıl boyunca 24 saat temelinde sağlanır. Bu karadan kılavuzluk hizmeti, bir ruhsatlı kılavuz kaptan tarafından VHF 2. kanalından, radar teçhizatı kullanarak verilir. Kılavuz kaptan bütün gemilerin, bir kılavuz kaptanın gemiye çıkabileceği kılavuzluk teknesine emniyet içinde ulaşabilmeleri için gerekli olan ek bilgiyi ve tavsiyelerini aktarır.

2) Kılavuzluğun belirli sınıflardan gemiler, hatta bütün gemiler için kötü hava dolayısıyla askıya alındığı her durumda, karadan kılavuzluk hizmeti PILOT MAAS bölgesinde olduğu gibi MAASENTRANCE bölgesinde de ruhsatlı bir kılavuz kaptan tarafından sunulur. Bu karadan yönlendirilen kılavuzluk hizmeti VHF 2 ve 3 kanallarından verilir.

Ruhsatlı bir kılavuz kaptanın sağladığı karadan kılavuzluk hizmetinden yararlanan bir gemi kaptanı zorunlu kılavuzluk kurallarına uymuş olur. Dolayısıyla gemi kaptanı, gemi erişilebilir duruma gelir gelmez bir kılavuz kaptanın gemiye binmesine izin vermek yükümlülüğü altındadır.

Yalnızca ruhsatlı bir kılavuz kaptan gemi kaptanına kıyıda radar istasyonu aracılığıyla tavsiyede bulunma iznine sahiptir.

Öte yandan, bu kılavuz kaptan da gemi kaptanına bilgi vermeye mezundur.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgesi (PEC)

Belirli bir liman havzasına yılda 18 ziyaretin üzerinde düzenli olarak sefer yapan gemi kaptanları ya da zabitleri, kılavuz kaptan muafiyet belgesi alabilirler.

Bölgesel kılavuz kaptan odaları, Liman İdaresi ile birlikte, devlet tarafından düzenlenen bir sınav ile sonuçlanan bir eğitim programı düzenlemişlerdir. (Denetçiler Liman İdaresi tarafından atanır).

Kılavuz kaptan muafiyet belgesi ile iç sularda rıhtıma yanaşma pasif düzeyde bir Flamanca bilgisi gerektirir.

Sağlık Kontrolü

Her yıl bir sağlık kontrolünden geçilmesi zorunludur. Göz ve kulak kontrolü ise iki yılda bir yapılır. Altı yılda bir göz ve kulağın bir uzman doktor tarafından kontrol edilmesi gerekir.

Vereiniging van Overzeeloodsen

(Açık Deniz Kılavuz Kaptanları Birliği)

Vereiniging van Overzeeloodsen (V.O.L.) 1982’de kurulmuştur. Birlik, kuruluş aşamasında Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği’ne (EMPA) üyelik için başvurmuştur.

Bütün açık deniz kılavuz kaptanları “Staatsblad 507” uyarınca devlet tarafından verilen bir sertifikaya sahip olmak zorundadır. Bu belge yasa tarafından “certificaat-loodsens” olarak anılır. Bu kılavuz kaptanlar “Dirzwager Açık Deniz ve Kıyı Kılavuzluğu” şirketi tarafından istihdam edilir.

Kılavuz Kaptan Sayısı

1 Eylül 2000 tarihi itibarıyla 21 kılavuz kaptan faal olarak çalışıyordu. Bunların en genci 55, en yaşlısı ise 64 yaşındadır.

Emeklilik

Emeklilik yaşı 65’tir.

Asgari Nitelikler

Yasanın (Staatsblad 507) öngördüğü gibi. Yani başvurucular uluslararası sefer yapan gemi kaptanı ruhsatına, en az altı yıllık deneyime ve “Marcom-A” ve “Radar Seyir” sertifikasına sahip olmalıdır.

Sağlık Kontrolü

Her yıl bir genel sağlık muayenesinden geçilir. İki yılda bir göz ve kulak muayenesi yapılır. Altı yılda bir göz ve kulak tetkiki uzman doktor tarafından yapılmalıdır.

Ruhsatın Geçerliliği İçin Asgari Koşul

Her açık deniz kılavuz kaptanı her yıl en az 9000 (dokuz bin) deniz mili faal görev yapmalıdır.

Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)

Talimatname uyarınca V.O.L.’nin bütün açık deniz kılavuz kaptanları, Hollanda Sahil Muhafaza Teşkilatı’nın koşulları çerçevesinde ve sorumluluğu içindeki bölgede sertifikalı VTS-operatörleridir.

Özel Kurslar

Kıyı ötesi VTS çalışması yapan kılavuz kaptanlarımız Kıyı Ötesi Sağlık Muayenelerinden ve Kıyı Ötesi Şirketleri tarafından düzenlenen güvenlik, yangınla mücadele, helikopter emniyeti vb. kurslardan geçmek zorundadır.

3.3.10. İspanya

İspanya’da kılavuzluk hizmetleri kendi hesabına çalışan kılavuz kaptanlar tarafından verilir. Farklı limanların kılavuz kaptanları Birlikler (İspanyolca terim: *Corporaciones*=Loncalar) çerçevesinde örgütlenmiştir. 1992 Kasım ayından bu yana kılavuz kaptanlar “Devlet Limanları ve Deniz Ticareti” başlığını taşıyan bir yasa temelinde faaliyet göstermektedir. İdare, kılavuz kaptanların ruhsatlarını “Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü” aracılığıyla verir. Atamalar ise Liman İdaresi tarafından yapılır. Kılavuz kaptanlık ruhsatı olan ve tayini çıkmış olan herkes Kılavuz Kaptan Birliği’ne her türlü hak ve görev sahibi olarak üye olmaya hak kazanır ve üye olmak zorundadır. Yasaya ek olarak İspanyol kılavuz kaptanlarının faaliyetleri “Genel Uygulama Yönetmeliği” başlığını taşıyan ve yeni çıkmış olan bir yönetmelik (29 Mart 1996) tarafından düzenlenir.

Kılavuzluk 500 GT üzerindeki bütün gemiler için zorunludur. Tehlikeli yük taşımayan gemilerin kaptanları, eğer İspanyolca konuşabiliyorlarsa, bir limana bir yıl içinde 30 ziyaretten sonra kılavuz kaptan muafiyet belgesi için başvurabilirler. Liman başkanının (Capitano Maritimo) düzenlediği bir sınavdan geçmeleri zorunludur.

Kılavuz Kaptan Sayısı

200 Kılavuz Kaptan. 48 Birlik.

EMPA Üyeliği

1963’ten beri.

Asgari Nitelikler

Gemi kaptanı belgesi ve son on yıl içinde asgari 1000 GT’luk gemilerde 2 yıl gemi kaptanlığı. Genel bilgilere ilişkin bir sınav, yerel bilgi sınavı, 6 ay boyunca liman sahasında eğitim.

Emeklilik

İspanya’da 27 Şubat 2004’ten itibaren, emeklilik yaşı 65 olmuştur. Ancak istek halinde, sağlık muayenesi sonuçları uygunsa ve Liman ve Denizcilik yetkilileri olur verirse, 70 yaşına kadar çalışmaya izin verilebilir. Emeklilik 70 yaşında zorunlu hale gelir.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Ücret tarifeleri Liman İdaresi tarafından belirlenir. Bir asgari gelir düzeyi yoktur. Bir başka ifadeyle İspanyol kılavuz kaptanları bütün “ekonomik riski” üstlenirler. Gemi yoksa, gelir de yoktur.

Çalışma Saatleri

İspanya’da kılavuz kaptanların verdiği hizmet süreklidir. Her bir kılavuz kaptan örgütü kendi çalışma saatlerini ve boş zamanını kendisi düzenler. Yıllık izin kılavuz kaptanların sayısına ve trafiğe bağlıdır. Genel olarak, bir kılavuz kaptan hasta ya da izinli değilse, “görev başında”dır.

Sistem, kılavuz kaptanların sayısına ve trafiğe bağlı olarak limandan limana farklıdır. “Asgari dinlenme süresi” konusunda bir düzenleme yoktur.

Sağlık Kontrolü

55 yaşından genç kılavuz kaptanlar iki yılda bir sağlık kontrolünden geçerler. 55 yaşından itibaren her yıl sağlık kontrolü yaptırmak zorunludur.

Kılavuz kaptan ruhsatı almadan önce aday, sağlık kontrolünün yanı sıra, bir de beden testinden geçmek, 50 metreyi 2 dakika içinde yüzmek, 1000 metreyi 6 dakikada koşmak ve 5 metrelik bir kılavuz kaptan merdivenini tırmanmak zorundadır.

Ulusal Örgütlenme

Bütün İspanyol kılavuz kaptanları “İspanya Limanları Çalışanları Federasyonu” adlı bir ulusal federasyonun üyesidir. Başkan: Kaptan Idelfonso Munoz Fernandez. Genel Sekreter: Kaptan Emilio Martin Bauzá. Bir Ulusal Seçim Sistemi kurulmaktadır ve ilk seçimin Mayıs 2004’te yapılması planlanmıştır.

3.3.11. İsveç

İsveç’in kılavuz kaptanları, merkezi Norrköping’de bulunan Sjöfartsverket (İsveç Denizcilik İdaresi) tarafından istihdam edilen devlet memurlarıdır. Kılavuzluk 7 bölge temelinde örgütlenmiştir. Kılavuz kaptanların faaliyetleri 1989 tarihli Kılavuzluk Talimatnamesi ve 1996 tarihli Kılavuzluk Tamimi temelinde düzenlenmiştir. Bunlara ek olarak, Ulusal İdarenin Çalışma Düzeni hükümleri de uygulanır.

Kılavuz Kaptan Sayısı

İsveç'te 2'si kadın olmak üzere, 230 kılavuz kaptan vardır. Bunlardan 15'i Baltık Denizi için "Kırmızı Kart" sahibidir, biri de Kuzey Denizi kılavuz kaptanıdır.

Asgari Nitelikler

Uzak Yol Kaptanı belgesi ve son dönemde zabit olarak deneyim. Aday bir psikoloji testinden (2 gün) geçmeli ve bir sağlık belgesine sahip olmalıdır. Bölgede 6 aydan 5 yıla (her hakkı tanıyan ruhsat) kadar eğitim.

Emeklilik

İsveç'te kılavuz kaptanlar 60 yaşında emekliye ayrılır.

Ücret Tarifeleri

Ücret tarifeleri İdare tarafından belirlenir. Kılavuz kaptanların gelirinin uzak yol kaptanlarınınki ile karşılaştırılması zordur. Kılavuz kaptanlar her ay asgari bir sabit gelir elde ederler (gelirlerinin üçte ikisi). Kıdem arttıkça gelir de yükselir. Ayrıca, gemi başına ve kılavuzluk yapılan saat başına ödeme yapılır (gelirlerinin üçte biri).

Çalışma Saatleri

Her kılavuz kaptanın yıl boyunca 164 gün tarifeli olarak, 18 ek gün de tarifersiz olarak çalışmasına dayanan bir bireysel programı vardır. Program 1/1 esasına dayanır. Kılavuz kaptan arka arkaya en fazla 7 gün çalışır. Ondan sonra da üç gün izinlidir. Her bir çalışma gününde kılavuz kaptanın dinlenmesi amacıyla 11 saat ayrılır. Kılavuz kaptanın ayrıca 27 günlük bir yıllık izni vardır.

Kılavuz Kaptanların Örgütü

Kılavuz kaptanlar 11.000 üyesi olan SRAT adlı bir sendikada örgütlüdür. SRAT, birkaç yüz bin örgütlü üyesi olan SACO'ya (İsveç Üniversite Mezunları Sendikası) üyedir.

İsveç Kılavuz Kaptanlar Birliği (Svenska Lotsförbundet) Sjöfartsverket ile ücret pazarlığı yapar ve kılavuz kaptanların haklarına ve görevlerine ilişkin konularda bir dizi anlaşma imzalar. Zaman zaman iki üst örgütümüzden yardım istediğimiz olur. Lotsförbundet ayrıca bütün çalışma gruplarında temsil edilir ve Sjöfartsverket'in kılavuzluğa ilişkin bütün konularda temas ettiği mesleki örgüt niteliğini taşır.

Lotsförbundet, her birinin seçilmiş bir başkanı olan 19 yerel şube temelinde örgütlenmiştir. Bu 19 şube, her birinin seçilmiş bir başkanı olan 5 bölgede toplanır. Seçilmiş

sendika başkanı ile birlikte bu şube ve bölge başkanları Lotsförbundet'in Yönetim Kurulu'nu oluşturur.

İsveç Kılavuz Kaptanlar Birliği/Svenska Lotsförbundet – Üyelik

Bütün kılavuz kaptanlar

EMPA Üyeliği

Bütün kılavuz kaptanlar

Kılavuzluk İstasyonları

Bütün kılavuzluk istasyonları ve kılavuzluk tekneleri İdare'ye aittir; personeli istihdam eden de İdare'dir.

Zorunlu Kılavuzluk

Kılavuzluk bütün İsveç limanlarında aşağıdaki gemiler için zorunludur:

1. Büyük miktarda gaz ya da kimyasal madde taşıyan bütün gemiler. Eğer yük depoları temizlenmediyse, bu tür yükü daha önce taşımış gemiler.

2. Geçitte seyirin güçlük derecesine (dört farklı kategori mevcuttur) ve yükün cinsine (örneğin tankerler) bağlı olarak, kılavuzluk şu ölçülerin üzerindeki gemiler için zorunludur:

a. LOA=70 metre ya da direk=14 metre ya da yazın tuzlu suda gemiler arasındaki su çekimi=4,5 metre. (Güç ya da dar geçitlerde her tür gemi için.) Ör. Malaren Gölü, Stokholm Takımadaları.

b. LOA=80 metre ya da direk=15 metre. Ör. petrol tankerleri ve bazı kimyasal madde tankerleri için Göteborg, Halmstad, Malmö.

c. LOA=90 metre ya da direk=16 metre. Ör. Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Malmö.

d. LOA=100 metre ya da direk=17 metre. Ör. Brofjorden (petrol ve kimyasal madde tankerleri için 90 metre, 16 metre).

LOA=70 metrenin ya da direk=14 metrenin üzerindeki mavnaları çeken römorkörler için kılavuzluk İsveç'in bütün sularında zorunludur.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgesi (PEC)

Her gemi kaptanının muafiyet belgesi (PEC) alması mümkündür.

PEC için aranacak şartlar:

Gemi kaptanı son bir yıl içinde geçitte her bir yönde en az 5 yolculuk yapmış olmalıdır. Sınav talebini ancak bundan sonra yapabilir. Sınavdan sorumlu olan kılavuz kaptan aşağıdaki noktaları dikkate alır:

- geçitle karşılaştırıldığında geminin emniyet standartları (bunlar arasında büyüklük, inşa, teçhizat, yük ve personel vardır);
 - gemi kaptanının geçit hakkındaki bilgisi konusunda yazılı bir belge;
 - gemi kaptanının geçitin her iki yönüne doğru geminin idaresinde gösterdiği beceri
 - gemi kaptanı yabancı ise, İskandinav dillerinden biri ve/veya İngilizce bilgisi.
- Bunun denetimi normal konuşma yoluyla ve yolculuk sırasında telsiz iletişimi aracılığıyla yapılır.

Asgari “Dinlenme Süresi”

Bir asgari dinlenme süresi yoktur. Kılavuzluk görevini üstlenemeyecek kadar yorgun olup olmadığına kılavuz kaptanın kendisinin karar vermesi gerekir. Yukarıya bakınız.

Sağlık Kontrolü

İsveç’te kılavuz kaptanların iki yılda bir (50 yaş ve üzeri yılda bir) sağlık kontrolünden geçmesi gerekir.

3.2.12. İtalya

Mevzuat

1942 yılında Seyrüsefer Kanunu çıkartıldı. Bu kanun ve 1952 yılında çıkartılan diğer düzenlemeler, deniz ve havadan seyir konusunda var olan hukuki araçlardır. Deniz Kılavuz Kaptanlığı, kanunun 86-96 numaralı maddeleri, kanuna ilişkin yönetmeliğin 98-137 numaralı maddeleri ve yakın zamanda çıkartılan 84/1996 numaralı kanun ile düzenlenir.

Seyrüsefer Kanunu’nun Genel Yönetmelikleri’ne ek olarak, her liman için yerel Kılavuz Kaptanlık kuralları vardır ve bu kurallar kılavuz kaptanlar, liman başkanı, liman kullanıcıları ve Liman Müdürlüğü arasında oluşturulan ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylanan bir mutabakatın sonucudur.

Kılavuzluk, devletin sağladığı bir kamu hizmeti olarak görülür ve kılavuz kaptanlar tarafından yapılır.

Şu anda, 500 GT üzerindeki tüm gemiler için tüm İtalyan limanlarında kılavuz alma zorunluluğu vardır.

Bir Başkanlık Kararnamesine göre, kılavuz kaptanlık hizmeti almanın zorunlu olduğu alanlar belirlenmiş ve her limanda kılavuzluk hizmetini yürütecek istasyonlar “Corporazione” tayin edilmiştir. Bu durumda, belirlenen Corporation’nin söz konusu limanda münhasır hakkı vardır.

Ulaştırma ve Seyrüsefer Bakanlığı’nın kılavuz kaptanlık hizmetlerinin günlük olarak denetlenmesi konusundaki yetkisi, bu konuda yerel yetkiye sahip olan makamlara, yani genellikle yerel Liman Başkanına (Capitaneria di Porto) devredilir.

Teşkilatlanma

İtalya’da, 230’u ruhsatlı kılavuz kaptan olan 450 kişinin çalıştığı 38 kılavuzluk istasyonu belirlenmiştir.

Kılavuzluk hizmetleri, o bölge için belirlenmiş olan “Corporazione”lere bağlı ruhsatlı kılavuz kaptanlar tarafından sağlanır. Bu kurumlar, kılavuz kaptanların ortağı olduğu ve kooperatif gibi çalışan kurumlardır. Ancak “Corporazione” yönetimi kesinlikle bağımsızdır. Corporation kurumları zorunlu bir yasal çerçevenin sonucu olmakla birlikte, özel bir işletmenin özelliklerine de sahiptir. Corporation, Liman Başkanının belirlediği baş kılavuz kaptan tarafından yönetilir ve temsil edilir.

Trafiğin az olduğu, ancak zaman zaman kılavuzluk hizmetlerinin gerekli olabileceği limanlarda Liman Başkanı bu hizmeti vermeleri için başkalarını görevlendirebilir (belgesiz fakat yerel suları iyi bilen kılavuzlar).

Kılavuz kaptanın görevi, gemi kaptanına izlenecek rotayı göstermek ve daha sonraki manevralar konusunda yardımcı olmaktır. Bir hasar söz konusu olduğunda, ortaya çıkan zararın kılavuz kaptanın yanlış ya da hatalı bilgi vermesi sonucunda doğrudan çıktığı kanıtlandığı takdirde, sorumluluk kılavuz kaptanıdır. Bunun dışında gemi yanaşırken ya da ayrılırken ortaya çıkabilecek zararın sorumlusu gemi kaptanıdır. Kılavuz kaptanın sorumluluğu bond’un miktarı ile sınırlıdır.

Kılavuz kaptan görevini yerine getirmeyi reddedemez ancak taraflar için bir tehlikenin olduğu durumlarda gemiye binmemeye ya da gemiyi limana sokmamaya hakkı vardır. Bu tehlikeler, çevre ile ya da geminin durumu ile ilgili olabilir.

Kılavuz Kaptanlık Tarifeleri

Kılavuz kaptanlık ücretleri tüm İtalyan liman bölgeleri için GT esasına bağlıdır. Tarifeler ile ilgili genel düzenlemeler, Ulusal Kılavuz Kaptanlar Federasyonu, liman kullanıcıları (gemi sahipleri ve acenteleri), Liman Makamları ve Liman Başkanlığı tarafından yapılan resmi talep üzerine Ulaştırma Bakanlığı tarafından iki yıllık bir süre için belirlenir. Genel düzenleme (matematik formülündeki katsayı) her liman için özgül tarifelere dönüştürülür ve yetkili kamu makamı tarafından onanır.

Asgari Nitelikler

Kılavuz kaptanlığa başvuran kişinin, öncelikle sağlık durumunun iyi olduğunun doktorlar tarafından teyit edilmesi, Gemi Kaptanlığı Belgesi olması, 28-35 yaş arasında olması ve en az üç yılı 1500 GRT üzerindeki gemilerde nöbetçi zabıt olarak görev yaparak geçirilmiş toplam 6 yıllık deniz tecrübesi olması gerekmektedir. Her başvuru sahibine, aşağıdaki önkoşullar için puan verilir:

- 10000 GRT üzerindeki gemilerde kaptanlık süresi
- 500 GRT üzerindeki gemilerde kaptanlık süresi
- Farklı kılavuz kaptanlık kurumlarında yapılan kılavuz kaptanlık görevi
- 500 GRT üzerindeki gemilerde denizde ikinci kaptan olarak görev yapılan süre
- 500 GRT üzerindeki gemilerde denizde geçirilen zaman

Adaylar daha sonra sözlü bir sınava girerler ve gerekli şartlara sahip olan çırak kılavuz kaptanlar, kılavuzluk hizmetleri verilirken kıdemli kılavuz kaptanlara yardımcı olurlar. 12 ay sonra çırak kılavuz kaptanlar uygulamaya yönelik bir sınavı da geçmek zorundadırlar. Yeni kılavuz kaptan, bond'unu ve kılavuz teknesinin mülkiyetinin kendi payına düşen kısmının bedelini ödedikten sonra ruhsatını alır.

1998 yılında düzenlenen yeni kurallar uyarınca kılavuz kaptanlar, bir kılavuzluk istasyonunda insan gücü fazlası varken başka bir istasyonda boşluk söz konusu olduğu durumlarda istasyonlar arasında yer değiştirebilirler.

İlke olarak, kılavuz kaptan ruhsatını alır almaz her büyüklükte gemiye kılavuzluk yapabilir ancak uygulamada çoğu limanda kılavuz kaptanlar, genellikle önce daha küçük gemilerden başlayarak gittikçe artan büyüklükte gemilere kılavuzluk yaparlar. İtalya'da tekrar kursları uygulaması çok kısıtlıdır.

Sağlık Kontrolü ve Emeklilik

Kılavuz kaptan, ruhsatını aldıktan sonra herhangi önemli bir hastalık geçirip işe gelemeye hale gelirse, 3 doktordan oluşan bir doktorlar grubu tarafından tıbbi muayeneye tâbi tutulur. 1977 yılından önce ruhsatlarını alan kılavuz kaptanlar 65 yaşına kadar bu görevi yapıp emekli olabilir. Daha sonra ruhsatını alanlar 60 yaşında emekli olurlar.

Çalışma Saatleri

Her istasyonun kendi çalışma saatleri vardır. Karadan yönlendirilen kılavuzluk dahil olmak üzere kılavuz kaptan başına düşen yıllık ortalama iş sayısı 900'dür.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

İtalya'da muafiyet belgesi verilmemektedir.

VTS ve Karadan Yönlendirilen Kılavuzluk Hizmeti

VTS sistemi ile ilgili herhangi bir mevzuat yoktur. Bazı limanlarda VTS tipi sistemler vardır. Karadan yönlendirilen kılavuzluk hizmeti, en fazla 25.000 GT büyüklüğündeki gemilerin ayrılışı sırasında gemi kaptanlarına sağlanır ve bazı limanların Liman Başkanları tarafından, aynı ya da benzer bir geminin 10 defa limanın aynı bölgesine gelmesinden sonra verilir.

5000 GT büyüklüğe kadar yeni Hızlı Feribotlar, Olbia, La Spezia, Savona e Civitavecchia limanlarına varışta karadan yönlendirilen kılavuzluk hizmeti alabilmektedirler.

EMPA Üyeliği

İtalya, EMPA'nın kurucu üyelerindedir.

FIPP

İtalya'daki 41 "Lonca"da örgütlenen tüm kılavuz kaptanlar ve 17 limanda bulunan diğer yetkili kılavuz kaptanlar Federazione Italiana dei Piloti dei Porti'ye üyedir.

FIPP 1963 yılında bu yana EMPA'nın üyesidir ve 1997 yılında kuruluşunun 50. yılını kutlamıştır.

3.3.13. Litvanya

Litvanya'da kılavuz kaptanlık hizmetleri devletin istihdam ettiği kılavuz kaptanlar tarafından yürütülür. Sadece Klaipeda bölgesinde kılavuz kaptanlar Liman İdaresi tarafından yönetilir.

Litvanya'daki özelleştirme ve yeniden yapılandırma süreci çerçevesinde kılavuz kaptanlar hizmetlerini özel bir şirket yoluyla sunmaya karar vermişlerdir. Kılavuz kaptanların bu reformları gerçekleştirebilmesi için göstermiş oldukları çabanın bazı bürokratik engellere takılmış olması şaşırtıcı değildir.

Ekim 2000'de Litvanya parlamentosu, kılavuz kaptanlık da dahil olmak üzere denizcilik konusunda yeni kanunları görüşmek ve karara bağlamak için toplanmayı planlamaktadır.

Kılavuz Kaptan Sayısı

Bölgelere bağlı 22 kılavuz kaptan

Asgari Nitelikler

500 gros tondan büyük gemiler için vardiya zabiti belgesi. Bölgede 6 ay süren bir eğitim ve eğitimin sonunda genel konular ve yerel bilgiyi kontrol etmek için sınav.

Sağlık Kontrolü

Kılavuz kaptanların yıllık tıbbi muayeneden geçmesi gerekmektedir.

Emeklilik

Aktif çalışan bir kılavuz kaptan 65 yaşına kadar görev yapabilir.

Çalışma Saatleri

Gündüz vardiyası: 08:00 – 20:00 görev başında ve sonraki 24 saat dinlenme

Gece vardiyası: 20:00 – 08:00 görev başında ve sonraki 48 saat dinlenme

Yıllık İzin

35 gün

Tarifeler

Tarifeler Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylanır ve uygulanır. Kılavuz kaptanlar maaş alır.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

Kılavuz kaptan muafiyet belgesi almak için gerekli şartlar:

- Transatlantik (?) gemi belgesi
- Son 12 ayda limana 12 defa gelmiş olmak
- Zabitlerden birinin Litvanyaca bilmesi

3.3.14. Malta

Maltalı deniz kılavuzları 1 Mart 2003 itibariyle yönetim açısından kendilerini Malta Denizcilik Kuruluşu'ndan bağımsız biçimde örgütleyerek özerk bir kuruluş meydana getirdiler. 1 Mart 2003 tarih ve 352.17 no.'lu EK MEVZUAT (2003 tarih ve 96 no.'lu YASAL TEBLİGAT) uyarınca Kılavuzluk Özel Birliği kaldırılarak yerine MALTA DENİZ KILAVUZLUK Kooperatif Limitedi kuruldu. Bu kuruluş, fiilen hizmet veren 5 kılavuz kaptan tarafından yönetilir. Bu kişiler kılavuzlar tarafından 1 yıllık bir süre için, Baş Kılavuz Kaptan ise 3 yıllığına seçilir. Mevcut kılavuz kaptan sayısı 15'tir (Ocak 2004 itibariyle). Hizmetler başlıca iki liman olan Valletta ve Marsaxlokk ile daha küçük ölçekli Marsamxett ve Malta'nın kardeş adası Gozo'daki Mgarr limanlarında verilmektedir.

Asgari Nitelikler

Kılavuz kaptanlık başvurusunda bulunulabilmesi için öncelik sırasına göre aşağıdakilere sahip olunması gerekir: S.L. 234.17

(i) Değiştirilen Ticari Denizcilik (Eğitim ve Belgelendirme) Yönetmelikleri uyarınca yetkili makam tarafından verilmiş olan ve herhangi bir sınırlamaya tâbi olmaksızın en az 3000 GT'lik bir geminin kaptanlığı için yeterlik belgesi (STCW Yönetmelik II/2);

(ii) 1978 değişiklik tarihli Denizcilere Yönelik Uluslararası Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Sözleşmesi'ne taraf olan ülkenin ilgili makamlarınca verilmiş olan (i)'de belirtilen belgeye eşdeğer bir belge; S.L. 234.17

(iii) Değiştirilen Ticari Denizcilik (Eğitim ve Belgelendirme) Yönetmelikleri uyarınca yetkili makam tarafından verilmiş olan ve herhangi bir sınırlamaya tâbi olmaksızın en az 3000 GT'lik bir geminin ikinci kaptanlığı için yeterlik belgesi (STCW Yönetmelik II/2)

(iv) 1978 değişiklik tarihli Denizcilere Yönelik Uluslararası Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Sözleşmesi'ne taraf olan ülkenin ilgili makamlarınca verilmiş olan (iii)'te belirtilen belgeye eşdeğer bir belge; Cap. 234

(v) Ticari Denizcilik Kanunu hükümleri uyarınca verilmiş olan ve en az uzak yol vardiya zabıtlığı derecesine tekabül eden bir yeterlik belgesi ya da ilgili makamlarca kabul edilebilir bir yabancı yetkili makam tarafından verilmiş olan eşdeğer yeterlik belgesi; S.L. 352.16

(vi) Değiştirilen Ticari Gemiler Yönetmeliği uyarınca verilmiş olan ticari gemi kaptanlık yeterlik belgesi.

(f) Denizde en az 6 yıllık seyir deneyimi olduğunun kanıtlanması

(g) Yönetmeliklerde öngörülen sınavın geçilmiş olması

(h) Maltaca ve İngilizce'yi okuyup yazabilmek ve akıcı biçimde konuşabilmek

(i) İlgili yönetmelik hükümleri uyarınca stajyer kılavuz kaptanlık yapmış olmak.

(2) Yetkili makamın görüşüne göre kılavuzluk hizmetlerinin yerine getirilmesi açısından mahsur teşkil edecek bir cürümden suçlu bulunmuş hiç kimseye kılavuz kaptanlık belgesi verilmez.

Yukarıdaki gerekliliklerden birine sahip olan kişiler önce bir sınava tâbi tutulur, ardından da ruhsat sahibi bir kılavuz kaptana eşlik ederek en az 500 manevrayı içerecek şekilde en az 4 aylık bir eğitim döneminden geçerler.

3.3.15. Norveç

Norveç Kılavuz Kaptanlık Hizmetleri, Ulusal Kıyı İdaresi tarafından düzenlenen bir kamu sektörü kurumudur. Kıyı İdaresi limanlardan sorumlu ulusal yetkili makamdır ve aynı zamanda seyir hizmetlerine destek vermekten, deniz fenerlerinden ve yoğun kirlilikle mücadele için ulusal eylem sisteminden sorumludur. Ulusal Kıyı İdaresi, Balıkçılık Bakanlığına bağlıdır.

Mevzuat

Kılavuzluk hizmetleri, daha sonraki düzenlemeleriyle birlikte 16 Haziran 1989 tarihli Kılavuz Kaptanlık Kanunu'na tâbidir. Kanun, bazı genel hükümlerin yanı sıra, kılavuz kaptanlık ile ilgili olarak hizmetin organizasyonu, genel şartlar, ücretler, kılavuz kaptanların işe alınması ve eğitilmesi ve asgari gereklilikler konularını düzenler. Kanuna ek bazı düzenlemeler vardır ve bunlar kılavuz kaptanlık bölgelerinin sınırları gibi hizmetin bazı genel şartlarını ve ayrıca yeterlilik şartları, eğitim, sınav, ruhsat verme, sağlık gereksinimleri, talimatlar, kılavuzluk tarifeleri vs. gibi konuları belirler.

Teşkilatlanma

Kılavuz Kaptanlık Kanunu'na göre Bakanlığın görevleri Ulusal Kıyı İdaresi tarafından, bu İdareye bağlı Kıyı Genel Müdürlüğüne yürütülür. 5 kıyı bölge ofisi ve 8 kılavuz kaptanlık bölgesi (losoldermannskap) vardır. Her kılavuz kaptanlık bölgesinin başında bir Baş Kılavuz Kaptan (losoldermann) vardır.

Kılavuz kaptanlar, Kıyı İdaresi tarafından eğitilir, sınava tâbi tutulur, ruhsat alır ve istihdam edilirler. Bazı limanlarda, liman makamları tarafından eğitilmiş ve istihdam edilmiş liman docking master'ları vardır. Devlet tarafından istihdam edilen kılavuz kaptanlar ve tüm diğer personel devlet memurudur.

Kılavuz Kaptan Sayısı

Aralık 2003 itibarıyla 273 kılavuz kaptan vardır.

Norveç'te açık deniz kılavuz kaptanı ve kadın kılavuz kaptan yoktur.

Asgari Nitelikler

1. En üst düzey Kaptanlık sınavı
2. En üst düzey Baş Zabit (?) belgesi
3. Açık denize açılan gemilerde köprüüstünde en az 3 yıl nöbetçi zabitlik ya da 3 yıl boyunca donanma gemilerinde benzer tecrübe
4. Fiziki ve psikolojik uygunluk..

Kılavuz kaptanlar için eğitim süresi ruhsatın geçerli olacağı alanın büyüklüğüne göre belirlenir (3 ila 5 yıl). Ortalama 3 aylık bir eğitimden sonra, çırak durumundaki kılavuz kaptan ilk kılavuzluk sınavına girer ve ondan sonra eğitiminin kalan süresi boyunca sınırlı bölgelerde küçük gemilerde kılavuzluk yapabileceği sınırlı kılavuz kaptanlık belgesi alır. Eğitim sırasında simülatörler ve CRM modülü kullanılır. Yetkinlik ve sağlık ile ilgili şartlar her iki yılda bir tekrar kontrol edilir.

Emeklilik

Norveçli kılavuz kaptanlar için gönüllü emeklilik yaşı 62'dir ve mecburi emeklilik 65 yaşında gerçekleşir. Tüm emeklilik hakları, 30 yıllık kamu hizmeti süresi sonunda ya da kamu hizmetinin toplam süresi ile yaş toplandığında 85 yıl rakamına ulaşıldığında hak edilmiş olur.

Kamu sektöründe istihdam edilen kılavuz kaptanlar devletin emekli sandığı kapsamına dahildir. Emekli maaşı, emekli olmadan önce elde edilen gelirin 2/3'üne eşittir. 67 yaşına gelindiğinde bu emekli maaşı ile yaşlılıktan doğan emeklilik hakları "birleştirilir" ve bu sayede toplam emekli maaşı, emekli olunan zamandaki maaşın % 70-75'ine denk gelir.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Norveç kılavuz kaptanlık hizmeti, kâr amacı gütmeyen bir hizmettir. Balıkçılık Bakanlığı her yıl maliyetlere bakarak tarifeleri belirler. Tarife sistemi maliyetçe etkin bir

sistemdir ve kılavuz kaptan kullanılmadığında önemli bir tasarruf sağlanacaktır. Kılavuz kaptan kullanımı süreye bağlıdır (saat başı ücretler tonaja bağlıdır.)

Kılavuz kaptanların maaşları sabittir. Ayrıca, fazla mesai ve küçük bir gemiye biniş ikramiyesi alırlar. Seyahat için harcırah, devlet memurları ile ilgili ulusal düzenlemelere uygun olarak verilir.

Çalışma Saatleri

Devletin istihdam ettiği kılavuz kaptanların çalışma saatleri (anlaşmaya göre) yılda 1824 saattir. Genellikle çalışma süreleri 7-14 günlük nöbet dönemleri şeklinde ve yılda 137 gün olarak uygulanmaktadır. Kılavuz kaptanlar günde en az 12 saat dinlenirler. Dinlenme süreleri günde iki defadan fazla bölünemez.

Faaliyetler

2003 yılında Norveç'teki kılavuz kaptanlar 43.789 kılavuzlama faaliyeti gerçekleştirdiler. Bu, bir önceki yıla göre % 6,2'lik bir artışı. 2003 yılındaki yıllık ciro 397 milyon NOK (46 milyon Euro) idi.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

Zorunlu kılavuzluk hizmeti alma ve kılavuz kaptan muafiyeti konusundaki temel düzenlemeler aşağıdaki gibidir: 500 GT'den büyük gemiler için baseline (?) içinde kılavuzluk hizmeti zorunludur. Dökme olarak tehlikeli ya da kirletici kargo taşıyan gemiler için 300 GT'den büyük (çift dipli) ya da 100 GT'den büyük (tek dipli) gemilerde kılavuzluk hizmeti zorunludur. Daha özgül yük taşıyan gemilerde (örn. sıvılaştırılmış gaz) tonaja bakılmaksızın kılavuz kaptan kullanma mecburiyeti vardır.

Aşağıda belirtilen gemiler bu düzenlemelere istisna teşkil eder:

- ülke içi çalışan yolcu feribotları
- AB balıkçı tekneleri
- Norveç'te üssü olan diğer balıkçı tekneleri
- Tehlikeli ya da kirletici yük taşımadıkları sürece iç ticarete kullanılan gemiler
- Kaptanında PEC olan gemiler

PEC almanın şartları:

- Geçitte her iki yönde de son 12 ayda 6 sefer yapmış olmak
- Geçit, gemiler, kurallar, düzenlemeler, usuller vs. hakkında kapsamlı bilgi

- Bir İskandinav dilinde ya da İngilizce olarak yeterli düzeyde konuşup iletişim kurabilmek

- Sınavı başarıyla geçmek (bir komisyon yapar)

- Olumlu risk değerlendirmesi (gemi/yük/geçit)

2003 yılı sonu itibarıyla Norveç'te verilen PEC sayısı 3888 idi. Bunlardan 2582 tanesi geçerli sayılmaktadır. Ayrıca, kılavuz kaptanlık konusunda yetkili makamlar 2003 yılında mecburi kılavuz bulundurma düzenlemelerinde 939 istisna yapmıştır ve bu, 2002 yılına göre % 11,5 oranında bir düşüşü gösterir.

3.3.16. Polonya

Polonya'da kılavuzluk hizmetleri, Polonya Denizcilik Kanunu (2001), Deniz Güvenliği Kanunu (2000), Kılavuz Kaptanlar Kararnamesi ve Kılavuzluk Ücretleri Tarifesi (hâlâ yayınlanmış değildir) ile Denizcilik Kurulu Başkanı'nın Talimatnamesi (2002) çerçevesinde yönetilir. Kılavuz kaptanların ekonomik faaliyetleri Ticari Faaliyetler Kanunu'na (1988) bağlıdır. 1989 yılında kılavuz kaptanlar kendi şirketlerini kurmuştur. Gdansk, Gdynia ve Szczecin-Swinoujście'deki kılavuzluk istasyonlarını günümüzde bu şirket işletmektedir. Her kılavuzluk istasyonunun üyeleri, yetkileri Kılavuzluk İstasyonu'nun Yönetmeliğinde tanımlanmış olan bir Baş Kılavuz Kaptan seçerler.

Günümüzde Polonya'da bütün kılavuz kaptanlar serbest meslek sahibi olarak çalışmaktadır.

Kılavuz Kaptan Sayısı

84 Liman Kılavuz Kaptanı, 4 Açık Deniz Kılavuz Kaptanı (Baltık Denizi). Buna ek olarak, iki liman kılavuz kaptanı, açık deniz kılavuzluk ruhsatına sahiptir.

Asgari Nitelikler

Kılavuz kaptan ruhsatı ve 130 metre altındaki gemiler için kılavuzluk yetkinlik belgesi alabilmek için şunlar gereklidir:

- Gemi Kaptanı belgesi
- 3000 GT üzerindeki gemilerde bir yıllık uygulamalı gemi kaptanı deneyimi
- Limanda altı aylık eğitim
- Deniz zabıtları sağlık belgesi

➤ Sınav

➤ Manevra simülâtörü kursu.

131-170 metre ile 171-200 metre arası ve 200 metrenin üzerindeki gemilerle ilgili kılavuzluk yetkinlik belgesi alabilmek için:

➤ Her bir “adım” için bir yıllık bir uygulamalı deneyim ve Baş Kılavuz Kaptan’ın oluru gereklidir. 200 metrenin üzerindeki gemiler için, ayrıca büyük gemiler ve olağandışı manevra özellikleri taşıyan gemi kaptanları için yapılan uygulamalı eğitim kursundan geçmek gerekir.

Açık deniz kılavuz kaptan ruhsatı için şunlar gereklidir:

➤ Gemi Kaptanı belgesi

➤ 3000 GT üzerindeki gemilerde üç yıllık uygulamalı gemi kaptanı deneyimi

➤ Büyük gemiler ve olağandışı manevra özellikleri taşıyan gemi kaptanları için yapılan uygulamalı gemi yönetimi eğitim kursundan geçmek

➤ ARPA kursu

➤ Deniz zabıtları sağlık belgesi

➤ Sınav.

Sağlık belgesi en az iki yılda bir yenilenmek zorundadır, ancak 50 yaşını aşmış kılavuz kaptanlar için bu süre bir yıldır.

Limán kılavuz kaptanlarına ve açık deniz kılavuz kaptanlarına ruhsat veren kuruluş Altyapı Bakanlığı’dır.

Zorunlu Kılavuzluk/Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

Kılavuzluk tehlikeli yük taşıyan her gemi için ya da Szczecin’de 40 metrenin, Gdansk’ta 50 metrenin, Gdynia’da ise 60 metrenin üzerindeki her gemi için zorunludur.

Kılavuz kaptan muafiyet belgesi (PEC) alabilmek için gerekli koşullar şunlardır: Son on iki ay içerisinde 10 kez limana giriş ve limandan çıkış, İngilizce iletişim kurabilmek, geçitler, liman, kurallar, yönetmelikler, usuller vb. hakkında bilgi sahibi olmak ve komisyon tarafından düzenlenen sınavda başarılı olmak. PEC’ler yalnızca ismen belirlenmiş bir geminin ismen belirlenmiş bir kaptanına verilir.

Emeklilik

Sağlıklı bir kılavuz kaptan için emeklilik alt sınırı 60 yaşır.

Faal kılavuz kaptanlığın emeklilik üst sınırı (Polonya Denizcilik Kanunu uyarınca) 65 yaşır.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Ücret tarifeleri, Ticari Faaliyet Kanunu (1988) ve Fiyat Kanunu (1982) uyarınca kılavuz kaptanların sahip olduğu şirketler tarafından hesaplanır ve açıklanır, ama yeni Denizcilik Kanunu'nun hükümleri Altyapı Bakanlığı'na azami kılavuzluk ücretlerini belirleme yetkisi vermektedir (bunlar henüz açıklanmamıştır). Kılavuzluk ücretleri kılavuzluk istasyonlarınca tahsil edilir. Kılavuz kaptanlar için bir asgari gelir düzeyi yoktur. Kılavuz kaptanların şirketleri birer limited şirket olarak yönetilir. Yönetim giderleri ile gemiler, mürettebat, yakıt vb. için harcamaları karşılamak ve yeni gemi alımları için fon ayırmak zorundadırlar.

Kılavuz kaptanların geliri = kılavuzluk istasyonunun geliri – (kılavuzluk istasyonunun işletilmesinin maliyeti + yedek fonlar) / kılavuz kaptan sayısı

Çalışma Saatleri

Gdynia, Szczecin-Swinoujscie: 2 hafta “görev başı”, 2 hafta “izin”. “Görev başı”nda olduğu iki hafta boyunca, kılavuz kaptan ortalama altı kez kılavuzluk istasyonuna çağrılır.

Gdansk: Ayda 8 gün (24 saat) görev.

Yılda 26 gün tatil. Yıllık ortalama çalışma saati: 2150. Asgari dinlenme zamanı konusunda bir düzenleme yoktur.

Kılavuzluk İstasyonları

Bütün kılavuzluk istasyonlarının ve teknelerin sahibi konumunda olan kılavuz kaptanlar bunları işletir ve bakımlarını da kendileri yapar.

3.3.17. Portekiz

Portekiz'in kılavuz kaptanları EMPA'da APIBARRA aracılığıyla temsil edilmektedir. APIBARRA Portekizli kılavuz kaptanların özel bir birliğidir ve yalnızca kılavuz kaptanların çıkarlarını ulusal ve uluslararası düzeylerde temsil etme çabası içindedir.

Yeni Kılavuzluk Kanunu üç yıl boyunca tasarı halinde kaldıktan sonra 2002'nin başında, yeni seçilmiş olan hükümetin görevi devralmasına günler kala nihayet yürürlüğe girmiştir.

Genel olarak bakıldığında bu yeni yasanın baskın yönü deregülasyon (serbestleştirme) olarak nitelenebilir. Yeni kılavuzların seçimi ve işe alınması gibi en hayati konular bütünüyle

serbestleştirilmiş ve işverenlerimiz olan Liman Yetkili Kuruluşlarının serbest iradesine bırakılmıştır. Yeni yasa Liman Yetkili Kuruluşlarını aynı zamanda Liman İdaresi haline getirmektedir.

Liman İdaresi, artık her liman için gereken kılavuz kaptan sayısını kararlaştırmak, kılavuz kaptanlarda aranacak vasıfları ve bunların nasıl seçileceğini ve eğitim standartlarını saptamak amacıyla kendi kriterlerini belirleme yetkisine sahiptir. Ancak, kılavuz kaptanlar için asgari altı aylık bir eğitim ve bir değerlendirme gereklidir.

Şu noktanın da altını çizmek gerekir: Her ne kadar Portekiz devleti tek hissedar konumunda olsa bile, Liman Yetkili Kuruluşları artık, herhangi bir özel şirket gibi ticaret yasasına tâbi hale gelmişlerdir. Fakat devletin kendisinin Liman Yetkili Kuruluşlarının güvenlik ve kalite standartları üzerindeki denetimi teorik ve etkisiz kalmaktadır.

Bütün kılavuz kaptan örgütleri, 1998'den beri Liman Yetkili Kuruluşlarının eline verilmiş olan Liman İdaresi ile bütünleştirilmiştir. Bu süreç 2003'te Azor adalarının da dahil edilmesiyle tamamlanmıştır. Dolayısıyla artık bütün Portekizli kılavuz kaptanlar aynı kariyer basamaklarına bağlıdır. Oysa, 1998 değişiklikleri dolayısıyla, bazı kılavuz kaptanlar devlet memuru statüsündedir, bazıları değildir. Tek bir statünün yerleştirilmesi, daha iyi bir kılavuzluk hizmetinin oluşturulmasını amaçlayan Portekizli kılavuz kaptanların temel hedefidir.

Kılavuzluk İstasyonları İtibariyle Kılavuz Kaptan Sayısı

Kılavuzluk İstasyonu	Kılavuz Kaptan Sayısı
Viana do Castelo	2
Leixões	16
Aveiro	7
Figuiera da Foz	2
Lizbon	28 (2 stajyer)
Setúbal	14 (2 stajyer)
Sines	2
Faro-Portimão	2 (1 stajyer)
Madeira	4
Azor adaları	10

Bu kılavuz kaptanlar arasından, Apibarra'nın (Angola ve emekli meslektaşlar da dahil) 76 üyesi vardır.

Asgari Nitelikler

2002 tarihli yeni kılavuzluk yasası uyarınca, Portekiz birinci zabit belgesine sahip olmak gereklidir. Bu yasada yeni eğitim ve öğretim programları öngörülmüştür, ama henüz ortak standartlar oluşturulmamıştır.

Gelir Düzeyi

Değişikliklerden önce bir kılavuz kaptanın geliri, bir uzak yol kaptanının maaşının % 90'ı dolayındaydı. Şimdiki ücretler kabul edilemez ölçüde düşüktür. Müzakereler devam etmektedir.

Çalışma Düzeni

Çoğu kılavuz kaptan örgütü, âdil bir yorgunluk yönetimi programı elde etmeyi başarmıştır. Dolayısıyla çok farklı türden çalışma düzenleri mevcuttur. Yıllık izin asgari 22 gün olmak üzere yaşa göre değişir.

Karadan Yönlendirilen Kılavuzluk

Yeni yasa kıyıda kılavuzluk kurumunu getirmiştir. Ancak, EMPA ve IMPA'nın ısrarlı tavsiyelerini izleyerek, karadan kılavuzluk hizmeti bir kılavuzluk hizmeti olarak tanımlanmıştır ve gemi dışından olmakla birlikte sadece kılavuz kaptanlar tarafından verilebilecek bir hizmettir.

Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

Kılavuzluk zorunludur. Kılavuz kaptanlık muafiyet belgesi, son 12 ay boyunca belirli bir limanı belirli bir boy gemide 6 kez ziyaret etmiş olduğunu kanıtlayan ve Portekizce konusunda yeterli bilgisi olan kişilere verilir.

Emeklilik

1998'den beri bazı kılavuz kaptanlar eskiden olduğu gibi 55 yaşından itibaren emekli olabilecekleri konusunda kuşkuya düşmüşlerdir.

Birliğimiz Apibarra

2003 yılı, Portekiz'in kılavuz kaptanları açısından yeni bir dönemin temellerinin atılmaya başladığı yıl oldu. Üye sayımızın artışı bunu göstermektedir: Yıl başında 28 olan üye sayısı, yıl sonunda 6'sı emekli olmak üzere, 76'ya ulaşmıştı. Apibarra'nın 1. Konferansı toplandı ve Cenova Genel toplantısının bilgileri herkese dağıtıldı. Kalite ve güvenlik

yönetimi, gemi trafik yönetimi, eğitim ve öğretim programları ve karadan kılavuzluk üzerine araştırmalar konularında, Portekizli ve uluslararası örgütlerle birlikte adımlar atılmaktadır.

3.3.18. Slovenya

Giriş ve Örgütlenme

Slovenya’da tek bir büyük liman vardır: Koper Limanı. Bir tane kılavuz kaptan örgütü vardır: Piloti Koper. Kılavuz kaptanlar serbest meslek sahibi statüsünde çalışır.

Mevzuat ve Denetleme

Slovenya’da kılavuzluk 1977’den kalma “Limanlar Kanunu” temelinde düzenlenir. Halen, parlamento yeni “Denizcilik Kanunu” üzerinde çalışmaktadır. Kılavuz kaptanlar, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı Slovenya Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün siciline kayıtlıdır. Slovenya’da kılavuzluk ve kılavuz kaptanların denetlenmesi görevi de bu müdürlüğe aittir.

EMPA Üyeliği

1998’den beri

Kılavuz Kaptan Sayısı

6

Asgari Nitelikler

- Gemi kaptanı belgesi
- Belge alındıktan sonra en az iki yıl deniz hizmeti
- Sağlık kontrolü
- Bir yıl boyunca stajyerlik
- Sınavlar
- Uygulamalı test

Emeklilik

En erken emeklilik yaşı, 40 yıllık hizmetten sonra 58’dir. Faal kılavuz kaptanlar için üst yaş sınırı 65’tir.

Ücret Tarifeleri

Ücret tarifeleri, hizmetin yerine getirilmesinin maliyeti; yani ücretler, yönetim giderleri, tekneler, bakım, vergi vb. hesaba katılarak ilgili taraflarla anlaşmaya ulaşıldıktan

sonra kılavuz kaptanlar örgütünce belirlenir. Bir asgari gelir düzeyi yoktur. Slovenyalı kılavuz kaptanlar ekonomik riski bütünüyle üstlenirler. Gemi yoksa gelir de yoktur. Başka bir ifadeyle, kılavuz kaptanın geliri trafik akışına bağlıdır.

Çalışma Saatleri

Hizmet süreklidir. Asgari çalışma saati haftada 40 saattir. Vardiyalar 4 günlük bir sisteme göre düzenlenir:

12 saat gündüz nöbeti/24 saat dinlenme/12 saat gece nöbeti/48 saat dinlenme. Görev başındaki 12 saat boyunca üstlenilecek işler için bir sınır getirilmemiştir. Kılavuz kaptan başına düşen yıllık görev sayısı yaklaşık 600'dür.

Yıllık izin, kıdeme bağlı olarak 25 ila 35 gün arasında değişir.

Kılavuzluk İstasyonları/Kılavuzluk Tekneleri

Bir kılavuzluk istasyonumuz ve iki kılavuzluk teknemiz vardır. Kılavuzluk istasyonunun binası kiralanmıştır. Kılavuzluk teknelerinin sahibi kılavuz kaptanlardır. Teçhizat ve kılavuzluk teknelerinin işletimi ve bakımı kılavuz kaptanlara aittir. Bütün masraflar tarifelerden karşılanır.

Zorunlu Kılavuzluk/Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

Kılavuzluk 500 GT ve üzerindeki gemiler ile tehlikeli yük taşıyan bütün gemiler için zorunludur. Teorik olarak Slovenya'da hiç PEC yoktur (bu konuda somut bir düzenleme yoktur), ama uygulamada Slovenya Denizcilik Genel Müdürlüğü belirli gemilere/kaptanlara, teker teker değerlendirerek kılavuz kaptan muafiyet belgesi vermektedir.

Sağlık Kontrolü

Her kılavuz kaptan iki yılda bir göz ve kulak tetkikini, kan ve idrar tahlillerini, psikofizik kondisyonu vb. kapsayan bütünsel bir sağlık kontrolünden geçer.

3.3.19. Yunanistan

Mevzuat

Kılavuzluk hizmetleri genel olarak güncellenmiş haliyle 18/23 Şubat 1955 tarihli ve 3142 numaralı Kanun ile düzenlenmektedir. Kılavuz kaptanlık ile ilgili hükümler ayrıca Kamu Deniz Ticaret Kanunu ve limanlarla ilgili düzenleme ve tüzüklerde yer almaktadır. Kılavuzluk hizmetlerinin idari boyutu Deniz Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülmektedir.

Korint kanalını işleten firmanın istihdam ettiği Korint Kanalı kılavuz kaptanları hariç tüm kılavuz kaptanlar, devlet tarafından istihdam edilen devlet memurlarıdır.

Panhelenik Deniz Kılavuz Kaptanları Derneği birinci derece bir Sendikadır. Üyelik, Yunan devleti tarafından istihdam edilen tüm kılavuz kaptanlara açıktır. Yunanistan'da açık deniz kılavuz kaptanı yoktur.

Asgari Nitelikler

1. 55 yaş altında
2. Temiz sabıka kaydı
3. Gereğine uygun olarak tespit edilmiş yeterli sağlık durumu
4. Yunan Gemi Kaptanı ya da İkinci Kaptan belgesi
5. Denizde on yıl hizmet vermiş olmak: Bu sürenin 3 yılının 250 GT ya da daha büyük motorlu gemilerin kaptanlığı olması
6. Çeşitli konularda sınav ve testlerin başarıyla tamamlanması ve arkasından ruhsatlı kılavuz kaptanlar gözetiminde altı aylık eğitim uygulaması

Emeklilik

Emeklilik yaşı 65'tir.

Kılavuzluk İstasyonları/Bölgeleri

Yunanistan'da 14 kılavuz kaptanlık istasyonu vardır. (Pire, Selanik, Patras, Volos, Irakleon, Kalamata/Pylos, Korfu, Chalkis, Syros, Lavrion, Kavala, Itea ve Rodos). Bu istasyonlarda destek personeli ile desteklenen 48 ruhsatlı kılavuz kaptan görev yapmaktadır.

Yerel Liman Başkanları (Yunan Sahil Güvenlik mensupları), kendi bölgelerinde kurulu kılavuzluk istasyonlarını denetlerler. Kendi bölgesinde kılavuzluk istasyonu olmayan Liman Başkanları bazen bu işi nitelikli güverte zabıtlarına verir.

Kılavuz Kaptanlık Hizmeti Alma Zorunluluğu ve Kılavuz Kaptan Muafiyet Belgeleri (PEC)

Temel olarak, kılavuzluk istasyonları olan tüm Yunan limanlarında kılavuz kaptanlık hizmeti almak zorunludur. Yunanistan'da hiç bir muafiyet belgesi verilmemektedir. Ancak aşağıda belirtilen büyük sınıf gemiler genellikle muaf tutulurlar:

1. Yunan limanları arasında ya da en fazla iki yabancı limana giden yolcu ya da Ro Ro / Yolcu gemileri
2. Savaş gemileri

3. 500 GT'den daha küçük yunan gemileri

4. 500 GT'den daha küçük tüm yolcu gemileri (bandırası ne olursa olsun)

Çalışma Saatleri

Her kılavuzluk istasyonu kendi çalışma programını belirler. Mevzuata göre yıllık izin süresi 36 gündür.

Ücret Tarifeleri/Gelir Düzeyi

Tarifeler Deniz Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenir. Kılavuz kaptanların geliri, bir yolcu gemisi / koster kaptanının baz ücretine göre % 20 artırılarak belirlenir. Bu ücretler, Armatörler ve Denizciler Birliği ile yıllık olarak yapılan Toplu Sözleşmelerle belirlenir. 2000 yılında bir kılavuz kaptanın yıllık geliri yaklaşık 27.500 Euro civarındadır.

IV. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kılavuzluk hizmetleri dünya genelinde rekabete kapalı hizmetlerdir. ABD Kılavuz Kaptanlar Birliği (APA) eski başkanı Jack Sparks'ın ifadeleriyle “Zorunlu kılavuzluk uzun vadede şimdiye kadar bir hükümet için kendi denizlerini korumak, halkının ve deniz çevresinin güvenliğini sağlamak ve deniz yolu ile yapılan ticareti kolaylaştırmak amacıyla sağlanabilecek en etkili mekanizma olagelmıştır. Etkilidir çünkü bir geminin kumanda merkezi olan köprüüstüne amacı kamu çıkarını korumak olan bir kişiyi konumlandırmaktadır. Bir kılavuz kaptan yapacağı bu işi alabilmek için rekabet etmek zorunda kalırsa, özellikle de bu işi rekabeti destekleyen bir armatörden veya başka bir kuruluştan alıyorsa, bilir ki kendi yaşamsal çıkarları hükümetin ve halkının çıkarlarını korumakta değildir, kılavuz kaptan seçimini kim yapıyorsa ona bağlıdır. Kılavuz kaptanın rolü bu şekilde tehlikeye atılırsa, kılavuzluk sisteminden de istenen sonuç alınamayacak ve hayal kırıklığı yaratacaktır.”

Şu ana kadar kılavuzluğun devletin kesin kontrolunda ve kamu hizmeti olarak koordine ettiği önemli bir konu olduğunu muhtelif uygulamaların incelenmesiyle görmüş bulunuyoruz. Hatta Finlandiya, Danimarka gibi bazı ülkelerde kontrolün ötesinde tüm kılavuz kaptanların devlet memuru olduğunu gördük. Önemli olan sistemin nasıl oluşturulduğu değil uygulama şeklindedir.

IMO Genel Sekreteri William O'Neil; kılavuz kaptan ve kılavuzluğun esaslarını Honolulu'da yapılan 15. IMPA Kongresinde şöyle ortaya koymuştur:

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

Genel olarak baktığımızda uluslar arası kuruluş ve örgütler bu yapılanmanın çok genel noktalarını ortaya koymakla birlikte, üye devletleri bu konunun nasıl organize edileceği konusunda bir kısıtlama altına almamışlardır.

Burada model çalışmamızı yaparken gemi trafik hizmetleri(VTS) ile entegre bir kılavuzluk sisteminin hem kamu menfaatlerini koruma açısından hemde güvenlik boyutunda çok daha efektif olacağını gördük. Ancak kabul edilmelidir ki bu bir fizibilite ve ihtiyaç konusudur. Denizcilik Müsteşarlığımızın yürütmekte olduğu “Gemi Trafik Hizmetleri Bölgeleri” projesi paralelinde ve mevcut durumda kılavuzluk hizmeti vermekte olan özel firmaları da göz önüne alarak bu bölgelerde entegre ve VTS hizmetini verecek olan Devlet kurumunun personeli olarak istihdam edilen kılavuz kaptanlarla bu hizmetin verilmesinin iyi bir çözüm olacağı sonucuna vardık.

Dar suyolları ve limanlarda seyir emniyetini arttırmak ve deniz çevresinin korunması için kıyı ya da liman devleti tarafından gemilere sağlanan hizmetler aktif ve pasif hizmetler olarak ikiye ayrılır.

Pasif hizmetler, fenerler, şamandıralar, raconlar, trafik ayırım şeritleri, AIS tabanlı sistemler, harita bilgilerinin güncellenmesi gibi hizmetler olup, bu hizmetlerden nasıl ve ne kadar yararlanılacağı tamamen gemiye bağlıdır gelişen durumlarda etkileşim olmaz.

Aktif hizmetler ise, kılavuzluk, VTS ve römorkör hizmetleri olup bu hizmetlerde gemi ile tam bir etkileşim söz konusudur. Aktif hizmetlerin önemi özellikle gelişen ve riskin arttığı durumlarda kendini daha fazla belli eder.

Seyir emniyetini arttırmak ve deniz çevresini korumak bir anlamda riskleri azaltmaktır. Bunun için ise risk analizini de içeren etkin bir risk yönetimi gereklidir.

Risk kısaca, bir olayın olabilirliği (ihtimali) ile sonuçlarının bileşimi olarak tanımlanabilir. Sadece pasif hizmetlerle risklerin minimize edilmesi mümkün değildir çünkü seyri olumsuz yönde etkileyen çevresel faktörlerin (yoğun deniz trafiği, akıntı, rüzgar, kısıtlı görüş gibi) pasif hizmetlerle gemilere aktarılması ve onlarında çok kısa sürede bu bilgileri alıp doğru kararlar verebilmeleri gerçekçi bir yaklaşım olmayacaktır. Dolayısıyla aktif hizmetler, hem tüm bilgilerin kısa sürede doğru olarak analiz edilebildiği hemde tecrübelerin yansıtıldığı değerlendirilmesiyle, risklerin minimize edilmesinde en önemli araçlardır.

Kılavuzluk ve VTS hizmetlerinin her biri tek başına seyir emniyeti açısından oldukça önemlidir. Birlikte sunulduklarında ise (özellikle kılavuzluğun zorunlu olduğu durumlarda) o bölgedeki seyir emniyeti katlanarak artar. Ancak bu konuda hizmet kalitelerinin ve entegrasyonunun belirleyici rol oynadığı unutulmamalıdır.

Hizmet kalitesini bir tarafa bırakıp hizmetlerin entegrasyonuna odaklanacak olursak, birbirlerinden farklı ve bağımsız olan kılavuzluk ve VTS hizmetleri aslında doğru zemine yerleştirilirlerse birbirlerinin tamamlayıcısı olurlar. Burada söz konusu olan sadece fiziksel ve idari bir entegrasyon değil aynı zamanda eğitim ve hizmet entegrasyonudur. Birbirine entegre olmamış kılavuzluk ve VTS hizmetleri de belli ölçüde birbirlerini tamamlayabilirler ancak, hedef maksimum düzeyde emniyet ve minimum risk ise her iki hizmetinde, eğitimden prosedürlere, olay analizlerinden yapılacak yeni düzenlemelere kadar tam bir rüşdüm içinde olmaları gereklidir. Tabii ki bu şartlar farklı çatılar altında hizmet veren kılavuzluk ve VTS lerde de sağlanabilir. Ancak kurumsal farklılıkların uzun vadeli politikalar üzerindeki etkileride farklı olacağından zaman içinde hizmetler arasında da farklılıklar kaçınılmaz olacaktır.

Burada öncelikle inceleyeceğimiz konu VTS ve Kılavuz Kaptan ilişkileri olacaktır.

4.1. VTS ve Kılavuz Kaptan ilişkileri

Bir VTS'nin en önemli özelliği, dinamik bir bilgi kaynağı olmasıdır. Her geminin radar, ECDIS, VHF, seyir yayınları, limanlara girişlerle ilgili bilgileri içeren kitaplar gibi kullanabileceği değişik bilgi kaynakları bulunur. Bunların pek çok avantajları vardır ancak, radar ve ECDIS'I hariç tutarsak hiçbirisi, en son bilgi ve haberleri güncelleştirme şansına sahip değildir. Oysa bir VTS, görev sahasına giren denizalanı için dinamik bir bilgi kaynağıdır; en güncel ve güvenilir haberler ve seyirle ilgili uyarıların alınabileceği bir bilgi kaynağıdır.

Bu bilgi, bölgede bulunan gemilerin konumları ve tipleri, bölgede o an mevcut meteorolojik ve hidrolojik koşullar, fenerler, ışıklı şamandıralar gibi seyir yardımcılarındaki arızalar gibi önemli konuları içerebilir. AIS sisteminin devreye girmesiyle birlikte, bütün bu dinamik bilgi ve uyarılar, bölgedeki bütün gemilerin kullanımına açık olabilecektir ve bu da, gerek VTS üzerindeki gerekse gemi üzerindeki ses haberleşmesi yükünü ortadan kaldıracaktır. Yakın gelecekte VTS sistemlerinin bugüne kıyasla “sessiz” hale geleceklerini söyleyebiliriz.

Pek çok ülkede, kılavuz kaptanlar, geminin seyir güvenliğini sağlama görevine ek olarak, kılavuz kaptanlardan, gerek kılavuzladıkları gemideki, gerekse civar gemilerde

gördükleri eksik-hatalı durumları ve deniz kirliliği olaylarını rapor etmeleri istenir. Örneğin, 1998 yılında revize edilen Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde şu hüküm yer almıştır:

“Kılavuz kaptanlar, kılavuzlamakta oldukları gemilerde meydana gelen deniz kazalarını ve rotaları üzerinde seyir güvenliği bakımından saptadıkları sakıncalı hususları, derhal Trafik Kontrol İstasyonuna bildirecekler ve 24 saat içinde yazılı bir rapor vereceklerdir.”

Kılavuzluk ile VTS teşkilatlarının işbirliği ve uyum içerisinde çalışmaları gerekir. Yukarıda belirtilen bunun nedeni sayılabilecek örneklerden sadece bir tanesidir. Bu noktada, uyum ve işbirliğinin kapsamının belirlenmesi amacıyla VTS'in verdiği hizmetlere kısa bir göz atmak yararlı olacaktır.

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

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

Bilgi hizmeti, şu konuları içerebilir:

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

Gemi kaptanları, genellikle, VTS personelinin uzmanlığına ve mesleki bilgisine güven duymakta ve verdikleri talimatları yerine getirmektedirler. Bununla birlikte, VTS tarafından verilen bir talimatın, yerine getirilmesi gemiye zarar verebileceği değerlendirilmesinin gemi kaptanınca yapıldığı durumlarda kaptanın bu talimata uymayabileceği kabul edilmelidir.

Geminin hareketlerinden doğacak mali sorumluluğun sahibinin tayin edilmesi sürekli tartışmalı bir durum olagelmıştır. Bunu çetrefilli kılan kaptanlar, kılavuz kaptanlar, armatörler ve VTS arasındaki yasal ilişkilidir. Buna karine teşkil edecek geçmişte birçok dava olmuşsa

da, bu konu halen denizcilik hukuku ve özel hukukta her olayda yeniden değerlendirilen konumdadır. Bir VTS operatörünün gemiye verdiği bir talimat sonucu bir kaza olmuşsa, VTS'ye katılımın zorunlu mu isteğe mi bağlı olduğu, Gemi kaptanının verilen talimatın kazaya sebebiyet vereceğini düşündüğünde bu talimata uymama hakkının her zaman bulunduğu gibi konuları da gözeten pek çok mali sorumlulukla ilgili deniz hukuku kuralları uygulamaya konulabilir.

Alman Kılavuz Kaptanlar tarafından hazırlanan bir tez çalışmasına göre, VTS merkezinde devamlı olarak görev alacak kılavuz kaptan, en az şu görevleri almalıdır:

- Seyir tavsiyesini de içeren seyir yardımı hizmetini vermek üzere sürekli olarak VTS merkezinde bulunmalıdır, böylelikle örneğin teknik arızadan veya seyir sorunlarından doğabilecek kazaları önlemede ya da siste veya başka bir olayın ortaya çıkması halinde her an başvurulabilecek bir danışman olarak ulaşılabilir olacaktır.

- Gemi üzerinde bulunan görevli personele kaza sonrasında gerekli tavsiyeleri vermelidir, VTS merkezinde bulunan bir kılavuz kaptan kriz yönetimini derhal ve etkin bir şekilde üstlenebilecek bir konumdadır.

- Kanal/boğaz veya trafik koşullarındaki değişimlerle ilgili özellikle de su çekimi ve su derinliği ile ilgili olanlarda anında gemilere tavsiyede bulunmalıdır.

- Trafik kurallarını seyir tavsiyesine dönüştürmek suretiyle gemilere bildirmelidir.

- Demirleme veya rıhtıma yanaşmada gemilere tavsiyede bulunmalıdır.

- Kılavuz kaptanların gemiye binmeleri ve gemiden ayrılmalarını trafiğe engel olmayacak bir şekilde yapmalarını koordine etmelidir.

- Kılavuz kaptan alma mevkiine yaklaşmada veya kılavuz kaptanı alma ya da indirme manevralarında gemi kaptanlarına tavsiyede bulunmalıdır.

Aynı tezde VTS merkezinde görev alacak kılavuz kaptanların eğitilmeleri konusunda şu görüşlere yer veriliyor:

“Kılavuz kaptanların teknik, elektronik ve veri işleme konularında almaları gereken eğitim ve trafik yönetimi konusunda sonuçta ulaşmaları gereken uzman bilgisi açısından, kılavuz kaptanların detaylı bir denizcilik eğitimi almış olmaları gerektiği ve mesleki düzey bakımından mümkün olan en yüksek derecede olmaları gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bunlara ek olarak biz denizcilik haberleşmesi, haberleşme teknolojisi, veri işleme, liman inşaatı, hidrodinamik, manevra teknolojisi, ulaştırma lojistiği, trafik yönetimi teknolojileri ve trafik

yönetim sistemleri konularının da temel eğitim programlarına alınarak böylelikle kılavuz kaptanların hem gemi üzerinde hem de VTS merkezlerinde yapacakları iki göreve de hazırlanmalarının gerekli olduğu düşüncesindeyiz.”

Sonuç olarak bu çalışmada bana ilham veren Norveç örneğinde olduğu gibi, Norveç Kıyılar İdaresi yapılanmasının minimum düzeyde, Denizcilik Müsteşarlığının projelendirdiği Gemi Trafik Hizmetleri Bölgeleri bölgelerinde oluşturulması ve bunun dışında kalan bölgelerin özel sektörün devlet kontrolünde hizmet verdiği bölgeler olarak koordine edilmesi en kısa ve efektif çözüm olarak ortaya çıkmıştır.

Norveç Kıyılar İdaresini(Norwegian Coastal Administration) kısaca anlatmak gerekirse; tüm Norveç kıyılarındaki;



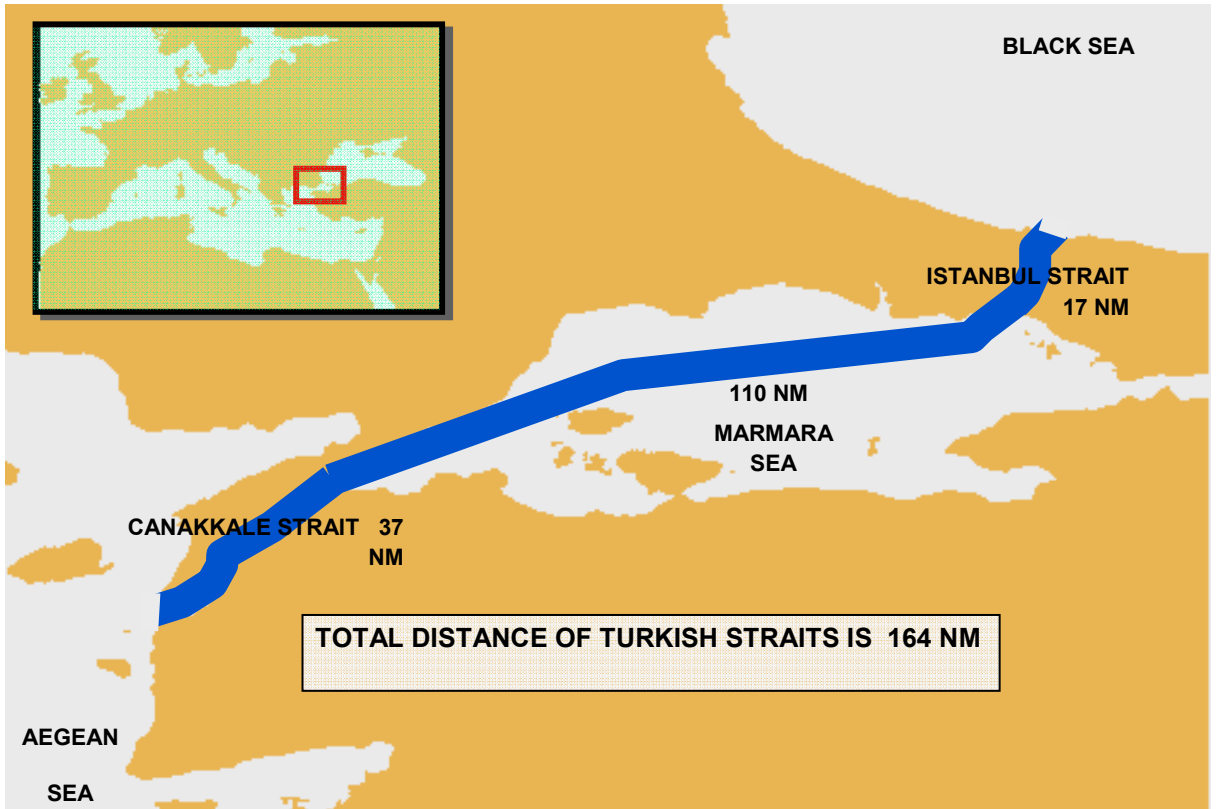
Şekil 8. Norveç Kıyılar İdaresi

- Fenerler ve seyir yardımcıları (bakım tutum ve yerleştirilmesi)
 - Kılavuzluk faaliyetleri
 - VTS (Gemi Trafik Hizmetleri)
 - Kurtarma yardım
 - Deniz Kirliliği ve afetler acil müdahale
 - Mevzuat hazırlama ve uygulama
- Konularında çalışan bir resmi devlet kuruluşudur.

Ülkemizde, Norveçteki İdarenin sahip olduğu formasyonların kılavuzluk hariç tümüne sahip olan Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İşletmeleri 1997 yılından beri Genel Müdürlük olarak faaliyetini sürdürmektedir.

Bundan sonra bu bölgeleri ve kısaca düşünülen organizasyonu anlatmaya çalışacağız.

4.2. Türk Boğazları

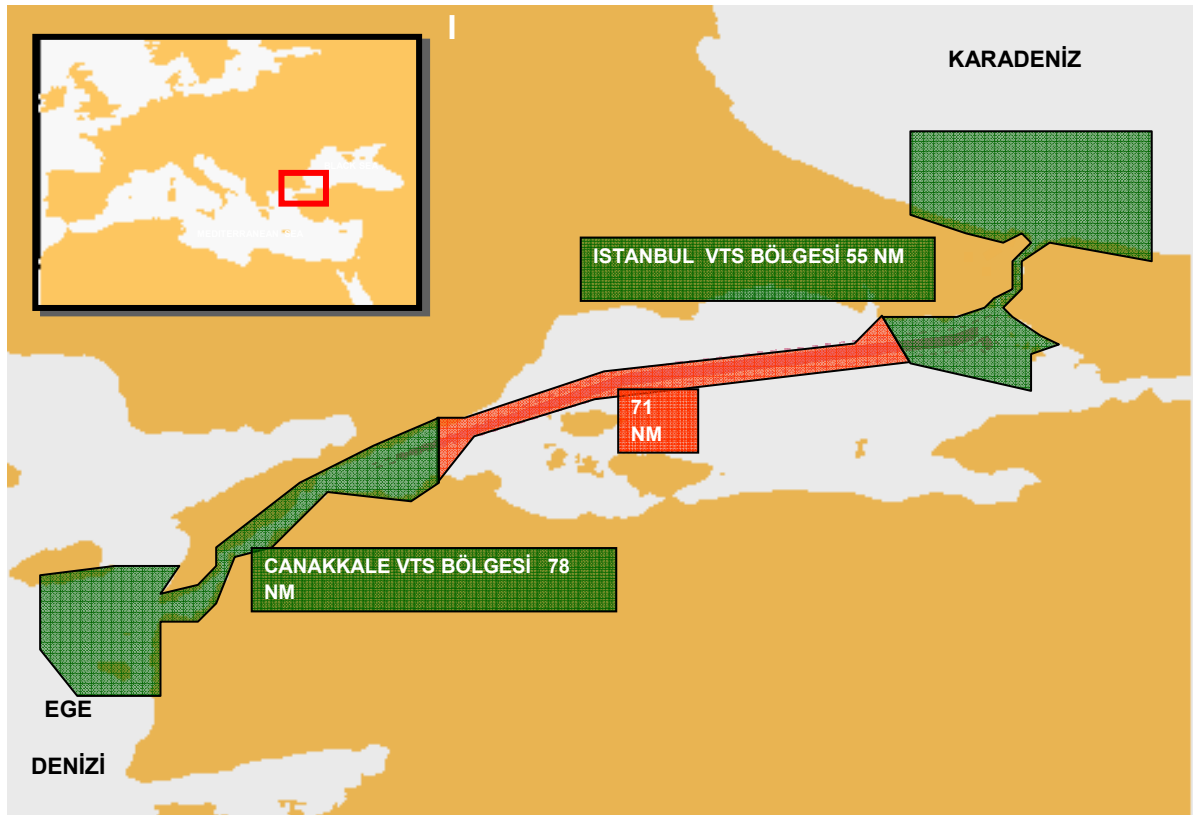


Şekil 9. Türk Boğazları Sistemi

İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve bu iki Türk Bğazı arasında kalan suyunu kapsayan bölge olarak tanımlanan Türk Boğazlar Bölgesi toplam 164 deniz millik bir mesafedir. Bu bölgenin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında aşağıdaki şemada da görüleceği üzere aktif VTS hizmeti verilmekte olup, Marmara Denizinin kapsama alanına dahil edilmesi için çalışmalar devam etmektedir.

Bilindiği üzere Türk Boğazlarında kılavuzluk hizmetleri bir devlet kuruluşu olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından verilmektedir. Türk Boğazlarının uluslar arası anlaşmalardan(Lozan, Montrö) kaynaklanan özel statüsünden daha önce bahsetmiştik. Bu anlaşmalar doğrultusunda uğraksız geçiş yapan gemilere kılavuz zorunluluğu getirme şansımız olmasada, IMO tarafından da kabul edilen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Tüzüğüyle gelen trafik düzenlemesi imkanımız bulunmaktadır.

Kısaca VTS sistemiyle kılavuzluk aynı çatı altında birleştirilerek, İstanbul gibi bir dünya incisi şehrin içinden geçen boğazı petrol boru hattı haline getirmek isteyen yabancı oyuncular dizginlenmiş, sistem daha efektif ve emniyetli hale getirilmiş olacaktır



Şekil 10. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmet (GTH) Alanları

Kılavuzluk ve Teşkilat Yönetmeliğinde ve 1995 yılında alınan Milli Güvenlik Kurulu Kararlarında; Türk Boğazlarında kılavuzluk ve römorkajın devlet eliyle yürütülmesi hususu vurgulanmıştır. Kanımca ülkemizin içinde bulunduğu coğrafya ve ulusal çıkarlarımız da bunu gerektirmektedir.

Mümkün olduğunca hızlı bir şekilde gerekli düzenlemelerin yapılarak bu hizmetlerin aynı çatı altında toplanması Türk Boğazlar Bölgesi ve ülkemiz için gerekli ve önemlidir.

4.3. İzmit Gemi Trafik Hizmetleri Bölgesi

Bilindiği üzere içlerinde PETKİM ve TÜPRAŞ gibi dev şirketlerin de yer aldığı bu bölge ülkemiz sanayinin neredeyse yarısını barındırmakta ve normal olarak da büyük bir gemi trafiğine sahne olmaktadır(yılda yaklaşık 12000 gemi).

1996 yılına kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından verilen kılavuzluk hizmetleri, TDİ nin ani bir kararla buradan çekilince bölgedeki kılavuzların kendi aralarında kurdukları bir şirketle bir römorkörcülük şirketinin konsorsiyumu tarafından vermeye başlanmıştır. Ancak zaman içerisinde idari sorunlar ve kar paylaşımı anlaşmazlıkları nedeniyle bu iki şirketin arasındaki anlaşmazlık sonucu bu şirketler kendi başlarına hem kılavuzluk hem de römorkör hizmeti vermeye başlamıştır.



Şekil 11. İzmit Gemi Trafik Hizmet (GTH) Alanı

Rekabet adı altında Müsteşarlığımızın yayınlamış olduğu tarifeden büyük indirimler yapılmış, acentelerin elinden gemi kapabilmek için olmadık oyunlar oynanmış ve neticede ciddiyetsiz bir yapı ortaya çıkmıştır. Bilinmelidir ki Türkiye Cumhuriyeti Devletinin hükümlerinde bulunan bu bölgede kılavuzluk mecburi ve tarifesi Müsteşarlıkça belirlenmiştir. Bu bölgeye gelen gemilerin yaklaşık %85'inin yabancı bayraklı olduğu düşünülürse rekabet adı altında yapılan indirimlerle yabancı gemilerden alınmayan milyonlarca dolar heba olup gitmiştir.

Sonuç olarak bu bölge de, stratejik önemi olan ve körfezin her iki yanında yer alan tehlikeli madde üreten ve depolayan tesisleriyle hassas bölge özelliği olan bir alandır. Proje dahilinde bulunan İzmit VTS alanı operasyonu da bu alanda tartışmasız tek otorite olan Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İşletmeleri tarafından yapılacaktır.

Yapılacak mevzuat değişikliği ile bu bölgede VTS ile Kılavuzluk aynı idare altında entegre edilerek hem karışıklıkların önüne geçilmeli hem de emniyet faktörü devlet ciddiyeti ile yükseltilmelidir.

4.4. İzmir Gemi Trafik Hizmetleri Bölgesi

Bu bölge özellikle Yunanistanın AB fonlarını arkasına alıp Ege Denizinde VTS organizasyonunun tümüne talip olmasıyla önem kazanmıştır. Ülkemiz büyük devlet olmanın gereğini yaparak kendi sahillerimizdeki VTS organizasyonu konusunda hızlı bir çalışmaya girmiştir.

Aliğa da TÜPRAŞ ve PETKİM gibi büyük sanayi kuruluşlarının olduğu bölgede, İzmir limanının ticari faaliyetlerdeki payı ve Nemrut Körfezindeki özel limanların ticari kapasitesi yadsınmaz.



Şekil 12. İzmir Gemi Trafik Hizmet (GTH) Alanı

Bölgede gemi trafiğinin yükünü çeken İzmir limanında Kılavuzluk hizmetleri Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından verilmekte olup devlet kontrolündedir. Aliağa Körfezinde özel kılavuzluk şirketi tarafından hizmet verilmektedir. Bunun yanında bu bölge içinde yer alan ve Türkiye Denizcilik İşletmelerine aitken özelleştirilen limanlarda kendi kılavuzluk teşkilatları ile hizmet vermektedirler.

Sonuç olarak bu bölge için de stratejik önemi ve VTS ile kılavuzluk hizmetlerinin aynı çatı altında toplanması düşüncesiyle VTS sistemini çalıştıracak devlet kuruluşu altında bir yapılanma öngörülmektedir. Böylece çok başlılık ortadan kaldırılacak, düzenli ve sistemli bir hizmet verilmiş olacak aynı zamanda VTS sisteminin maliyetleri de karşılanmış olacaktır.

4.5. Mersin-İskenderun Gemi Trafik Hizmetleri Alanı

Özellikle Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattının resmen açıldığı şu günlerde bu bölgenin önemini ifade etmek için çok büyük çaba harcamaya gerek yoktur. Petrol boru hattı dışında rafineriler ve Kıbrıs bağlantısı gibi faktörler bu bölgenin önemini açıkça ortaya koymaktadır.



Şekil 13. Mersin Gemi Trafik Hizmet (GTH) Alanı

Yukarıda belirttiğimiz gerekçeler, stratejik önem ve yakın zamanda planlanan Samsun-Ceyhan ve Kazak petrollerini BTC ile birleştirecek boru hatlarının bitirilmesinden sonra bu bölgenin önemi çok daha fazla artacaktır.

Sonuç olarak bu bölge VTS sistemi ve aynı sisteme bağlı kılavuz kaptanların entegrasyonu ile çok daha efektif, emniyetli ve kontrollü bir bölge haline gelecektir.

İçinde bulunduğumuz coğrafya ve ülkemizin menfaatleri, tüm stratejik yapılanmanın doğal olarak sadece kar amacı güden şirketlerce yerine getirilmesini imkansızlaştırmakta, mümkün olsa bile ciddiyet ve kamu yararı açısından alınması gerekli tedbirlerin alınmasında zafiyet oluşturma ihtimalini ortaya çıkarmaktadır.

4.6. Diğer Limanlar

GTH bölgeleri dışında kalan limanlar ve buralarda verilecek kılavuzluk hizmetlerinin organizasyonu, ana federasyon yapısı, bölgesel koordinasyon ve devlet kontrolünü sağlayıcı bir mekanizma ile çözümlenmelidir.

Bu konuyu örneklenirerek izah etmek çok daha faydalı olacaktır; Bir örnek olarak TDİ. A.Ş.'nin bir limanı iken özelleştirme kapsamında 30 yıl hizmet devri yöntemiyle özelleştirilen Çeşme limanı şu anda ULUSOY ÇEŞME LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş tarafından çalıştırılmaktadır. Tüm operasyon kılavuzluk ve römorkaj dahil olmak üzere yapılan bu devir işleminde şöyle bir aksaklık vardır; Bilindiği üzere ULUSOY grubunun Ro-Ro gemisi işleten ve Çeşmeden sefer yapan gemileri vardır. Özellikle yaz döneminde Çeşmede yoğunlaşan feribot trafiği ile birlikte Çeşme yoğun bir liman haline gelmektedir. Bu durumda şirket kendi limanına, kendi pilotaj ve römorkaj sahasına yakın zamanlarda gelecek iki gemi arasında bir öncelik sırası oluştururken menfaatlerini ön planda tutacaktır. Bu durum özellikle feribotların program sarkmalarında oldukça sık gözlenmektedir.

Bu konuda oldukça önemli bir diğer örnek ise Kuşadası Limanıdır. Royal Caribbean Cruise iştiraki olan EGE LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. isimli şirkete özelleştirme kapsamında tüm kılavuzluk ve römorkaj işlemleri ile devredilen limanda, özellikle tarife uygulamaları ve operasyon konularında büyük sıkıntılar yaşanmış ve sonuçta COSTA CRUISES gemilerini İzmir limanına yanaştırmaya başlamıştır. Bu konu önceki yıllarda liman özelleştirmelerine

çok ateşli yaklaşan Deniz Ticaret Odası kürsülerinden bile yansımış ve şikayet konusu olmuştur. RCC gemilerine avantaj sağlayan bu durum devlet olarak hakimiyet sahamızda düzenleyici fonksiyon konusunda zaafiyet yaşandığını göstermektedir.

Bu konuda çözüm ise pekçok ülkede uygulanan federasyon sisteminin organizasyonudur. GTH bölgelerinde çalışan kılavuz kaptanlar dahil olmak üzere tüm ülkemiz kılavuz kaptanlarının dahil olacağı büyük federasyon yapısı oluşturulmalıdır. Kılavuz kaptanların çalıştıkları yere bakılmaksızın tüm özlük hakları bu federasyon tarafından düzenlenmeli ve uygulama kontrol edilmelidir. Limanların yönetiminde yerel otorite(belediye), kılavuz kaptanlar, liman işleticileri ve devlet otoritesi birlikte yer alarak limanın taraflı yönetimini önleyebilirler.

Kılavuz Kaptanlar ise federasyonun sağlayacağı güven ortamında, işsiz kalma vb. Baskı yaşamadan profesyonelce bu kamu hizmetini yerine getirme şansına sahip olurlar ki bu ticari kaygılara feda edilemeyecek kadar önemli bir konudur.

KAYNAKLAR

- ABDULAHAD NURI, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi, İstanbul 1926
- AKDOĞAN, R.; ALTIBUÇUK, F., Denizde Çatışmayı Önlemeye İlişkin Uluslararası Kurallar, İstanbul, 1995.
- AKTEN, N.; USTAOĞLU, S., RODOPMAN, K., "Marine Casualties in The Turkish Straits and Their Implications for the Environment", Proceedings of International Seminar on Marine Safety and Environmental Protection, 1-4 November 1994.
- ALTUĞ, Y., "The United States of America's Policies Towards Turkish Straits", Belleten, Cilt LVI, Sayı: 215, Nisan 1992.
- ALTUĞ, Y., M., Turkey and Some Problems of International Law, İstanbul, 1958.
- AYBAY, A.- AYBAY, A.- AYBAY, G. - AYBAY, R., Denizciler İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku, 1998.
- AYBAY, G., "Boğazlar Bölgesi Tüzüğü Hakkında" Denizatı Dergisi Eki Nisan Mayıs 1994.
- AYBAY, G., "On the Power of Turkey to Regulate Free Passage Through the Straits", Turkish Straits New Problems and New Solutions, İstanbul, 1996.
- AYBAY, G., "22.02.1996 Günü Moskova'da Yapılan Türk Boğazları Bölgesi için İşbirliği Semineri Hakkında Rapor", Denizatı Dergisi, Mart Nisan 1996.
- AYBAY, G., Türk Boğazları : Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme, İstanbul, 1998.
- BAŞ, M., "İstanbul Boğazı Seyir Güvenliği Üzerine Simülatör Çalışmaları ve Sonuçları", Denizatı Dergisi, Temmuz Ağustos 1996.
- BAYKAL, F.,H., "Boğazlardan Geçiş Ne Kadar Serbest", Deniz Ticareti Yıl:14 Mayıs 1997.
- BAYKAL, F.H., Deniz Hukuku Çalışmaları , 1998.
- BOOTH, K., Law, Force and Diplomacy at Sea, George Allen & Unwin Publishers, London 1985.
- BOSTAN, İ., "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", Türk Denizcilik Tarihi, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yay., Ankara 2002, s. 206-207.
- CERİT, G.A., Maritime Transport and Safety Management: The Case of Turkish Straits, Strategic Applications for Maritime Industries in Poland and Turkey, November 1999.

- CHALOS, G., "Ankara's Responsibility for Turkish Straits, Lloyd's List News, 10 .5.1994.
- ÇAĞA, T., "Montreux Sözleşmesine göre Boğazlardan geçiş Serbestisi ve Güvenlik Prensipleri", Denizati Dergisi Eki Nisan Mayıs 1994
- ÇOMAK, H., "...Türk Boğazlarının Stratejik Önemi", Deniz Harp Okulu Bülteni, Yıl:221 Sayı:31 Ağustos 1994.
- CHORLEY ; GILES., Shipping Law, 1988
- CHURCHILL, R.R., LOWE, A.V., The Law of The Sea, 1983.
- ÇAĞA, T., Deniz Ticaret Hukuku I, Filiz Kitabevi, İstanbul1995.
- DAĞCI, Y., "2000'li Yıllarda Türk Boğazlarında Gemi Trafığı", Deniz Ticareti Dergisi Yıl:16, Mayıs 1999.
- DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI, Kanalda Seyir Tüzüğü: Korint, Seyir ve Hidrografi Dairesi,1966
- DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI, Kanalda Seyir Tüzüğü: Panama, Seyir ve Hidrografi Dairesi 1971
- DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI, Kanalda Seyir Tüzüğü: Süveyş, Seyir ve Hidrografi Dairesi 1967
- DE YTURRIGA, J.A., Straits Used for International Navigation, A Spanish Perspective, Martinus Nijhoff Publishers, 1991.
- DİRİCAN, R., "Boğazları Bekleyen Tehlikeler", Deniz Ticareti Dergisi, Yıl:13 Haziran 1996.
- DJALAL, H., "Pointers on the Safety of Navigation in the Straits of Malacca and Singapore", SJICL, 1998.
- DOUGLAS, R.P.A., GEEN, G.K., The Law of Harbours and Pilotage, 1989.
- DÜMEN, E., Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri: 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yay., İstanbul 1993, s. 102.
- ELFERINK, A.G.O., "The Regime of Passage of Ships through the Danish Straits", 1999. (web)
- EMECEN F., "Giresun", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, Cilt 14, s. 80, 1996.
- EROL, A., Deniz Pilot Kaptanlar Derneği Raporu, s.8, s.35, Aralık 1987.

- EROL, A., “Türk Boğazlar Bölgesinde Güvenlik”, Mersin Deniz Ticareti, Yıl:5, Sayı:49, Haziran 1996.
- EROL, A., “Türkiye'de Kılavuzluk Hizmetleri”, Deniz Ticareti, Yıl:14 Eylül 1997.
- EROL, A., Dünya Kılavuzluk Tarihine Kısa bir Bakış, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Bülteni, Sayı 1, s.4, 1999.
- ERSOY, E., “Boğazlar Bölgesinde Hukuksal Statü ve Trafik Ayırım Düzeni Kurulması” Boğazlar Bölgesinde Seyir Güvenliği Semineri, İstanbul, 1992.
- ERŞAN, G., “Yürürlüğe Giren Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük ve Kılavuzluk”, Mersin Deniz Ticareti Dergisi, Yıl:3 Ağustos 1994.
- ERTAN, H., “Türk Boğazları Bölgesi İçin Nasıl Bir Gemi Trafik Yönetim Sistemi”, Deniz Ticareti Dergisi, Yıl:14, Ekim 1997.
- FORCE, R., YIANNOPOULOS, A.N., Admiralty and Maritime Law, Vol.1, 1997.
- GEEN, G.K., The Law and Administration of Pilotage, 1977.
- GOLD, E., “International Shipping and the New Law of the Sea: New Directions for a Traditional Use?”, Ocean Development and International Law, Vol.20, No:5, 1989.
- GÖZE, A., Devletin Ülke Unsuru (Sınırları ve Devletle Olan Münasebeti) Doktora Tezi, İstanbul, 1959.
- GÖKÇE, A., “Kılavuzluk Hizmetlerinde Güvenlik Sorunu”, Denizatı Dergisi, Haziran Temmuz 1997
- GÖKNİL, M., N., “Çatmayı Önleyici Hükümler”, Tahir Taner'e Armağan, İstanbul, 1956.
- GRIME, R., Shipping Law, 1991.
- HADLEY, M., “Issues in Remote Pilotage”, Journal of Navigation, Vol.52, No.1, January 1999.
- HERGUNER, M., ”Türk Boğazlarının Denizcilik ve Siyasi Açından Değerlendirilmesi”, Mersin Deniz Ticareti Dergisi, Yıl:6, Ekim 1997.
- HILL, C., Maritime Law, 1995.
- HUGHES, T., “Vessel Traffic Services (VTS): Are We Ready for the New Millenium?”, Journal of Navigation, Vol.51, No.3, September 1998.
- ILGIN, S., Deniz Ticaret Hukuku ve Mevzuatı, 1992.

- ILGIN, S., “Türk Boğazları ile İlgili Son Gelişmeler Hakkında”, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:3, Sayı:1-2., 1998.
- İNAN, Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, 1995.
- İSTİKBAL, C., Mahallinde araştırma ve gezi notları, 2000
- İZVEREN,A; FRANKO, N.; ÇALIK, A., Deniz Ticaret Hukuku,
- KAYE, S.B., International Law of the Straits and the Torres Strait, Martinus Nijhoff Publishers,1997.
- KENDER, R., Deniz Ticaret Hukuku Dersleri, Müşterek Avarya, Çatma, Kurtarma – Yardım, 1979.
- KENDER, R.; ÇETİNGİL, E., Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler, 1998.
- KNIGHT, H.G., “Kiev and Turkish Straits”, American Journal of International Law, Vol.71, 1977.
- KNIGHT, G.; CHIU, H., The International Law of the Sea: Cases, Documents and Readings, Elsevier Applied Science and Unifo Publishers, UK, 1988.”
- KÖKNEL, E., “Boğazlarda Seyrüsefer Güvenliği”, Deniz Ticareti Dergisi Yıl:14 Kasım 1996
- KOCABAŞ, S., Türkiye'nin Canı Boğazlar, İstanbul, 1994.
- LANGDON, J.B.R.L., “The Extent of Transit Passage, Some Special Anomalities”, Marine Policy, No:2, March 1990.
- LARSON, D.L., Security Issues and the Law of the Sea, University Press of America,1993.
- LE FUR, L., Devletlerarası Amme Hukuku, Cilt.1, 1942.
- LENG, L.Y., Southeast Asia and the Law of the Sea, Singapore University Press, 1980.
- LLOYD’S SHIP MANAGER, Şubat 1999, s.5
- LÜTEM, İ., Devletler Hukuku Dersleri II (Yetkiler - Alanlar- Yetkilerin Kullanılması- Barış ve Güvenliğin Sağlanması), İstanbul, 1958.
- MAHMOUDI, S., “Customary International Law and Transit Passage”, Ocean Development and International Law, Vol.20, 1989.
- MENSAH, T.A., “The International Regulation of Maritime Traffic: IMO Approaches”, The UN Convention on Law of The Sea: Impact and Implementation, 1987.

- NEBİOĞLU, O., Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar, Türkiye İş Bankası yay., Ankara 1986.
- NUTKI S., İstanbul Limanı ile Boğazlarda ve Marmara Havzasında Kılavuzluk ve Römorkör Teşkilatı Safahatına Ait Siyah Kitap, s.5, Matba-i Bahriye, 1336.
- O'NEIL, W., "The IMO and International Straits", SJICL, 1998.
- OĞUZÜLGEN, S., "Boğazlarımız'da Tehlike Sinyalleri", Deniz Ticareti Dergisi Yıl:14, Temmuz 1996.
- OĞUZÜLGEN, S., "The Importance of Pilotage Services in the Turkish Straits for the Protection of Life, Property and the Environment", Turkish Straits Nerw Problems and New Solutions, İstanbul.
- OĞUZÜLGEN, S., "Türk Boğazları Bölgesi Terminolojisi", Deniz Ticareti, Yıl:14, Ekim 1996.
- OĞUZÜLGEN, S., "Türk Boğazları Hakkında Son Uluslararası Gelişmeler", Mersin Deniz Ticareti Dergisi, Yıl:6, Ağustos 1997.
- ORAL, N., IMO ve Deniz Hukuku, Marmara Denizi Sempozyumu, 2000
- ÖZKAN, Ö., "1994 Boğazlar Tüzüğünü Hazırlayan Sebepler ve Eleştirisi" Deniz Ticareti, Yıl:14, Eylül 1997.
- PARKS, A., The Law of Tug, Tow and Pilotage, 1982.
- PELECANOS, S., "The Human Factor In Pilotage", Bimco Bulletin, Vol:94 No:3, June 1999
- PLANT, G., "Navigation Regime in the Turkish Straits for Merchant Ships in Peacetime: Safety, Environmental Protection and High Politics", Marine Policy, Vol.20, No.1, 1996.
- PİRİ REİS, Kitab-ı Bahriye, Cilt 2, İstanbul 1988.
- PİRİ REİS, Kitab-ı Bahriye, s. 897, İstanbul 1998.
- POWER, V., EC Shipping Law, London, 1992.
- ROSE, F., The Modern Law of Pilotage, 1984.
- ROTHWELL, D.R., "International Straits and UNCLOS: An Australian Case Study", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol: 23, No: 3, July, 1992.

SARIÖZ, K.; KÜKNER, A.; NARLI, E., “A Real Time Ship Manoeuvring Simulation Study for the Strait of İstanbul (Bosphorus)”, Journal of Navigation, Vol. 51, Issue 3, September 1999.

SCHARFENBERG, S.,A., “Regulating Traffic Flow in the Turkish Straits: A Test for Modern International Law”, Emory International Law Review, Spring 1996, <http://www.law.emory.edu/EILR/volumes/spring96/scharfen.html>, 1996.

SCOVAZZI, T., “Management Regimes and Responsibility for International Straits, With Special Reference to Mediterranean Straits”, Marine Policy, Vol 19, No:2 , 1995.

SHOTWELL, J.T.; DEAK, F., Turkey at the Straits: A Short History, Mc Millan Company, 1941.

SINCAN, M., “The Turkish Straits and the New Navigational Safety Measures”, Proceedings of International Seminar on Marine Safety and Environmental Protection 1-4 November 1994

SMITH, H.,A., (çev: Ahmet Kerse, Yüksel Önel) Deniz Hukuku ve Teamülü,1967.

SOYSAL, İ., “The 1936 Montreux Convention and 60 Years Later”, Turkish Straits New Problems and New Solutions, 1996.

SRIVASTAVA, C.P., “IMO and The Law of the Sea”, The UN Convention on Law of The Sea: Impact and Implementation, 1987.

TEKİL, F., Deniz Hukuku, 1998.

TEZ, İ., “Boğazlar Bölgesi Tüzüğü Düzenlemeleri”, Denizatı Dergisi Eki Nisan Mayıs 1994

THOMAS, S., “Pilotage”, Seatrade Review, February 1996.

THOMAS, S., “Vessel Traffic System”, Seatrade Review, October 1998.

TOLUNER, S., “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye'nin Yetkileri”, Belik ve Çağa 'ya Saygı Semineri, 1994.

TOLUNER, S., “Rights and Duties of Turkey Regarding Merchant Vessels Passing Through The Straits”, Turkish Straits Nerw Problems and New Solutions, İstanbul.

TRUVER,S.C., International Straits of the World, The Strait of Gibraltar and The Mediterranean, Sijhoff & Noordhoff, Maryland, 1980.

TUKİN, C., Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi, İstanbul, 1947.

UK Navy Dover Strait Pilot Hidrographer of the Navy 3rd Edition, 1994

UN Law of the Sea Bulletin, No. 41, 1999, s.1 vd.

UN Law of the Sea Bulletin, No.32 -s.11

UNCTAD, Review of Maritime Transport 1999, Geneva,1999.

UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Straits Used for International Navigation Legislative History of Part III of the United Nations Convention on Law of the Sea, Vol. 1, 1992.

US Government Printing Office, The Problem of the Turkish Straits, Washington,1947.

VANK, D.M., Boğazların Hukukî Rejimi ve Türk Boğazları, 1998.

YAVAŞCA, C., “Montreux Sözleşmesi ve Boğazlar Tüzüğü”, Deniz Hukuku Dergisi Yıl:3 Sayı:1-2, İstanbul,

YILMAZ, M.; ONAY, Y., “Passing Rules Through the Turkish Straits Throughout the History”, Proceedings of International Seminar on Marine Safety and Environmental Protection 1-4 November 1994.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi : 11.10.1967

Doğum yeri : Manisa

Lise : (1981–1985), Manisa Teknik Lisesi

Lisans : (1985–1990), İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
Güverte Bölümü

Yüksek Lisans : (2001– devam ediyor), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü

Çalıştığı kurumlar : (1990–1996), Zodiac Maritime Agencies Ltd., London.

(1996–2006), T.D.İ A.Ş Genel Müdürlüğü.

(2006- devam ediyor), Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşl. Gen. Müd.