

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ DERGİSİ



DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
DERGİSİ

www.deu.edu.tr

ISSN 1309-4246



9 771309 424002 >



Cilt: 2
Sayı: 2
Yıl: 2010



DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ DERGİSİ

Cilt : 2

Sayı : 2

Yıl : 2010



ISSN : 1309-4246

İzmir - 2010

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

DENİZCİLİK FAKÜLTESİ DERGİSİ

Cilt: 2 Sayı: 2 Yıl: 2010

Yayın No: 09.7777.1003.000/BY.010.008.545

ISSN: 1309-4246

1. Baskı

Derginin Sahibi : Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi adına Prof. Dr. A. Güldem CERİT

Sorumlu Müdür : Doç. Dr. D. Ali DEVECİ

Yönetim Yeri : T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi - Denizcilik Fakültesi Buca - İZMİR

Yayının Türü : Akademik Hakemli Dergi - 6 ayda bir yayınlanır.

Sayı Editörü : Doç. Dr. Mustafa KALKAN

Editör : Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL

Yayın Komisyonu : Prof. Dr. Okan TUNA, Doç. Dr. D. Ali DEVECİ, Doç. Dr. Ender ASYALI

Yrd. Doç. Dr. Selçuk NAS

Yayın Hazırlama Kurulu : Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL

Prof. Dr. Hakkı KİŞİ

Doç. Dr. Mustafa KALKAN

Yrd. Doç. Dr. Tevfik ARSLAN

Yrd. Doç. Dr. Nurser Gökdemir IŞIK

Yrd. Doç. Dr. Didem ÖZER

Öğr. Gör. Dr. Emrah ERGİNER

Öğr. Gör. Güven ŞENGÖNÜL

Araş. Gör. Volkan ÇAĞLAR

Bora KAYACAN

Sayı Hakem Kurulu : Prof. Dr. A. Güldem CERİT

Prof. Dr. Hakkı KİŞİ

Prof. Dr. Okan TUNA

Prof. Dr. Necmettin AKTEN

Doç. Dr. D. Ali DEVECİ

Prof. Dr. Huriye KUBİLAY

Yrd. Doç. Dr. Selçuk NAS

Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL

Yrd. Doç. Dr. Nurser GÖKDEMİR IŞIK

Yrd. Doç. Dr. Tevfik ARSLAN

Yrd. Doç. Dr. Ömür Y. SAATÇIOĞLU

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

İstanbul Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dokuz Eylül Üniversitesi

Dizgi Sekretaryası : Öğr. Gör. Güven ŞENGÖNÜL

Yazışma Adresi : Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Tınaztepe Yerleşkesi 35160 Buca-İZMİR

Tel: (232) 453 49 92

Fax: (232) 453 81 97

e-mail: dfdergi@deu.edu.tr

http://web.deu.edu.tr/denizcilik/dfdergi

Tasarım ve Mizanpaj : Volkan Çağlar

Dergide yayınlanan makalelerin bilim, içerik ve dil bakımından sorumluluğu yazarlarına aittir.

Dergide yayınlanan makaleler kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

Basım Yeri : Dokuz Eylül Üniversitesi Matbaası

Basım Tarihi : 30 Aralık 2010

Basım Yeri Adresi : Dokuz Eylül Üniversitesi Matbaası

DEÜ Sağlık Yerleşkesi Mithatpaşa Cad. No: 1606 Balçova 35340 İzmir

Tel : 0(232) 412 33 40 - Fax : 0(232) 412 33 39

© Tüm Hakları Saklıdır.

Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi
Nur Jale ECE

1

Deniz Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi
Duygu MORAL
Hakkı KİŞİ

21

Karar Verme Stillerine Bilimsel Yaklaşımlar
Selçuk NAS

43

İzmir Alsancak Limanı'nın Etki Alanı ve İzmir Kentinin Ekonomik Yapısı
İle Bağı
Hitay BARAN
Çınar ATAY

67

Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri
Alpaslan ATEŞ
Şengül KARADENİZ
Soner ESMER

83

Yazarlara Duyuru

99

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:2 Sayı:2 2010

DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARI VE ANALİZİ

Nur Jale ECE¹

ÖZET

Dünya ticaretinin ithal ve ihrac yaklaşık %80'i deniz yoluyla taşınmakta ve dünya deniz ticaretinin dünya ticaretinin gelişmesine paralel olarak büyümeye devam edeceği tahmin edilmektedir. Denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditlerden biri deniz haydutluğudur. Deniz haydutluğu saldırıları özellikle Güney Doğu Asya, Aden Körfezi ve Somali'de artmış ve gittikçe karmaşık, daha iyi organize ve şiddetli olmaya başlamıştır. Çalışmada, deniz haydutluğunun tanımı ve türleri, nedenleri, bölgeleri, istatistikleri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan düzenlemeler ve alınan önlemler incelenmiştir. Ayrıca, SPSS 16.00 kullanılarak 2003-2009 yılları arasında meydana gelen deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri, saldırı türü, rehin alınan mürettebata yapılan şiddet türüne ilişkin İkili İlişki Analizi (χ^2) gibi istatistiksel analizler yapılmış ve deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin alınması gereken önlemler önerilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Deniz haydutluğu, Aden Körfezi, Somali.

ANALYSIS OF MARITIME PIRACY ATTACKS

ABSTRACT

Over 80% of goods imported and exported globally are transported by strategic shipping lanes, and the international sea transport industry is likely to continue its growth in parallel to global trade rates. One of the foremost threats to maritime security is piracy. Piracy is on the rise especially in Southeast Asia, Gulf of Aden and Somalia is becoming increasingly complex, better organized and more violent. In the study; the definition, types, causes and locations of maritime piracy, current security measurements regulations and measures are examined. The piracy attacks by years, locations, types of attacks and types of violence to crew occurred in the period 2003-2009 are analyzed by the statistical method as Chi Square Test (χ^2) by using SPSS 16.00.

Key Words: Maritime piracy, Gulf of Aden, Somalia.

GİRİŞ

Dünya ticaretinin yaklaşık %80'i deniz yoluyla taşınmakta olup dünya denizlerinde yaklaşık 50 bin ticaret gemisi seyir yapmakta ve 15 milyon konteyner sirkülasyonu gerçekleşmekte, 230 milyonun üzerinde seyahat olmakta ve 6 milyar ton yük taşınmaktadır (Chalk, 2009:58). Dünya deniz ticaretinin çoğu Bab el-

¹ Dr., T.C. Başbakanlık, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, jaleece2004@yahoo.com

Mandap, Hürmüz Boğazı, Malaka Boğazı, Süveş Kanalı ve Panama Kanalı gibi dar, seyir güvenliği ve saldırılar için riskli olan su yollarından geçmektedir.

Dünya deniz ticareti ucuz işçilik ve doğal kaynaklar nedeniyle ihracatın yoğun olmasından dolayı Çin ve diğer Asya eksenli hatlara yönelmiş olup nihai tüketimler Asya'dan Avrupa ve ABD'ye taşımacılık talebini getirmiştir. Deniz Taşımacılığı hızla artmış olup dünya deniz ticaretinin dünya ticaretinin gelişmesine paralel olarak büyümeye devam edeceği tahmin edilmektedir (www.prolog.org (2006:1-3) Dünya deniz ticaretinde yaklaşık 7000 liman kullanılmaktadır. Dünya konteyner ticaretinin yaklaşık %50'si 20 mega limanda elleçlenmektedir. Limanlar özellikle büyük limanlar, her gün binlerce konteynerin elleçlenmesi nedeniyle potansiyel güvenlik tehditleri kaynağıdır.

Dünya üzerinde hareket halindeki 50 bine yakın ticaret gemisinden sadece birine yapılan saldırının yarattığı ekonomik etkiler küresel ekonomiyi etkilemiş olup deniz güvenliği aynı zamanda küresel ekonominin de güvenliği olmaktadır. Denizcilik sektörüne yönelik başlıca tehditler yasadışı uyuşturucu madde kaçakçılığı, yasadışı faaliyetler, kaçak yolcular, köle ticareti, deniz haydutluğu ve terörizmdir. Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) Raporu'na göre, günümüzde deniz haydutluğunun deniz terörizmi için potansiyel tehlike oluşturduğu, deniz haydutları ile teröristlerin benzer taktikleri uyguladıkları, dar bir coğrafi bölgede hareket ettikleri, deniz haydutluğu ve terörizm birbiri ile örtüşmekte olduğu ve aralarındaki etkileşimin gittikçe arttığı belirtilmektedir (Reinhardt, 2008:1-5).

Çalışmada; deniz haydutluğunun tanımı, türleri, nedenleri, bölgeleri, istatistikleri, deniz haydutluğunu önlemek için yapılan düzenlemeler ve alınan önlemler incelenmiş, deniz haydutluğuna ilişkin etkin önlemlerin alınması amacıyla SPSS 16.00 kullanılarak 2003-2009 yılları arasında meydana gelen deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri, saldırı türü, rehin alınan mürettebata yapılan şiddet türüne ilişkin İkili İlişki Analizi (χ^2) gibi istatistiksel analizler yapılarak parametrik olmayan değişkenler arasındaki ilişki incelenmiş, genel bir değerlendirme yapılarak deniz haydutluğu saldırılarını önlemeye ilişkin önerilerde bulunulmuştur.

1. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN TANIMI VE TÜRLERİ

Günümüzde deniz haydutluğu çoğunlukla ülkelerin hükümrancılık alanları dışında Devlet otoritesinden bağımsız olarak özel imkanları ve etrafına topladığı kişilerle, gemilere saldırarak soygun yapılması, gemi kaçırılması, mürettebat ve yolcuların rehin alınması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Denizlerin serbestliği ilkesi, Yunan ve Rodos Deniz Kanunlarından itibaren gelişmeye başlayan uluslararası deniz hukukunun en eski kurallarından biri uluslararası hukukta kabul edilen temel prensip “açık denizlerin serbestliği” ilkesi olup bu ilke 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nde ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin 87. Maddesinde ifade edilmiştir (Ece, 2007:220). BMDHS'nin 87. maddesine göre,

açık denizler, BMDHS ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır (Akten, 2008:1-2).

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin 100-110. maddeleri deniz haydutluğu ile ilgilidir. Deniz haydutluğu, özel bir gemi ya da uçağın mürettebat veya yolcularının kendilerine veya mal varlıklarına yönelik açık denizlerde karşılaştığı her türlü yasa dışı eylem, ele geçirme ve soygun ya da bu işlerin yapılmasını uluslar arası anlamda kolaylaştıran veya göz yuman eylemlerdir (Madde 101). BMDHSnin “deniz haydutluğunun tanımı” başlıklı 101. maddesinde deniz haydutluğu (piracy) aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır:

Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluluğunu teşkil eder;

- a) Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:
 - i) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;
 - ii) Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;
- b) Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;
- c) a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) deniz haydutluğunun (piracy) tanımında UNCLOS'un 101. maddesine atıf yapmıştır. IMO söz konusu yasa dışı saldırılar için “gemilere yönelik silahlı soygun” terimini kullanmaktadır.

Deniz haydutluğu türleri üçe ayrılmaktadır. Deniz haydutluğunun birinci türü; genellikle limanda demir atmış veya demirleme yerlerindeki gemilere olan saldırılardır. Mürettebat soyulmakta, geminin satılması ise çok nadir olmaktadır. Bu tür saldırılar genellikle dünyada güvenlik uygulamaları ve tedbirlerinin yeterince olmadığı veya sıkı olarak uygulanmadığı limanlarda meydana gelmektedir. Bu tür soygunlar Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) tarafından düşük düzeyde silahlı soygun olarak tanımlamaktadır (Chalk ve Fursdon, 1996:58).

Deniz haydutluğunun ikinci türü; daha ciddi boyutta olan açık deniz veya karasularında gemilere yapılan saldırılar ve soygunlardır. IMB bu tür saldırıları orta düzeyde saldırılar olarak tanımlamaktadır. Yükün ve/veya geminin çalınması veya mürettebatın soyulması gibi bu tür saldırılarda daha fazla şiddet uygulanmakta, yaralama ve öldürme olayları meydana gelmektedir. Saldırıları genellikle modern silahlarla teçhizatlandırılmış bir ana gemiden yapılmakta ve iyi organize edilmektedir (Chalk, 2009:1-3).

Deniz haydutluğunun üçüncü türü; deniz haydutluğunun sigortadan para almak amacıyla “hayalet gemi” fenomeni gibi yasa dışı ticari amaçlar için organize edilmesidir. IMB; geminin çalınması, yeniden boyanması, bayrağının, isminin

değiştirilmesi ve yeniden kayıt edilmesi, yükün çalınması ve satılması gibi bu tür saldırıları; iyi eğitilmiş kişilerin görevlendirildiği, iyi planlanmış, güçlü kaynağa sahip ve örgütlenmiş kriminal soygunlar olarak tanımlamaktadır (Abyankar, 1998:86 – 89).

2. DENİZ HAYDUTLUĞUNUN NEDENLERİ

Deniz ticaretinin yoğun, otorite ve denetimin zayıf olduğu her yerde deniz haydutluğu olayları ortaya çıkmakta sınıf savaşı deniz haydutluğunu teşvik etmektedir. Deniz haydutluğunun başlıca nedenleri aşağıda belirtilmektedir (Ece, 2009:22-27).

a) Artan ticaret hacmine paralel olarak, deniz ticareti ve dolayısıyla deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması; b) Deniz ticaretinin Malaka Boğazı, Bab el-Mandap Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi yoğun kullanılan, sıkışık ve dar olan ticari su yollarından (chokepoints) geçmesi ve ticaret rotalarının bu riskli bölgeler üzerinde olması; c) Asya mali krizinin Güneydoğu Asya üzerinde devam eden etkisi, düşük ücretler, yüksek gıda fiyatları, işsizlik vb.; d) Yetersiz kıyı/liman gözetim ve denetimi; e) 1990'ların başında Somali'de iç savaş çıkması, merkezi hükümetin yetersizliği ve bölgede etkili olamaması nedeniyle bölgedeki siyasi istikrarsızlık ve yozlaşma, rüşvet, hukuk sistemindeki boşluklar, imtiyazlı davranma (Yavuz, 2008:1-3); f) Eski balıkçı yeni deniz haydutlarının balık kaynaklarını başka ülke gemilerine karşı korumak amacıyla saldırı yapması; g) Filipinler, Endonezya, Çin, Somali'de örgütlü olan deniz haydutlarının direkt veya kısmi olarak yönetim ve bürokrasi yetkilileri ile işbirliği içerisinde olma eğilimi; h) Söz konusu bölgelerde deniz polisi ve güvenlik güçlerinin yetersiz oluşu ve bölgenin silahlı saldırılara hazır olması; ı) Deniz haydutlarının daha karmaşık ve gelişmiş operasyon yöntemler kullanarak gemilere saldırılarında başarıya ulaşarak yüksek miktarda fidye alması;

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de korsanlık ve deniz haydutluğu olaylarının aynı nedenlerden olduğu ve aşağı yukarı aynı taktikleri uyguladıkları görülmektedir. Deniz haydutları, ekonomik nedenler kadar çok olmasa da ideolojik nedenlerle de saldırıda bulunmakta olup; deniz haydutluğu deniz terörizmi veya diğer suçlar için potansiyel tehlike oluşturmaktadır.

3. DENİZ HAYDUTLUĞU BÖLGELERİ VE İSTATİSTİKLERİ

1961'den günümüze kadar deniz haydutluğu ve terör olaylarında artış olmuştur (ICC IMB 2006 Report, 2006:5-6). IMB'nin Raporuna göre; 1984 yılından 2008 Eylül ayının sonuna kadar, kaçırılan ya da silahlı saldırıya uğrayan gemi sayısı 4 729'dur. 1984 yılından 30 Temmuz 2009 tarihine kadar 5 096 deniz haydutluğu saldırısı olmuştur. 2007 yılında deniz haydutluğu saldırıları %10 oranında, ateşli silah kullanılan saldırılar ise %35 oranında artmıştır (İstikbal, 2009:1-5).

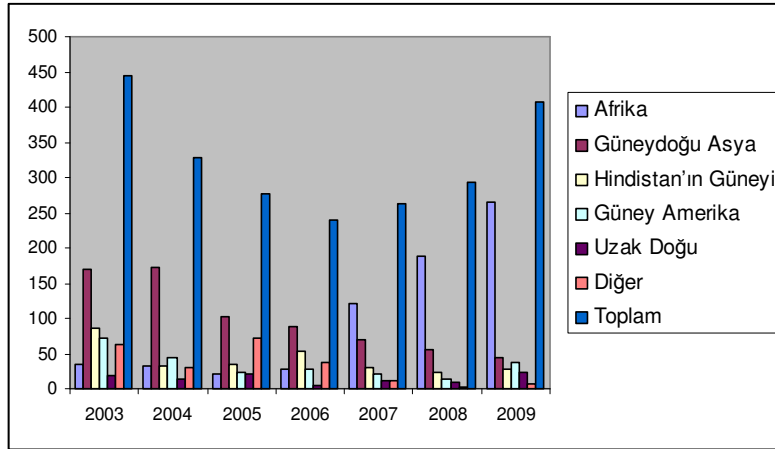
2008 yılında deniz haydutluğu saldırılarında 2007 yılına göre %11 artış görülmüştür. 2009 yılının ilk yarısında deniz haydutluğu olayları iki katına çıkmıştır (ICC IMB Report 2009/9:9). 2003-2009 yılları arasında 2.151 saldırı meydana gelmiş, gemi mürettebatı ve yolcularına yönelik 3 368 rehin alma, 293 fidye istemek için kaçırma, 92 ölü, 321 yaralı ve 148 kayıp olmuştur (ICC IMP Report, 2009: 9-13). Şimdiye kadar yaklaşık 100 milyon dolardan fazla fidye alınmıştır. Her yıl 4-5 Türk gemisi de saldırıya uğramaktadır. Bölgelere göre deniz haydutluğu saldırıları Tablo 4.1’de verilmektedir (ICC IMP Report 2008:5-15); ICC IMP Report 2009/9: 5-15):

Tablo 4.1: Bölgelere göre toplam deniz haydutluğu saldırısı sayısı

Bölgeler/Saldırı sayısı	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Afrika	35	33	22	27	120	189	264
Güneydoğu Asya	170	173	102	88	69	55	45
Hindistan’ın Güneyi	87	32	36	53	30	23	29
Güney Amerika	72	45	24	29	21	14	37
Uzak Doğu	19	15	20	5	11	10	23
Diğer	62	31	72	37	12	2	8
Toplam	445	329	276	239	263	293	406

Kaynak: International Chamber of Commerce (ICC) IMB 2006-2009 Annual Reports.

2009 yılında toplam 406 deniz haydutluğu saldırısı olmuştur. 2009’da en fazla deniz haydutluğu saldırısı Afrika’da (264), daha sonra Güneydoğu Asya’da (45) meydana gelmiştir.



Şekil 4.1: Yıllara göre deniz haydutluğu istatistikleri

Kaynak: ICC IMB 2006-2009 Annual Reports.

2003-2009 yılları arasında en fazla 2009 yılında mürettebat rehin alınmış (1052), 68 kişi yaralanmış ve 8 kişi ölmüştür. 2008 yılında 46 ateşli silah saldırısı

2009 yılında 120'ye çıkmıştır. 2003-2009 yılları arasında en fazla saldırıya teşebbüs 2003 yılında (93), gemi kaçırma ise en fazla 2008 ve 2009 yıllarında (49) meydana gelmiştir. Ateşli silah saldırıları artış göstermektedir.

Tablo 4.2: Deniz haydutluğu saldırı türlerinin karşılaştırılması

Şiddet türü	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Saldırıya teşebbüs	93	77	52	56	62	47	84
Ateşli silah saldırısı	20	13	19	7	14	46	120
Gemiye kaçırma	19	11	23	14	18	49	49
Kaybolma	2	-	-	-	-	-	-
Güverteye çıkma	311	228	182	162	169	151	153
Toplam	445	329	276	239	263	293	406

Kaynak: ICC IMB 2006-2009 Annual Reports.

Tablo 4.3: Mürettebata uygulanan şiddet türü

Şiddet türü	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Rehin alınan mürettebat	359	148	440	188	292	889	1052
Kaçırılan ve fidye istenen mürettebat	-	86	13	77	63	42	12
Tehdit edilen mürettebat	65	34	14	17	6	9	14
Saldırıya uğrayan mürettebat	40	12	6	2	29	7	4
Yaralanan mürettebat	88	59	24	15	35	32	68
Ölen mürettebat	21	32	-	15	5	11	8
Kayıp	71	30	12	3	3	21	8
TOPLAM	644	401	509	317	433	1011	1166

Kaynak: ICC IMB 2006-2009 Annual Reports.

Deniz haydutluğu saldırıları 2008 yılında en fazla Aden Körfezi (92) ve daha sonra sırasıyla Nijerya(40) ve Endonezya'da (28) meydana gelmiştir. Deniz haydutluğu saldırıları 2009 yılında ise en fazla Aden Körfezi (116) ve daha sonra sırasıyla Somali (80) ve Nijerya'da (28) meydana gelmiştir. Deniz haydutluğu saldırıları 2009 itibarıyla Aden Körfezi'nde artış göstermiş, Somali'de bir önceki

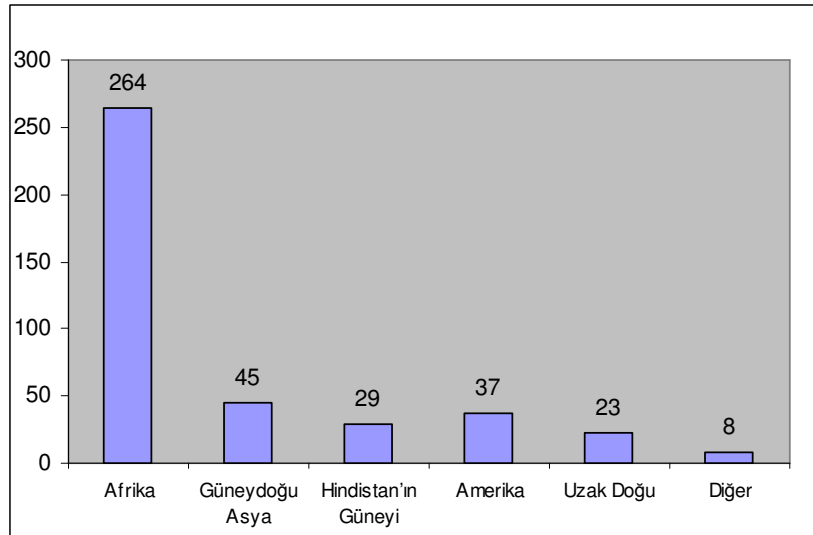
yıla göre dört katından daha fazla olmuş ve Nijerya'da ise yaklaşık yarıya düşmüştür.

2008 yılında en fazla deniz haydutluğu saldırıları Afrika'da (189), daha sonra Güney Doğu Asya'da (55); 2009 yılında ise Afrika'da (264) daha sonra Güney Doğu Asya'da (45) meydana gelmiştir. IMB 2009 yılının ilk altı ayında deniz haydutluğu olaylarının iki katına çıktığını, en çok tankerlerin saldırıya uğradığını ve Güneydoğu Asya ve Uzakdoğu'da söz konusu saldırıların %100 arttığını belirtmektedir (ICC IMP Report, 2009:5-10).

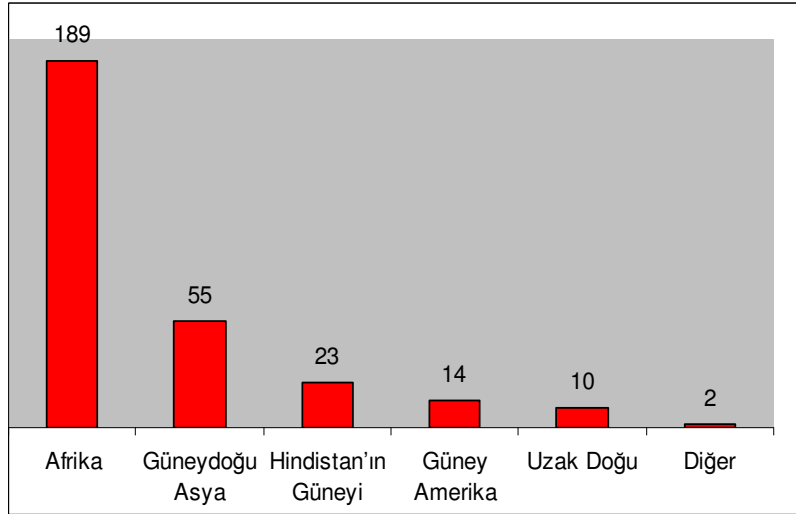
Tablo 4.4: Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler

Bölgeler/Saldırı sayısı	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bengaldeş	58	17	21	47	15	12	17
Aden Körfezi	18	8	10	10	13	92	116
Somali	3	2	35	10	31	19	80
Endonezya	121	94	79	50	43	28	15
Malezya	5	9	3	10	9	10	16
Nijerya	39	28	16	12	42	40	28
Tanzanya	5	2	7	9	11	14	5
Vietnam	15	4	10	3	5	11	9
Diğer	181	165	95	88	94	67	120
Toplam	445	329	276	239	263	293	406

Kaynak: ICC IMB 2006-2009 Annual Reports.



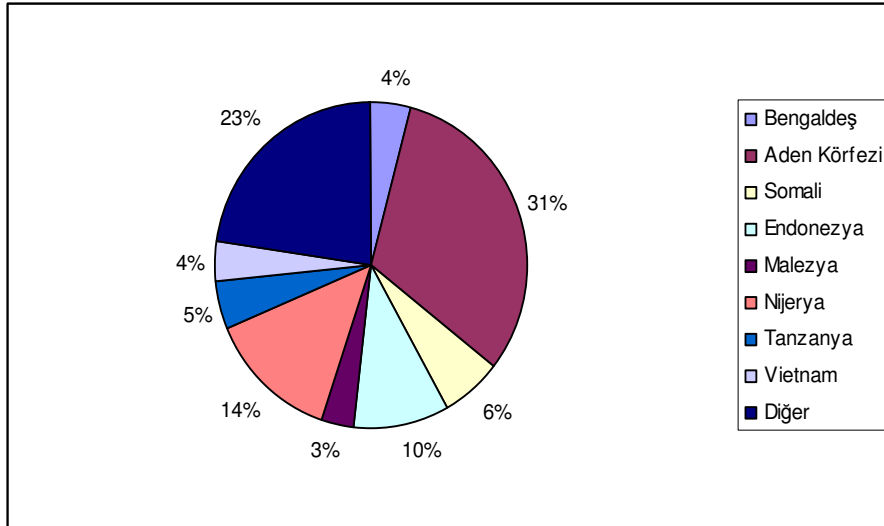
Şekil 4.2: Deniz haydutluğu bölgeleri (2009)



Şekil 4.3: Deniz haydutluğu bölgeleri (2008)

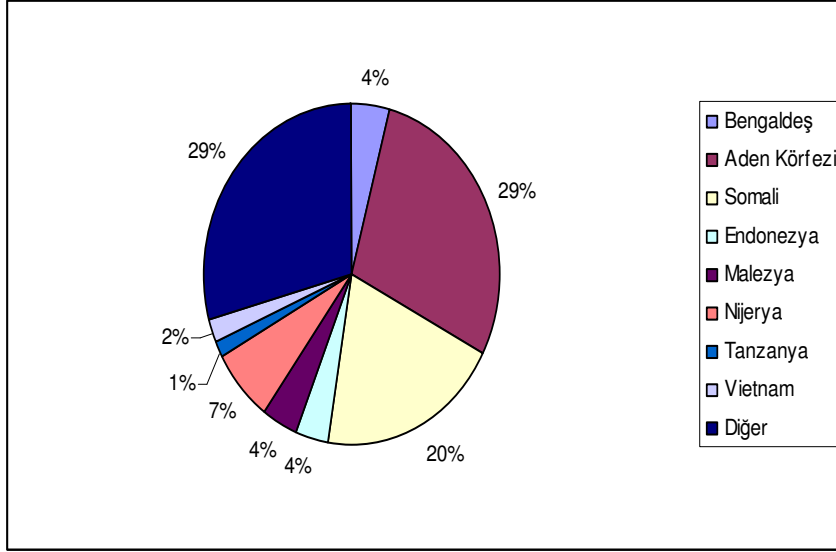
Kaynak: ICC IMB 2008, 2009 Annual Reports

2008 yılında en fazla deniz haydutluğu saldırıları Aden Körfezi (%31)'nde meydana gelmiş olup, 2009 yılında bu oran %29'a düşmüştür. 2008'de Somali'de meydana gelen deniz haydutluğu saldırıları (%6) 2009 yılında %20'ye çıkmıştır. Aşağıdaki Şekil 4.4 ve 4.5'de 2008 ve 2009 yıllarında meydana gelen saldırı bölgelerini göstermektedir.



Şekil 4.4: Deniz Haydutluğu bölgeleri (2008)

Kaynak: ICC IMB 2008, 2009 Annual Reports



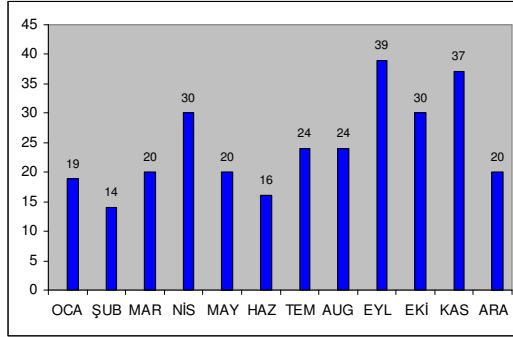
Şekil-4.5: Deniz haydutluğu bölgeleri (2009)

Kaynak: ICC IMB 2008, 2009 Annual Reports

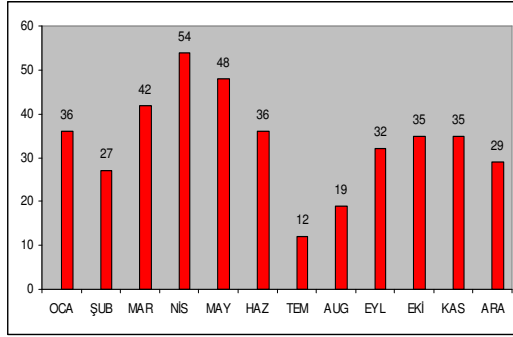
Deniz haydutluğu saldırısı 2008 yılında en fazla Eylül ayında (39), 2009'da en fazla Nisan ayında (54) meydana gelmiştir.

Endonezya, Somali, Nijerya, Bengaldeş Chittagong Limanı ve Brezilya'nın Santos limanları deniz haydutlarının saldırısına uğrayan en riskli bölgelerdir. Nijerya, özellikle Lagos ve Nijer Deltası'nda ağır silahlı gruplar tarafından 2007'de 25 saldırı, 2008'de 40 saldırı, 2009'un ikinci yarısında 13 kayıtlı ve 24 kayıtsız saldırı olmuş; bu bölgede meydana gelen saldırılarda önemli bir artış gözlenmiştir. Endonezya'da kaydedilen olaylar daha düşük çapta suçları içermekte olup, 2003'teki 121 olaydan 2007'de 43 kayıtlı saldırı, 2008'de 28 saldırıya düşmüştür. Malaka ve Singapur Boğazları'nda ve Malezya'da, raporlanan olaylarda ciddi düşüşler olup, 2008'de 2 saldırı olmuştur. Tanzanya Dar es Salaam'da 2008'de 14 gemi saldırıya uğramış olup, bunun 12'si konteyner gemisidir. Bengaldeş'de 2006'da 47 saldırı, 2007'de 10'a düşmüştür. 2008'de 12 saldırı olup biraz artış göstermiştir (denizhaber.com.tr, 2009:1).

IMB 2009 Raporu'na göre, 2009 yılında en fazla tanker (114 (ürün, kimyasal tanker, ham petrol tankerleri)), daha sonra sırasıyla dökme yük gemisi (109) ve konteyner gemisi (63) saldırıya uğramıştır (IMB Annual Report, 2009:14-15).



Şekil-4.6: Deniz haydutluğu saldırı sayıları (2008)



Şekil-4.7: Deniz haydutluğu bölgeleri (2009)

Kaynak: ICC IMB 2008-2009 Annual Reports

Şimdiye kadar deniz haydutlarının saldırısına uğrayan ve kaçırılan Türk gemileri şunlardır: 29 Ekim 2008 günü 20 kişilik Türk mürettebatı ile kaçırılan Panama Bayraklı kuru yük gemisi Yasa Neslihan, 12 Kasım 2008 tarihinde 14 kişilik mürettebatı ile Yemen'in 16 mil açığında kaçırılan Türk Bayraklı kimyasal tanker M/T Karagöl, 16 Aralık 2008'de Aden Körfezi'nde kaçırılan Antigua&Barbuda bayraklı, armatörü Türk olan Bosphorus Prodigy adlı Konteyner gemisi, Aden Körfezinde kaçırılan 23 kişilik mürettebatlı Türk Bayraklı MV Horizon 1 isimli kuru yük gemisi fidyelerin ödenmesiyle serbest bırakılmıştır (<http://en.timeturk.com>, 2009: 1). 19 Şubat 2009 Tarihinde Türk Bayraklı Ulusoy 6 adlı gemi ise Aden Körfezinde deniz haydutlarının saldırısına uğramış olup. TCG Giresun'dan havalanan helikopter saldırıyı püskürtmüştür (wikipedia.com, 2009:1-6).

Birçok gemi sahibi gemisine yapılan saldırıları yetkililere bildirme konusunda isteksiz olup bu nedenle, saldırı olaylarının tamamı istatistiklere girmemektedir. IMB, deniz haydutluğu olaylarının %50'sinden fazlasının kayıt edilmediğini belirtmektedir. Bunun nedenleri; soruşturmaların uzun sürmesi nedeniyle gemilerin gecikmesine yol açması ve dolayısıyla maliyetlerin artması; 10,000 ABD Doları'na çıkan ilave liman masrafları ve saldırıların raporlanmasının sigorta primlerini arttırmasıdır (Chew, 2008:1 - 3; Chew, 2009:1 - 4).

4. DENİZ HAYDUTLUĞU SALDIRILARINA İLİŞKİN ANALİZLER

Deniz haydutluğuna ilişkin İkili İlişki Analizi (χ^2) yapılmıştır. Söz konusu analiz için Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun (ICC International Maritime Bureau) 2006-2009 yılları "Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygun Yıllık Raporlarında (*Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Reports*)" yer alan veriler kullanılmış ve 2003-2009 deniz haydutluğu veri tabanı oluşturulmuştur. SPSS 16.00 kullanılarak yıllar ile parametrik olmayan değişkenler deniz haydutluğu saldırı bölgeleri, saldırı türleri, silah çeşitleri ve şiddet türü arasındaki İkili İlişki Analizi (Ki Kare) kullanılarak istatistiksel analizleri yapılmıştır.

Ki-Kare (χ^2) İlişki Analizi İki sınıflamalı (kategorik), sayısal olmayan değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını ölçen bir parametrik olmayan hipotez testidir. Ki-kare testinin amacı, gözlenen frekanslar ile teorik frekanslar arasında karşılaştırma yaparak parametrik hipotez testlerinde olduğu gibi boş bir hipotezin reddedilip edilemeyeceğine karar vermektir. Bu test, gözlenen ve beklenen iki dağılımın birbirine uyup uymadığının test edilmesinin iki değişken için genelleştirilmiş hali olup Ki-kare (χ^2) testinde test edilen hipotezler ve test modeli aşağıdaki gibi kurulur (Özdamar, 2002:481-482).

Hipotez:

H_0 : İki değişken arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H_1 : İki değişken arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Veriler istatistiksel testlerle analiz edildikten sonra, P değeri elde edilir. P değeri, sıfır hipotezi doğru olduğunda araştırma sonuçlarının şansa bağlı olarak elde edilmesi ihtimalidir.

Eğer Anlamlılık Düzeyi (Asymptotic Significance) = $P < 0,05$ ise H_0 Hipotezi Red, H_1 Kabul edilir. Değişkenler arasında ilişki vardır.

Eğer Anlamlılık Düzeyi (Asymptotic Significance) = $P > 0,05$ H_0 Hipotezi Kabul, H_1 Red edilir. Değişkenler arasında ilişki yoktur (Ece, 2007; Büyüköztürk, 2003: 21-32).

Tablo 5.1'de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan saldırı bölgeleri değişkenleri arasında İkili İlişki Tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2003-2009 yılları arasındaki toplam 2251 deniz haydutluğu saldırısı en çok Güney Doğu Asya'da (702 saldırı (%31,2)), daha sonra Afrika'da (608 saldırı (%30,7)) olmuştur. En fazla saldırı 2003 yılında (445 saldırı (%19,8)) daha sonra 2009 yılında (406 saldırı (%18,0)) olmuştur. Deniz haydutluğu saldırılarında 2006 yılında bir düşüş olmuş ve tekrar artmıştır.

Tablo 5.1: Bölgelere göre toplam deniz haydutluğu saldırısı sayısı

Saldırı Türü/Yıllar		Afrika	Güney Doğu Asya	Hindistan'ın Güneyi	Güney Amerika	Uzak Doğu	Diğer	Toplam
2003	Frekans	35	170	87	72	19	62	445
	Toplam içerisindeki oranı (%)	1,6	7,6	3,9	3,2	0,8	2,8	19,8
2004	Frekans	33	173	32	45	15	31	329
	Toplam içerisindeki oranı (%)	1,5	7,7	1,4	2,0	0,7	1,4	14,6
2005	Frekans	22	102	36	24	20	84	276
	Toplam içerisindeki oranı (%)	1,0	4,5	1,6	1,1	0,9	3,2	12,3
2006	Frekans	27	88	53	29	5	37	239
	Toplam içerisindeki oranı (%)	1,2	3,9	2,4	1,3	0,2	1,6	10,6
2007	Frekans	120	69	30	21	11	12	263
	Toplam içerisindeki oranı (%)	5,3	3,1	1,3	0,9	0,5	0,5	11,7
2008	Frekans	189	55	23	14	10	2	293
	Toplam içerisindeki oranı (%)	8,4	2,4	1,0	0,6	0,4	0,1	13,0
2009	Frekans	264	45	29	37	23	8	406
	Toplam içerisindeki oranı (%)	11,7	2,0	1,3	1,6	1,0	0,4	18,0
TOPLAM	Frekans	690	702	290	242	103	224	2.251
	Toplam içerisindeki oranı (%)	30,7	31,2	12,9	10,8	4,6	9,8	100,0

$$\chi^2 = 846.452 \quad P = 0,000$$

Tablo 5.2: Ki Kare (Chi-Square) Testi

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	846.452(a)	30	0,000

Güney Doğu Asya'da en fazla saldırı 2004 yılında 173(%7,7) görülmüş olup 2009 yılında bu bölgede alınan güvenlik önlemleri ve bölgesel işbirliği nedeniyle oldukça azalmıştır (45 (%2,0)). Afrika'da ise en fazla deniz haydutluğu saldırısı 2009 yılında olmuştur (264 (%11,7)).

Hipotez :

H₀: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H₁: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 olduğu için H₀ Hipotezi Red, H₁ Kabul edilir. Yani deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı bölgeleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Aşağıdaki Çizelge 5.3’de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan saldırı türleri değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2003-2009 yılları arasındaki toplam 2.249 deniz haydutluğu saldırısı türü en çok güverteye çıkma 1.356 (60,3), daha sonra saldırıya teşebbüs 471 (%20,9) olmuştur. En az saldırı türü ise gemiyi kaçırma 49 (%2,2)’dir. Çalışmada 2003 yılında 2 kaybolma vakasının sadece söz konusu yılda meydana gelmesi nedeniyle analiz dışı bırakılmıştır.

Tablo 5.3: Saldırı türlerinin karşılaştırılması

(1) Saldırıya teşebbüs; (2) Ateşli silah saldırısı (3) Gemiyi kaçırma; (4) Güverteye çıkma;						
Saldırı Türü / Yıllar		(1)	(2)	(3)	(4)	Toplam
2003	Frekans	93	20	19,0	311	443
	Oranı (%)*	4,1	0,9	0,8	13,8	19,7
2004	Frekans	77,0	13	11,0	228	329
	Oranı (%)*	3,4	0,6	0,5	10,1	14,6
2005	Frekans	52	19	23,0	182	276
	Oranı (%)*	2,3	0,8	1,0	8,1	12,3
2006	Frekans	56,0	7	14,0	162	239
	Oranı (%)*	2,5	0,3	0,6	7,2	10,6
2007	Frekans	62,0	14	18,0	169	263
	Oranı (%)*	2,8	0,6	0,8	7,5	11,7
2008	Frekans	47	46	49,0	151	293
	Oranı (%)*	2,1	2,0	2,2	6,7	13,0
2009	Frekans	84	120	49	153	406
	Oranı (%)*	3,7	5,3	2,2	6,8	18,1
Toplam	Frekans	471	239	183	1.356	2.249
	Oranı (%)*	20,9	10,6	8,2	60,3	100,0

* Toplam içerisindeki oran (%)

$$\chi^2 = 311.632 \text{ P} = 0,000$$

Hipotez :

H₀: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H₁: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Karar :P = 0,000 < α = 0,05 olduğu için H₀ Hipotezi Red, H₁ Kabul edilir. Yani deniz haydutluğu saldırı yılları ile saldırı türleri arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.4’de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan mürettebata uygulanan şiddet türü değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2003-2009 yılları arasındaki toplam 4.481 mürettebata şiddet uygulanmış olup en fazla şiddet türü mürettebatın rehin alınmasıdır (1 052 (%23,5). 2.251 deniz haydutluğu saldırısı türü ateşli silah 773 (%34,3) daha sonra bıçaktır. 599 (%26,6). En fazla ateşli silah saldırısı 2009 yılında 240 (%10,7) olup ateşli silah saldırısında bir önceki yıllara göre artış olmuştur.

Tablo 5.4: Mürettebata uygulanan şiddet türü

Saldırı Türü / Yıllar		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	Toplam
2003	Frekans	359	0	65	40	88	21	71	644
	Oranı (%)	8,0	0,0	1,5	0,9	2,0	0,5	1,6	14,4
2004	Frekans	148	86	34	12	59	32	30	401
	Oranı (%)	3,3	1,9	0,8	0,3	1,3	0,7	0,7	8,9
2005	Frekans	440	13	14	6	24	0	12	509
	Oranı (%)	9,8	0,3	0,3	0,1	0,5	0,0	0,3	11,4
2006	Frekans	188	77	17	2	15	15	3	317
	Oranı (%)	4,2	1,7	0,4	0,0	0,3	0,3	0,1	7,1
2007	Frekans	292	63	6	29	35	5	3	433
	Oranı (%)	6,5	1,4	0,1	0,6	0,8	0,1	0,1	9,7
2008	Frekans	889	42	9	7	32	11	21	1.011
	Oranı (%)	19,8	0,9	0,2	0,2	0,7	0,2	0,5	22,6
2009	Frekans	1.052	12	14	4	68	8	8	1.166
	Oranı (%)	23,5	0,3	0,3	0,1	1,5	0,2	0,2	26,0
Toplam	Frekans	3.368	293	159	100	321	92	148	4.481
	Oranı (%)	75,2	6,5	3,5	2,2	7,2	2,1	3,3	100,0

* Toplam içerisindeki oran (%)

$$\chi^2 = 1309.337 \quad P = 0,000$$

Hipotez :

H₀: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türü arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H₁: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türü arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 olduğu için H₀ Hipotezi Red, H₁ Kabul edilir. Yani deniz haydutluğu saldırı yılları ile mürettebata uygulanan şiddet türü arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5,5’de deniz haydutluğu saldırı yılları ile parametrik olmayan en fazla deniz haydutluğu saldırısına uğrayan bölgeler değişkenleri arasında ikili ilişki tablosu verilmiştir. Buna göre; çalışmada incelenen 2003-2009 yılları arasında en fazla saldırı Endonezya’da 430 (%19,1) daha sonra Aden Körfezi’nde 267 (11,9) meydana gelmiştir. 2003-2009 yılları arasında en fazla saldırı Aden Körfezi ve Somali toplam 447 (%19,9) saldırı meydana gelmiş olup bu bölgede son yıllarda saldırıların sayısında artış olmuştur.

Hipotez :

H₀: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğranılan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki yoktur.

H₁: Deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğranılan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki vardır.

Karar :

P = 0,000 < α = 0,05 olduğu için H₀ Hipotezi Red, H₁ Kabul edilir. Yani deniz haydutluğu saldırı yılları ile en fazla saldırıya uğrayan bölgeler arasında istatistiksel olarak ilişki vardır sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 5.5: Deniz haydutluğu saldırılarının en fazla olduğu bölgeler

(1) Bengaldes; (2) Aden Körfezi; (3) Somali; (4) Endonezya; (5) Malezya; (6) Nijerya; (7) Tanzanya; (8) Vietnam; (9) Diğer										
Bölge / Yıllar	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	Toplam
2003	Frekans	58	18	3	121	5	39	5	15	181
	Oranı (%)*	2,6	0,8	0,1	5,4	0,2	1,7	0,2	0,7	19,8
2004	Frekans	17	8	2	94	9	28	2	4	165
	Oranı (%)*	0,8	0,4	0,1	4,2	0,4	1,2	0,1	0,2	7,3
2005	Frekans	21	10	35	79	3	16	7	10	95
	Oranı (%)*	0,9	0,4	1,6	3,5	0,1	0,7	0,3	0,4	4,2
2006	Frekans	47	10	10	50	10	12	9	3	88
	Oranı (%)*	2,1	0,4	0,4	2,2	0,4	0,5	0,4	0,1	3,9
2007	Frekans	15	13	31	43	9	42	11	5	94
	Oranı (%)*	0,7	0,6	1,4	1,9	0,4	1,9	0,5	0,2	4,2
2008	Frekans	12	92	19	28	10	40	14	11	67
	Oranı (%)*	0,5	4,1	0,8	1,2	0,4	1,8	0,6	0,5	3,0
2009	Frekans	17	116	80	15	16	28	5	9	120
	Oranı (%)*	0,8	5,2	3,6	0,7	0,7	1,2	0,2	0,4	5,3
Toplam	Frekans	187	267	180	430	62	205	53	810	2.251
	Oranı (%)*	8,2	11,9	8,0	19,1	2,8	9,1	2,4	36,0	100,0

* Toplam içerisindeki oran (%)

$$\chi^2 = 707.772 \text{ P} = 0,000$$

Deniz haydutluğu yılları ile parametrik olmayan değişkenler deniz haydutluğu bölgeleri, saldırı türleri, mürettebata uygulanan şiddet türü, deniz haydutluğunun meydana geldiği ülkeler arasında yapılan İkili İlişki (Ki-Kare) İlişki

Analizi sonuçlarına göre deniz haydutluğu yılları ile söz konusu parametrik olmayan değişkenler arasında ilişki vardır.

5. GÜVENLİK ÖNLEMLERİNE İLİŞKİN DÜZENLEMELER VE ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Deniz haydutluğunun önlenmesine ilişkin başlıca mevzuat ve düzenlemeler: Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Tüzüğü (ISPS); 1988 Viyana Uyuşturu ile Mücadele Sözleşmesi (Md.17); Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988; Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) Kararları ve Genelgeleri; Bölgesel İşbirliği Anlaşması (RECAAP); Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları (1816, 1838, 1844, 1846 ve 1851); Terörizme karşı Gümrük-Ticaret Ortaklığı (Customs-Trade Partnership Against Terrorism); IMO tarafından, deniz güvenliğine ilişkin çalışmalar çerçevesinde Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)'in uygulanmasına ilişkin düzenlemeler ile SOLAS Bölüm V'e eklenen Kural 19 Uzak Mesafeden Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (Long Range Identification and Tracking-LRIT) Sistemi; (www.imo.org, 2009: 1-2). ABD'nin, Ocak 2002'de konteyner gemilerinde güvenliği sağlamak amacıyla konteyner güvenliğine ilişkin başlattığı "Container Security Initiative (CSI)" uygulaması, Deniz haydutluğu saldırılarına karşı bazı tedbirleri içeren ancak yasal bağlayıcılığı olmayan 9 Eylül 2009'da imzalanan "New York Deklerasyonu" Anlaşması, 29 Ocak 2009'da Aden Körfezi'ndeki devletlerin ve IMO'nın katılımı ile Cibuti'de Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde meydana gelen deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarına ilişkin uygulamaya konulan Cibuti Kodu'dur (Çaycı, 2009:9-12).

Deniz haydutluğu saldırılarına karşı güvenliğin sağlanması amacıyla, Aden Körfezi'nde 493 deniz mili uzunluğunda ve 10 deniz mili genişliğinde "Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridoru (IRTC- International Recommended Transit Corridor)" adı altında bir güvenlik koridoru tesis edilmiştir. (http://asianyachting.com, 2009:1-2). Bölgede; NATO Daimi Deniz Görev Grubu-2 (SNMG-2), Birleşik Görev Kuvveti-151(CTF-151), ABD öncülüğünde, 08/01/2009 tarihinde CTF-151 olarak adlandırılan bir Müsterek Görev Gücü, CTF 150, CTF 152, Avrupa Birliği tarafından oluşturulan görev kuvveti Atalanta Harekatı (EU NAVFOR Somalia Operation Atalanta) görev yapmaktadır. Bu operasyona İngiltere, Fransa, Yunanistan, Hollanda, Almanya, İtalya, Belçika, İsveç ve İspanya iştirak etmektedir (Yavuz, 2009:1-3; www.cusnc.navy.mil, 2009: 1). Birçok ülkenin milli kontrolü altında görev yapan harp gemileri: Bölgede ABD, Rusya Federasyonu, Çin Halk Cumhuriyeti, Hindistan, Japonya, Güney Kore ve Avustralya'ya ait askeri gemiler de bulunmakta ve münferiden operasyonlar icra etmektedir. Güneydoğu Asya'da donanma, kıyı koruma, deniz polisi, gümrük ve diğer kuruluşlar önlem almaktadır. Endonezya, Singapur ve Malezya denizde ve havada karakol hizmetleri ve ortak devriye konusunda işbirliğine girmişlerdir (Hengst ve Katharina, 2008: 1). Ayrıca; 9 Ekim 2001'den itibaren NATO, Akdeniz'deki denizcilik faaliyetlerinin kontrol edilmesini ve böylelikle gerçekleştirilecek bir terörist saldırının tespitini ve önlenmesini amaçlayan

Akdeniz Daimi Deniz Gücü STANAVFORMED ile Doğu Akdeniz’de Aktif Çaba (Active Endaveour) harekâtı başlatılmıştır. Aktif Çaba Operasyonu Mart 2004’de Akdeniz’in tamamını kapsayacak şekilde genişletilmiştir (Yavuz, 2008:1-3). Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin 1816, 1838, 1844, 1846 ve 1851 sayılı kararları çerçevesinde; Türk Silahlı Kuvvetleri (TSK) deniz unsurlarının, Somali karasularını da kapsayacak şekilde, dost ve müttefik ülke deniz kuvvetleri ile birlikte, Aden Körfezi, Somali karasuları ve açıkları, Arap Denizi ve mücavir bölgelerde 17 Şubat 2009 itibarıyla görevlendirilmesi için Hükümete 1 yıl süreyle yetki veren Başbakanlık Tezkeresi, TBMM Genel Kurulu’nda kabul edilmiş olup TSK deniz unsurları bölgede görev yapmaktadır (www.resmi-gazete.org, 2009:1).

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Dünya denizlerinde deniz haydutluğu küresel bir sorun olmaktadır. 2009 yılında toplam 406 deniz haydutluğu saldırısı meydana gelmiş olup saldırılarda bir önceki yıla göre yaklaşık %38 artış olmuştur. 2009 yılında en fazla deniz haydutluğu saldırısı Afrika’da, daha sonra Güneydoğu Asya’da meydana gelmiştir. Dünya ticaretinin yaklaşık %10’u, petrol taşımacılığının yaklaşık %30’u Süveyş kanalı yoluyla Aden Körfezi’nden geçmektedir (İstikbal, 2009: 1-5). Her yıl yaklaşık 22 bin geminin geçtiği Aden Körfezi ve Somali’de 2009 yılında deniz haydutluğu olayları bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 77 oranında artmıştır.

IMB, deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne ortalama yıllık maliyetinin 16 milyar ABD Doları civarında olduğunu tahmin etmektedir. Somali deniz haydutlarının saldırıları yüzünden büyük gemi şirketleri, Mısır-Süveyş Kanalı yerine Güney Afrika’da bulunan Ümit Burnu’ndan geçmeyi tercih etmekte; bu da maliyeti %30 artırmaktadır (www.bbc.co.uk, 2008 : 1). Sigorta şirketlerinin gemi kaçırma eylemleri ve milyonlarca dolar tutarındaki fidyeleri de sigorta kapsamına alması ile sigorta primlerinde artış olmuştur. Ayrıca, deniz haydutluğu saldırıları nedeniyle ihtiyaç olan ülkelere yapılan Birleşmiş Milletler gıda yardımı sekteye uğramaktadır. Bunlara ek olarak deniz haydutluğu saldırıları, çevre felaketlerine yol açması ve denizel ortam ve ekolojik dengeyi bozması ve saldırıların terör boyutuna geçmesi açısından potansiyel bir tehlikedir.

Çalışmada; deniz haydutluğu yılları ile parametrik olmayan değişkenler deniz haydutluğu bölgeleri, saldırı türleri ve mürettebata uygulanan şiddet türü arasında yapılan İkili İlişki (Ki-Kare) İlişki Analizi sonuçlarına göre, deniz haydutluğu yılları ile söz konusu parametrik olmayan değişkenler arasında ilişki vardır. 2003-2009 yılları arasında en fazla meydana gelen saldırılar Güney Doğu Asya’da (702), bölgesel olarak Aden Körfezi ve Somali’de (447) meydana gelmiştir. En çok saldırı türü güverteye çıkma (1.356), en fazla şiddet türü mürettebatın rehin alınmasıdır (3.368).

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)’nin “deniz haydutluğu olaylarının önlenmesi konusunda işbirliğinde bulunma yükümlülüğü” başlıklı 100. maddesinde “*Bütün devletler, açık denizde veya hiçbir devletin*

yetkisine tabi bulunmayan diğer herhangi bir yerde deniz haydutluğunu cezalandırmak üzere mümkün olan büyük ölçüde işbirliğinde bulunacaklardır” hükmü yer almaktadır. Güvenlik Konseyi, ilgili devletleri Somali açıklarında açık denizde korsanlığa karşı gerekli önlemleri almaya çağırarak ve halihazırda bu bölgede savaş gemisi ve uçağı bulunan ülkelere de bu imkanlarını kullanma çağrısında bulunmuştur (BMGK 1838 sayılı kararı, Ekim 2008, para. 2 ve 3). Bu kapsamda; deniz haydutluğu olaylarının önlenmesi için uluslararası işbirliği yapılmasının gerekliliği söz konusu olup Bölüm 6’da belirtilen Aden Körfezi ve diğer bölgelerde NATO ve diğer ülkelerin deniz güçleri görev yapmaktadır.

Deniz haydutluğu sorununun çözümü için sorunun kaynağına inilmeli ve deniz haydutluğuna neden olan faktörler iyi anlaşılmalıdır. Sorunun çözümü için özellikle deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerde alınması gereken başlıca önlemler şunlardır: Bölgesel işbirliği yapılarak bahsi geçen önlemlerin alınması dışında iç etkin fiziksel güvenlik, liman ve kıyı denetim mekanizması; IMO standartlarının ve sözleşmelerinin uygulanması konusunda teknik işbirliğinin geliştirilmesi; gemi içinde önlemlerin alınması (ana güvertenin dört tarafı olarak elektrikli/dikenli telle çevrilmesi veya bariyer kullanılması, hortumla su sıkılması, su topları vb.); öldürücü olmayan silahların ve gemi personelinin koruyucu donanımının kullanımı, teknolojiye son gelişmelerden yararlanılması (gece görüşü sağlayan ekipmanlar, ileri haberleşme teknolojisi, çok uzak mesafeden görülebilen yeni nesil radarlar vb.); bölgelerin ve ülkelerin yük trafiklerinin özelliğine göre uygun tedbirlerin alınması; kıyı personeli ve gemi mürettebatının eğitimi; özel güvenlik şirketlerinden tehdit sahalardan geçiş süresince gemide bulunacak şekilde personel kiralanması; deniz haydutluğuna karşı kurtarma merkezlerinin ve bilgi paylaşım merkezinin kurulması vb.’dir. Ayrıca, deniz haydutlarının uluslararası sularda yakalanması durumunda hangi ülkenin elinde tutulacağı ve nasıl yargılanacakları gibi ortaya çıkabilecek yasal sorunların çözümü için düzenlemeler getirilmesi ve uluslararası anlaşmalar yapılması gereklidir.

Deniz haydutluğunun yoğun olduğu bölgelerde ve özellikle siyasi karışıklığın, istikrarsızlığın, açlık, işsizlik gibi büyük ölçüde iktisadi sorunların olduğu Somali’de yukarıda belirtilen önlemlerin alınmasının ve bölge halkının refah düzeyinin artırılması için bu bölgelere yardım yapılmasının deniz haydutluğu olaylarının sona erdirilmesinde köklü çözüm olacağı ve bölge barışına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

Abyankar, J. (June 1998), For a good overview of the mechanics of the phantom ship phenomenon, *Trends in Organized Crime*, Phantom Ships, Volume 3, Number 4, Springer New York, ss. 86-89.

Akten, Necmettin (06.11.2008). Denizlerde korsanlık ve haydutluk. *Dünya Gazetesi*, *Perşembe Rotası*, <http://www.dunyagazetesi.com.tr/haber.asp?id=27036>, ss. 1-2.

Büyükoztürk, Ş., (2003), *Sosyal Bilimler için Veri Analizi El Kitabı*, Geliştirilmiş 3. Baskı, Pegem Yayıncılık, Ankara, ss.21-32.

Çaycı, S. (2009), Deniz Haydutluğu ile Mücadele ve Türkiye'nin Konumu: Somali Örneği, *Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, Kamu Araştırmaları Vakfı Yayını*, Ankara, ss.9-12.

Chalk, P. (2009). The Maritime Dimension of International Security, http://www.rand.org/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf , s.58.

Chalk, P., Fursdon, E. (1996) Sea Piracy—or Maritime Mugging? *INTERSEC*, 1996, Vol. 6, No. 5, s. 58).

Chew, F. (2008) maritime terrorism and regional, Singapore, ss.1-3.

Chew, F. (2009). Piracy, maritime terrorism and regional interests, <http://www.defence.gov.au/ADC/docs/Publications/Geddes20Papers202005/8993920Defence208.pdf>, ss. 1-4.

Ece, N.J., (2007) *İstanbul Boğazı: Deniz Kazaları ve Analizi*, DEKAŞ Yayınları, İstanbul, s. 220.

Ece, N.J, (2009) Stratejik Sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Raporu (1), *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Sayı 200, s. 22-27.

Hengst, Björn, Katharina Peters (2008). Maritime terrorism. The Times, http://www.timesonline.co.uk/tol/comment/leading_article/article5183019.ece, s.1.

<http://www.denizhaber.com.tr/deniz-kazalari/17272/gemilere-bir-yilda-300-korsan-saldirisi.html>, 2009, s.1.

http://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2008/1122_somalia_pirates.shtml (2008), s.1.

<http://en.timeturk.com/Pirates-release-Turkish-flagged-ship-Karagol-14130-haberi.html>. Retrieved (2009), s.1.

<http://www.wikipedia.com> (2009), s.6.

http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=362_recaap, (2009), ss.1-2.

<http://asianyachting.com/news/PirateCorridor.htm> (2009), p.1-2.

<http://www.cusnc.navy.mil/command/ctf152.html> (2009), ss.1.

http://en.wikipedia.org/wiki/Combined_Task_Force_150, 2009.

<http://www.resmi-gazete.org/sayi/17061/27140-sayili-13-subat-2009-cuma-resmi-gazete.html> Karar Tarihi: 10/2/2009 resmi gazete (2009), s.1.

http://www.persemerotasi.com/?bolum=detay&konu_id=1273 (24.09.2009), s.1-3.

<http://www.prlog.org/10018946-annual-container-market-review-and-forecast-2006-07.html> (2006), ss. 1-3.

ICC International Maritime Bureau (2006) Piracy and Armed Robbery Against Ships” Annual Report, ss.5-6.

ICC International Maritime Bureau (2009) ”Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period 1 January-30 September 2009, ss. 5-15.

ICC International Maritime Bureau (2009) ”Piracy and Armed Robbery Against Ships 2009 Annual Report, ss. 5-13.

ICC International Maritime Bureau (2008) ”Piracy and Armed Robbery Against Ships 2008 Annual Report, ss.5-15.

ICC International Maritime Bureau (2008) ”Piracy and Armed Robbery Against Ships 2006 Annual Report, ss.9-13.

İstikbal, C., (2009) Somalili Korsanlar, 2009. <http://www.denizhaber.com>, s.1-5

Özdamar, K., (2002), *Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi*,4. Baskı, Kaan Kitapevi, Eskişehir, s. 481 – 482.

Reinhardt, Charles, J (2008). Maritime Piracy: Sign of a Security Threat?, http://www.oliverwyman.com/ow/pdf_files/MOTL-MaritimePiracy.pdf. ss.1-5.

Yavuz C., (2008), Somali’de Korsanlık - Denizde Terör ve Deniz Ulaştırmasının Güvenliği, <http://www.turksam.org/tr/yazdir1535.html>, s.1-3.

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:2 Sayı:2 2010**

DENİZ HİZMET SÖZLEŞMELERİNİN SONA ERMESİ*

**Duygu MORAL¹
Hakki KİŞİ²**

ÖZET

Deniz yoluyla gerçekleşen taşımacılık geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemli bir yere sahip olup; yapılan işin ağırlığı deniz iş hukuku ile ilgili farklı düzenlemeleri zorunlu kılmıştır. Bu çalışmada gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin sona ermesi; Türk mevzuatı, Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri, öğretilerdeki farklı düşünceler, içtihatlar, yapılan görüşmeler sonucu elde edilen veriler ışığında değerlendirilmiştir.

Çalışma üç ana bölüm altında incelenmiştir. İlk bölümde deniz hizmet sözleşmesi üzerinde durularak; sözleşmenin tarafları incelenmiştir. İkinci bölümde hizmet sözleşmesinin sona erme nedenleri hem donatan hem de gemi adamı açısından ele alınmıştır. Son bölümde ise hizmet sözleşmesinin sona ermesinin hukuki sonuçlarına değinilmiştir.

Sorunların temelini; mevzuatın yetersizliği ile denizcilik kural ve teamüllerinin tam olarak bilinmemesi oluşturmaktadır. Günümüz ihtiyaçlarına cevap veren mevzuat yapılması, konuya hakim hukukçular ve akademisyenler, haklarını ve yükümlülüklerini iyi bilen donatan ve gemi adamları söz konusu sorunların çözümünde önemli bir yere sahip olacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Deniz İş Hukuku, Deniz Hizmet Sözleşmesi, Gemi Adamı*

TERMINATION OF MARINE SERVICE CONTRACTS

ABSTRACT

Transportation performed by sea has a very important role nowadays as it was in the past and the significance of the job done has required various arrangements concerning maritime labour law. In this study, termination of service contracts of seafarers was evaluated in the light of Turkish legislation, International Labour Organization Conventions, different opinions in discipline, jurisprudence and the data obtained in the consequence of face to face in depth interviews.

* Bu çalışma “Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi: Bir İnceleme” isimli yüksek lisans tezi ile paralel nitelikte hazırlanmıştır.

¹ Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enst. Denizcilik İşletmeleri Yönetimi AD. Yüksek Lisans Öğrencisi, moraldygu@hotmail.com

² Prof. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi DUİM Bölüm Başkanı, hakki.kisi@deu.edu.tr

Study was analyzed under three main sections. In the first one, by putting emphasis on marine service contract; the parties to the contract were analyzed. In the second one, reasons for termination of service contract, the reasons from the point of both ship-owner and seafarer were discussed. In the last section, the legal consequences of termination of service contract were elaborated.

What is underlying the problems is the insufficiency of legislation and not having the full knowledge of maritime rules and practices. Legislation structuring responding to the requirements of today, lawyers and academicians having the good command of subject, ship-owners and seafarers knowing their rights and liabilities well will have an important role in the solution of said problems.

Key Words: *Maritime Labor Law, Marine Service Contract, Seafarer*

GİRİŞ

Ülkemizde deniz iş hukuku ile ilgi ilk düzenleme 6379 sayılı Deniz İş Kanunuyla yapılmıştır. İlgili kanundaki eksiklikler tekrar düzenleme yapılmasını zorunlu kılmış ve 29.04.1967 tarihinde 854 sayılı Deniz İş Kanunu yürürlüğe girmiştir; ancak, söz konusu 854 sayılı kanun da günümüz koşulları değerlendirildiğinde pek çok açıdan yetersizdir.

Yapılan çalışmanın amacı 854 sayılı Deniz İş Kanununa tabi gemi adamları ile işverenleri (donatan) arasında akdedilen hizmet sözleşmelerinin türlerini göstermek, gemi adamı kavramını açıklamak, hangi durumlarda hizmet sözleşmelerinin sona ereceğini tespit etmek ve hizmet sözleşmelerinin sona erişinin hangi hukuki sonuçları beraberinde getireceğinin tartışılmasını sağlamaktır.

Araştırmada ulusal ve uluslararası mevzuat, süreli yayınlar, kitaplar, yerel ve yüksek mahkeme kararları gibi ikincil veri yazılı kaynaklar ile denizcilik şirketlerinde çeşitli pozisyonlarda çalışan yetkililerle ve avukatlarla yapılmış birincil veri yarı biçimsel mülakatlardan yararlanılmıştır

Çalışmanın birinci bölümünde deniz hizmet sözleşmesinin niteliği, uygulanacağı yer ve sözleşmenin tarafları üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde sözleşmenin sona ermesi, denizcilik kural ve teamüllerine aykırılık halleri ve disiplin kurullarının işlevi açıklanmaya çalışılmıştır. Üçüncü bölümde ise hizmet sözleşmesinin sona ermesinin hukuki sonuçları ele alınmıştır. Deniz hizmet sözleşmesinin sona ermesinin hukuki sonuçları, gemi adamına kıdem tazminatı ödenmesi, gemi adamına çalışma belgesi verilmesi ve gemi adamının yurda iadesi olmak üzere üç ana başlık altında incelenmiştir

1. DENİZ HİZMET SÖZLEŞMELERİNE GENEL BİR BAKIŞ

Türkiye’de çalışan toplam gemi adamı sayısı düşünüldüğünde yapılan deniz hizmet sözleşmelerinin niteliği, sözleşmelerin sona erme nedenleri ve sona

ermenin hukuki sonuçları hem donatan (işveren) hem de gemi adamı (işçi) için oldukça önem arz etmektedir.

Deniz iş hukuku her ne kadar iş hukukunun bir alt dalı olarak görülmekte ise de, Deniz İş Kanunu ile İş Kanunu arasında özel kanun - genel kanun ilişkisi mevcut değildir (Şakar, 2003: 24). Deniz İş Kanunu'nda düzenleme yapılmamış bir problem karşısında borçlar hukuku ve medeni hukukun genel ilkeleri uygulanmalıdır (Tuncay, 1989: 26).

854 sayılı Deniz İş Kanunu incelendiğinde, kanun metninde herhangi bir hizmet sözleşmesi tanımının yer almadığı görülmektedir. Deniz hizmet sözleşmesinde taraflar, sözleşmenin türünü ve şartlarını serbestçe belirleyebilirler. Sözleşme serbestisinin sınırını başta Anayasa hükümleri olmak üzere mevzuatın emredici hükümleri çizmektedir. Deniz örf ve adet kuralları kanunun veya sözleşmenin yorumlanmasında veya boşlukların doldurulması aşamasında önemli bir yere sahiptir (Çelik, 2004:99). Sözleşme serbestisini sınırlandıran bir diğer önemli kaynakta toplu iş sözleşmesi hükümleridir ve toplu iş sözleşmeleri işçilere (gemi adamlarına) mevzuatın üstünde haklar sağlar (Çelik, 2004:99).

1.1 Deniz Hizmet Sözleşmesinin Türleri

Deniz hizmet sözleşmeleri belirli süreli, belirsiz süreli ve sefer esasına dayalı olmak suretiyle üç şekilde yapılmaktadır. İş ilişkisinde her hangi bir süre kararlaştırılmadıysa yapılan sözleşme belirsiz süreli; donatanla (işverenle) gemi adamı (işçi) arasında belirli bir sürenin kararlaştırılması durumunda ise belirli süreli hizmet sözleşmesi söz konusu olacaktır. Sefer esasına dayalı hizmet sözleşmelerinde ise, geminin çıkabileceği belli bir sefer süresince çalışmak üzere gemi adamı ile donatan arasında hizmet sözleşmesi kurulur (Özbek, 1984:32).

Deniz iş (hizmet) sözleşmeleri açısından sözleşme ister belirli süreli olsun ya da olmasın, ister deneme süresi¹ ihtiva etsin ya da sefer esaslı olarak yapılsın, sözleşmenin gemi adamı ile işveren arasında mutlaka yazılı olarak ve iki nüsha halinde yapılması gerekmektedir (DİK m.5). Burada belirtilen yazılılık unsuru hizmet sözleşmesinin bir sıhhat şartı değildir (Özbek, 1984: 29).

1.2 Deniz Hizmet Sözleşmesinin Uygulanacağı Yer

Deniz hizmet sözleşmesinin uygulanacağı yer gemidir. Deniz İş Kanunu'ndaki ve Türk Ticaret Kanunu'ndaki gemi kavramının birbirinden farklı olduğu görülmektedir (Öktem, 2001:12). Türk Ticaret Kanunu kapsamına girmeyen gemiler, Deniz İş Kanunu bakımından gemi olarak değerlendirilebilmektedir (Odaman, 2000:6). Deniz İş Kanunu anlamında geminin Türk Bayrağını taşıması ve belli bir grostonilatonun üzerinde olması zorunludur

¹ Deniz İş Kanunu'nda; süresi belli olmayan hizmet sözleşmelerinde deneme süresi en çok bir aydır (DİK. m.10).

(Odaman, 2000: 6). Ancak Deniz İş Kanunu'na bakıldığında net bir gemi tarifinin bulunmadığı görülmektedir (Özbek, 1984:10). Türk Ticaret Kanununa göre; “Tahsis edildiği gayeye uygun olarak denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır”. Türk Ticaret Kanunu ticaret gemileri üzerinde bir düzenleme yapmaktayken, Deniz İş Kanunu açısından gemi kavramı değerlendirildiğinde geminin mutlaka ticaret gemisi olması gerekmediği görülür (Özbek, 1984:10).

Deniz İş Kanunu uyarınca gemi kavramı incelendiği zaman; Türk Ticaret Kanunu'nun aksine; geminin sadece denizlerde hareket etmesi şartı aranmadığı, göllerde ve akarsularda hareket eden gemilerde çalışan gemi adamlarına da Deniz İş Kanunu'nun uygulandığı anlaşılmaktadır (Öktem, 2001:14). Deniz İş Kanunu'nun uygulanması açısından geminin belli bir tonajda olması zorunluluğu geminin Türk Bayrağı taşıması gerekliliğinden sonraki ikinci önemli unsurdur (DİK m. 1). Yüz veya daha yukarı grostonilatoluk gemiler Deniz İş Kanunu'nun yer bakımından kapsamı dahilindedir (Öktem, 2001:17). Ancak Deniz İş Kanunu'nun birinci maddesinin ikinci fıkrası, yüz ve daha yukarı grostonilatoda olma kıstasına iki istisna getirmektedir ki; bunlardan ilki aynı işverene ait birden fazla geminin bulunması ve bu işverenin tüm gemilerinin tonajının yüz veya daha yukarı olması halinde, bu gemilerde çalışan gemi adamlarına Deniz İş Kanunu'nun uygulanmasıdır (Öktem, 2001:17). İkinci istisna ise tonaj kıstası hiç aranmaksızın, beş veya daha fazla gemi adamı çalıştıran işverene ve işverene bağlı olarak bir hizmet sözleşmesiyle çalışan bu gemi adamlarına Deniz İş Kanunu'nun uygulanmasıdır.

Deniz İş Kanunu'nun uygulanacağı gemilerle ilgili bir diğer ayrıntı ise; geminin donanmaya bağlı bir harp gemisi ya da yardımcı gemi olmamasıdır (Öktem, 2001:19). Donanmaya bağlı gemilerde çalışanlar bir hizmet sözleşmesi ile değil, kanuni bir zorunluluk nedeniyle çalışmaktadır (Öktem, 2001:19). Deniz İş Kanunu'nun uygulanması ile ilgili bir diğer önemli husus ise, geminin istisnai olarak gemi sayılan taşıma araçlarından biri olmasıdır. Deniz İş Kanunu'nun birinci maddesinin üçüncü fıkrasında “bu kanunun uygulanması bakımından, sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılır” denilmekte olup; “gibi sayılır” ifadesinin içine yüzer doklar, dubalar, sallar, yüzer oteller, restoranlar, dansinglerin de girdiği kabul edilmelidir (Öktem, 2001:21).

1.3 Deniz Hizmet Sözleşmesinin Tarafları

1.3.1 İşveren Kavramı

Deniz İş Kanunu'nun birinci maddesi incelendiğinde, bu kanunun bir hizmet sözleşmesi ile çalışan gemi adamlarına ve bunların işverenlerine uygulanacağı açıkça belirtilmiş bulunmaktadır. Deniz İş Kanunu açısından işveren, gemi sahibine veya kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına işleten kimseye denir (DİK. m. 2).

1.3.2 “İşveren Vekili” Kavramı

İşveren vekili ise Deniz İş Kanunu'nda kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kişi olarak tanımlanmıştır. Kaptanın hukuki statüsü ile ilgili çeşitli görüşler mevcuttur¹. Kaptanı gemideki tek işveren vekili olarak görmek ve kanunun lafzından bu sonuca ulaşmak pek mümkün değildir (Öktem, 2001:43). Ancak kaptanı işveren ile aynı statüde kabul etmek de isabetli değildir. Kaptan haricindeki işveren vekillerinin kaptan adına hareket ettiği bir gerçek olduğu halde, bu kimseler esas olarak işveren adına ve hesabına hareket etmektedir (Öktem, 2001:43). Zorunlu bir nedenden ötürü kaptanın yerine geçen birinci zabitin yaptığı işlemler kaptan adına olsa bile işveren hesabına yapılmaktadır (Öktem, 2001:43). Bu yüzden kaptan dışındaki işveren vekillerinin kaptan ve aynı zamanda işveren adına ve fakat sadece işveren hesabına hareket ettiği bir gerçektir (Öktem, 2001:43).

1.3.3 “Gemi Adamı” Kavramı

Deniz İş Kanunu (DİK)'na göre bir hizmet sözleşmesine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere gemi adamı denir. TTK'da ise; gemi adamları, kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir. Hem Deniz İş Kanunu'ndaki hem de Türk Ticaret Kanunu (TTK)'ndaki gemi adamı tanımında “diğer kimselerden de” bahsedilmiş; ancak, herhangi bir açıklamaya yer verilmemiştir. Ancak Gemiadamları Yönetmeliğinde² bu konuya bir açıklık getirilmiş ve diğer kimselerinin yardımcı zabıtlar, stajyerler ve yardımcı hizmet personeli olduğu açıklığa kavuşmuştur.

Kaptan; geminin sevk ve idaresiyle görevli ve belirli ehliyeti haiz kimsedir (Songu, 2004: 841). Burada üzerinde durulması gereken husus kaptanın işveren vekili olması halinde gemi adamı olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceğidir.

¹ Yargıtay 9.HD' bir kararında; şehir hattı kaptanlarının Sendikalar Kanunu açısından işveren vekili olarak kabul edilemeyeceğinin altı çizilmiştir ve Sendikalar Kanunun 3. maddesinin 2. fıkrası uyarınca işveren sayılan gerçek ve tüzel kişiler adına işletmenin bütünü sevk ve idareye yetkili olanlar bu kanun bakımından işveren vekilidir. İşveren vekilleri bu kanun bakımından işveren sayılırlar. “Gemi” işveren Denizcilik Bankasına ait bir işletme değil, belki o işletmeye ait bir işyerinden ibarettir. Şu duruma göre Sendikalar Kanunu anlamında işveren vekilliği durumunu oluşturan “işletmenin bütünü sevk ve idareye yetkili olma” unsuru şehir hattı kaptanları için söz konusu değildir (9.HD. 07.05.1976 T. 1976/2224 E. 1976/3720 K.). Ancak Yargıtay'ın daha sonra verdiği bir kararda, geminin işletmeye bağlı bir işyeri mi yoksa işverene ait tek işyerimi olduğu noktası tartışılmadan “kaptanın, iş gördüğü yer olan ve yasaya göre işyeri sayılan gemide üst yönetici olmaktan da öte DİK' nun 2/Ç maddesine göre işveren vekilidir. Hatta 2822 sayılı kanunun 2. maddesindeki belirleyici kurala göre de işveren vekilleri bu kanun bakımından işveren sayılmaktadır” sonucuna varılmıştır (9 HD. 21.05.1987 T. 1987/4321 E. 1987/5115 K.). Yargıtay'ın kaptanın işveren vekili olduğu yönündeki görüşüne katılmakla birlikte işletmenin varlığı tartışılmadan sonuca varılmış olunması uygun değildir (Songü, 2001: 45).

² RGT: 31.07.2002 RG. NO:24832

Kaptanın gemi adamı sayılmaması kanuna ve sosyal eşitlik ilkelerine¹ aykırıdır (Öktem, 2001:43). Kaptanın diğer gemi adamlarına karşı donatanın vekili olarak gözükməsi kendisinin gemi adamı sayılmasını² engellemez.

Kaptanın tek başına gemiyi sevk ve idaresi mümkün değildir. İş bölümü yapılarak bazı işlerin kişiler arasında dağıtımı gerekmektedir ki; zabıtlar sözü geçen iş bölümünün önemli bir parçasıdır (Öktem, 2001:34).

Tayfa; geminin güverte, makine ve kamara bölümlerinde çalışan gemi kaptanı, gemi zabıtları, yardımcı zabıtları ve stajyerler dışında kalan gemi adamlarını ifade eder (Gemiadamları Yönetmeliği m. 4/51).³ Gemiadamları Yönetmeliğinde güverte ve makine stajyerleri, gemi adamı olmak için eğitim gören ve kanun veya yönetmeliklerce bu nitelikte olduğu belirtilen gemi adamıdır şeklinde tanımlanmıştır; ancak, güverte ve makine stajyerleri Deniz İş Kanunu açısından gemi adamı sayılmazlar çünkü güverte ve makine stajyerlerinin bir hizmet sözleşmesi mevcut değildir (Songu, 2004:841). Diğer hizmet personeli, gemicilik tekniği ile ilgili olmayan hizmetleri gören kişiler oluşturmaktadır (Öktem, 2001:35). Bu kişilere kamarot, aşçı⁴, müzisyen örnek olarak gösterilebilir (Songu, 2004:841).

Gemide görev alan kılavuzlar geçici olarak çalıştıkları gemi açısından gemi adamı sayılmazlar (Barlas, 2000: 36). Bu durumun nedeni bu kılavuzların gemiye bağlı olarak çalışmaması ve gemi hizmetinde çalışan diğer kimselerle birlikte organize bir birlik oluşturmamasıdır; başka bir anlatımla kılavuzlar başka bir işletmenin çalışandır (Öktem, 2001:38).

Karşılıklılık esaslarına göre Türk gemi adamlarına aynı mahiyette haklar tanıyan devletlerin uyuşunda olup Deniz İş Kanunu'nun kapsamına giren gemilerde çalışan yabancı gemi adamlarına Deniz İş Kanunu hükümleri uygulanır.

DİK. m. 1 incelendiğinde bu kanunun Türk Bayrağı taşıyan yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet sözleşmesi ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenlerine uygulanacağını açıkça ifade edildiği görülmektedir. Uygulamaya bakıldığında pek çok donatanın mali kolaylıklar sağlamasından dolayı gemisini yabancı bayrak (kolay bayrak) altında işlettiği görülmektedir. Hem

¹ 11.HD. 29.05.1978 T., 1978/1013 E., 1978/1802 K (Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2).

² YHGK., 14.01.1981 T., 1979/11-263 E., 1981/11 K. (Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2). Yargıtay 9 HD. 26.12.1972 T. 19552/32782 sayılı kararında işverenle kaptan arasında bir hizmet sözleşmesinin varlığını kabul ederek kaptan gemi adamı kavramı içinde değerlendirilmiştir (Uğur, Dönmez, Kars, 1974: 645).

(Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2).

³ RGT: 31.07.2002 RG. NO: 24832

⁴ YHGK. 07.12.1966 T.,1965/818 E., 1966/311 K (Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2)

donatanın hem gemi adamının Türk vatandaşı olduğu bu durumda DİK. uygulanamamakta ve gemi adamı pek çok haktan mahrum bırakılmaktadır (Atken, 2010:13). Uygulamada ortaya çıkan bu problem mevzuat değişikliğiyle biran önce düzeltilmelidir.

2. GEMİ ADAMLARININ HİZMET SÖZLEŞMELERİNİN SONA ERMESİ

Hizmet sözleşmesinin sona erme halleri Deniz İş Kanunu'nun yanı sıra Türk Ticaret Kanunu'nda da yer almaktadır. Türk Ticaret Kanunu'ndaki hükümler kaptanla ilgilidir. Hizmet sözleşmesi; ölüm, sözleşmenin veya seferin sona ermesi, geminin kayba uğraması, terk edilmesi, harp ganimeti ilan edilmesi veyahut Türk Bayrağından ayrılması hallerinde kendiliğinden sona erebileceği gibi, fesih bildirimi ile de sona erdirilebilir.

2.1 Ölüm

Deniz İş Kanunu'nda işçinin ya da işverenin ölümü ile ilgili özel bir düzenleme yer almadığından; konu Borçlar Kanunu'ndaki genel hükümler çerçevesinde çözümlenecektir (Songu, 2004:842). Türk Ticaret Kanunu'nun 1014. maddesinde kaptanın ölümüyle ilgili özel bir düzenleme getirmiştir. Maddeye göre; kaptan hizmete alındıktan sonra ölürse, öldüğü güne kadar olan ücretini ve kararlaştırılmış diğer bütün menfaatlerini donatan ödemek zorundadır. 1014. maddenin ikinci fıkrasında ise kaptanın gemiyi müdafaa ederken ölmesi durumu düzenlenmiştir ki; böyle bir durumda donatanın fazla olarak münasip bir ikramiye de vermesi gerekmektedir.

2.2 Hizmet Sözleşmesinin Süresinin veya Seferin Sona Ermesi

Belirli bir süre için yapılmış hizmet sözleşmesi bu sürenin bitiminde sona erer. Hizmet sözleşmesi gemi seyir halinde iken sona ererse sözleşme, geminin ilk limana varmasına ve güvenlik altına alınmasına kadar devam eder. Belirli sefer için yapılmış hizmet sözleşmesi, sözleşmede yazılı seferin sonunda geminin vardığı limanda yükünü boşaltmasıyla sona erer (DİK. m. 7).

Genellikle deniz işletmelerinin hizmet sözleşmelerini belirli süreli yaptıkları görülmektedir (Songu, 2004: 844). Sürenin dolması ile sözleşme kendiliğinden sona ereceği için; esasen bu hüküm suiistimale açık bir hükümdür (Songu, 2004: 844). Bu tür sözleşmelerin aynı şartlarla uzatılması durumunda da gemi adamı kanunun kendisine tanıdığı haklardan (ihbar ve kıdem tazminatı alma hakkı gibi) yararlanamamaktadır (Günçel, 1958:374).

2.3 Hizmet Sözleşmesinin Kendiliğinden Sona Ermesi

Deniz İş Kanunu'nun 14 maddesinin 4. bendinde gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin ifisahı durumu düzenlenmektedir. Kanun metnine göre: "Geminin kayba uğraması, terk edilmesi veya harp ganimeti ilan edilmesi veyahut Türk

Bayrağından ayrılması hallerinde ise hizmet akdi kendiliğinden bozulur". Kanunda sayılan bu sebepler denizcilik işinin özelliğinden kaynaklanmaktadır (Songu, 2004:844).

2.4 Hizmet Sözleşmesinin Feshi

Hizmet sözleşmesi fesih bildirimi ile sona erdirilebilir. Fesih bildirimi, belirsiz süreli bir hizmet sözleşmesini belirli bir sürenin sonunda ortadan kaldıran, işçi veya işverenin karşı tarafa yöneltilmesi zorunlu olan ve diğer tarafın kabulüne de ihtiyaç göstermeyen tek taraflı irade beyanıdır (Songu, 2004: 846). Gemi adamı ya da işveren fesih bildirimi hakkını kullanmak suretiyle belirsiz süreli hizmet sözleşmesini feshedebilir. Kural olarak gemi adamı ile işveren veya işveren vekili arasında yapılmış bir hizmet sözleşmesi gemi adamının işe alınmasından itibaren altı ay geçmedikçe bozulamaz¹. Bu durum sözleşmenin her iki tarafı içinde geçerlidir (Başarı, 1967: 353). Ancak önemli olan husus; sözleşmenin haklı nedenle feshedilmesi durumunda gemi adamının altı ay çalışması şartının aranmamasıdır (Songu, 2004:847).

Süresi belirsiz hizmet sözleşmelerinde kanunda belirtilmiş feshi ihbar müddetleri özellikle gemi adamları bakımından oldukça önemli bir teminat sağlayacak mahiyettedir (Günçel, 1958:374). Hizmet sözleşmesi; işi altı ay sürmüş gemi adamı için bildirimin diğer tarafa yapılmasından başlayarak iki hafta sonra; işi altı aydan bir buçuk yıla kadar sürmüş olan gemi adamları için bildirimin diğer tarafa yapılmasından başlayarak dört hafta sonra; işi bir buçuk yıldan üç yıla kadar sürmüş olan gemi adamı için, bildirimin diğer tarafa yapılmasından başlayarak altı hafta sonra; işi üç yıldan fazla sürmüş olan gemi adamı için bildirimin diğer tarafa yapılmasından başlayarak sekiz hafta sonra bozulmuş olur (DİK m. 16).

Hizmet sözleşmesinin feshinde fesih keyfiyeti, gemi seyir halinde ise, kararlaştırılmış limanda ve kararlaştırılmış liman değiştirildiği takdirde ilk uğrayacağı limanda geminin emniyet altına alınmasına kadar uzatılmış sayılır. Böylelikle, bildirim süreleri geminin kararlaştırılan limana ya da bu liman

¹ 9 HD'nin 16.11.1999 T. 1999/13655 E. ve 1999/17484 K. sayılı kararına göre: "Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillerle kanuni gerektirici sebeplere ve özellikle davacı gemi adamının davalıya ait işyerinde 50 gün çalıştıktan sonra davalı tarafından sözleşmesinin feshedildiği iddia edilerek 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 16/a maddesinde öngörülen 6 aylık sürenin geçmemesi nedeniyle geri kalan süre için tazminat isteğinde bulunulmuş mahkemece yapılan yargılama kapsamında inceleme ve araştırma sonucunda gemi adamının başka bir iş bulamadığı sonucuna varılarak ve takdiri indirim de uygulanmak suretiyle hüküm kurulmuş olduğuna, fazlaya ait haklar için açılan bu davanın yargılaması aşamasında gemi adamının bir başka gemide iş bulduğu savunmasının önceki davada yapılan tespitlere bir etkisi olamayacağına bunun hakkı ortadan kaldıran bir ödeme belgesi ya da ibra gibi düşünülmesi olanağı bulunmadığına şartları oluştuğu takdirde iade-i mahkeme sebebi sayılabileceğine göre davalının temyiz itirazlarının reddiyle kararın ONANMASINA, 16.11.1999 gününde oyçokluğuyla karar verildi" (Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2 Sürümü).

değiştirilmişse ilk uğranılan limana varıştan sonra işlemeye başlamayacak, söz konusu süreler bildirimden itibaren işleyecek; fakat geminin söz konusu limanlardan birisine varmasına kadar gemi adamı gemide çalışmaya devam edecek ve fesih hükmü sonuçlarını ancak limana varışla doğuracaktır (Songu, 2004:849).

Kaptanın hizmet sözleşmesinin sona ermesi ile ilgili önemli bir düzenleme Türk Ticaret Kanunu'nun 1005. maddesinin birinci fıkrasında yer almaktadır. Hükme göre; aksi kararlaştırılmış olursa bile donatan kaptana her zaman yol verebilir. Bu maddenin konuluş amacı kaptanla donatanın arasındaki ilişkinin güven ilişkisine dayanmasıdır (Songu, 2004:849).

Bir başka önemli düzenleme Türk Ticaret Kanunu'nun 1015. maddesinde yer almaktadır. Madde metni uyarınca Deniz İş Kanununa tabi olan bir gemide çalışan kaptanın belli bir hukuki hadiseden doğan hakları, Deniz İş Kanunuyla Türk Ticaret Kanunu'nun hangisinin hükümleri kaptanın daha lehine ise, kaptana o hüküm uygulanır. Böyle bir durumda iki kanunun kaptanla ilgili düzenlemeleri ihtiva eden maddeleri karşılaştırılıp lehe olan kanun tespit edilmelidir.

İş güvencesi olarak nitelendirilen ve esas olarak 4857 sayılı İş Kanunu'nda yer alan (4857 S. K. m. 18, 19, 20, 21) feshin geçerli bir sebebe dayanması gerektiğine ilişkin olan hüküm; yine aynı kanunun 116. maddesi ile 5953 sayılı Basın Mesleğinde Çalışanlarla Çalıştıranlar Arasındaki Münasebetlerin Tanzimi Hakkında Kanunun 6. maddesinde yapılan değişiklik ile basın mesleğinde çalışanlar için de uygulama alanı bulmuştur. 5953 sayılı kanunun 6. maddesinde 2003 yılında yapılan değişiklikle birlikte, 4857 sayılı İş Kanunun 18, 19, 20, 21 ve 29. maddeleri kıyas yoluyla uygulanacaktır. Ancak benzer bir düzenleme DİK. için söz konusu değildir. Deniz İş Kanununa tabi bir gemi adamı işe iade isteminde bulunamaz. Adaletsizliğe neden olan bu durum mevzuat değişikliği ile en kısa zamanda giderilmeli ve gemi adamı geçersiz sebeple sözleşmesi feshedildiğinde işe iade edilmeyi talep edebilmelidir.

2.4.1 Bildirim Süresi İşlediği Sırada Hizmet Sözleşmesinin Durumu

Bildirim süresi işlediği sırada hizmet sözleşmesinin durumunu bildirim süresine ait ücretin peşin ödenmesi ve yeni bir iş arayabilmek için izin verilmesi yönünden incelemekte fayda vardır.

2.4.1.1 Bildirim Süresine İlişkin Ücretin Peşin Ödenmesi

Deniz İş Kanunu'nda yer alması gereken önemli bir müessese olan "Peşin ödeme" müessesine kanunda yer verilmediği görülmektedir. Eğer gemi limana yanaştıktan sonra gemi adamının sözleşmesi feshi ihbar yoluyla feshedilirse ve verilen ihbar süresi yeni seferin başlamasından önce bitmezse, gemi adamının bu yeni sefere götürülmesi zorunluluğu ortaya çıkacaktır (Songu, 2004:850). Böyle bir durumda işverenden geminin seferini, gemi adamının ihbar önelinin bitimine kadar durdurmasını beklemek olanaksız olduğu gibi, aralarındaki hizmet sözleşmesinin

kısa bir süre sonra sona ereceğini bilen gemi adamının uzun süreli bir sefere çıkmasını beklemek te pek mümkün değildir (Songu, 2004:850). Bu nedenlerden ötürü, Deniz İş Kanunu'nda hem işveren hem de gemi adamına yönelik olarak peşin ödeme imkanı tanınması oldukça yararlı olacaktır (Songu, 2004: 850).

2.4.1.2 Yeni İş Arayabilmek İçin İzin Verilmesi

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yeni iş arama iznine ilişkin bir hüküm mevcut olmasa bile, Borçlar Kanunu'nun 334. maddesinden yararlanılarak gemi adamının işverenden yeni iş arama izni talep etmesi mümkündür (Songu, 2004:851). Gemide gerçekleşen bir iş olduğu için gemi adamının zaman, yer ve şekil açısından iş arama imkanı fazla değildir; bu nedenle, birbirine yakın limanlar arasında yapılan seferler söz konusu ise gemi adamına izin vermek onun açısından yararlı olacaktır (Songu, 2004:851).

2.4.2 Bildirim Süresine Uyulmaması Ve Hukuki Sonuçları

Deniz İş Kanunu'nun 16. maddesinin birinci fıkrasının D bendinde, bildirim şartlarına uymayan tarafın, gemi adamının çalışma süresi için öngörölmüş ihbar önellerini karşılayan ücret tutarında ihbar tazminatı ödeyeceği hüküm altına alınmıştır. İşveren, bazı sebepler dolayısıyla gemi adamına bildirimde bulunmaksızın hizmet sözleşmesini sonlandırabilir (Özbek, 1984:52-53).

2.4.3 Bildirimsiz (Haklı Nedenle) Fesih

Bildirimsiz fesih "dürüstlük kuralı gereği iş sözleşmesinin sürdürölmesi kendisinden beklenemeyecek olan tarafın bu sebeple (haklı sebeple) sözleşmeyi derhal sona erdirmesidir" (Narmanlıoğlu, 1998:315).

Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinde, süresi belirli olan veya olmayan ya da sefer üzerine yapılan hizmet sözleşmelerinin işveren/işveren vekili tarafından ya da gemi adamı tarafından bildirimsiz feshinin nedenleri ayrı ayrı düzenlenmektedir.

2.4.3.1 İşveren Veya İşveren Vekili Tarafından Hizmet Sözleşmesinin Feshedilebileceği Durumlar (DİK m. 14/1)

İşveren veya işveren vekili tarafından işçinin (gemi adamının) hizmet sözleşmesini bildirimsiz olarak feshedilebileceği durumlar: Gemi adamının herhangi bir limanda geminin hareketinden önce gemiye dönerek hizmete girmemesi veya gemiye hiç dönmemesi, gemi adamının gemide hizmet görmesinin tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan men olması gibi sebeplerle imkansız bir hal alması, gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, hizmet akitlerine, sair iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket etmesi, gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket etmesidir.

2.4.3.2 Gemi Adamı Tarafından Hizmet Sözleşmesinin Feshedilebileceği Durumlar (DİK m. 14/2)

Gemi adamı tarafından hizmet sözleşmesinin bildirimsiz olarak feshedilebileceği durumlar: Ücretin kanun hükümleri veya hizmet akdi gereğince ödenmemesi, işveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı kanuna, hizmet akitlerine veya sair iş şartlarına aykırı hareket etmesi, işveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlak ve adaba aykırı hareket etmesidir.

2.4.3.3 İşveren, İşveren Vekili Ve Gemi Adamı Tarafından Hizmet Sözleşmesinin Feshedilebileceği Durumlar (DİK m. 14/3)

İşveren, işveren vekili ve gemi adamı tarafından sözleşmenin bildirimsiz feshedilebileceği durumlar ise; geminin herhangi bir sebeple otuz günden fazla bir süre seferden kaldırılması, gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa veya sakatlığa uğramasıdır.

Daha önce de ifade edildiği gibi; geminin kayba uğraması, terk edilmesi veya harp ganimeti ilan edilmesi veyahut Türk Bayrağından ayrılması hallerinde hizmet sözleşmesi kendiliğinden bozulur (infisah).

2.4.3.4 Fesih Hakkını Kullanma Süresi

Bildirimsiz (haklı nedenle fesih) fesih hallerinde; işveren, işveren vekili veya gemi adamına tanınan sözleşmeyi feshetmek yetkisi, iki taraftan birinin bu çeşit davranışlarda bulunduğunu öbür tarafın öğrendiği günden başlayarak altı işgünü geçtikten ve herhalde fiilin vukuundan itibaren bir sene sonra kullanılamaz.¹

2.4.4 Hizmet Sözleşmesine, Sair İş Ve Çalışma Şartlarına Denizlik Kural Ve Teamüllerine Aykırılık

Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinde sayılan ve yukarda açıklanan haklı nedenle fesih sebeplerinin tahdidi olduğu düşünülse de deniz işinde TTK hükümlerinin ve denizcilik kural ve teamüllerinin² uygulanması söz konusu olduğundan aynı zamanda da 14. madde de sair iş ve çalışma şartlarına aykırılıktan söz edildiğinden, deniz iş ilişkilerinde hizmet sözleşmesinin haklı nedenle feshi sebepleri sınırlı sayıda değildir (Ergin, 1991:560).

¹ Bu madde hükmü 6379 sayılı Deniz İş Kanununun 10. maddesinde de yer almaktaydı (Başarı, 1967: 353).

² İş süreleri içinde iş başında bulunmak, iş başında kendisine verilmiş görevden başka hiçbir işle uğraşmamak, gemi adamına verilmiş olan işi düzgün, gereği gibi ve savsaklamadan ciddi olarak yapmak, amirlerinin örf ve adet kuralları gereğince ve usulüne uygun olarak verilmiş emirlerine uymak teamül kuralları arasında yer alır (Ergin, 1991: 573-574).

Deniz İş Kanunu'nun 14/1-c,ç ve 14/2-b,c maddelerinde ifade edilen hizmet akitlerine, sair iş ve çalışma şartlarına ve denizcilik kural ve teamüllerine aykırı hareket hallerinin özel olarak açıklanması gerekmektedir.

2.4.4.1. Gemi İç Talimatnamesi

Yapılmış hizmet sözleşmelerinin bir çoğunda gemi iç talimatnamesine uyma zorunluluğu getirilmekle birlikte; denizcilik teamül ve kurallarına uyma zorunluluğu da getirilmiş olup; bu kurallara uyulmaması durumunda da gemi adamının hizmet sözleşmesi haklı nedenle feshedilebilmektedir (Ergin, 1991: 566). Ancak bu kurallar toplu bir biçimde yazılı olarak bulunmamaktadır. Suiistimallerin önlenmesi açısından bu kuralların netleştirilmesi gerekmektedir. Denizcilik kural ve teamüllerini anlayabilmek için gemi iç tüzüğü'nün (talimatnamesinin) ve toplu iş sözleşmelerinde düzenlenen fesih sebeplerinin incelenmesi yararlı olacaktır. Gemi iç talimatnamelerinde hangi gemi adamının kimin emir ve talimatlarına uyacağı, hangi işleri yapmakla görevli olduğu ve bu görevin derecesinin ne olduğu açık bir şekilde belirtilmiştir (Ergin, 1991:561).

Özel bir kılavuzluk/romorkaj şirketinin gemi iç talimatnamesi incelendiğinde çalışanların her biri için ayrı ayrı görev ve sorumlulukların belirlendiği ve ayrıca herkes için uyulması gerekli görev ve sorumlulukların da mevcut olduğu görülmektedir¹.

2.4.4.2. Toplu İş Sözleşmelerinde Yer Alan Fesih Sebepleri

Toplu iş sözleşmelerinde yer alan haklı nedenle hizmet sözleşmesinin fesih sebepleri gemi iç talimatnamelerinde yer alan hükümler doğrultusunda konulmuştur (Ergin, 1991: 569). Bu talimatnameler zaman içinde değişebilmektedir. Deniz iş mevzuatı kurallarından mutlak emredici nitelikte olan hükümler hakkında aksine sözleşme hazırlanamazken, nispi emredici nitelikte olan

¹ Söz konusu talimatnamedeki baş kılavuz kaptanın tanımı: Yetkili Kılavuzluk/Romorkaj birimindeki faaliyetlerin iç ve dış koordinasyonunu yürüten, birimin dış ilişkilerinde **ŞİRKET**'i temsil eden, faaliyetlerle ilgili kayıt tutarak **ŞİRKET** yönetimine rapor eden ve gerektiğinde bizzat kılavuzluk yapan Kılavuz Kaptandır. Baş Kılavuz Kaptan **ŞİRKET**'in talimat ve denetiminde çalışır. Baş Kılavuz Kaptan istirahatta olduğu zamanlarda görev ve sorumluluklarını Vardiya Kılavuz Kaptan'ı yerine getirir. Baş kılavuz kaptanın yönetmelikte geçen birkaç görev ve sorumluluğu ise: Vardiyasındaki kılavuz kaptanlara gemi kılavuzlama iş emirlerini vermek ve gerekli gördüğü manevra emniyet tedbir ve usulleri konularında talimatlandırmak, kılavuz kaptanların ve tüm hizmet gemilerinin personeli ile palamarcı ve diğer birim kara personelinin çalışma ve vardiya düzenlerini **ŞİRKET**in koordinasyon ve talimatları çerçevesinde belirlemek ve uygulamak, tüm hizmet gemilerinin iş emirlerini **ŞİRKET**'in koordinasyon ve talimatları çerçevesinde eşit çalışma süreleri doğrultusunda düzenlemek ve vermektir.

hükümlerde sadece gemi adamı lehine değişiklik yapılabilir (Süzek, 1985:189). Ancak buradaki önemli olan unsur bu talimatnamelerin gemi adamı lehine olup olmamasıdır.

İş yerindeki yönetmelik değişikliği iş hukukundaki yararlılık ilkesi uyarınca gemi adamı lehine yapılmış ise deniz hizmet sözleşmesindeki iş şartlarının değiştirildiği gerekçesiyle gemi adamları lehine haklı nedenle fesih hükmüne gidilemeyecektir (Centel, 1993:184).

2.4.4.3 Fesih Hakkının Disiplin Kurullarınca Kullanılması

İşyerlerindeki disiplin kurullarının mevcudiyeti ile birlikte, hizmet sözleşmelerinin feshi ile ilgili ihtilaflar mahkemeye gidilmeden çözülmektedir (Ergin, 1991: 569). Gemi adamlarının teamül kuralları arasında sayılan ve ayrıca toplu iş sözleşmelerinde yazılı hale gelmiş olan disiplin kuralları, gemiden gemiye farklılık göstermekle birlikte her gemide müşterek olabilecek bir takım kurallar mevcuttur (Ergin, 1991:573-574). Yapılan görüşmeler doğrultusunda disiplin cezasını gerektirebilecek en önemli davranış biçimlerinin, kendisine verilen iş dışında başka hiçbir işi yapmama ve amirlerin emirlerine uymama olduğu bilgisine ulaşılmıştır.

Disiplin kurulunun disiplin cezasına karar verebilmesi için, gemi adamının kusurlu bulunması gerekmektedir ki; uygulanacak disiplin cezasının gemi adamının kusuruyla orantılı ağırlıkta olması gerekmektedir¹ (Süzek, 1993:170). Disiplin cezaları; ihtar, kınama, bir günlük ücret kesimi, iki günlük ücret kesimi, üç günlük ücret kesimi ve işten çıkarmadır.

3. DENİZ HİZMET SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİNİN HUKUKİ SONUÇLARI

3.1 Kıdem Tazminatı

Deniz hizmet sözleşmesinin sona ermesinden kaynaklanan en önemli hukuki sonuç gemi adamına kıdem tazminatı ödenmesidir. Deniz İş Kanunu uyarınca kıdem tazminatına hak kazanılabilmesi için Deniz İş Kanununa tabi bir hizmet sözleşmesiyle çalışıyor bulunulması, söz konusu hizmet sözleşmesinin belli biçimlerde sonlanması ve bununla birlikte kıdem koşulunun da gerçekleşmiş olması gerekmektedir (Akyiğit, 1999:859).

3.1.1 Kıdem Tazminatına Hak Kazandıran Fesih Halleri

¹ Özel bir şirketin işyeri disiplin yönetmeliğinden örnek vermek gerekirse; amirin sözlü veya yazılı ikazına uymama birinci defada ihtar, ikinci defada kınama cezasını gerektirmektedir. Vardiyayı izinsiz ve özürsüz olarak terk etme birinci defada ihtar, ikinci defada bir günlük ücret kesimi cezasını gerektirmektedir.

Kıdem tazminatına hak kazandıran fesih hallerinin, sözleşmenin işveren tarafından feshedilmesi ve sözleşmenin gemi adamı tarafından feshedilmesi olarak incelenmesinde fayda vardır.

Hizmet sözleşmesinin gemi adamına kıdem tazminatı kazandırması için deniz hizmet sözleşmesinin işveren tarafından DİK m. 14/1'de (haklı nedenle fesih) gösterilen sebepler dışında feshedilmesi gerekmektedir (DİK. m. 20).

Esas önemli olan nokta, hizmet sözleşmesinin işverence haklı nedenle feshinde gemi adamına kıdem tazminatı verilmesidir. Kıdem tazminatına hak kazandıran söz konusu haller; geminin herhangi bir sebeple 30 günden fazla bir süre seferden kaldırılması ve gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa veya sakatlığa uğramasıdır.

Sözleşmenin gemi adamı tarafından, DİK m. 14/II ve 14/III de sayılan nedenlerle ya da muvazzaf askerlik hizmetleri dolayısıyla veya bağlı bulundukları kanunla kurulu kurum veya sandıklardan yaşlılık, emeklilik veya malullük aylığı, yahut toptan ödeme almak amacıyla feshedilmesi halinde gemi adamı kıdem tazminatı almaya hak kazanır (DİK. m. 14).

3.1.2. Kıdem Tazminatına Hak Kazandırmayan Fesih Halleri

Deniz İş Kanununa bakıldığında hizmet sözleşmesinin kıdem tazminatına hak kazandırmayacak şekilde sona erme halleri; gemi adamının hizmet sözleşmesini öneli olarak sona erdirmesi, belirli süreli veya belirli sefer için yapılan hizmet sözleşmesinin anılan seferin ya da sürenin sonunda son bulması; sözleşmenin geçersizlik beyanıyla sona ermesi ve Deniz İş Kanunu'nun m. 14/1 uyarınca feshi durumudur (Akyiğit, 1999:870).

3.1.3 Kıdem Koşulunun Gerçekleşmesi Zorunluluğu

Gemi adamının kıdem tazminatına hak kazanabilmesi için sona eren hizmet sözleşmesinin "en az bir yıl" sürmesi gerekmektedir (Çelik, 2004:265). Gemi adamının kıdemi hesaplanırken hizmet sözleşmesinin devam etmiş veya fasılalarla yeniden akdedilmiş olmasına bakılmaksızın aynı işverenin bir veya değişik gemilerde ve hizmetinde çalıştıkları süreler göz önüne alınarak hesaplama yapılır (Çelik, 2004:265).

3.1.4 Kıdem Tazminatının Hesaplanması Ve Ödenmesi

Gemi adamının alacağı kıdem tazminatı Deniz İş Kanunu kapsamında hesaplanırken bu hesaplama gemi adamının hizmet sözleşmesinin sona erdiği tarihteki en son ücreti¹ üzerinden yapılır (Özdemir, 1996: 11). Gemi adamına her

¹ Bu ücret öğretide ve uygulamada çok eskiden beri kabul edilmiş olan brüt ücrettir (Çelik, 2004: 279).

geçen tam yıl için işverence 30 günlük ücreti tutarında kıdem tazminatı ödenir. Bir yıldan artan süreler içinde aynı oran üzerinden ödeme yapılmaktadır. Deniz hizmet sözleşmelerinde genellikle, beş ay ya da üç ay çalışan gemi adamına, bir aylık kök maaş ödeneceğine ilişkin hüküm bulunmaktadır. Söz konusu olan bir aylık kök maaş uygulamada hatalı olarak kıdem tazminatı olarak ifade edilmektedir. “Bir aylık kök maaş” kıdem tazminatı değil ikramiyedir (kıdem teşvik ikramiyesi olarak da isimlendirilmektedir). Bu durum deniz işinin kendine has özelliğinden kaynaklanmaktadır. Gemi adamının kıdeminin başlangıcı fiilen çalışmaya başladığı tarihtir (Güzel, 1984:3). Kıdem tazminatına hak kazanabilmek için hesaplanacak sürenin sonu önelsiz fesih bildirimi ile sözleşmenin sona erdiği durumlarda bildirimin varlığı, önelli fesihte ise fesih bildirimi süresinin bittiği gündür (Çelik, 2004:266).

Kıdem tazminatına esas olacak ücret hesaplanırken, temel ücrete gemi adamına sağlanmış olan para ve para ile ölçülmesi mümkün akdi ve kanundan doğan menfaatlerde eklenir. Konuyla ilgili Yargıtay 9. Hukuk Dairesinin¹ işveren tarafından tutulması gereken ücret defteri ile seyir defterinin işverenden istenmesi, bundan başka İstanbul Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğünden de, davacının çalıştığı geminin son yıl içinde çıktığı sefer sayısı ve gittiği yerlerin sorularak sefer sayısı tespit edildikten sonra, her bir sefer için ödenen, sefer primleri toplanarak son bir yıl içinde çalışılan gün sayısına bölünmek suretiyle günlük ücrete yansıtılması yoluna gidilmesi gerektiği ortaya konulmuştur. Gemi adamının kum taşıma dışında navlun işinde gemide sefer yapıp yapmadığı ve o seferlere de prim ödenip ödenmediği ayrıca tespit edilmelidir ki, şayet bu inceleme ve araştırma sonucunda sefer primi devamlılık ve kararlılık arz etmediği sonucuna varılıyorsa, o takdirde tazminatlara esas ücretlere bu primin yansıtılmaması gerekir diyerek 9. HD. bu konuda görüşünü ortaya koymuştur.² Gemi adamına kıdem tazminatının derhal daha doğru bir ifade ile sözleşmenin feshi ile birlikte ödenmesi gereklidir (Abbasgil, 1994: 206-207).

Kıdem tazminatının geç ödenmesi durumunda uygulanacak faiz oranı kanuni faiz³ oranıdır. Gemi adamının kıdem tazminatı 10 yıllık zamanaşımına tabidir (Akyiğit, 1999:876). Yargıtay 9. HD. kıdem tazminatı istemine ilişkin alacaklarda BK. m. 125’in uygulanması gerektiğini belirtmiştir⁴.

¹ 9.HD . 27.05.1997 T. 1997/05128 E. 1997/10078 K; Aynı yönde Yargıtay kararı; 9 HD. 09.06.1998 1998/6506 E. 1998/10091 K.; 9.HD 27.05.1997 T. 1997/05126 E. 1997/10076 K. (Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2 Sürümü)

² 9.HD . 27.05.1997 T. 1997/05128 E. 1997/10078 K; Aynı yönde Yargıtay kararı; 9. HD. 09.06.1998 1998/6506 E. 1998/10091 K.; 9.HD 27.05.1997 T. 1997/05126 E. 1997/10076 K. (Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2 Sürümü)

³ Yargıtay 9. HD. 09.11.2005 T., 2005/7238 E., 2005/35449 K.; Aynı yönde Yargıtay kararı; 9.HD 27/5/2004 T. 2004/642 E. 2004/12694 K (Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2).

⁴ 9. HD. 17.05.2007 T. 2006/29786 E. 2007/15524 K. (Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2).

3.2 Çalışma Belgesi

Hizmet sözleşmesinin sona ermesinin ikinci önemli sonucu gemi adamına çalışma belgesi verilmesidir. İşinden ayrılan gemi adamına işveren veya işveren vekili tarafından işinin çeşidinin ne olduğunu ve süresini gösteren bir belge verilir.

3.3 Yurda İade

3.3.1 Yurda İadenin Şartları

Hizmet sözleşmesinin sona ermesi ile birlikte işverenin gemi adamını yurda iade borcu doğar (Okay, 1970:314). Bu durum deniz hukukunun geleneksek kurallarından biridir.

Yurda iade kavramı Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesinde düzenlenmiştir. Madde metni uyarınca; gemi adamının yurda iade hakkı, yalnızca gemi adamının deniz hizmet sözleşmesinin haklı nedenle feshedilmesi ve kendiliğinden sona ermesi (infisah) hallerinde mevcuttur; bunun dışındaki fesih bildirimi ile hizmet sözleşmesinin feshedilmesi durumunda gemi adamı işverenden yurda iade edilmeyi talep edemeyecektir (Songu, 2004:858). Ancak Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 sayılı¹ sözleşme yurda iade ile ilgili farklı düzenlemeleri beraberinde getirmiştir. Söz konusu sözleşmenin 2. maddesi incelendiğinde gemi adamlarının yurda iade edilmesini gerekli kılan durumların gemi adamı lehine değiştiği görülmektedir. Örneğin sözleşmenin 2. maddesi uyarınca belirli süreli hizmet sözleşmesi ya da sefer esasına dayalı hizmet sözleşmesi yurt dışında sona ererse gemi adamı ülkesine geri gönderilme hakkına sahip olacaktır. Ulusal mevzuatımızda taraf olunan ILO sözleşmeleri uyarınca yeni düzenlemelere gidilmeli ve bu zaman zarfında bu sözleşme hükümleri gemi adamları ve işverenlerine uygulanmalıdır.

Yabancı bir memlekette işine son verilen veya hizmet sözleşmesi yabancı bir memlekette sona eren gemi adamı o memlekette denizcilik işleriyle ilgili olsun veya olmasın, başka bir işverenle hizmet sözleşmesi yaparsa eski işveren veya işveren vekilinin gemi adamını yurda iade zorunluluğu ortadan kalkar (DİK. m. 25).

Deniz İş Kanunu'nun 23. maddesinde, hizmet sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında feshi halinde gemi adamının yurt içinde iade zorunluluğu düzenlenmiştir. Madde metnine göre: "Hizmet akdinin herhangi bir Türk limanında feshi halinde akitte başka hüküm yoksa, gemi adamının işveren veya işveren vekili tarafından 21'inci maddedeki ölçüler içinde bağlama limanına iadesi zorunludur. Ancak, hizmet akdinin, 14' üncü maddesinin 1'inci bendine göre feshi halinde bu madde hükmü uygulanmaz" denilmektedir.

¹ RGT: 15.12.2003 RG. NO: 25317

3.3.2 Yurda İadenin Talep Edilebileceği Süre

Gemi adamı, işine son verilmesi ya da hizmet sözleşmesinin kendiliğinden sona ermesi (infisah) tarihinden başlayarak kural olarak bir hafta içinde yurda iadesini talep etmelidir (Özbek, 1984:84). Bir hafta geçmesine karşın gemi adamı talepte bulunmazsa, işverenin iade mükellefiyeti ortadan kalkar (Özbek, 1984:84).

3.3.3 Yurda İadenin Yapılacağı Yer

Gemi adamının hizmet sözleşmesi, yurt dışında olduğu bir sırada Deniz İş Kanunu'nun 14. madde hükmü uyarınca feshedilirse veya sözleşme kendiliğinden sona ererse (infisah) ve hizmet sözleşmesinde de ayrıca bir hüküm mevcut değilse gemi adamının geminin bağlama limanına iade edilmesi¹ gerekmektedir (Songu, 2004: 860). Ayrıca Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 Sayılı Sözleşmenin 3. maddesinde varış yerleri belirlenmiştir.

Gemi adamı, hizmet sözleşmesinin yurt içinde herhangi bir limanda 21. maddede sayılan hallerden biri (m. 14/1 dışında) ile sona ermesi veya feshedilmesi halinde de, işveren veya işveren vekili tarafından bağlama limanına bırakılmalıdır.²

Yabancı gemi adamları ile ilgili düzenlemeye bakıldığında yabancı gemi adamları için geminin bağlama limanına iadesi kuralının uygulanmadığı görülmüştür. Deniz İş Kanunu'nun yabancı gemi adamlarının iadesi başlığını taşıyan 22. maddesine göre; "yabancı gemi adamlarıyla yapılan hizmet akdinde ayrı bir hüküm yoksa, işveren veya işveren vekili yabancı gemiadamını ikametgahının bulunduğu mahal limanına iade etmek zorundadır" denilmektedir. Ancak burada anlatılmak istenen gemi adamının ikametgahının bulunduğu liman veya ikametgahının bulunduğu yere en yakın olan limana iade edilmesidir ve gemi adamının yol masrafları karşılanmalıdır (Başarı, 1967: 356; Songu, 2004:860).

3.3.4 İade Halinde Masrafların Karşılanması

Hizmet sözleşmesinin işveren/işveren vekilince haklı nedenle feshedilmesi durumunda ya da sözleşmenin, ücretinin kanun hükümleri veya hizmet sözleşmesi gereğince ödenmemesi ya da işveren/işveren vekilinin gemi adamına karşı, kanuna, hizmet sözleşmelerine veya sair iş şartlarına aykırı hareket etmesi nedenlerine dayanılarak gemi adamı tarafından bildirimsiz olarak feshedilmesi hallerinde işveren veya işveren vekilinin yaptığı iade masrafları gemi adamından yurtta istenebilecektir (Songu, 2004: 862). İşverenin yapmış olduğu iade masraflarının, DİK.'in 14. maddesinin birinci bendine göre istemesinde gemi adamının kusurunun

¹ Bununla birlikte tarafların aralarında kararlaştırdıkları ve hizmet sözleşmesinde yer verdikleri bir başka yerin bulunması durumunda, işveren veya işveren vekili gemi adamını bu kararlaştırılan yere götürmek ve göndermek ile yükümlüdür (Songu, 2004: 860).

² Bu durumda da hizmet sözleşmesinde bir başka yer kararlaştırılmış ise iade bu kararlaştırılan yere olacaktır (Songu, 2004: 860).

varlığı söz konusu olduğundan herhangi bir sorun mevcut değilken; 14. maddenin ikinci bendinin a ve b alt bentleri uyarınca yine işverenin yapmış olduğu iade masraflarının yurtda istemesi hakkaniyete aykırıdır (Özbek, 1984:80).

3.3.5 Yurda İadenin Süresi

Deniz İş Kanunu'nda gemi adamının yurda iade süresi ile ilgili herhangi bir düzenlemenin mevcut olmadığı görülmektedir. Ancak konuyla ilgili kanunda herhangi bir düzenlemenin mevcut olmaması işverenin keyfi uygulamalara gitmesini gerektirmez (Songu, 2004:863).

3.3.6. Yurda İade Zorunluluğuna Uyulmaması

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 24. maddesi “iade zorunluluğuna uymama” durumunu düzenlemektedir. Madde hükmü uyarınca; işveren veya işveren vekilinin 21 ve 23'üncü maddelerde belirtilen zorunluluğa uymaması halinde, “gemi adamı yurda dönmek için yaptığı duruma uygun yol, iade ve sair masrafları ve ayrıca 15 günlük ücreti tutarında bir tazminatı işveren veya işveren vekilinden isteyebilir”. Başka bir anlatımla; işveren veya işveren vekili yurt dışında hizmet sözleşmesi DİK m. 14'teki haller sebebiyle feshedilen gemi adamını yurda iade etmezse veya kanunda belirtilen yerden başka bir yere iade ederse ya da yurt içinde iade etme zorunluluğuna uymazsa; işveren veya işveren vekili gemi adamına yurda dönmek için yaptığı durumuna uygun yol, iade ve sair masrafları ve ayrıca on beş günlük ücreti tutarında bir tazminat talebi¹ ile karşılaşabilir (Öktem, 2001:129).

24. madde hükmü yabancı gemi adamlarının da aynı imkandan faydalanmasını sağlayacak bir ibare ihtiva etmemektedir. Deniz İş Kanunu'nun yurda iade borcuna aykırılığın cezai sonuçlarını düzenleyen m. 51/2-b' de aynı düzenlemenin var olduğu görülmektedir. Sözü geçen madde hükmü uyarınca, sadece Deniz İş Kanunu 21. ve 23. maddeler gereğince yurda iade zorunluluğuna uymayan işveren veya işveren vekili hakkında 1000 liradan aşağı olmamak üzere ağır para cezasına hükmolunacağı belirtilmektedir ve madde de yabancı gemi adamlarının yurda iade edilmemesinin cezai sonuçlarından bahsedilmemektedir (Öktem, 2001:129). Deniz İş Kanunu'nda bu yönde bir düzenlemenin olmaması büyük bir eksikliklerdir.

SONUÇ

Deniz İş Kanunu incelendiğinde kanun metninde her hangi bir deniz hizmet sözleşmesi tanımının bulunmadığı görülmektedir. Deniz hizmet sözleşmesi Deniz İş Kanununa göre belirli süreli, belirsiz süreli ve sefer esasına dayalı olmak suretiyle üç şekilde yapılmaktadır.

¹ Bu konuyla ilgili düzenleme 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda mevcut değildir.

Yapılan işin özelliğinden ötürü; deniz hizmet sözleşmesinin uygulanacağı yer gemidir. Deniz İş Kanunu anlamında gemi; Türk Bayrağını taşıyan, denizlerde, göllerde, akarsularda hareket etme imkanına haiz, donanmaya bağlı harp gemisi veya yardımcı gemi olmamak ve kural olarak belirli bir tonajda olmak şartını taşıyan her türlü tekne ile diğer taşıma araçlarıdır.

DİK.'in uygulanması açısından geminin Türk bayrağı çekmesi gerekmektedir. Ancak yabancı bayrak altında işletilen bir gemide çalışan donatan ve gemi adamının Türk vatandaşı olduğu durumlarda gemi adamları DİK.'teki hükümlerden yararlanamamaktadır. Söz konusu mağduriyetin yeni hukuksal düzenlemelerle en kısa zamanda giderilmesi yönünde haklı görüşler mevcuttur. Yürürlükteki Deniz İş Kanunu söz konusu mağduriyetin giderilmesini sağlayamamaktadır.

Geminin sevk ve idaresi ile sorumlu olan kaptanın gemi adamı sayılmaması kanuna ve sosyal eşitlik ilkelerine aykırıdır.

Deniz hizmet sözleşmesi; ölüm, sözleşmenin veya seferin sona ermesi, geminin kayba uğraması, terk edilmesi, harp ganimeti ilan edilmesi veyahut Türk Bayrağından ayrılması hallerinde kendiliğinden sona erebileceği gibi, fesih bildirimi ile de sona erdirilebilir.

İş güvencesi olarak nitelendirilen feshin geçerli bir sebebe dayanması gerektiğine ilişkin olan hüküm; 4857 sayılı İş Kanunu ve 5953 sayılı Basın Mesleğinde Çalışanlarla Çalıştıranlar Arasındaki Münasebetlerin Tazimi Hakkında Kanunda mevcut olmakla birlikte; benzer bir düzenleme DİK. için söz konusu değildir. Deniz İş Kanununa tabi bir gemi adamı işe iade isteminde bulunamaz. Adaletsizliğe neden olan bu durum mevzuat değişikliği ile en kısa zamanda giderilmeli ve gemi adamı geçersiz sebeple sözleşmesi feshedildiğinde işe iade edilmeyi talep edebilmelidir. Deniz İş Kanunu'nda bildirim süresine ilişkin ücretin peşin ödenmesi ve yeni iş arayabilmek için izin verilmesi hüküm altına alınmamıştır. Söz konusu düzenlemelerin yapılması halinde bildirim sürelerinin işlediği zaman diliminde gemi adamının korunmuş olacağı hakkında görüşler mevcuttur. Deniz İş Kanunu'ndaki bu eksikliğin en kısa zamanda düzeltilmesi gerekmektedir.

Hem işveren (donatan) hem de işçi (gemi adamı) açısından haklı nedenlerle fesih sebepleri arasında sayılan ve net olmayan denizcilik kural ve teamüllerinin neler olduğu açıklığa kavuşturulmalı ve gemi adamlarının bilgilendirilmesi sağlanmalıdır.

Deniz hizmet sözleşmesinin sona ermesinin kıdem tazminatı ödenmesi, çalışma belgesi verilmesi ve gemi adamının yurda iade edilmesi olmak üzere üç önemli sonucu vardır.

Mevcut hukuksal düzenlemede tespit edilen bir diğer önemli eksiklikte; gemi adamının yurda iade hakkının, yalnızca gemi adamının deniz hizmet sözleşmesinin haklı nedenle feshedilmesi ve kendiliğinden sona ermesi (infisah) hallerinde mevcut olduğudur. Ancak Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 sayılı sözleşme bu durumu daha geniş kapsamlı ele almış; seferin sona ermesi durumunda dahi gemi adamının yurda iade edilmeyi isteme hakkının mevcudiyetini kabul etmiştir. Türkiye'nin taraf olduğu ILO sözleşmeleri uyarınca ulusal mevzuatımızda yeni düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir. Pek çok ILO sözleşmesinin yargılama sürecinde göz önünde bulundurulmadığı bir gerçektir. Söz konusu sözleşme hükümleri gemi adamları ve donatanlar arasındaki ihtilaflarda uygulanmalıdır.

Deniz İş Kanunu'nda gemi adamının yurda iade süresi ile ilgili herhangi bir düzenlemede mevcut değildir. Bu nedenle pek çok gemi adamı mağdur durumdadır. Bu konuda bir düzenleme, yürürlükteki Deniz İş Kanunu'nda mevcut olmasa bile donatanlar keyfi uygulamalarda bulunmamalıdır.

Keyfi tutumların önüne geçilebilmesi için konunun ciddi bir biçimde ele alınması, mevzuatın en kısa zamanda çağdaş bir şekilde yapılandırılması, donatanlar ve gemi adamlarının hak ve yükümlülüklerini bilmesi gerekmektedir

KAYNAKLAR

- Abbasgil, C. (1994). Kıdem Tazminatı Ve Uygulaması. İstanbul: Yasa Yayınları
- Akyiğit, E. (1999). Kıdem Tazminatı: Seçkin Yayınevi
- Akten, N. (2010). Yabancı Gemide Çalışan Türk Gemiadamı. Mersin Deniz Ticareti Dergisi. (220): 12-13
- Barlas N. (2000). Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar Ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği. İstanbul: Beta Basım
- Başarı, O. (1967). Gerekçeli - Notlu Türk İş Hukuku Mevzuatı. İstanbul: Güven Basım ve Yayınevi
- Centel, T. (1993). İşyeri Yönetmeliğinde Değişiklik. Münir Ekonomi 60. Yaşgünü Armağanı. (s.s 179-185) Ankara
- Çelik, N. (2004). İş Hukuku Dersleri. İstanbul: Beta Basım A.Ş.
- Ergin, B. (1991). Deniz İş Hukukunda Gemi Adamının Hizmet Akdinin Haklı Nedenle Feshi Sebepleri. İş Hukuku Dergisi. 1(4): 557-577

Günçel, S. (1958). Deniz İş Hukukumuzda “Muayyen Bir Sefer İçin” Yapılan İş Akitlerinin Gemi Adamları Bakımından Arzettiği Boşluklar. Sosyal Hukuk Mecmuası, 2 (8): 373-376

Güzel, A. (1984/II) Gemi Adamının Kıdem Tazminatından Sorumluluk, İHU DenişK. m.20 (No1): 1-8

Moroğlu E., Moroğlu N. (1995). Notlu-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Ve İlgili Mevzuat. İstanbul: Filiz Kitapevi

Narmanlıoğlu, Ü. (1998). İş Hukuku Ferdi İş İlişkileri I. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Döner Sermaye İşletmesi Yayınları

Odaman, S. (2000). İşçinin Haklı Sebeple Fesih Hakkı. Ankara: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı

Okay, M. (1970). Deniz Ticaret Hukuku I. İstanbul: Kutulmuş Matbaası

Öktem, S. (2001). Deniz İş Hukukunda İşverenin İşe Sağlama Borcu. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Özbek, O. (1984). Yorum Ve Yargıtay Kararları İle Deniz İş Kanunu. İstanbul: Birsen Yayınevi

Özdemir, D. (1996) Kıdem Tazminatı ve Milletlerarası 158 Sayılı Sözleşme. Ankara : Adil Yayınevi

Sinerji Mevzuat, İçtihat ve İcra Programları 5.6.2 Sürümü

Songu, S. (2004). Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları. Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi. 1(3): 835-866

Süzek, S.(1985). İş Güvenliği Hukuku. Ankara: Savaş Yayınları

Süzek, S. (1993). İş Hukuku Yaptırımları. İş Hukuku Dergisi. 3(2): 165-183

Şakar, M. (2003). İş Hukuku Uygulaması El Kitabı. İstanbul: Beta Basım A. Ş.

Tuncay, A. (1989). Hukuki Yönden Basında İşçi-İşveren İlişkileri. İstanbul: Evrim Basımevi

Uğur, T., Dönmez İ., Kars, B. (1974) Tatbikatta Açıklamalı ve İçtihatlı İş Davaları ve İlgili Mevzuat. İstanbul: Divan Matbaacılık

Mülakatlar:

Ataol, Onur. Limancılık İşletmesinin Sorumlusu; Arkas Holding A. Ş.: Mayıs 2009

Av. Erol Özcan. Hukuk Bürosu: Mayıs 2009

Av. Nesrin Saçaklıoğlu. Saçaklıoğlu Hukuk Bürosu: Mayıs 2009

Av. Nil Kula. Saçaklıoğlu Hukuk Bürosu: Mayıs 2009

Av. Esra Dünder. Arkas Holding A. Ş.: Mayıs 2009

Ceyhun, Gökçe Çiçek, Personel Sorumlusu, Konvoy Denizcilik San. Ve Tic. Ltd. Şti.: Mayıs 2009

Yılmazel, Murat. Yönetici, Uzmar Gemi İnşa San. Ve Tic. A.Ş.: Mayıs 2009

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:2 Sayı:2 2010

KARAR VERME STİLLERİNE BİLİMSEL YAKLAŞIMLAR¹

Selçuk NAS²

ÖZET

Karar, karar verme süreci sonucunda ulaşılan nihai durum olarak ifade edilmektedir. Birey, karar verme süreci sırasında, karar seçeneklerini değerlendirir. Bu süreçte birçok faktörün etkisi altındadır. Bireysel ve çevresel faktörler sürecin baş aktörleridir. Özellikle de bireyin hayata dair yaşamış olduğu “tecrübeler”, bireysel faktörlerin başında gelmektedir. Bu tecrübeler bireyin bilişsel ortamında yer ederek, karşılaşılan problemlerin çözümleri için birer şablon oluşturur. Bu şablonlar “heuristikler” veya zihinsel kestirmeler olarak adlandırılmaktadır. Bunun yanında birey, karar verme sürecinde, içinde bulunduğu örgütün, yapısı, kültürü, politikaları, iklimi vb. unsurların etkisi altındadır. Ayrıca, karar ortamı yani; karar seçeneklerinin belirsizliği, zaman baskısı, risk vb. unsurlar da süreci etkileyen unsurlar arasındadır.

Bireyin karar verme sürecini etkileyen ve yukarıda sıralanan faktörler, birey üzerinde belirli alışkanlıklar kazandırır. Söz konusu alışkanlıklar, karar verme stili olarak adlandırılmaktadır. Bu çalışmada, karar verme stilleri konusunda yapılmış çalışmalar, literatürden taranarak ilgili yaklaşımlar ortaya konulacaktır. Ayrıca karar verme stillerine dair yaklaşımlar sistematik olarak sınıflandırılarak, yapılan araştırmalara ait örnekler verilecektir.

Anahtar Kelimeler : Karar, Karar Verme, Karar Verme Stili.

SCIENTIFIC APPROACHES TO THE DECISION MAKING STYLES

ABSTRACT

The term “decision” is defined as “the ultimate finding reached at the end of a decision making process”. The individual evaluates the available decision alternatives during the decision making process. A great variety of factors affect this process. Personal and environmental factors are the most effective ones. Particularly the “experiences” of the decision-maker are the leading personal factors. The experiences, placed in the cognition, form certain patterns likely to affect the solutions to the problems encountered. Such patterns are considered to be “heuristics” or certain mental insights, In addition to such

¹ Bu makale, NAS, Selçuk., Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı İzmir 2006, Yayınlanmamış Doktora Tezinden alınarak hazırlanmıştır.

² Yrd.Doç.Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, snas@deu.edu.tr

heuristic patterns, there are such other factors affecting decision making process as the structure, culture, policies, climate of the organization in which the individual is engaged. There are still some other factors particularly concerning the decision making environment such as, the uncertainty of the decision alternatives, time pressure, risks.

The factors affecting the decision making process impose certain habits on the individual. Such habits are regarded as decision making styles. This study aims to un cover systematically classify the basic approaches to such decision making styles, trough scrutinizing the relevant literature.

Key Words : *Decision, Decision Making, Decision Making Style.*

GİRİŞ

“Karar verme” tanım olarak, seçim davranışı olarak ifade edilmektedir (Connor ve Becker, 2003). “Karar verme” ve “karar” tanımları devamlı olarak birbirleriyle karıştırılmaktadır (Lee vd., 1999; s. 3). Buna rağmen aralarında kesin olan bir fark bulunmaktadır. Bu fark karar verme davranışının bir süreci sahip olmasıdır (Simon, 1976; s. 1). Karar verme, genel anlamda, alternatifler arasından seçim yapmak olarak tanımlanmakta, eğer seçilecek tek bir seçenek var ise karar vermeden bahsedilemeyeceği ifade edilmektedir (Rollinson 2002). Kuzgun’a göre (1992), karar verme davranışının ortaya çıkabilmesi için karar verme ihtiyacını ortaya çıkaran bir güçlüğün varlığı ve bu güçlüğün birey tarafından da hissedilmesi gerekmektedir. Bunun yanında güçlüğü giderecek birden fazla seçeneğin bulunması, bireyin seçeneklerden birine yönelme özgürlüğüne sahip olması gerektiği belirtilmektedir.

Bireyler, karar verme eylemi sırasında, daha önceden geliştirdikleri, birçok iç-dış faktörden etkilenebilen alışkanlıklar edinirler. Bu alışkanlıklar ise bireyin karar verme stilini oluşturmaktadır. Nutt (1979, s. 85), karar verme stilinin, karar vericinin bireysel seçilmiş öğrenme ortamlarıyla yoğunlaşmış tecrübelerinden ortaya çıktığını belirtmektedir. Driver ve Arkadaşları ise (1990; s. 3) stili, öğrenilen alışkanlık olarak ifade ederken, karar verme stilini de karar vermenin öğrenilen alışkanlığı olarak ifade etmektedir. Ayrıca Nutt (1979) Karar verme stilini öğrenilebilen, edinilebilen ve öğretilebilen bir alışkanlık olduğunu belirtmektedir. Connor ve Becker (2003) de benzer bir şekilde, bireyin karar verme stili için “seçenek üzerindeki eylemi olmaktan çok, bireyin seçimini etkileyen doğal ve alışılmış (öğretilebilir) yaklaşımı” olduğunu ifade etmiştir. Doktor ve Hamilton (1973) ise karar verme stilini bilişsel stilin bir parçası olarak kabul etmektedir. Karar verme stilindeki alışkanlıklara değinen Driver (1979, akt. Scott ve Bruce 1995), karar verme stilini bireyin karar vermede alışılmış bir şablonu olarak ifade etmektedir. Ayrıca Nutt (1990), karar verme stillerinin, yöneticilerin karar verirken kullandıkları farklı süreçleri anlamamızda da bize yol gösterdiğini ifade etmektedir.

Karar verme stilinin öğrenilebilen bir alışkanlık olduğu çeşitli araştırmacılar tarafından ifade edilirken, bireyin öğrenme stilleri ile karar verme stillerinin ilişkili olduğunu ortaya koyan da Sproles ve Sporoles (1990) olmuştur. Thunholm (2004) ise, karar verme stillerinin birer alışkanlık olmadığı ve bu

stillerin sadece öğretilebileceği veya edinilebileceği sonucuna varmış, karar verme destek sistemlerinin bunlara göre şekillendirilmesi gerekliliğini önermiştir.

Bunun yanında karar verme literatüründe karar verme stili ve karar verme stratejisi kavramlarının birbirleriyle iç içe geçtiği görülmektedir. Örneğin, karar vermede karşılaşılan “erteleme” (procrastination) davranışının bazen karar verme stili bazen de karar verme stratejisi adı altında incelendiği belirtilmektedir (Ferrari ve Dovidio 2000).

1. KARAR VERME STİLLERİ KONUSUNDAKİ YAKLAŞIMLAR

Karar verme stilleri konusunda literatür tarandığında, çalışmaların bir çok sahada ve alanda gerçekleştirildiği görülmektedir. Yapılan çalışmalarda her saha ve alanın kendi yaklaşımını da ortaya koyduğu görülmüştür. Ayrıca farklı yaklaşımların çeşitli benzerlikler gösterdiği de tespit edilmiştir. Bu yaklaşım yöntemleri ilk olarak Tambe ve Krishnan (2000) tarafından analitik olarak üç farklı grup altında toplanarak ifade edilmiştir. Bu gruplar tavsiye yönlü (counseling perspective), sosyal (social perspective), Jung temelli teoriler (Jungian-based theories) olarak adlandırılmıştır. Bu çalışmada ise, karar verme stilleri konusunda yapılan çalışmalar incelenerek, kendi sahaları içerisinde geliştirilen yaklaşımlar sınıflandırılmaya çalışılmıştır.

Karar verme stillerine diğer bir yaklaşım, disiplinler arası yaklaşımdır. Burada farklı disiplinlerin karar verme stillerine yaklaşımları incelenmektedir. Sanayi, eğitim, savunma vb iş alanlarında geliştirilen karar verme stilleri bu yaklaşımın örnekleridir. Arroba (1978), Muna (1980), Yousef (1998), Schermerhorn (1993), Kuzgun (1992) disiplinler arası yaklaşım konusunda çalışan araştırmacılarıdır.

Karar verme stillerine yaklaşım konusunda en fazla tanınan ve üzerinde en fazla çalışılan ise Jung temelli yaklaşımdır. Nutt (1990), Mitroff ve Kilmann (1975), Henderson ve Nutt (1980), Rowe ve Boulgarides (1994), Keegan (1980) karar verme stillerini Jung tiplemesi ile açıklamaya çalışmışlardır.

Karar vermede bilginin toplanması ve analiz edilmesi yani bilgi tabanlı yaklaşım üzerinde çalışmalar yapan araştırmacılar ise Johnson (1978), Harren (1979), Driver (1970), Driver ve arkadaşları (1990), Scott ve Bruce (1995) dir. Bu yaklaşımın araştırmacılarının bir çoğu, Jung yaklaşımından yola çıkarak karar verme stilinde bilginin toplanması ve kullanılması sürecine odaklanmışlardır.

Yönetmel karar verme alanında liderlik ve liderlerin güç kullanımları ile ilgili karar verme stilleri incelenmiştir. Bu konuda en tanınan yaklaşımlar Heler (1971), Vroom ve Yetton (1973) sıralanabilir. Bu çalışmada bu yaklaşıma liderlik yaklaşımı adı verilmiştir.

Tüketicilerin karar verme stillerinin incelendiği grup, tüketici yönlü yaklaşım olarak ifade edilmiştir. Sprogles ve Kendall (1986), Canabal (2002) vd. tüketicilerin geliştirdikleri karar verme stillerini incelemişlerdir.

2. KARAR VERME STİLLERİNE DİSİPLİNLER ARASI YAKLAŞIM

Bu yaklaşımda araştırmacıların ortak özelliği, karar vericinin kişilik özellikleri üzerinde odaklanmaktan ziyade, karar vericinin davranışsal olarak geliştirmiş olduğu stiller üzerinde odaklanmalarıdır. Bu araştırmacılara örnek olarak; Schermerhorn (1993), Deci ve Ryan (1985), Arroba (1978), Muna (1980), Janis ve Mann (1977), Dinklage (1967), Kuzgun (1992) verilebilir.

2.1. Schermerhorn Yaklaşımı

Schermerhorn (1993; 69) tarafından geliştirilen modelde karar vericilerin karar verme stilleri üç farklı şekilde ifade edilmiş, karar verme stiline yaklaşım tamamen problem çözme ile ilişkilendirilmiştir;

Problem Arayan (Problem Seeker) : Bu tip yönetici aktif olarak problem arar veya fırsatları keşfeder.

Problem Çözen (Problem Solver) : Bu tip yönetici problemi gördüğü anda harekete geçer. Bunlar problemi tanımlama konusunda harekete geçmekte iyidirler.

Problem Önleyici (Problem Avoider) : Bilgilere aldırılmaz veya görmemezlikten gelir. Problemin varlığı konusundaki sinyalleri görmemezlikten gelir.

2.2. Deci ve Ryan Yaklaşımı

Deci ve Ryan üç farklı karar verme stilini ifade etmişlerdir (Deci ve Ryan 1985 akt. Frederick ve Morrison 1999).

Bağlı (autonomous) Karar Verme Stili: karar verme sırasında ihtiyaç duyulan bilgi edinme sürecinde karar vermede bakış açısını dikkate aldığı ve karara etkisi olan diğer kişilerin yardımına ihtiyaç duyulduğu bir stildir.

Egemen (controlling) Karar Verme Stili: karar verme sırasında birey, kişisel otoritesini keyfi olarak kullanır.

Kişisel Olmayan (impersonal) Karar Verme Stili: Otoriteye boyun eğildiği ve karar vermede geçmiş olayların örnek alındığı, seçim yapma sırasında kararsız kalındığı durumu karakterize eder.

Frederick ve Morrison (1999), Deci ve Ryan'ın (1985) karar verme stilleri yaklaşımı ile motivasyon stilleri arasındaki ilişkiyi incelemiştir. Çalışmada bağlı karar verme stili ile kişisel olmayan karar verme stillerinde, motivasyon stillerinin farklılıklar gösterdiğini tespit etmişlerdir.

2.3. Arroba Yaklaşımı

Arroba (1978), karar verme stillerini sanayi tesislerinde inceleyen ender bilim adamlarındandır. Arroba çalışmasında içerik analizi yöntemiyle karar verme stillerini ortaya çıkartmıştır. Çalışmada ayrıca, yöneticiler ile işçiler arasında karar verme stilleri konusundaki farkları araştırmış ve anlamlı farklılıklar tespit etmiştir. Yaptığı içerik analizinden sonra karar verme stillerine ait değişkenleri tespit etmiştir. Değişkenler üzerinde yapılan faktör analizi sonuçlarına göre elde edilen faktör gruplarının özellikleri aşağıda özetlenmiştir. Arroba'nın çalışmasında elde ettiği değişkenler ile daha sonra yapılan araştırmalarda elde edilen değişkenlerin büyük benzerlikler göstermesi de ilginçtir.

Düşünmeden Karar Verme Stili (No thought): Stilin adında anlaşılacağı gibi karar verirken hiç düşünmeden verilen bir karar stilinden bahsetmektedir. Karar verici olay ile ilgili ya çok az düşünmeyi gerekli görmektedir ya da düşünmeyi gerektirecek sebebi görme konusunda niyetli değildir.

İtaatkar Karar Verme Stili (Compliant): İtaatkar karar verme stilinde, karar vericinin pasiflik derecesini veya daha önce verilmiş bir karara uyumunu göstermektedir. Burada beklentiler doğrultusunda hareket ederek “Benden istendi ben de yaptım” mantığı hakimdir.

Mantıklı Karar Verme Stili (Logical): Nesnellik ön plandadır. Amaçlar gözden geçirilir, alternatifler değerlendirilir, son olarak nesnel olarak hangi seçeneğin en iyisi olduğuna karar verilir.

Duygusal Karar Verme Stili (Emotional): Karar verici hislerine göre davranır. Alternatifler değerlendirilse de, karşılaştırılsa da karar verici son kararında öznel olarak neden hoşlanıyorsa ona göre kararını verir.

Sezgisel Karar Verme Stili (Intuitive): Karar verici burada duygularına ve kaderci yaklaşıma güvenir. Karar verici genellikle, “Neden böyle yaptım bilmiyorum”, “Fakat doğru hissetmişim” veya “Kaçınılmaz göründü” gibi düşünür. Karar verici burada aktif karar vermesine rağmen içsel bazı zorlamaların yönetimindedir.

Tereddütlü Karar Verme Stili (Hesitant): Karar verici son ana kadar hangi alternatifte karar vereceğini belirleyemez. Bu stilin en belirgin özelliği, kesin karara ulaşma konusunda tecrübe kazanılmasının zor olmasıdır.

2.4. Muna Yaklaşımı

Muna (1980 akt Yousef 1998), tarafından geliştirilen karar verme stilleri, Yousef (1998) tarafından karar verme stillerini etkileyen faktörleri test etmek için kullanılmıştır. Muna tarafından aşağıdaki karar verme stilleri geliştirilmiştir;

Otokratik Stil (Autocratic Style) : Karar verici problemi çözmede kullanacağı bilgi düzeyine sahiptir veya sahip olduğunu düşünür. Başkasından yardım almaya ihtiyaç duymaz.

Sahte Danışmanlık Stili (Pseudo-consultative Style) : Karar verici verdiği kararda devamlı olarak ekibine danıştığını beyan ettiği halde kendi kararlarını dikte ettirmeye çalışır.

Danışmanlık Stili (Consultative Style) : Karar verici devamlı olarak ekibinin danışmanlığını alır.

Katılımcı Stil (Participative Style) : Karar verici, kararı ekibiyle paylaşarak birlikte analizler yapar ve grup olarak karar verir.

Delegeci Stil (Delegatory Style) : Karar verici, kendi yerine ekibinin karar vermesini talep eder.

2.5. Janis ve Mann Yaklaşımı

Janis ve Mann (1977) tarafından geliştirilen karar verme stilleri çalışmasında, bireyin stres ortamlarında karar verme stillerini nasıl geliştirdiği incelenmiş ve beş stil tanımlanmıştır (Mann vd., 1997). Ayrıca Mann ve arkadaşları karar verme stili ve kültürel farklılıklar arasındaki ilişkileri ortaya koymuştur. Bu maksatla geliştirilen Melbourne Karar Verme Anketi “Melbourne Decision Making Questionnaire” (Mann, vd. 1997) kapsamında ilk aşamada 31 değişkenden oluşan DMQ1 anketi geliştirilmiştir. Daha sonra DMQ2 ile 22 değişkene indirilmiştir (Mann, vd.,1998).

Mann ve arkadaşlarının geliştiren tanımlanmış oldukları karar verme stilleri aşağıda verilmiştir:

Çatışmasız Sadakat (Unconflicted Adherence) : Karar verici kaybetmenin ve kararın riskleri konusundaki bilgileri bilmezlikten gelir. Durumdan hoşnutluğa mevcut hareket doğrultusunda devam etmek ister.

Çatışmasız Değişim (Unconflicted Change) : Yeni hareket tarzı aşırı dikkat çekici veya çok aşırı derecede tavsiye edilen bir durum ise karar verici bu duruma eleştirmeden uyum sağlar.

Savunmacı Önleme (Defensive Avoidance) : Karar verici erteleyerek ve

sorumluluğu başkalarına devrederek çatışmadan kaçır. Bahaneler ve kuruntular ileri sürerek seçeneklerinin uygunsuzluğunu dile getirir.

Dikkatsiz Panik (Hypervigilance) : Karar verici içinde bulunduğu güç durumdan çıkabilmek için aceleci ve panik bir şekilde davranır. Zaman baskısı yüzünden mevcut durumundan kurtulacağına inandığı çözümlere gerçekçi olmasa da sarılır. Duygusal heyecanı ve sınırlı dikkati yüzünden yaptığı seçimlerin uzun süreli etkilerini göremez. Bu tip karar vericiler karşlarına çıkan hoş olmayan seçenekler karşısında tereddüde düşer ve panik yaparlar. Bu tipler çok büyük duygusal stresler altındadır.

Dikkatli (Vigilance) : Bu tip karar vericiler kararda başarılı olabilmek için amaçlarını açıklar, seçenekleri gerekirse yerinde araştırır. Titiz araştırmalar yapar. Dolaylı bilgileri ve kasıtlı değiştirilmiş bilgileri tarafsız bir şekilde değerlendirir. Seçeneğini tercih etmeden önce tüm seçeneklerini dikkatli bir şekilde değerlendirir. Dikkatli kişi çeşitli seviyede psikolojik streslerle baş başadır.

2.6. Dinklage Yaklaşımı

Dinklage (1967), mesleki gelişim ve planlamada sekiz farklı karar verme stili olduğunu belirlemiştir (Ersever, 1996 ve Alver 2003' den aktarma):

İçtepisel Karar Verici (Impulsive Decider) : Sunulan ilk seçeneği kabul eder.

Kaderci Karar Verici (Fatalistic Decider) : Kararlarını çevresel olay ve koşullara bırakır.

Uygucu Karar Verici (Compliant Decider) : Kendi yerine başkalarının karar vermesini ister.

Erteleyici Karar Verici (Delaying Decider) : Karar vermeyi öteleyerek düşüncelerini erteler.

Bocalayıcı Karar Verici (Agonized Decider) : Bilgi toplama ve düşünmeye aşırı zaman harcar.

Planlı Karar Verici (Planning Decider) : Bilişsel ve duygusal olarak dengeleme ile akılcı bir yaklaşım yapar.

Sezgisel Karar Verici (Intuitive Decider) : Hislerine göre karar verir.

Tutuk Karar Verici (Paralytic Decider) : Kararın sorumluluğunu kabul eder ama karar verme konusunda harekete geçemez.

2.7. Kuzgun Yaklaşımı

Kuzgun (1992) karar verme davranışlarını belirlerken karar verme konusunda esas aldığı boyutları aşağıdaki şekilde belirtmektedir;

Seçenekleri incelerken sistematik ve ayrıntılı inceleme yapma veya ani karar verme.

Karar verirken isteklere öncelik verme veya başkalarının önerilerine öncelik verme.

Karar verdikten sonra kararı değiştirmeme veya kararı sık sık değiştirme.

Kuzgun (1992), yukarıda sayılan boyutlara göre “Sezgisel”, “Bağımlı”, “Mantıklı”, “Aceleci”, “Kararsız” karar verme stillerini ifade etmiştir. Daha sonra yaptığı çalışmalarda aşağıdaki karar stillerini tanımlamıştır;

Bağımlılık : Karar verirken başkalarının önerilerine önem verme, başkalarının doğruyu bildiklerine inanma.

Kararsız : Verdiği kararı hemen değiştirmek isteme, hiçbir karardan hoşnut olmama.

Mantıksal-Sistematik : Karar verirken seçenekleri dikkatli inceleme ve her birinin olumlu ve olumsuz yönlerini değerlendirme.

İçtepisel: Karar verirken isteklerini ön plana alma ve hoş giden seçeneğe hemen yönelerek kararları kesinleşmekte.

3. KARAR VERME STİLLERİNE JUNG TEMELLİ YAKLAŞIM

Freud’un öğrencisi olan Carl Jung, insanların kişilik tipleri üzerinde çalışmalar yapmıştır (Rowe ve Boulgarides, 1994; 36, Usal ve Kuşluyan, 2000; 92). Jung, geliştirdiği kişilik tipleri ve teorileri “Jung temelli yaklaşım” adı ile anılmaktadır. Jung bu yaklaşımın orjinalini 1921 yılında Almanca olarak hazırlamış ve 1923 yılında İngilizceye çevrilmiştir. 1971 yılında da “Psychological Types” adı ile Princeton University Press tarafından İngilizce olarak tekrar basılmıştır (Quenk, 1999; 3).

Çalışmalarında kişinin davranışlarının geçmişten etkilendiğini fakat davranışlarını geleceğe yönelik bir biçimde düzenlediğini ortaya koymaktadır (Eren, 2001; 88). Kişilik tiplerinin başında bilincin uzantısı olan ve kişiyi “içe dönük” ve “dışa dönük” olarak yapılandıran tipler gelmektedir (Usal ve Kuşluyan, 2000; 92). Jung’a göre algılamamızın da iki farklı yolu bulunmaktadır. Duyu organlarımızla algıladığımız “duyum” (sensing) ve bilinçaltımızın dışarıdan algıladıklarına yüklediği anlam olarak ise “sezgi” (intuition) ortaya çıkmaktadır. Karar vermeyi sağlayan yargılama iki zıt yoldan yapılmaktadır. Birincisi, mantık işlemiyle, kişisel özelliği olmayan bir sonuca varmayı amaçlayan “düşünme”

(thinking) yoluyla, ikincisi ise, olguları kişisel ölçülerle ele alan “duygusal” (feeling) yolu ile (Myers ve Myers, 1997; 26). Jung kişilik tiplerini ile ilgili teorileri referans alarak geliştirilen karar verme stili yaklaşımları bulunmaktadır. Bunlar; Mitroff ve Kilman (1975), Keegan (1980), Rowe ve Boulgarides (1994) yaklaşımlarıdır.

3.1. Mitroff ve Kilman Yaklaşımı

Mitroff ve Kilman, Jung tiplerini kullanarak dört farklı karar stili ifade etmişlerdir. Karar verici seçerken ve analiz ederken Şekil 1’deki karar stillerini kullanmaktadır. Veri toplarken duyum (sensing) veya sezgi (intuition) yolları kullanılabilir. Duygu, gerçekleri ve detayları vurgularken, sezgisel veri, karar durumunu tanımlar. Düşünme (thinking) ve duygu (feeling) verilerin analiz edildiği stratejilerdir. Düşünme mantıksal bir süreçken, duygu kararı kişiselleştirmektedir (Mitroff ve Kilman, 1975. akt Nutt 1979; 85). Jung tiplerini, karar tipleri yaklaşımında kullanan Mitroff ve Kilman, karar vericinin finansal risk alması ve belirsiz durumlara uyum sağlaması konularında çalışmalar yapmışlardır. Bu çalışmalarda karar verme stillerinin Jung tipleri ile ilişkili olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır (Nutt 1979, 1990).

VERİ TOPLAMA ŞEKLİ

VERİ ANALİZ ŞEKLİ		duyum (sensing)	sezgi (intuition)
		SistematiK Karar Stili (Systematic)	Spekülatif Karar Stili (Speculative)
	düşünme (thinking)		
	duygu (feeling)	Hukuki Karar Stili (Judicial)	Sezgisel Karar Stili (Intuitive)

Şekil 1. Mitroff ve Kilman’ın (1975) Karar Stilleri

Kaynak: Nutt (1979)

3.2. Keegan Yaklaşımı

Keegan yaklaşımı “Mitroff ve Kilman yaklaşımı” gibi Jung tiplerine dayalı olarak ortaya çıkartılmış karar verme stillerini ifade eder (Keegan 1980 akt. Andersen 2000). Duyum ve sezgi algılamının veya veri toplamının yolları olarak ifade edilirken, düşünme ve duygu yargılamının veya analiz sürecinin yolları olarak ifade edilmektedir. (Mitroff ve Kilman, 1975. akt. Nutt 1979; 85, Keegan, 1980 akt. Andersen, 2000, Myers ve Myers, 1997; 25-26). Keegan’ın ifade ettiği sekiz karar verme stili vardır (Keegan, 1980 akt. Andersen 2000):

Düşünmeli Duyum (Sensing with Thinking)
Duygulu Duyum (Sensing with Feeling)
Düşünmeli Sezgi (Intuition with Thinking)
Duygulu Sezgi (Intuition with Feeling)
Duyumlu Düşünme (Thinking with Sensing)
Sezgili Düşünme (Thinking with Intuition)
Duyumlu Duygu (Feeling with Sensing)
Sezgili Duygu (Feeling with Intuition)

Andersen (2000) İsveç'teki sekiz sanayi kuruluşunda çalışan 222 yönetici üzerinde yaptığı çalışmada Keegan'ın ölçeğini kullanarak yöneticilerin karar verme stillerini incelemiştir. Sonuç olarak yöneticilerin büyük bir çoğunluğunun (% 32) "sezgi" ile karar verdiklerini ve takiben "düşünme"nin geldiğini ifade etmiştir. Andersen (2000) ayrıca bu iki stili birleştirerek "yaratıcı-yenilikçi" stil olarak isimlendirmiştir.

3.3. Rowe Yaklaşımı

Rowe tarafından ortaya atılarak geliştirilen dört farklı karar verme stili vardır. Rowe, karar vericilerin stillerinin değerlendirilebildiği Karar Stil Envanteri (DSI Decision Style Inventory)'ni geliştirmiştir (Rowe ve Boulgarides, 1994; 38). Bu envanterde her bir stil farklı sütunda değerlendirilmektedir. Toplam 20 değişkenin bulunduğu envanterde karşılaştırmalı mertebeli ölçek kullanılmıştır. Her bir değişken için verilen durumların karar vericiye en uygunundan en uygun olmayana kadar 8,4,2,1 puanlamaları yapılması istenmektedir. Her bir sütuna denk gelen puan değerleri toplanarak stillere düşen puan dağılımı hesaplanır, sayısal değeri yüksek olan stil, karar vericinin ağırlıklı stili olarak kabul edilir (Rowe ve Boulgarides, 1994; 37). Bu ölçek Bowman (1992) tarafından tıp merkezlerinin yönetiminde yöneticilerin karar verme stilleri üzerinde, Connor ve Becker (2003) tarafından eyalet yöneticilerinin karar verme stilleri ve değerler teorisi karşılaştırılarak kullanılmıştır. Rowe'un yaklaşımının temelinde Jung teorisi yatmaktadır. Geliştirmiş olduğu karar verme stilleri ve Jung teorisini birleştirme yaklaşımları Şekil 2'de görülmektedir. Bu yaklaşımın Mitroff ve Kilman modeliyle benzerlikler gösterdiği söylenebilir. Bu yaklaşıma göre karar verme stilleri aşağıdaki gibi açıklanmaktadır:

Direktif Stil (The Directive Style) : Bireyin belirsizlik konusunda tahammülü düşüktür. Değerler ölçeğinin teknik yanına odaklanma eğilimindedir. Bu stildeki insan otokratik yapıya sahiptir ve güce ihtiyacı vardır. Çünkü az bilgi ve seçenek kullanır. Hızlı ve tatminkar karar bu tipin genel özelliğidir. Direktif yöneticiler kendi ortamlarında yapısal durum ve sözel olarak verilen detaylı bilgiyi tercih etme eğilimindedir. Prosedürleri takip etme ve saldırgan yapıda olmaya meyillidirler. Örgütlerinin içerisinde odaklanarak sıkı ve yakın kontrol kurarlar. Genellikle "diğeri" üzerinde baskı kurarak onu yönetmek isterler.

ALGILAMA	sezgi (intuition)	NT Analitik	NF Kavramsal
	duyum (sensing)	ST Direktif	SF Davranışsal
		düşünme (thinking)	duygu (feeling)
YARGILAMA			

Şekil 2: Rowe ve Boulgarides'in Karar Verme Stili Yaklaşımı

Kaynak: Rowe ve Boulgarides (1994; 37)

Analitik Stil (The Analytic Style) : “Direktif” karar vericilere nazaran belirsizliğe tahammülleri daha fazladır. Bilişsel olarak karmaşık bir kişiliğe sahiptir. Bu sayede direktif stildekinden daha fazla bilgi miktarını ve daha fazla seçeneği dikkate alır. Teknik değerlere uyumu sayesinde yeni durumlara cevap verebilme konusunda örnek bir tip oluşturur. Bu stil, problem çözme ve verilen her durumda başarıyı maksimuma ulaştırabilmek için çabalama eğilimindedir. Bu tipin en belirgin özelliği bir çoğunun bulunduğu ortamda en üst mertebeye ulaşabilmesidir. Değişiklikten ve yazılı raporlardan hoşlanır. Diğer özellikleri ise; tümden gelimci düşünmesi, özetlemede iyi olması, yenilikçi olması, meydan okumadan hoşlanması olarak sıralanabilir.

Analitik Stil (The Analytic Style) : “Direktif” karar vericilere nazaran belirsizliğe tahammülleri daha fazladır. Bilişsel olarak karmaşık bir kişiliğe sahiptir. Bu sayede direktif stildekinden daha fazla bilgi miktarını ve daha fazla seçeneği dikkate alır. Teknik değerlere uyumu sayesinde yeni durumlara cevap verebilme konusunda örnek bir tip oluşturur. Bu stil, problem çözme ve verilen her durumda başarıyı maksimuma ulaştırabilmek için çabalama eğilimindedir. Bu tipin en belirgin özelliği bir çoğunun bulunduğu ortamda en üst mertebeye ulaşabilmesidir. Değişiklikten ve yazılı raporlardan hoşlanır. Diğer özellikleri ise; tümden gelimci düşünmesi, özetlemede iyi olması, yenilikçi olması, meydan okumadan hoşlanması olarak sıralanabilir.

Kavramsal Stil (The Conceptual Style) : Hem bilişsel karmaşaya hem de insanlara odaklanması, çok veri kullanmasını dolayısıyla sistem yönlü olmasını sağlamaktadır. Bu yönetici birçok alternatifi dikkate alır. Davranış stiline olduğu gibi ilişkilerinde dürüstlük ve açıklık ayrıca amaçlarını

ekibiyle paylaşması ortak özellikleridir. Kavramsal yöneticiler birçok seçeneği ve kalitelerini değerlendirerek mükemmeliyetçi olmaya çalışırlar. Çözümlerinde yaratıcı olamaya çalışırlar. Karmaşık ilişkileri hayal güçleri ile çözümleyebilirler. Onları ilgilendiren şey uzun sürede çözülebilecek problemlerdir. Örgütsel vatandaşlık yönleri kuvvetlidir. Başarı yönlüdürler ve övgüye, kabul edilmeye, bağımsızlığa değer verirler. Güç için esnek kontrolü tercih ederler ve katılımcı olmayı sıklıkla tercih ederler.

Davranışsal Stili (The Behavioral Style) : Düşük bilişsel karmaşıklık seviyesinde iken bu yöneticiler örgüt ve insanların gelişimi gibi olaylarla derinlemesine ilgilenir. Davranışsal stilli yöneticiler diğerlerini destekleme eğilimindedir. Danışılmasından hoşlanır. Önerileri kabul etmesi sayesinde kolay iletişim kurar, samimiyet gösterir, empati yapıcıdır, iknacıdır, gevşek kontrolü kabul eder. Az bir veri girişiyle, iletişim için toplantıları kullanarak, kısa ve orta vadeli süreçlerde yoğunlaşma eğilimindedir. Bu yöneticiler çatışmaları önler, uzlaşmayı arar ve çok insan yönlüdürler fakat bazen kendini güvensiz hissederler.

4. KARAR VERME STİLLERİNE BİLGİ YÖNLÜ YAKLAŞIM

Karar verme davranışı süreçlerinin en önemli bölümü bilgi toplama sürecidir. Karar verme stili literatürü incelendiğinde sadece bilgi toplama süreci itibarıyla bireylerin karar verme stillerinin farklılık gösterdikleri ortaya konmaya çalışılmaktadır. Bu alandaki başlıca yaklaşımlar ise Johnson (1978), Harren (1979), Driver (1970), Driver ve arkadaşları (1990), Scott ve Bruce (1995) dür.

4.1. Johnson Yaklaşımı

Johnson (1978) karar verme stillerini bilginin toplanması ve analiz edilmesini dikkate alarak iki grupta toplamıştır.

Bilginin toplanması dikkate alındığında iki stilden ve bu iki stil arasında belli başlı üç farktan bahsedilmektedir: Birinci, kimin olaylara tepki verdiği, ikinci, kimin sadakatli olduğu, üçüncü, kimin amaçlar doğrultusunda hareket ettiği. Bu açıdan iki farklı stil söz konusudur:

Anlık (Spontaneous) : Bu stil bireyden bireye değişkenlik göstermektedir. İlk özelliği, bireyler tecrübelerinin toplamını alt bölümlerine ayırarak her an birbirleriyle etkileşim içinde karar verirler. Psikolojik sadakat ikinci özelliğidir. Üçüncüsü ise amaçlara uyum sağlayabilme esnekliğidir.

Sistematik (Systematic) : Bu stilin üç özelliği vardır. Olaylara ortak tepki, tedbirli psikolojik uyum, yöntemli amaç yönlendirmesi.

Bilginin analiz edilme sürecinde ise iki farklı stilden bahsedilmektedir (Johnson, 1978; 533):

Dışsal (External): Değerlendirmenin ve düşünmenin sesli olarak yapıldığı bir stildir.

İçsel (Internal): Değerlendirme yapmadan önce sessiz olarak düşünüldüğü bir süreçten bahsedilmektedir.

4.2. Harren Yaklaşımı

Harren (1979) tarafından geliştirilen yaklaşımda üç adet karar verme stili ifade edilmiştir. Ölçüm aracı olarak geliştirilen (Assessment of Career Decision Making, ACDM) üç ölçekli ve her bir ölçeği 10 değişkenden oluşmaktadır. (Westcot, 1991; 29). Bu yaklaşımda belirtilen karar verme stilleri aşağıdaki gibidir:

Rasyonel Stil (Rational) : Bu stil, önceden verilmiş olan kararların sonraki kararlar üzerindeki etkilerini algılayabilme ve anlayabilme yeteneğidir. Stil ardışık kararların nasıl başlayıp nasıl sonlandığı konusunda bilgi sahibi olabilmek açısından geniş bir zaman perspektifine ihtiyaç duyar. Rasyonel karar verici önceden davranarak gelecek kararlar için devamlı olarak bilgi toplayıp mantıksal ve objektif durumlar içinde değerlendirmeler yapmalıdır. Karar verici kararı ile ilgili sorumluluğu kabul etmiştir.

Sezgisel Stil (Intuitive) : Gelecek olaylar hakkında kestirmeler yapma konusunda ve bilgi toplama eksiklikler vardır. Karar ile ilgili mantıksal değerlendirmeler ya çok az ya da hiç yapılmaz. O anki duygusal faktörler, içtepisellik, fanteziler bu stile hizmet eder. Yapılması gereken işler içsel olarak hissedilen doğrular çerçevesinde çabuk bir vaziyette yerine getirilir. Ayrıca verdikleri kararın sorumluluğunu da üstlenirler.

Bağımlı Stil (Dependent) : Bağımlı karar vericiler, ağırlıklı olarak başkalarının beklentileri ve isteklerinin etkisinde kalarak pasif bir şekilde uyumlu karar verirler. Bu tip stilde karar verici yüksek bir seviyede kendisinin sosyal olarak onaylanmasına ihtiyaç duyar. Çevreyi ise kendine önerilen kısıtlı seçenekler ile algılar. Verdikleri kararın sorumluluğundan yalanlama veya yapılan hata payının kendisine ait olmadığından bahsederek kaçınmaya çalışır. Bu stil genellikle iş başarma eksikliği, tatminsizlik gibi hislerin sık yaşandığı bir stildir.

4.3. Driver Yaklaşımı

Driver (1970) tarafından ortaya atılan yaklaşımda, karar stillerinin temelinde bilgi kullanımı ve alternatiflerin tanımlanması vardır. Şekil 3'de Driver'ın karar tiplerinin nasıl tanımlandığı görülmektedir (Driver vd. 1990; 11). Bu stiller aşağıda açıklanmaktadır:

Kararlı Stil (The Decisive Style) : Karar vericinin kısa sürede kararını vermesinin beklendiği durumdur. Tutarlılık, hız, verim ile tanımlanabilir. Bir defa yapılacak olaya karar verildikten sonra tek başına kalma eğilimindedir. Karar verme sürecinin seçim işlemi tamamlandıktan sonra süreçte diğer seçenekleri analiz etmektense gerektiğinde diğer durumların hareketlerini değerlendirebilir. Sadakat ve dürüstlük insan ilişkilerinde önemlidir. Bu tipin en önemli kimliği olarak Johnn Wayne'in çizmiş olduğu portre gösterilmektedir.

Esnek Stil (The Flexible Style) : Bu stilde belirtilmesi gereken şey uyum kabiliyetidir. Seçim yapıldıktan sonra bile diğer seçenekler analiz edilmeye devam edilir. Seçeneğin belirlenmesinin ardından belirlenen hareket tarzı devamlı olarak takip edilir. Herhangi bir aksaklık görüldüğünde hemen diğer seçeneklere doğru yön değiştirilir. Her zaman için diğer seçenekler için açık bir kapı bırakılır. Bu stili benimseyenler, insan olarak hoş ve çekicidir, yardımcıdır, çatışmayı her zaman önler. Örnek kimlik olarak Donald Trump verilmektedir.

		Bilgi Kullanımı		
		Tatminkar (Satisficer)	←=====→	En Üst Düzye (Maximizer)
Seçeneklerin Tanımlanması	Tek Bakış Açısı (Unifocus)	Kararlı (Decisive)	Hiyerarşik (Hierarchic)	Sistemik (Systemic)
	Çoklu Bakış Açısı (Multifocus)	Esnek (Flexible)	Birleştirilmiş (Integrative)	

Sekil 3: Karar Stilleri

Kaynak: Driver vd. (1990;11)

Hiyerarşik Stil (The Hierarchic Style) : Hiyerarşik stilde, Şekil 3'de görüldüğü gibi bir çok bilgi ile problem değerlendirilmeye çalışılır. Problemi kavrayabilmek için çok detaylı ve özel plan yapılır. Karar verici analize ve kaliteye önem verir. Ulaşılan çözüm için yapılan seçimin en iyi seçim olduğu söylenebilir. İnsan olarak ilişkileri karşılıklı saygı çerçevesindedir. Uzun soluklu arkadaşlıklardan yanadır. Örnek kimlik olarak Sherlock Holmes karakteri verilmektedir.

Bütünleştirici Stil (The Integrative Style) : Bu tipte çözüme gidebilmek için çok sayıda bilgi ihtiyacı vardır. Tek bir çözüm yolu yerine bir çok çözüm yolunu dikkate alarak değerlendirmeler yapar. Birçok durumda çözüm yolu olarak birkaç hareket tarzını aynı anda yürüterek kontrol eder. Değer verimliliği, kalite, uyum kabiliyeti bu stilin özellikleri olarak sıralanabilir.

Çözüm metotları ve planlar sonuna kadar belirlenmez. Çünkü aynı anda birçok durumun idare edilebilmesi planların ve metotların da her an değişebileceği anlamına gelmektedir. Konuşması sırasında en fazla kullandığı kelime grubu “diğer taraftan” dır. Grup çalışmasına çok müsaittir. Örnek kimlik olarak Star Wars’daki Obi-Wan Kenobi karakteri verilmektedir.

Sistemik Stil (The Systemic Style) : Bütünleştirilmiş ve hiyerarşik stillerini birlikte kullanan karar vericilerin stilidir.

Driver bu karar stillerinin değerlendirilebilmesi için Driver, Decision Style Exercise Form C1’i geliştirmiştir. Burada örnek bir olayın değerlendirildiği 45 değişkenden oluşan bir ölçek bulunmaktadır (Driver vd., 1990; 235).

4.4. Scott ve Bruce Yaklaşımı

“Genel Karar Verme Stili” Scott ve Bruce (1995) tarafından geliştirilmiştir. General Decision-Making Style (GDMS) 25 değişkenden oluşmaktadır. İlk olarak 1441 erkek subay üzerinde denenen anket sonucu, değişkenler beş faktör grubu altında toplanmıştır. Araştırma sonucunda karar verme stili ile bireysel bilişsel stilin arasında anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir.

GDMS değişkenleri, Thunholm (2004) tarafından “basit özsaygı”, “kazanılan özsaygı”, “hareket kontrol”, “eğitilebilme”, “sosyal arzu” değişkenleri karşılaştırılmıştır. Loo, (2000, 897) tarafından GDMS değişkenleri ile sosyal beğenilirlik (social desirability), çatışma-yönetimi (conflict-management) ve insani değerler (values) değişkenlerini karşılaştırmıştır. Russ ve arkadaşları (1996) yöneticilerin karar verme stilleri ve performansları arasındaki ilişkileri araştırırken GDMS ölçeğini kullanmıştır. Taşdelen (2002) doktora tezinde öğretmenlerin psiko-sosyal değişkenlere göre karar verme stillerini araştırırken GDMS ölçeğini kullanmıştır.

Scott ve Bruce (1995) tarafından geliştirilen “genel karar verme stilleri” aşağıda sıralanmıştır:

Rasyonel Stil (Rational) : Seçeneklerin mantıksal olarak değerlendirildiği bir stildir. Bilgi girişinin en üst düzeyde olduğu stildir.

Sezgisel Stil (Intuitive) : Karar vermede bilgiden çok sezmeye ve hissetmeye bağlıdır.

Bağımlı Stil (Dependent) : Diğer kişilerin yönlendirmesi ve öğütlerinin ön plana çıktığı bir stildir.

Kaçınma Stili (Avoidant) : Karar vermekten kaçınılan stildir.

Anlık Stil (Spontaneous) : Anında karar vermeyi gereken durumlardaki stil.

5. KARAR VERME STİLLERİNE LİDERLİK YÖNLÜ YAKLAŞIM

Liderlerin karar verme davranışları bakımından değişik stillere sahip oldukları belirtilmektedir. Bu konuda Heller (1971) ile Vroom ve Yetton (1973) tarafından gerçekleştirilen araştırmalar aşağıda verilmektedir.

5.1. Heller Yaklaşımı

Heller (1971) yönetsel karar verme modelinde liderlerin güç paylaşımı konusunda yaptığı çalışmada, liderlerin karar verme stilleri için beş karar verme stili tanımlamıştır.

- Lider kendi kararını yalnız verir.
- Lider kararını yalnız verir fakat sonuca ulaşırken şirketteki biçimsel yol takip edilir
- Karardan önce danışır fakat daha sonra kararı ile baş başadır.
- Lider çalışanlarla birlikte karar verir
- Lider karar verme davranışını diğer çalışanlara delege eder.

5.2. Vroom ve Yetton Yaklaşımı

Vroom ve Yetton (1973) tarafından geliştirilen karar ağacı modelinde liderlerin karar verme stilleri tespit edilmektedir. Bu modelde gerçekte üç karar tipi tanımlanmış olup, karar tipleri kendi aralarında aşağıdaki şekilde kodlanmıştır. Bu kodlamalar aslında alternatif karar süreçlerini ifade etmektedir. İlk kod olan “A”, “C” ve “G”, karar süreçlerinin basit özelliklerini ifade etmektedir. A kodu ile Otokratik (Autocratic) karar stili, C kodu ile danışmanlıkla ilgili karar stili (Consultative) ve G kodu ile de grup karar stili (Group) ifade edilmektedir. Koddaki sayı ise her bir karar sürecinin alternatifini gösterebilmek için kullanılmıştır (Vroom 1973). Aşağıda karar verme süreçlerinin belirlendiği, karar verici tarafından belirlenen seçenekler aynen verilmiştir:

A I. O an elde edebildiğiniz bilgileri kullanarak problemi siz çözdünüz veya kendiniz karar verdiniz.

A II. Çalışanlardan gelen bilgilerin ne kadarını kullanacağınızı belirleyerek problemin çözümündeki kararı siz veriyorsunuz. Problem için çalışanlarınızdan aldığınız bilgileri bildirebilir veya bildirmeyebilirsiniz. Alternatif sonuçları değerlendirmek veya üretmektense çalışanlarınızdan gerekli bilgileri alabilmek için onlarla karar verme oyunu oynuyorsunuz.

C I. İlgili çalışanlarla grup halinde değil de bireysel olarak görüşüp problemi paylaşarak onların düşünce ve önerilerini alıyorsunuz. Daha sonra kararınızı

veriyorsunuz. Çalışanların kararınıza etkisini söyleyip söylememek size kalmıştır.

C II. Çalışanlarla grup halinde görüşüp problemi paylaşarak onların düşünce ve önerilerini alıyorsunuz. Daha sonra kararınızı veriyorsunuz. Çalışanların kararınıza etkisini söyleyip söylememek size kalmıştır.

G II. Çalışanlarla grup halinde görüşüp problemi paylaşıyorsunuz. Hep birlikte alternatifler üreterek değerlendiriyorsunuz ve grup olarak fikir birliği halinde çözüme karar veriyorsunuz. Sizin rolünüz sadece kurul başkanlığıdır. Siz kendi çözümünüzü kabul ettirmek için herhangi bir etkiye bulunmuyorsunuz. Grup tarafından desteklenen herhangi bir kararı kabul etme ve uygulama konusunda isteklisiniz.

Çalışmada “G I” kodu, sadece çok kapsamlı modellerde kullanıldığı için iptal edilmiştir (Vroom, 1973; 67).

6. KARAR VERME STİLLERİNE TÜKETİCİ YÖNLÜ YAKLAŞIM

Özellikle pazarlama konusundaki literatürde müşteri ve tüketicilerin karar verme stillerinin incelendiği görülmektedir. Tüketici davranışları konusuna giren karar verme stili hakkında çeşitli yaklaşımlar bulunmaktadır. Bunlar; Sprogles ve Kendall (1986) ile Canabal (2002) yaklaşımlarıdır.

6.1. Sproles ve Kendall Yaklaşımı

Sproles ve Kendall tarafından geliştirilen Tüketici Tipi Envanteri (Consumer Style Inventory CSI), 501 öğrenci üzerinde değerlendirilmiştir. Sonuç olarak karar vermenin zihinsel karakteristikleri sekiz faktör grubu altında ölçülmüştür (Sprogles ve Kendall 1986). Bu faktör grupları aşağıdaki gibidir:

Mükemmeliyetçi Karar Verme Stili (Perfectionistic) : En iyi kalitedeki ürünleri tercih ederken, alışverişlerini çok dikkatli olarak yaparlar. Bu karar verme stilinde “yeterince iyi” şeklinde bir ürün değerlendirmesi kendilerini asla tatmin etmez.

Marka Yönlü Karar Verme Stili (Brand Conscious) : Bu karar verme stilinde müşterilerin pahalı ve iyi bilinen markaları seçmesi beklenir. “Pahalı ürün kaliteli üründür” anlayışı hakimdir.

Yenilikçi Yönlü Karar Verme Stili (Novelty-fashion Conscious) : Modayı takip eden bir yönü bulunmaktadır. Yeni olan şeylere karşı meyil ve devamlı olarak kendilerini yenileme ihtiyacı söz konusudur. Bu karar verme stilinde etkileyici ve şık olmak tüketici için önemlidir.

Eğlence ve Fayda Yönlü Karar Verme Stili (Recreational and Hedonistic Shopping Consciousness) : Alışverişten zevk almayı ve eğlenmeyi severler bu amaçla alışverişi eğlenceye döndürme eğilimindedirler.

Fiyat Yönlü Karar Verme Stili (Price Conscious) : Alışveriş yerlerindeki fiyatları devamlı olarak karşılaştırarak mevcut para ile en iyiyi satın almaya çalışırlar. Genellikle en ucuz olana doğru eğilimlidirler.

İçtepisel, Dikkatsiz Karar Verme Stili (Impulsive, Careless Orientation) : Alışverişle ilgili herhangi bir plana sadık kalmadan davranırlar. Alışverişte ne kadar harcadıkları ve/veya en iyi satın alımı yapıp yapmadıkları ile ilgilenmezler.

Çok Seçenek Kargaşası ile Karar Verme Stili (Confused by Overchoice) : Çok seçeneğin getirdiği kargaşa karşısında seçimin yapılamaması durumu mevcuttur.

Alışılmış Marka Yönlü Karar Verme Stili (Habitual, Brand-Loyal) : En gözde olan markanın tercih edilmesi eğilimi mevcuttur. Bu stil genellikle bir çok tüketicide yaygın olarak gözlemlenir.

Tüketicilerin karar verme stillerinin incelendiği, Sproles ve Kendal'ın Tüketici Tipi Envanteri yaklaşımı birçok araştırmacı tarafından kullanılmıştır (Hafstrom ve Chae 1992, Mitchell ve Walsh, 2004).

6.2. Canabal Yaklaşımı

Canabal (2002) yaklaşımı, Sproles-Kendal (1986) ve Haftrom-Chae (1992)'ın çalışmalarına dayanılarak ortaya atılmıştır. Canabal (2002) tarafından müşterilerin karar verme stilleri beş grup altında tanımlanmıştır:

Marka Stili (Brand Conscious Style) : Müşteriler en fazla reklam yapılan ve diğerlerine göre pahalı olan ürün doğrultusunda karar verirler.

Yüksek Kalite Yönlü / Mükemmeliyetçi Stil (High Quality Conscious / Perfectionist Style) : Bu müşteriler mevcut paralarıyla en iyi kalitedeki ürünü almak için alışveriş zamanlarını çok dikkatli değerlendirirler. Yüksek standartları ve yüksek beklentileri vardır.

Çok Seçenek Kargaşası Stili (Confused by Overchoice Style) : Çok fazla seçenek karşısında seçim yapamazlar. Ürünler hakkında alınacak bilgilerin anlaşılmasının ve değerlendirilmesini zor olması nedeniyle kararsızlık durumu söz konusudur. Sonuç olarak değerlendirme fiyat üzerinde yapılır.

İç tepisel / Markaya Aldırmayan Stil (Impulsive / Brand Indifferent Style) : Marka stiline tam tersidir. Tüm markalar genel kalite olarak aynıdır. Satın alımları genellikle iç tepiseldir. Genellikle en ucuz olana doğru eğilimlidir.

Eğlence Amaçlı Stil (Recreational Shopper Style) : Bu müşteriler alışverişten zevk alma eğilimindedir.

SONUÇ

Karar verme stili karar vericinin bir alışkanlığı veya edindiği/öğrendiği bir davranış olarak ele alındığında, karar verme stilini etkileyen karar vericinin içinde bulunduğu dış çevreden örgüt içi çevresine oradan da kendi iç dünyasına kadar birçok faktörün devreye girdiği söylenebilir. Ayrıca, karar verme stilinin karar vericide oluşmaya başlamasından her hangi bir ana kadar geçen süre ve bu süre içerisinde tüm çevre faktörlerinin varlığı ve süreç içerisindeki değişimlerinin birikimli olarak karar verici üzerindeki etkisi düşünüldüğünde ise karar verme stilinin oluşması da başlı başına bir süreci ifade etmektedir. Bu süreçte karar vericinin karar verme konusunda edindiği tecrübeler, çevre ile devamlı olarak kurduğu etkileşim sonucu edindiği geri döngüleridir. Özellikle insanların bireysel özelliklerinin gelişimleri sırasında önemli bir rol oynayan bu geri döngüler, kurumlardaki yönetici adaylarının tespiti ve kariyer gelişimleri için son derece yaşamsal olgulardır.

Yönetici adayının karar verme konusundaki ihtiyaç duyduğu bilgi düzeyini, bu bilgiyi nasıl edineceğini, nasıl kullanacağını, alternatifleri nasıl seçeceğini, nasıl değerlendireceği vb. konuları deneyerek öğrenmesi ve zamanla alışkanlık kazanması riski yüksek ve belirsiz bir süreçtir. Bu nedenle yönetici adaylarının zaman içerisinde geliştirecekleri ve edinecekleri karar verme alışkanlıklarının, kurumun yapısına ve ihtiyaçlarına yönelik olarak şekillendirilmesi pek tabii ki mümkündür. Söz konusu amaç doğrultusunda insan kaynaklarının sahip olduğu karar verme stillerinin tespiti yapılarak geleceğe yönelik olarak yönetici gelişim programlarının oluşturulması da mümkün görülmektedir.

Sonuç olarak bu çalışmada karar verme stilleri konusunda birbirinden farklı alanlarda ve yaklaşımlar içerisinde yapılan araştırmalar, belirli bir sistematik sınıflandırma içerisinde incelenmeye çalışılarak genel bir özet yapılmıştır. Yapılan araştırmalarda kullanılan ölçek ve anketler hakkında kısaca bilgiler verilmiştir.

KAYNAKLAR

Alver, B. (2003): *Çeşitli Kamu Kurum ve Kuruluşlarında Çalışanların Empatik Becerileri, Karar Stratejileri ve Psikolojik Belirtileri Arasındaki İlişkiler*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı, Erzurum.

Andersen, J. A. (2000): Intuition in Managers: Are Intuitive Managers More Effective? *Journal of Managerial Psychology*, Vol. 15 No. 1, 46-67.

Arroba T.Y. (1978): Decision-making Style as a Function of Occupational Group, Decision Content and Perceived Importance. *Journal of Occupational Psychology*, 51, 219-229.

Bowman S.Y. (1992): Decision-Making Styles of a Medical Center's Management Group: A Case Study. *Hospital Topics*, Summer 92 Vol 70, Issue 3.

Canabal, M. E. (2002): Decision Making Styles of Young South Indian Consumers: An Exploratory Study. *College Student Journal*, March Vol. 36, Issue 1.

Connor P. E. ve B. W. Becker. (2003): Personel Value Systems and Decision-Making Styles of Public Managers. *Public Personnel Management*, Volume 32, No. 1, 155-180.

Deci, E.L. ve R. M. Ryan. (1985): *Intrinsic Motivation and Self-determination in Human Behavior*. Plenum Press: New York. Aktarma; Frederick C.M., C.S. Morrison. (1999): Collegiate Coaches: An Examination of Motivational Style and Its Relationship to Decision Making and Personality, *Journal of Sport Behavior*, Vol. 22, No. 2.

Dinklage, L. B. (1967): *Adolescent Choice and Decision-Making, Monograph 2 A, Studies of Adolescents in Secondary Schools*. Harvard School of Education. Publications Office: Cambridge.

Doktor, R.H., ve W.F. Hamilton. (1973): Cognitive Style and the Acceptance of Management Science Recommendations. *Management Science*, 19: 884-894.

Driver, M. J., K. R. Brousseau, P. L. Hunsaker. (1990): *The Dynamic Decisionmaker Five Decision Styles for Executive and Business Success*. Harper & Row: New York.

Eren E. (2001): *Örgütsel Davranış ve Yönetim Psikolojisi*. Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.: İstanbul.

Ersever, Ö. H. (1996): *Karar Verme Becerileri Kazandırma Programının ve Etkileşim Grubu Deneyiminin Üniversite Öğrencilerinin Karar Verme Stilleri Üzerindeki Etkileri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitimde Psikolojik Hizmetler Anabilim Dalı, Ankara.

Ferrari, J. R. ve J. F. Dovidio. (2000): Examining Behavioral Processes in Indecision: Decisional Procrastination and Decision-Making Style. *Journal of Research in Personality*, 34, 127-137

Frederick C. M. ve C. S. Morrison. (1999): Collegiate Coaches: An Examination of Motivational Style and its Relationship to Decision Making and Personality. *Journal of Sport Behavior*, Vol. 22, No. 2.

Hafstrom, J. L., J. S. Chae. (1992): Consumer Decision-Making Styles: Comparison Between United States and Korean Young Consumers. *Journal Of Consumer Affairs*, Vol. 26, Issue 1.

Harren, V. A. (1979): A Model of Career Decision Making for College Students. *Journal of Vocational Behavior*, 14, 119-133.

Heller, F. A. (1971): *Research on Five Styles of Managerial Decision-Making: A Study of Leadership Styles and Power Sharing*. Tavistock Publication: London.

Janis, I. L. ve Mann L. (1977): Decision making, A Psychological Analyses of Conflict, Choice and Commitment. The Free Press, New York. Aktarma; Mann, L. M. Radford, P. Burnett, S. Ford, M. Bond, K. Leung, H. Nakamura, G. Vaughan, K. Yang. (1998): Cross-cultural Differences in Self-reported Decision-making Style and Confidence. *International Journal of Psychology*, 33 (5), 325 – 335.

Johnson, R. H. (1978): Individual Styles of Decision Making: A Theoretical Model for Counseling. *Personnel and Guidance Journal*, May, 530-536.

Keegan, W. J. (1980): *How to Use the Keegan Type Indicator (KTI) and the Keegan Information Processing Indicator (KIPI)* Warren Keegan Associates Press: New York. Aktarma; Andersen, J. A. (2000): Intuition in Managers: Are Intuitive Managers More Effective? *Journal of Managerial Psychology*, Vol. 15 No. 1, 46-67.

Kuzgun, Y. (1992): *Karar Stratejileri Ölçeği: Geliştirilmesi ve Standardizasyonu*. VII. Ulusal Psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları 22-25 Eylül 1992 Ankara Hacettepe Üniversitesi 161-170.

Mann, L., P. Burnett, M. Radford, S. Ford. (1997): The Melbourne Decision Making Questionnaire: An Instrument for Measuring Patterns for Coping with Decisional Conflict. *Journal of Behavioral Decision Making*, Vol 10, 1-19.

Mann, L. M. Radford, P. Burnett, S. Ford, M. Bond, K. Leung, H. Nakamura, G. Vaughan, K. Yang. (1998): Cross-cultural Differences in Self-reported Decision-making Style and Confidence. *International Journal of Psychology*, 33 (5), 325 – 335.

Mitroff, I. I. ve Kilman, R. (1975): On Evaluating Scientific Research: The Contributions of the Philosophy of Science. *Technological Forecasting and Social Change*, 8: 163-174. Aktarma; Nutt P.C. (1979): The Influence of Decision Style on Use of Decision Models. *Technological Forecasting and Social Change*, 14, 77-93.

- Muna, F. (1980): *The Arab Executive*, St Martin's Press, New York. Aktarma; Yousef, D. A. (1998): Predictors of Decision-Making Styles in A Non-Western Country. *Leadership & Organization Development Journal*, 19/7 366–373.
- Myers, I. B., P. B. Myers. (1997): *Kişilik Farklı Tipler Farklı Yetenekler*, Çeviri; Hüsni Ovacık. Kural Dışı Yayınları: İstanbul.
- Nas Selçuk (2006): "*Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması*" *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. İzmir.
- Nutt, P. C. (1976): Models for Decision Making in Organizations and Some Contextual Variables Which Stipulate Optimal Use. *Academy of Management Review*, April, 84-98.
- Nutt, P.C. (1979): The Influence of Decision Style on Use of Decision Models. *Technological Forecasting and Social Change*, 14, 77-93.
- Quenk, N. L. (1999): *Essentials of Myers-Briggs Type Indicator Assessment*. Alan S. Kaufman & Nadeen L. Kaufman Series Editors, John Wilwy & Sons, Inc: New York.
- Rollinson, D. (2002): *Organisational Behaviour and Analysis An Integrated Approach* (Second Edition): Pearson Education Ltd: Essex
- Rowe, A. J. ve J. D. Boulgarides (1994): *Managerial Decision Making*. Prentice-Hall: New Jersey.
- Schermerhorn, J. R. (1989): *Management for Productivity*. Wiley: Ney York.
- Scott S. G. ve R. A. Bruce. (1995): Decision-Making Style: The Development and Assessment of a New Measure. *Educational and Psychological Measurement*, Volume 55, 818-31.
- Simon, H.A. (1976): *Administrative Behavior A Study of Decision-Making Processes in Administrative Organization* (Third Edition), The Free Press: New York.
- Sproles, G. B. ve E. L. Kendall. (1986): A Methodology for Profiling Consumer' Decision-Making Styles. *Journal of Consumer Affairs*, Vol. 20 Issue 2.
- Sproles E. K. ve G. B. Sporoles (1990): Consumer Decision-Making Styles as a Function of Individual Learning Styles. *The Journal of Consumer Behaviour*, Vol 24 no:1.

Tambe, A ve V. R. Krishnan. (2000): Leadership in Decision-Making, *Indian Management*, 39 (5), May, 69-79.

Thunholm, P. (2004): Decision-Making Style: Habit, Style or Both? *Personality and Individual Differences*, 36 (2004) 931–944.

Usal, A. ve Z. Kuşluvan. (2000): *Davranış Bilimleri Sosyal Psikoloji*. Barış Yayınları Fakülteler Kitapevi: İzmir.

Westcot, A. (1991): The Assessment of Career Decision-Making. *Guidance & Counseling*, Mart 91, Vol. 6 sayı 4, 28-35.

Vroom, V. H. Yetton .P. W. (1973): *Leadership and Decision-Making*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press Aktarma; Vroom, V. H. (1973): A New Look at Managerial Decision Making. *Organisational Dynamics*, Spring, 66-79.

Vroom, V. H. (1973): A New Look at Managerial Decision Making. *Organisational Dynamics*, Spring, 66-79.

Yousef, D. A. (1998): Predictors of Decision-Making Styles in A Non-Western Country. *Leadership & Organization Development Journal*, 19/7 366–373.

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:2 Sayı:2 2010**

**İZMİR ALSANCAK LİMANI'NIN ETKİ ALANI VE
İZMİR KENTİNİN EKONOMİK YAPISI İLE BAĞI**

**Hitay BARAN¹
Çınar ATAY²**

ÖZET

İktisadi faaliyetlerin temel altyapı yatırımlarından bir tanesi olan liman yatırımının gerçekleşmesi bulunduğu bölgenin ve onun etki alanındaki birikimin ne ölçüde ticari, katma değer ürün veya sanayi potansiyeline dönüştüğüne bağlıdır. Limanlar sadece bulundukları bölge ve kentin ekonomisi ile etkileşime girmekle kalmayıp, sosyal, kültürel ve mekansal açıdan da kentin karakteristiklerinde önemli izler bırakır. Tarih içerisinde, İzmir kenti ile sahip olduğu limanlar arasında her zaman sosyo-ekonomik açıdan bir etkileşim ola gelmiştir. Bu etkileşim bugün İzmir Alsancak Limanı ile devam etmektedir. Bu çalışmada tezde, limanların etki alanlarının tespiti ile bölgesel ve kentsel ekonomiler üzerindeki etkileri İzmir kenti ve İzmir Alsancak Limanı örneği ile incelenmiştir. Bu kapsamda İzmir Alsancak limanının kullanıcıları analiz edilerek İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanı tespit edilmeye çalışılmış; limanın İzmir ekonomisi ile bağı araştırılmıştır. Anahtar Kelimeler: Limanlar, hinterland, İzmir Alsancak Limanı.

Anahtar Kelimeler: Limanlar, hinterland, İzmir Alsancak Limanı.

**THE HINTERLAND OF İZMİR ALSANCAK PORT AND
ITS LINK WITH THE ECONOMIC STRUCTURE OF İZMİR CITY**

ABSTRACT

Realization of a port investment, which is one of the main infrastructure investments of economic activities, depends on the rate of transformation of the savings in the area of investment and its circle into commercial, value added products or industrial potential. Ports not only interact with the economy of the area and the city they exist in, but also leave important marks in the characteristics of the city in social, cultural and spatial terms. Along the history there has always been a socio-economic interaction between the city of İzmir and the ports it has. This interaction continues today with İzmir Alsancak Port. In this thesis, determination of the ports' hinterland and their importance on regional and urban economies are examined through the example of İzmir city and İzmir Alsancak Port. In this context, the hinterland of İzmir Alsancak Port is tried to be determined by analyzing the users of this port. Keywords: Ports, hinterland, İzmir Alsancak Port.

Key Word : Ports, Hinterland, Port of Alsancak

¹ Dr., Şehir Plancısı, İzmir Ticaret Odası, hitay.baran@izto.org.tr

² Prof. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, cinar.atay@deu.edu.tr

GİRİŞ

Ulaştırma sistemleri içinde kitlesel taşıma kapasitesi en yüksek olan taşıma şekli denizyolu taşımasıdır. Bu nedenle, taşımanın birim maliyeti düşüktür, güvenlik yüksek ve enerji tüketimi diğer taşıma biçimlerine göre orta düzeydedir. Büyük miktarlardaki yükün diğer taşıma sistemlerine oranla çok daha düşük maliyetli bir şekilde ülkeler ve kıtalararası taşınması denizyolu taşımacılığı ile mümkün olabilmektedir.

Denizyolu taşımasının omurgası olan limanlar ise; deniz, göl kıyısı veya akarsu ağzlarında rıhtım veya iskelelerine gemilerin deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabileceği ve su alanlarına demirleyebileceği yeterli derinliğe sahip doğal olarak veya mendirekle ve dalgakıranla dalgaya karşı korunmuş, tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıyıdan tekneye yük ve insan nakli, yük ve yolcunun diğer ulaşım hatlarına aktarılması için gerekli tesislere (yolcu salonu, iskele, rıhtım, ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt deposu, vinç v.b.) sahip sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır (DLH, 2009:96).

Limanlar yük ve yolcu taşımacılığında kara ve denizi birbirine bağlayan nokta olma fonksiyonun yanı sıra sanayi faaliyetlerini toplamayı sağlamaktadır. Limanlar ülke ve bölgelerin ekonomik açıdan kalkınmasına liderlik ederler ve insan yaşam kalitesinin gelişmesine fazlasıyla katkıda bulunurlar.

İzmir Alsancak Limanı İzmir kentinin gündeminde çok yer işgal etmiş, çeşitli tartışmalara sahne olmuştur. Ancak bu güne kadar limanın ekonomik etki alanının tespitine yönelik bilimsel bir çalışma yapılmamıştır. Bu makalede amaç İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanının tespit edilmesi ve İzmir ekonomisi için öneminin ortaya konmasıdır.

1. LİMANLARIN ETKİ ALANLARI VE KENTSEL EKONOMİ İLE İLİŞKİLERİ

Günümüz teknolojisinde insan doğa ile savaşında hiç şüphesiz çok yol kat etmiştir. Denizler üstüne adalar inşa edilmeye başlanıldığından bu yana limanlara suni olarak kazandırılmayacak en büyük faktör etki alanı olmaktadır. Liman yerinin arkasındaki demiryolu, kara ve havayolu bağlantıları ile kombine taşımanın akacağı istikametteki rotaların iyi araştırılıp buralara mal ve hizmet akışının devamlı olabilmesi gerekmektedir.

“Etki alanı, coğrafi bir terim olup, bir limanın gerisindeki alanı ifade etmek için kullanılmaktadır. Genellikle limandaki ticaret, etki alanına bağlı bulunmaktadır. Bu bağlamda etki alanı sınırları, bir limanı çevreleyen bölgelerin o limana olan en ekonomik ulaşım mesafesi ile belirlenmektedir. Gelişen teknoloji ile taşıma

araçlarındaki gelişmeler etki alanının kapsamını genişleten etkenlerdir” (Barda, 1982:174).

“Liman, etki alanının büyüklüğü, ürünlerin zenginliği ve limana olan ulaştırmanın kolaylığı ve çokluğu oranında değer kazanır ve gelişir. Genel limanlar ekseriyetle geniş bölgesel etki alanına sahiptirler. Etki alanı üç ana tiptedir” (İZTO, 1996:41):

- Doğrudan etki alanı, bir liman için doğrudan doğruya olan art bölgedir. Herhangi bir ekonomik faaliyet bölgesinin kendi ürünlerinin sevki için kurulmuş bir limanın etki alanı birinci tip etki alanıdır. Örneğin, Ereğli, kömür bölgesi limanıdır ve o limanın etki alanı doğrudan kömür yataklarıdır.
- Bölgesel etki alanı, bir liman için dolaylı etki alanıdır. Limana değişik alanlardan farklı ürünler gelebilmektedir. Örneğin, Kütahya ya da Çanakkale'nin seramikleri, Seydişehir'in alüminyum, Bursa, Manisa ve Çanakkale'nin salçası, Afyon'un mermerleri bölgesel etki alanına sahip olan İzmir Alsancak Limanından sevk edilmektedir.
- Transit etki alanı, transit yük geçişine sahne olan etki alanıdır. Ancak bir limanın etki alanı transit yüklerden başka o ülke ve bölgeye ait yüklere de hizmet etmekte, transit yüklerin miktarı liman ve etki alanının konumuna uygun olarak artmakta ya da azalmaktadır. Örneğin İskenderun Limanı Ortadoğu Ülkeleri'ne yakınlığı nedeniyle aynı zamanda transit etki alanına sahip olan bir limandır. Ayrıca, İzmir Limanının geri bölgesinin topoğrafik durumunun elverişli olması ile ilgili olarak yüklerin iç kesimlere aktarılması için potansiyeli yüksektir. Bu nedenle önemli bir aktarma merkezi olarak dikkati çekmektedir.

Bir limanın etki alanı sınırlarını kesin çizgilerle ayırmak oldukça güçtür. Çünkü bir limana gelen ya da bir limandan gönderilecek mallar, arz-talep elastikiyeti söz konusu olduğu için etki alanı sınırlarını belirlemeyi güçleştirmektedir.

Bir limanın etki alanı tespit edilirken genellikle eşit taşıma maliyetleri, eşit uzaklıklar, limanlar arası analizler gibi rekabetçi unsurlar dikkate alınır. Sıkça kullanılan veriler; ithalat ve ihracat istatistikleri, taşınan malın çıkış ve nihai varış yerleri, taşıma maliyeti, taşıma süresi, liman maliyetleri (dolaysız ve dolaylı), rakip liman ve ulaştırma alternatifleri, çeşitli etki alanı değişimleri ya da dinamikleri, nüfus dağılımı, nüfusun gelir dağılımı, bölgenin ekonomik büyüme oranı, ara nakliyecileri yapan rejimlerin analizi (demiryolu, karayolu v.b.), yük akışı ve kapasitesi gibi sıralanabilir (Kocagil, 2004).

Bu hatlar üzerine rastlayan yerler bu limanlardan birinin veya diğerinin etki alanına dahil edilebilir. Burada etki alanlarının demiryolu ve karayolu ve hatta havayoluna göre etüt edilmesi gerekir. Zira iyi vasıflı olmayan bir yol ne kadar kısa

olursa olsun daha uzun olan yola nazaran daha fazla masraflı olabilir (Durgu, 2000).

Genel olarak bir limanın etki alanı limanın hizmet hacmi, ülkenin dünya üzerindeki konumu, büyüklüğü, o ülkenin nüfus yoğunluğuna, ülkenin ve bölgenin ekonomisine ve ülkenin dünya ticaretindeki yerine bağlıdır.

“Limanlar aslında pek çok faaliyet ve hizmet alanına sahiptirler ve bunlar limanın çeşitli paydaşları tarafından icra edilir. Paydaşlar tarafından liman hizmet ve faaliyetlerine iç ve dış sularda, araba yolcu beraberli yük ve araba taşıma işleri ve iç sularda kara ve havada kombine veya her türlü yardımcı taşıma işleri, yurt içinde ve dışında her türlü acentelik ve temsilcilik işleri, gemi alım satımı ve aracılık işleri, gemi kiralama ve kiraya verme, her türlü navlun sözleşmelerinin her sıfatla akit ve ifası ve bu işlemlere aracılık, brokerlik, komisyonculuk işleri, sigorta ve acentelik işlerini yapmak ve sigorta şirketlerine ortak olmak, yükleme, boşaltma, aktarma ve nakil işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek, gemilere su vermek, yakıtlarını yüklemek, boşaltmak, aktarmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek, deniz kıyısında veya geri sahalarda antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalar, yolcu salonları kurup işletmek, her cins yakıt ve akaryakıtın depolama, yükleme, boşaltma, aktarma ve nakliye işlerini yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmek, palamar, şamandıralar kurup işletmek, kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar işlerini yapmak, gazino, lokanta, büfe, emanet odası gibi yolcu ihtiyaçlarını karşılayacak tesisler ve servisler kurup işletmek, kıyılarda kurulmuş ve kurulacak olan fenerleri, telsiz yayınlarını, deniz işaretlerini, sis düdüklüklerini ve diğer emniyet cihaz ve tesislerini ve can kurtarma istasyonlarını işletmek ve dalgıç hizmetleri yapmak örnek verilebilir” (Topaloğlu, 2007:55-56).

2. İZMİR İLİNİN LOJİSTİK POTANSİYELİ

Kıyı kenti olma özelliği nedeniyle, geçmişte Doğu Akdeniz'in ticaret kavşağında olan İzmir günümüzde de ticaret merkezi konumunu devam ettirmektedir.

İzmir'de İzmir Alsancak Limanı dışında Aliğa Nemrut körfezinde işleticileri farklı, özel sektöre ait olan toplam 6 iskeleye (Ege Gübre, İDÇ, Habaş, Ege Çelik, Limaş ve Akdeniz Kimya A.Ş.'ye ait Nempot) yılda yaklaşık 3.000 gemi yanaşmakta ve yıllık dökme yük kapasitesi 30 Milyon tona yaklaşmaktadır. Bu koyda ve koyun güney batısında yaklaşık 10 adet yeni iskelenin yapılması da muhtemeldir. Bunlardan bir kısmının konteyner limanı olabilmesi için çalışmalar devam etmektedir. Şu an Aliğa Nemrut koyunda Ege Gübre A.Ş. iskelesinde ve Nempot'ta konteyner elleçlemesi yapılmaktadır. Ayrıca Aliğa'da Tüpraş'a, Ege Gaz'a, Total'a ve Petrol Ofisi'ne ait iskeleler ve Petkim'e ait bir liman mevcuttur. Özelleştirme sonrasında Petkim Limanının konteyner ve dökme yük limanı olarak kullanılması yönünde projelendirme yapılmıştır.

İzmir'in kuzeyinde Dikili Limanında dökme yük ve yolcu gemilerine hizmet veren bir liman daha mevcuttur. Bu limanın yıllık dökme yük kapasitesi 1 milyon tondur. Dikili Limanı 2007 yılında 506.013 ton yük elleçlemiş; 279 gemiye hizmet vermiştir. Dikili limanı Ro-Ro hizmeti verebilir imkanlara sahiptir ancak Gümrüklü sahada verilen vergiden istisna edilmiş motorini kullanmadığı için bu husus gerçekleştirilememektedir.

Şehrin batısında Çeşme Ro-Ro ve Feribot Limanı bulunmaktadır. 2008 yılında ihraç yükü taşıyan 20.311 adet TIR, Çeşme Limanı'ndan çıkış yaparak Avrupa ülkelerine yük taşımıştır. İzmir Ticaret Odası'na verilen geçiş belgesi sayısı 30.000 civarındadır. Çeşme'den Trieste'ye haftada 3 gün sefer yapılmaktadır.

Görüldüğü üzere İzmir'de aktif 5 adet liman bulunmaktadır. Gelecekte ise 2015 yılına kadar Türkiye'nin ana limanı olacak Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın devreye girmesi beklenmektedir. Planlama ve ön fizibilite çalışmaları biten limanın projeleri hazırlanmakta 2011 yılında yapım ihalesine çıkılması planlanmaktadır.

Kuzey Ege Çandarlı Limanı, üçüncü kuşak gemilerin yüklerini boşaltabileceği, depolayabileceği bir liman niteliği taşımaktadır. Daha küçük tonajlı gemilerin limana uğraması ile yükün çevre merkezlere taşınmasını sağlayarak liman bir nevi aktarma merkezi olacaktır. Söz konusu liman, arka sahasındaki 4.529 hektarlık alanı ile Akdeniz'in en büyük, dünyanın da ilk on limanı arasına girebilecek kapasitedir. Arazinin büyük bir kısmı kamu arazisidir.

Kuzey Ege Limanı, sadece İzmir Alsancak Limanı'nın bir alternatifi değil; ulusal ve küresel ölçekte artan yük ihtiyacına cevap verecek nitelikte bir ana aktarma limanı olacaktır. Konumu, kapasitesi, ulaşım olanakları ile Akdeniz'de transit yük taşımacılığının merkezi olma özelliklerine sahiptir.

Liman yatırımları dışında İzmir ve çevresi eski de olsa Türkiye'nin en gelişmiş demiryolu ağına sahiptir. Eski olan hatlar süratle rehabilite edilmekte ve modern demiryolu taşımacılığına uygun hale getirilmektedir. İzmir- Ankara hızlı tren demiryolu projesi kamulaştırma aşamasındadır. Türkiye'deki toplam 10.991 km demiryolunun %13'ü diğer bir ifade ile 1.378 km.si İzmir'in merkezi olduğu 3. Bölge Müdürlüğündedir.

İzmir, yakın illere ve Türkiye'nin diğer merkezlerine karayolu ile büyük oranda rahat ulaşım olanaklarına sahiptir. İzmir-İstanbul otoyol projesi yapımına 2010 Mart ayında başlanması hedeflenmektedir. İzmir-Ankara otoyol ön projelerinin ise 2010 yılında ihale edilmesi planlanmaktadır. Türkiye'de yer alan toplam 1.987 km. otoyolun %10'unu 198 km.si İzmir'dedir. Türkiye'deki toplam devlet ve il yollarının toplamı (131.002 km) % 2,3 İzmir il sınırları içindedir.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı 1987 yılında hizmete girmiş, kapasitesi 2006 yılında artırılmış ve özel sektör tarafından işletilen bir havalimanıdır. 5 milyon yolcu/yıl kapasiteli yeni hizmete giren dış hatlar terminali ile 4 milyon yolcu/yıl kapasiteli olmak üzere toplam 9 milyon yolcu/yıl kapasiteli 2 terminal bulunmaktadır. Ayrıca havalimanı kargo taşımacılığına da hizmet vermektedir. Lojistik sektörüne yönelik olarak nitelikli iş gücü yaratma açısından, İzmir’de bulunan yedi adet üniversite arasında İzmir Ekonomi Üniversitesi’nde ve Yaşar Üniversitesi’nde Lojistik Bölümü, Dokuz Eylül Üniversitesi’nde ise Denizcilik Fakültesi bulunmaktadır.

Ülke genelinde uluslararası nakliye işi ile uğraşan ve C2 belgeli firma sayısı 1.414. Çekici ve römork olmak üzere kullanılan araç sayısı 105.338. Firma ve araç sayılarının %4,6’sı İzmir’de bulunmaktadır. İzmir’de faaliyet gösteren uluslararası taşımacılık yapan firma sayısı 66, araç sayısı 4.936’dır. İzmir Ticaret Odası uluslararası taşıma ve antrepo grubunda 341 faal firma bulunmaktadır. Yine İzmir Ticaret Odası iç taşımacılık Hizmetleri grubunda 1.695 faal üye bulunmaktadır. İzmir’de hizmet veren Deniz Ticaret Odası’nın üye sayısı ise 570’tir (2008 yılı İzmir Ticaret Odası ve Deniz Ticaret Odası Kayıtları).

İzmir İlinin Lojistik Merkezi Olma Özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

- Türkiye’nin ve İzmir’in jeopolitik konumu (Akdeniz-Karadeniz ve Ege Denizi üçgeninin kesişiminde yer alması, Anadolu üzerinden Ortadoğu’ya, Balkanlara ve Avrupa’ya yakınlık, Akdeniz-Karadeniz geçişi üzerinde yer alması, Süveyş Kanalı’na yakınlık)
- 8.500 yıldır liman ve ticaret kenti olması,
- İldeki mevcut sanayi potansiyeli, tarım ürünlerinin ticaret-ihraç potansiyeli ve hammadde ticaret-ihraç potansiyeli,
- 5 adet liman, havalimanı, demiryolu ve karayolu ağı,
- Manisa, Denizli, Aydın, Muğla, Bursa, Uşak, Kütahya gibi tarım, sanayi üretimi ve maden işleme kapasitesi yüksek merkezlere yakınlık,
- İzmir Alsancak Limanı sayesinde Ege Bölgesi dışında Orta Anadolu, Doğu Anadolu ve Akdeniz Bölgelerine hitap edebilme potansiyeli,
- 1.200’ü aşkın uluslararası sermayeli firmaya ev sahipliği,
- Yetmiş ve nitelikli işgücü,

İzmir, yüzyıllardır sadece Anadolu’nun değil, Uzak ve Ortadoğu’nun batı dünyasına açılan penceresi olan Ege Bölgesi’nin merkezidir. Bu özelliği ve deniz kıyısında olması İzmir’in, tarihi boyunca bir liman kenti olmasını sağlamıştır. Kentin bu özelliğini halihazırda İzmir Alsancak Limanı sağlamaktadır. İzmir Alsancak Limanı konumu, niteliği ve potansiyeli bakımından Türkiye’nin en stratejik limanlarından biridir.

İzmir Alsancak Limanı;

- Kuruluş yeri bakımından doğal bir limandır,
- Faaliyet alanları bakımından bölgesel ticarete cevap veren bir limandır.
- Verdiği hizmet bakımından aktarma ve uğrak limanıdır.
- Yönetim biçimi ve sahibi bakımından devlet ve kamu limanıdır.

İzmir Alsancak Limanı yapımına 1955 yılında başlanmış ve ilk bölümü 1959 yılında bitirilmiştir. Daha sonra yıllar içerisinde çalışmalar devam etmiş bulunmaktadır. Liman kuru/sıvı dökme yük, genel kargo, konteyner, Ro-Ro ve yolcu limanı olarak hizmet verebilmektedir. İzmir Alsancak Limanı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD) tarafından işletilmektedir.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile İzmir Limanı özelleştirmesi 03.05.2007 tarihinde yapılmıştır. Ancak Danıştay nezdinde açılan yürütmeyi durdurma ve ihalenin iptali yönündeki davalar nedeniyle özelleştirme süreci uzamış ve istekliler vazgeçerek limanın özelleştirilmesi gerçekleşmemiştir. Özelleştirme ihalesi tekrarlınsın ya da alternatif çözümler üretilsin İzmir Alsancak Limanının ekipman ve donanım ihtiyaçlarının tümü en kısa sürede karşılanmalıdır.

3. İZMİR ALSANCAK LİMANI'NIN ETKİ ALANI SINIRLARI VE KULLANICILARIN ANALİZİ

3.1. Araştırma Yöntemi

İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanının belirlenmesi amacıyla İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü kayıtları incelenmiş ve 2006 Ocak – 2007 Haziran ayı içerisinde (1,5 yıl sürede) İzmir Alsancak Limanı'nı kullanan (ihracat veya ithalat yapan) 6.043 firma tespit edilmiştir. Ele alınan örneklem ise 2.200 firmadır. Örneklem oranı %36,4'tür. Bu firmalar analiz edilerek il, ilçe ve semt adresleri ile sektörleri tespit edilmiştir.

2.200 adet firmadan internetteki arama motorları ve İzmir Ticaret Odası sicil kayıtları ile 1.895 adedine ulaşılmıştır. 293 adedinin bilgilerine edinilememiştir. 113 adedi şahısların yapmış olduğu ithalat-ihracat işlemidir. 80 adedi yurt dışı kaynaklı firmalar olup ülkemizde tesisleri bulunmamaktadır.

3.2. Bulgular

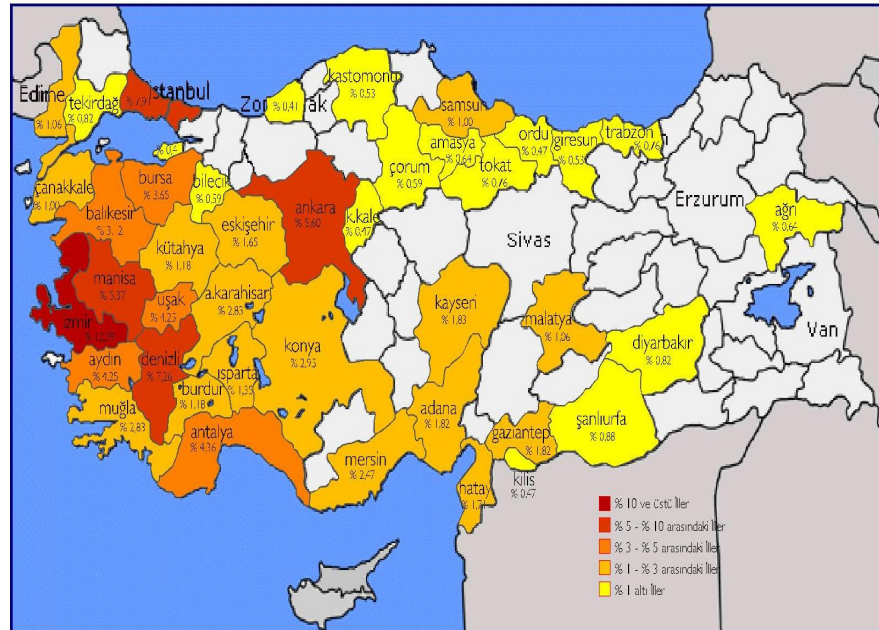
İzmir Alsancak Limanı'nı ihracat veya ithalat yoluyla kullanan 1.694 firma (Türkiye'de faal olan firmalar) Türkiye'nin 46 ilinde yerleşiktir (Tablo 1). Diğer bir ifade ile Alsancak Limanı 46 ile hizmet vermektedir. Liman en fazla %12,4 oran ile İzmir'e, %7,9 oran ile İstanbul'a, %7,3 oran ile Denizli'ye, %5,6 oran ile Ankara'ya hizmet vermektedir. Limanın hinterlandında ilk 10 ilde 5 Ege Bölgesi, 3 Marmara Bölgesi, 1 İç Anadolu Bölgesi ve 1 Akdeniz Bölgesi firması

bulunmaktadır. Limana Türkiye'deki tüm bölgelerden yük gelmektedir. Ağırlık ise Ege, Marmara, İç Anadolu ve Akdeniz Bölgeleri'ndedir.

İzmir Alsancak Limanı'nı kullanan firmaların % 53'ü Ege Bölgesi, % 31'i Marmara Bölgesi firmalarıdır (Şekil 1). Dolayısıyla Ege Bölgesi ve Marmara Bölgesi % 84'lük oran ile İzmir Alsancak Limanı kullanmaktadırlar. Limanın 1. derece etki alanı Ege Bölgesi, 2. derece etki alanı Marmara Bölgesi, 3. derece etki alanı İç Anadolu Bölgesi, 4. derece etki alanı Akdeniz Bölgesidir. Ülkenin her bölgesinden İzmir Alsancak Limanı'na yük akışı sağlanmaktadır.

Tablo 1. İzmir Alsancak Limanı'nı Kullanan Firmaların Bölgelere Göre Dağılımı (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

Bölge Adı	Firma Sayısı	Oranı (%)
Ege Bölgesi	912	53,84
Marmara Bölgesi	524	30,93
İç Anadolu	134	7,91
Akdeniz Bölgesi	88	5,19
Güneydoğu Anadolu	16	0,94
Karadeniz	15	0,89
Doğu Anadolu	5	0,30
Toplam	1.694	100,00



Şekil 1. İzmir Alsancak Limanı'nı Kullanan Firmaların İllere Göre Dağılımı Ocak 2006 – Haziran 2007 (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008)

İzmir Alsancak Limanını İzmir dışı firmalarının kullanma oranının (% 88) bu denli yüksek olması limanın hinterlandının ne kadar geniş alana yayıldığına açık göstergesidir. Limanı en fazla kullanan ikinci il İstanbul'dur. İzmir Alsancak Limanını kullanan İstanbul'lu firma sayısı 450 olup oranı %7,91'dir. İstanbul ve Marmara'da devlete ve özel sektöre ait pek çok liman bulunmasına karşın İzmir Alsancak Limanı'nın bu kadar tercih edilmesi ilginçtir. Bu noktayı aydınlatmak için 450 firma içinden 45 tanesi üzerinden anket yapılmış ve İzmir Alsancak Limanını tercih nedenleri sorulmuştur (Tablo 2).

Tablo 2. İstanbullu Firmaların İzmir Alsancak Limanını Kullanma Nedenleri (TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması Kapsamında Yapılan Anket Sonuçları, 2009)

Verilen Cevap	Firma Sayısı	Oran (%)
Firmanın Tesislerinin İzmir veya Ege Bölgesi'nde Olması	23	52,11
Firmanın Müşterisinin veya Bayisinin İzmir veya Ege Bölgesi'nde Olması	11	24,44
Firmanın Hammadde Kaynaklarının İzmir veya Ege Bölgesi'nde Olması	8	17,77
Firmanın Arzu Ettiği Deniz Yolu Hattının Sadece İzmir Alsancak Limanında Var Olması	2	4,44
İstanbul'da Yükleme İşleminin Geç Yapılması, Gemiye Yetişememesi	1	2,22
TOPLAM	45	100

Son yıllar dışında İzmir İli dış ticaret dengesi genelde ya az açık vermiş ya da fazla vererek ithal ettiği kadarı ihraç etmiştir. Bu da İzmir'in ihracata dayalı bir ekonomisinin olduğunun bir göstergesidir (Tablo 3).

Tablo 3. İzmir İli Dış Ticaret Dengesi (TÜİK)

Yıl	İhracat \$	İthalat \$	Dış Ticaret Dengesi \$
2008	21.616.423.000	26.122.689.000	-4.506.266.000
2007	17.783.424.000	21.163.286.000	-3.379.862.000
2006	15.662.292.000	18.019.250.000	-2.356.958.000
2005	12.771.780.000	14.626.132.000	-1.854.352.000
2004	11.246.634.000	11.508.030.000	-261.396.000
2003	9.163.142.000	8.617.765.000	545.377.000
2002	7.199.305.000	6.113.618.000	1.085.687.000
2001	5.863.607.000	5.143.758.000	719.849.000
2000	5.100.122.000	7.187.275.000	-2.087.153.000
1999	5.114.594.000	2.504.535.000	2.610.059.000

Ancak son yıllarda ithalattaki artışın sebebi İzmir kaynaklı olmasının dışında ülke ekonomisinde ithalata olan talebin artması ve düşük döviz kuru neticesinde ithalatın cazip hala gelmesinden kaynaklanmaktadır. İzmir Gümrük Müdürlüğü nezdindeki dış ticaret dengesi ise Tablo 4'te verilmektedir.

Tablo 4 .İzmir Gümrük Müdürlüğü Dış Ticaret Dengesi

Yıl	İhracat \$	İthalat \$	Dış Ticaret Dengesi \$
2008	13.335.978	8.732.050	+ 4.603.928
2007	12.224.835	8.100.684	+ 4.124.151
2006	10.562.174	6.922.085	+ 3.640.089
2005	8.998.920	6.045.239	+ 2.953.681
2004	8.306.625	5.492.589	+ 2.814.036
2003	7.128.731	3.892.641	+ 3.236.090
2002	5.637.090	2.867.858	+ 2.769.232
2001	4.674.104	2.305.770	+ 2.368.334

Kaynak: TÜİK, 2009

Tablo 4'te İzmir Gümrük Müdürlüğü'nün dolayısıyla İzmir Alsancak Limanı'nın ithalattan çok ihracat amaçlı kullanıldığı görülmektedir. Üstelik dış ticaret fazlası yıl geçtikçe düzenli bir şekilde artış göstermekte ve ihracata yönelik faaliyet oranı yükselmektedir. Bu sonuçtan hareketle İzmir Alsancak Limanının bir ihracat limanı olduğu net olarak ifade edilebilir.

Tablo 5'e göre İzmir Alsancak Limanı konteyner bazında en çok dış ticaret fazlası veren liman konumundadır. 4.9. ve 4.10. nolu tablolar incelendiğinde İzmir Alsancak Limanı için ihracat limanı nitelendirilmesi yapılabilir. Ancak İzmir Alsancak Limanının istatistikleri Türkiye'nin en büyük ihracat limanı söylemi için yetersizdir. Çünkü Marport, Kumport ve Mardaş gibi özel limanlardan oluşan Ambarlı Liman Kompleksi 955.593 TEU ile en fazla ihracat elleçlemesi yapan konteyner limanıdır. Ambarlı Limanının 1.030.161 TEU ithalat elleçlemesi ve - 74.568 TEU dış ticaret dengesi göz önüne alınırsa İzmir Alsancak Limanı için Türkiye'nin en fazla dış ticaret fazlası veren konteyner limanı söylemi daha doğru olacaktır.

İzmir Alsancak Limanını Kullanan İzmirli Firmaların İlçeler Bazında Dağılımı Şekil 2'de verilmektedir. Buna göre İzmir Alsancak Limanını kullanan İzmirli firmaların %38'i Konak'ta, %18'i Bornova'da, %9'u Çiğli'de, %8'i Kemalpaşa'da, %7,5'i Gaziemir'de, %4,8'i Torbalı'da kurulu bulunmaktadır.

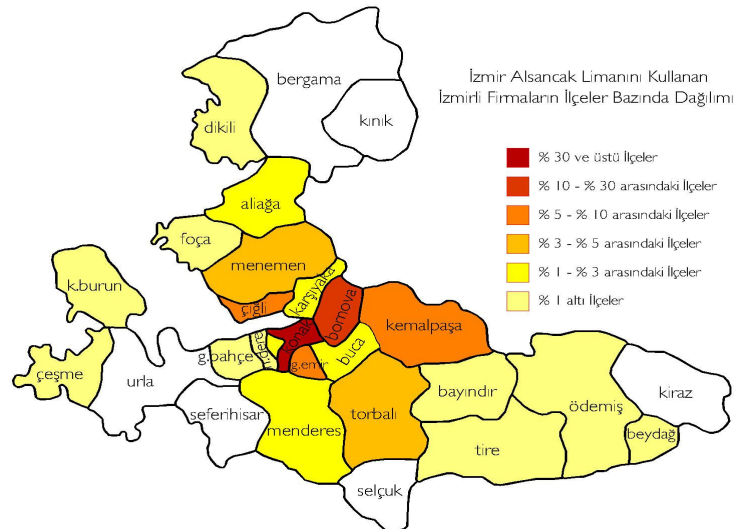
244 firma ile Konak'ın lider olmasının sebebi firmaların merkez ofislerinin bu ilçede olması, lojistik ve dış ticaret sektöründe yer alan firmalara ev sahipliği yapmasıdır. Bornova'da sanayi tesislerinin varlığı bu ilçeyi ikinci sıraya çıkarmıştır. Çiğli Atatürk OSB ile üçüncü sırada, Kemalpaşa yine Kemalpaşa OSB sayesinde dördüncü sırada, Gaziemir Ege Serbest Bölgesindeki firmalarla beşinci

sırada, Torbalı da sınırları içerisindeki sanayi tesisleri ile altıncı sırayı almış bulunmaktadır.

Tablo 5. 2008 Yılında Türkiye’de Konteyner Limanlarında Elleçlenen Konteyner İstatistikleri

LİMAN İSMİ	İHRACATTA ELLEÇLENEN KONTEYNER (TEU)	İTHALATTA ELLEÇLENEN KONTEYNER (TEU)	DIŞ TİCARET DENGESİ (TEU)
MARPORT	547.521	581.936	-34.415
TCDD ALSANCAK LİMANI	427.579	416.005	11.574
MİP MERSİN LİMANI	427.294	423.904	3.390
KUMPORT AMBARLI LİMANI	276.692	316.098	-39.406
TCDD HAYDARPAŞA LİMANI	158.163	168.808	-10.645
GEMPORT	146.890	145.688	1.202
MARDAŞ MARMARA	131.580	132.127	-547
BORUSAN LOJİSTİK A.Ş..	67.931	57.744	10.187
EVYAP İSKELESİ	56.912	48.815	8.097
YILPORT	47.093	45.484	1.609
ORTADOĞU ANTALYA	35.582	32.847	2.735
YILPORT TESİSLERİ	20.395	26.041	-5.646
TEKİRDAĞ LİMANI (AKPORT)	13.649	14.101	-452
RODA LİMAN DEPOLAMA	10.175	10.064	111
TRABZON LİMANI	5.281	11.583	-6.302
TOPLAM	2.377.988	2.435.119	-57.131

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı



Şekil 2 İzmir Alsancak Limanını Kullanan İzmirli Firmaların İlçeler Bazında Dağılımı

Kaynak: TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanılarak Yapılan Analiz Çalışması, 2008

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu çalışmanın sonucunda ortaya çıkan tespitler ve geleceğe dair öngörüler aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır:

- İzmir Alsancak Limanının doğrudan etki alanı İzmir İli, bölgesel etki alanı Ege Bölgesi başta olmak üzere Marmara Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi sıralaması ile tüm Türkiye'dir. Limanın transit etki alanı ise bulunmamaktadır. Limanın şu an ve gelecekte sahip olacağın niteliklere göre bir transit liman olma özelliği bulunmamaktadır.
- İzmir Alsancak Limanını İzmir dışı firmalarının kullanma oranının (% 88) bu denli yüksek olması limanın etki alanının ne kadar geniş bir bölgeye yayıldığına açık göstergesidir.
- İzmir ili gümrüklerinden yapılan ihracat ile İzmirli firmaların yapmış olduğu ihracat farkının 13,9 milyar Dolar olmasının nedeni, bu ihracatın İzmir ili dışı firmalar tarafından ve tesisleri İzmir'de olup da merkezleri il dışında olan firmalar tarafından yapılmış olmasıdır. Bunun da temel nedeni İzmir Alsancak Limanı'dır.
- İzmir Alsancak Limanı, İzmir'e bir dış ticaret kapısı olma özelliğini kazandırması dışında direk ve dolaylı paydaşları ile birlikte İzmir ve Bölge ekonomisine ciddi anlamda katkı sağlamaktadır. Limana gerekli yatırımlar yapıldığı, kapasitesinin artırıldığı ve derin su yolu açıldığı takdirde bu etki ve katma değer artacaktır.
- İzmir ili ülke ihracatının yaklaşık % 17'sini, ülke ithalatının % 12'sini karşılamaktadır. İzmir ili ihracatı % 65- 70 oranında İzmir Alsancak Limanı'ndan yapılmaktadır. İzmir Alsancak Limanından tüm dünyaya ürün gönderilmektedir. İzmir Alsancak Limanının öncelikli müşteri kitlesi Avrupa kıtasıdır. Özellikle Akdeniz ve Kızıldeniz deniz ulaşım hatları sıklıkla kullanılmaktadır. Limandan diğer ülkelere gönderilen en fazla ürün ve mallar elektrikli makine ve cihazlar, motorlu kara taşıtları, makinalar, meyve ürünleri, tekstil, taş, tütün, örme giyim eşyası, örülmemiş giyim eşyası ve sebze-meyve konservesidir.
- İhracata dayalı bir ekonomik yapısı olan İzmir'de son yıllarda dış ticaret fazlası giderek azalmış ve dış ticaret açığına dönüşmüştür. Bu dönüşüme rağmen İzmir Alsancak Limanı ithalattan çok ihracat amaçlı kullanılmaktadır. İzmir Alsancak Limanı konteyner bazında en

çok dış ticaret fazlası veren liman konumundadır ancak Türkiye'nin en büyük ihracat konteyner limanı değildir.

- İzmir Alsancak Limanını kullanan İzmirli firmaların % 38'i Konak'ta, % 18'i Bornova'da, % 9'u Çiğli'de, % 8'i Kemalpaşa'da, % 7,5'i Gaziemir'de, % 4,8'i Torbalı'da kurulu bulunmaktadır. Konak ilçesi firma merkezleri, dış ticaret, gümrük ve lojistik firmaları ile öne çıkmaktadır. Konak İlçesi limana yakınlık mesafelerine göre üretim tesislerini barındıran Bornova, Çiğli, Kemalpaşa, Gaziemir ve Torbalı ilçeleri izlemektedir.
- İzmir'deki yatırımlar kendilerini limana en yakın olma durumuna göre konumlanmışlar ancak merkezdeki maliyetlerin yükselmesi ile birlikte metropoliten alan dışında kendilerine Aliğa, Torbalı, Kemalpaşa, Tire ve hatta Manisa gibi alt merkezler kurmuşlardır. Hatta Alsancak Limanı'nın bizzat kendisi maliyetli ve sorunlu olduğu için Aliğa'da yeni limanlar kurulmuştur.
- Son 20 yılda İzmir Alsancak Limanının gereksinim duyduğu yatırımların yapılmaması neticesinde liman küresel ve bölgesel rekabette geride kalmış ve markası zedelenmiştir.
- İzmir Alsancak Limanı İzmir ve Batı Anadolu başta olmak üzere tüm Anadolu'nun en önemli ihracat kapısıdır. Bu kapsamda İzmir'de İzmir Alsancak Limanı'nı ikame edecek yeni liman ve limanlar oluşmadan bu limanın varlığını tartışmak ekonomik gerçekliklerle örtüşmemektedir. Bu aşamada limanı tartışmak yerine limanının daha iyi hizmet vermesinin yolları aranmalıdır.

Sonuç olarak, İzmir Alsancak Limanı coğrafi konum ve fiziki mekan olarak mükemmel sayılabilecek, etki alanı son derece geniş bir yerde konumlanmaktadır. Her ne kadar fiziki, ekonomik ve yönetsel bir takım sorunları var olsa da liman işletmeciliği açısından, onu doğrudan ve dolaylı kullanıcıları açısından, limana hizmet veren kurum-kuruluşlar açısından İzmir ve Ege Bölgesi ekonomisi için ciddi anlamda katkı sağlamaktadır.

İzmir Alsancak Limanı kentin liman kimliği unsurunu yaşatan en önemli etmendir. İzmir Alsancak Limanı Batı Anadolu ve Türkiye için ideal bir bölgesel limandır. İzmir Alsancak Limanı'nın ana aktarma limanı olabilecek bir iddiası bulunmamaktadır böyle bir potansiyele de sahip değildir. Ancak limana gerekli yatırımlar yapıldığı, kapasitesinin arttırıldığı ve derin su yolu açıldığı takdirde limanın verimliliği artacak; İzmir ve Türkiye ekonomisine katkısı katlanacaktır.

KAYNAKLAR

Baran, Hitay. (2008). *TCDD İzmir Alsancak Liman İşletme Müdürlüğü 2006-2007 Verilerine Dayanarak Yapılan Analiz Çalışması*, İzmir: İzmir Ticaret Odası, Kent Danışmanlığı Ofisi.

Baran, Hitay. (2010). *Limanların Etki Alanı Saptanması İçin Bir Yöntem Önerisi (İzmir Alsancak Limanı)*, Doktora Tezi, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Barda, Süleyman. (1982). *Ulaştırma Ekonomisi*. İstanbul: Menteş Kitabevi.

Carstensen, Fred V. ve Lott, VVifliam F. ve Shrestha, Hemanta. (2001). *The Economic Impact of Connecticut's Deepwater Ports: An Implan and Remi Analysis. Connecticut Center For Economic Analysis*. University of Connecticut.

Durgu, C. (2000): *Liman İşletmeciliği*, Yayınlanmamış Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi.

İzmir Ticaret Odası (1996). *İzmir Limanı Stratejik Planı. Komisyon Raporu*. İzmir: İzmir Ticaret Odası

Kocagil, B. (2004). *Liman Planlamasında Matematiksel Yöntemler Ve Mersin Limanı Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Oral, E.Z. Deveci, D.A. ve Çetin, İ.B. (2005) Konteyner Limanlarındaki Gelişme ve Değişimleri Etkileyen Faktörler. *V. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. Bodrum: İnşaat Mühendisleri Odası Ankara ve Muğla Şubesi.

Oral, E.Z.ve Deveci, D.A. (2004). Ege Bölgesi Liman Alternatiflerinin Toplu Değerlendirilmesi” *Türkiye Kıyıları 04 Konferansı Bildiriler Kitabı*. Muğla: Muğla Üniversitesi.

T.C. Devlet Planlama Teşkilatı. (2007). “Denizyolu Ulaşımı: Özel İhtisas Komisyon Raporu.” *Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013*. Ankara: T.C. Devlet Planlama Teşkilatı.

T.C. Devlet Planlama Teşkilatı. (2001). “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu.” *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı*. Ankara: T.C. Devlet Planlama Teşkilatı.

T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (2009). *T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2004-2008*, Ankara: T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Topaloğlu, H. (2007). *Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası. (2007). *6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. İzmir: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.

Türk Liman İşletmecileri Derneği ve İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü Öğretim Elemanları. (2006). *Türk Limancılık Sektörü Raporu*. İstanbul: Türk Liman İşletmecileri Derneği.

Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. (2000). *Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Liman Gelişim Master Plan Çalışması*. Ankara: Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü.

Zorlu, Ö. (2008). *Türk Limanlarının İşletme Verimliliğinin İrdelenmesi ve Transit Liman İhtiyacı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:2 Sayı:2 2010**

DÜNYA KONTEYNER TAŞIMACILIĞI PAZARINDA TÜRKİYE’NİN YERİ

**Alpaslan ATEŞ¹
Şengül KARADENİZ²
Soner ESMER³**

ÖZET

Deniz taşımacılığı çok eski tarihlerden beri insanların kullandığı bir taşımacılık türüdür. Zamanla deniz taşımacılığında insanların talepleri ve gelişen teknolojik imkânlarla birlikte değişiklikler görülmeye başlanmıştır. Deniz taşımacılığında görülen en önemli değişikliklerden bir tanesi ise deniz taşımacılığının sanayileşmesi olarak da adlandırılan konteyner taşımacılığıdır. Konteyner taşımacılığında Çin, Singapur gibi Asya ülkeleri dünya sıralamasında ilk sıralarda yer almaktadır. Bu durumun temel nedeni konteyner taşımacılığının ülkenin dış ticaretiyle ve aktarma yük potansiyeliyle doğrudan ilgili olmasıdır. Türkiye, özellikle doğu batı ticaret ekseninde önemli coğrafik bir konumda bulunmasına rağmen dünya konteyner taşımacılığı pazarında hak ettiği yeri aldığını söylemek mümkün değildir. Öyle ki dünyada en fazla konteyner elleçlemesinin yapıldığı Shanghai ve Singapur limanları, Türkiye toplam konteyner elleçlemesinin yaklaşık 6 katını, Rotterdam, Hamburg, Antwerp gibi önemli Avrupa limanları ise yaklaşık 2 katını gerçekleştirmektedir.

Bu araştırmanın amacı; konteyner taşımacılığının ana bileşenleri hakkında bilgi vermek, deniz taşımacılığının içerisinde konteyner taşımacılığının önemini belirlemek ve mevcut istatistikleri değerlendirerek Türkiye’nin bu pazarda mevcut durumuna ve eksikliklerine dikkat çekmektir.

Anahtar Kelimeler: Deniz taşımacılığı, Liman, Konteyner, Elleçleme, Gemi

THE POSITION OF TURKEY IN GLOBAL CONTAINER TRANSPORTATION MARKET

ABSTRACT

Sea transportation is a transportation type that people have been using since the ancient times. With the developments in technology and demands of the people, changes started to be seen in sea transportation which is also named as industrialization of sea transportation. In container transportation, Asian countries like China, Singapore are

¹ Öğr. Gör., Rize Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu,
Alpaslan.ates@rize.edu.tr

² Öğr. Gör., Rize Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu,
sengul.karadeniz@rize.edu.tr

³ Yrd. Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, soner.esmer@deu.edu.tr

located in the first place in the world ranking. The main reason of this situation is that the amount of container transportation is directly linked the import's and export's rates of a country. In addition to high amount of import and export, significant amount of transit transportation is done in these countries. Although Turkey has an important geographical position, it is not possible to say that it has taken the right place in global container transportation. It is taking attention that the total amounts of container handled in Turkish ports are not as many as the numbers of the container which is handled in only one main port of the world. Among the best ranked ports of the world Ambarlı port was in the 70th places in 2006 and 55th places in 2007.

The purpose of this research, to provide information about the main components of container transportation and to determine the significance of Turkey's potential and shortcomings in the market.

Key Words: Marine transportation, Seaport, Container, Handling

GİRİŞ

1970'li yıllar sonrasında dünya ekonomisinin küreselleşme adı altında yeniden yapılanması sonucunda ülkeler arasında dış ticaret miktarları önemli oranda artmıştır. Artan dış ticaret, beraberinde ulaştırma faaliyet için talep yaratmaktadır. Ulaştırma; insan veya eşyanın bir noktadan başka bir noktaya hareketini ifade eder. Başka bir ifadeyle ulaştırma, üretilen mal ve hizmetlerin farklı taşıma sistemleri ile üretim merkezinden tüketim merkezine hareketini sağlar.

Günümüz taşımacılık sistemlerinde karayolu, demiryolu, havayolu, deniz yolu, boru hatları ve en az iki taşıma sisteminin kullanıldığı modlararası taşıma kullanılmaktadır. Kullanılan bu sistemler içerisinde miktar olarak en fazla paya deniz taşımacılığı sahiptir. Dünya ticaretinin yaklaşık % 80'i ve Türkiye dış ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır (Topaloğlu, H. 2007). Nüfus artışı, bölgesel kaynak yetersizlikleri, hızlı endüstrileşme, yaşam şartlarının yükselmesi, kara yollarındaki aşırı yoğunluklar ve bölgesel doğal kaynaklar deniz taşımacılığının miktarını her geçen gün arttırmaktadır. Deniz yoluyla bu oranda taşıma yapılmasının nedeni, bu taşımanın sağladığı ölçek ekonomisinden ve diğer avantajlardan kaynaklanmaktadır. Bu avantajları şöyle sıralayabiliriz: Daha emniyetli olması, taşınan ürün miktarına göre hızlı olması, dünyanın ¾'ünün su olmasının yarattığı mecburiyet, daha fazla miktarda yük tek seferde taşınabilmesi ve taşıma sırasında diğer ülkelerin sınırlarından çok açık denizin kullanılması gibi etkenler deniz taşımacılığının tercih edilmesine sebep olmaktadır. Ayrıca deniz yolu ile yapılan taşımacılık havayolu ile yapılan taşımacılığa göre 15-20 kat, karayoluna göre 7-10 kat ve demiryoluna göre yaklaşık 3-4 kat daha ucuza taşınabilmektedir (Ece, 2006; Kılıç, 2006). Bu durum taşıtanların deniz yolunu tercih etmelerinde en önemli etkenlerden birini oluşturmaktadır.

Talep yapısının farklılaşması, hızın önem kazanması, artan dünya nüfusuna endeksli olarak büyük miktarda yükün aynı anda taşınması gereksinimi gibi sebeplerden dolayı limandan-limana taşımacılık biçimi (unimodal), yerini kapıdan kapıya taşımacılığa bırakmaktadır. Kapıdan kapıya taşımacılığı sağlayacak olan taşıma sistemi ise kombine taşımacılığa uygun olan konteyner taşımacılığıdır.

1. KONTYNER TAŞIMACILIĞININ ANA BİLEŞENLERİ

Konteyner taşımacılığının babası sayılan Malcolm P. McLean, Haboken limanında küçük bir taşıma şirketi işletirken, standart yükleme ve indirme yöntemlerinden farklı bir taşıma yöntemi fikri geliştirmiştir. Geliştirdiği bu fikir günümüz konteyner taşımacılığının temelini oluşturmuştur. Konteyner taşımacılığında, “İdeal X” isimli gemiden ilk konteyner taşıyıcı gemi olarak bahsedilir. Bu gemiye 26 Nisan 1956’da Newark limanından yüklenen 56 konteyner, Houston limanına götürmek üzere yola çıkmıştır. Sadece konteyner taşımak için tasarlanmış gemi ise 1956 yılında tanker gemisinden dönüştürülen 60 konteyner taşıyabilen “Maxton” isimli gemidir (Solmaz, ve Saygılı, 2008; Erdal, 2008).

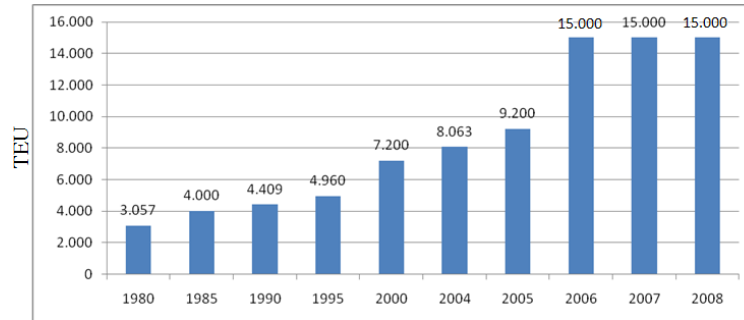
Geçen süre zarfında konteyner taşımacılığı çok önemli atılımlar yapmıştır. Günümüzde konteyner taşımacılığı konteynerin kendisi, konteyner gemileri, konteyner limanları, gemi işletmeleri, deniz acenteleri gibi bileşenlerden oluşmaktadır. Ancak en önemli bileşen olmaları nedeniyle konteyner gemileri ve konteyner limanları ele alınacaktır.

1.1. Konteyner Gemileri

Deniz ticaretini etkileyen en önemli eğilim genel olarak verimlilik ve üretkenliği artırma eğilimleridir. Bu durum gemilerin daha hızlı, daha donanımlı ve daha büyük olmasına neden olmaktadır.

Deniz taşımacılığında temel öğeler olan gemi ve limanlar taşınan yükün özelliğine göre farklı yapı ve özelliktedirler. Gemiler genel olarak ticaret, hizmet, savaş ve gezinti gemileri olmak üzere dört temel gruba ayrılabilir. Deniz yük taşıma sektöründe ise ticaret ve hizmet gemileri etkin rol almaktadırlar. Ticaret gemileri; yük, yolcu, yük-yolcu ve balıkçı gemileri olmak üzere kendi içerisinde gruplandırılırlar. Yük gemileri ise; kuru yük gemileri (kırkambar, dökme yük, konteyner, kereste, soğuk depolu, canlı hayvan, cevher, araba), sıvı yük tankerleri (ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış gaz, kimyasal madde, sıvı gıda) ve çok amaçlı gemiler (petrol-dökme-cevher, petrol-dökme yük ve petrol-cevher) olarak sınıflandırılmaktadırlar (Tozar,1997).

Konteyner gemi boyları son yıllarda çarpıcı bir şekilde büyümüştür. Şekil 2’de konteyner gemilerinin kapasite gelişimi sunulmuştur.



Şekil 2: Konteyner Gemilerinin Kapasite Gelişimi (TEU)
Kaynak: Arduino ve Murillo, 2009.

Emma Mearsk adlı gemi, 15.200 TEU'luk kapasitesi ile konteyner gemi neslinin ulaştığı en son noktası olarak değerlendirilmektedir. Emma Mearsk gemisini 14.000 TEU kapasitesi ile MSC Danit ve Beatrice (http://en.wikipedia.org/wiki/Container_ship) gemileri takip etmektedir. Günümüzde dünya üzerinde sadece birkaç liman (Singapur, Hong Kong, Rotterdam v.b.) sahip oldukları Ultra Post Panamax tipi rıhtım vinçleriyle bu gemilere hizmet verebilmektedir. Bu limanlar ana liman olarak adlandırılmaktadır.

1.2. Konteyner Limanları

UNCTAD (1992), “Liman Pazarlaması ve Üçüncü Nesil Limanlar” adlı çalışmasında geliştirdiği bir modelle limanların tarihsel gelişimini üç döneme ayırmaktadır. Bu ayırmada liman hizmetinin kapsamı, geleneksel olarak yükün yüklenip boşaltılması fonksiyonu ile başlamakta ve limanların 1980'lerden sonra geniş ölçekli lojistik merkez ve katma değer hizmetlerin verildiği alanlar olarak tanımlanmasına kadar genişletilmektedir. Bu gelişim modeli dünya ekonomik gelişiminin belirlilik esasına göre tahmin edilmesi durumunda mümkündür.

Üçüncü kuşak limanların gelişiminde dünya ticaretindeki küreselleşmenin ve modlararası taşımanın ve dolayısıyla konteynerizasyonun artan önemi belirleyici etken olmuştur (Beresford ve diğerleri, 2004; 94). 1960'lardan günümüze, özellikle terminallerde, konteynerlerde ve Ro-Ro yüklerinin yükleme ve boşaltma yöntemlerindeki teknolojik değişimler limanlar ile limanları çevreleyen şehirler arasındaki güçlü bağları zayıflatmıştır. Aynı zamanda bu teknolojik gelişimler limanlarla hinterlandları arasındaki bağı güçlendirmiştir. Limanlar bir hizmet sahası ve alt yapısı olarak ulusal ve uluslararası taşıma amacına yönelik olarak evrim geçirmiştir (Teilet, 1996).

Ancak dünya ekonomisi sürekli bir değişim halindedir ve bu yüksek düzeydeki pazar belirsizliği UNCTAD'ın tanımladığı liman modelleriyle uyusmamaktadır. İşte bu noktada limanların belirsizlik ortamına uyumlu “çevik” bir yapıda olması gerçeği ortaya çıkmaktadır. Birinci ve ikinci kuşak liman

işletmeciliği dönemi, daha çok düşük katma değer hizmetlerle donatılmış ve limanın temel fonksiyonlarını yerine getirildiği bir dönemdir. Üçüncü kuşak limanlar ise günümüzün değişen pazar koşullarına, belirsizliklere ve dış çevre şartlarına uyum sağlamada yetersiz kalmaktadırlar. Bu belirsizliklerle başa çıkmak adına, diğer endüstri dallarında uygulandığı gibi limanlar da daha esnek daha çevik yeni bir lojistik yaklaşıma uyum sağlamalıdır. Bu yeni yaklaşım “dördüncü kuşak limanlar” olarak tanımlanmıştır (Esmer, 2010;7-9).

“Dördüncü kuşak limanlar” kavramını doğrudan kullanmasa da bazı kaynaklar limanların değişen rollünü başka şekilde ifade etmiştir. Bu açıdan dördüncü kuşak limanlar bir anlamda pazardaki belirsizliğe uyum gösteren “çevik limanlar”dır (Paixao ve Marlow, 2003;335) ve bu limanlar değer odaklı tedarik zinciri sisteminin (value driven chain system) önemli bir üyesidir (Robinson, 2003; 655).

Konteyner terminalleri konteyner yükünün taşıma modunu değiştirdiği alanlardır. Yenilenen ya da değişen taşıma modlarının birisi mutlaka denizyoludur. Bir anlamda konteyner denizden ya da karadan terminale ulaşmakta, terminal sahasındaki ekipmanlar ile elleçlenerek denizyolundan tekrar denizyoluna veya kara ya da demir yoluna (ya da tersine) aktarılmaktadır. Konteyner terminalleri konteynerin taşıtandan taşıyana veya taşıyandan taşıtana teslim edildiği; konteynerin gemiye yüklendiği, gemiden tahliye edildiği ve konteynerin geçici olarak depolandığı sahalardır.

Konteyner terminallerinde temelde 3 fonksiyon vardır, bunlar konteynerin taşınması, depolanması ve konteyner elleçlenmesidir. Bahsedilen temel fonksiyonlar aşağıda sunulmuştur:

- **Ulaştırma fonksiyonu:** Konteynerlerin terminal sahasına geliş/gidişleri deniz, demir ve karayolu olmak üzere 3 tip taşıma moduyla gerçekleştirilmektedir. Sıvı yük terminallerinde boru yolu taşıma modu da kullanılabilir. Denizyolundan gelen/giden yük ana ve besleyici hatlarla transfer edilmektedir. Genel olarak konteyner limanlarında denizyolu servisleri periyodik olarak (düzenli hat taşımacılığı) gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle denizyolu taşımalarının planlanması bir zorunluluktur. Ayrıca yükün liman sahası içinde taşınması ihtiyacı doğrultusunda liman içinde taşıma faaliyeti bulunmaktadır.
- **Depolama fonksiyonu:** Konteyner terminallerinde kullanılan taşıma modlarındaki zaman sınırları ve düzensizlikler, konteyner terminallerinde yükün depolanması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Bu durum lojistik anlamda stok yönetimi ile örtüşmektedir. Konteynerin doğrudan liman sahasına girerek gemiye yüklenmesi ya da gemiden tahliye edilen konteynerin doğrudan çıkış kapısına yönlendirilmesi (supalan) uygulamada çok az rastlanan bir durumdur. Tüm modların birbiriyle uyumunun sağlanması ve konteynerin olabilecek en kısa sürede terminal sahasından ayrılması her konteyner terminal işletmecisinin temel amacıdır. Yeterli geri sahanın bulunmaması durumunda limanda kalan yük, limana ardiye geliri olarak

yansımadır. Diğer yandan limanın lojistik hizmet vermesi durumunda yükün liman sahasında daha uzun sürelerle kalması gerekir. Ancak genel olarak, teknik bir terimle konteynerin sahadaki işgaliye oranının (dwell time) olabilecek en düşük seviyede seyretmesi gereklidir. Terminal sahaları konteynerin özelliğine göre ihraç/ithal/boş/aktarma yük ayrımı gözetilerek sahaya istiflenmektedir. Limanın daha çok ithal/ihraç ya da aktarma yüke hizmet etmesi terminal depolama tasarımını doğrudan etkilemektedir.

- **Yük elleçleme fonksiyonu:** Temel olarak limanlarda verilen elleçleme hizmeti yükün gemiden limana, limandan gemiye, limandan kara vasıtasına ya da kara vasıtasından limana aktarılmasını içerir. Bundan başka konteyner içindeki yükün elleçlenmesi terminal sahasında bulunan “konteyner yük istasyonları”nda (CFS) gerçekleştirilen bir hizmettir. Buna göre yükler CFS sahasında konteyner içine forkliftler yardımıyla istiflenmekte ya da tahliye edilen konteynerlerin içindeki yükler yine CFS’de boşaltılmaktadır. CFS hizmeti günümüzde özellikle önemli oranda terminallerde terk edilmeye başlamıştır. Terminaller sınırlı olan sahalarını geliri nispeten az olan CFS operasyonlarına ayırmak istememektedirler. Özellikle Hamburg, Rotterdam gibi dünyanın önde gelen konteyner limanlarında CFS fonksiyonu, liman sahasının dışında lojistik merkezlerde yerine getirilmektedir. Bundan başka yükün gemi yükleme/tahliyesi ve depolama sahasında stoklanmasında yük elleçleme fonksiyonu aktif rol oynar.
- **Diğer fonksiyonlar:** Konteyner terminallerinin fonksiyonları bahsedilen bu 3 fonksiyonla sınırlı değildir. Bu temel fonksiyonlara ek olarak güvenlik, emniyet, lojistik, katma değerli hizmet, konteyner/ekipman bakım onarım istasyonları, gümrük istasyonları ve karantina gibi fonksiyonlar da bulunmaktadır.

Konteyner limanlarının planlamasında coğrafik konum önem arz ederken gemilerin liman seçiminde daha öncelikli tercih sebepleri limanın gemi için fiziki uygunluğu, hinterlandıyla yeterli bağlantısının olup olmadığı, yükü elleçlemek için yeterli ekipmanının durumu, verilen hizmetin kalitesi ve güvenilirliği gibi pek çok faktörler önem kazanmaktadır. Gerekli imkânlara sahip olmayan limanlar gemiler ve işletmecileri tarafından çoğunlukla tercih edilmezler. Örneğin Hopa Limanı ile Batum Limanı birbirlerine çok yakın olan limanlar olmasına rağmen Batum Limanında gemiler günlerce sıra beklerken Hopa Limanı çok az sayıda gemiye hizmet verebilmektedir. Bu durumun birkaç sebebi olabilir. Ancak limanın fiziki şartlarının yeterli olmaması bu durumun en önemli nedenlerinden bir tanesidir.

2. TÜRK LİMANLARININ DÜNYA VE AVRUPA KONTEYNER LİMANLARI İÇİNDEKİ YERİ

Deniz yolu ile konteyner taşımacılığında Transatlantik (Avrupa-Amerika arası), Transpasifik (Asya-Amerika arası) ve Avrupa- Asya Hattı (Uzakdoğu ile Avrupa arasında) olmak üzere üç ana hat bulunmaktadır. Bu hatlar içerisinde ise en yoğun olanı Transpasifik hattıdır. Nedeni; bölgedeki limanların konteyner

taşımacılığına uygun alt yapı hizmetlerini geliştirmeleri ve bölgedeki işletmecilerin konteyner taşımacılığına yönelmeleridir (Kozanhan, 2008). Ancak bu özellikleri de kapsayan en önemli neden Uzakdoğu ve Amerika pazarlarındaki yük yoğunluğudur.

Türkiye güneyinde Uzakdoğu ve Avrupa arasındaki Avrupa-Asya denizyolu hattı güzergâhında ve düşük sapma mesafesiyle, kuzeyinde ise TRACECA projesi içinde yer almaktadır. Türk limanları 2009 yılında bir önceki yıla göre toplam % 14'lük bir düşüş ile toplamda 4,5 milyon TEU elleçlerken dünyada ancak 24. sırada yer alabilmiştir. 2008 yılında ise Türkiye 5,3 milyon TEU ile dünyada en çok konteyner elleçleyen ülkeler arasında 12. Sırada yer almaktadır (Review of Maritime Transport, 2009: 111). Konteyner taşımacılığının gelişmesi ülke dış ticareti ile önemli derecede ilişki göstermektedir. Tablo 2'de dünyanın en önemli 20 konteyner limanı görülmektedir.

Tablo 2: Dünya Sıralamasına Giren İlk 20 Konteyner Limanı (x 1000 TEU)

2009/Sıra	Liman	Ülke	2008	2009
1	Singapore	Singapore	29.918	25.870
2	Shanghai	Çin	27.980	25.002
3	Hong Kong	Çin	24.494	20.900
4	Shenzhen	Çin	21.400	18.250
5	Busan	Güney Kore	13.453	11.980
6	Guangzhou	Çin	11.001	11.190
7	Dubai Ports	BAE	11.827	11.124
8	Ningbo&Zhoushan	Çin	11.226	10.502
9	Qingdao	Çin	10.320	10.260
10	Rotterdam	Hollanda	10.784	9.743
11	Tianjin	Çin	8.500	8.700
12	Kaohsiung	Tayvan	9.677	8.581
13	Antwerp	Belçika	8.663	7.310
14	Port Klang	Malezya	7.974	7.300
15	Los Angeles	ABD	8.083	7.261
16	Hamburg	Almanya	9.737	7.008
17	Tanjung Pelepas	Malezya	5.600	6.000
18	Long Beach	ABD	6.488	5.068
19	Xiamen	Çin	5.035	4.6804
20	Bremen	Almanya	5.529	4.565

Kaynak: www.portofrotterdam.com, 2010

Avrupa ölçeğine baktığımızda ise Tablo 3'e ulaşılır. Avrupa konteyner limanları arasında ilk 20'de Türkiye'den sadece Ambarlı limanı yer almaktadır. Ambarlı liman kompleksinde Marport, Kumpart ve Mardaş limanları elleçlemelerinin toplamı Türkiye'nin bu sıraya

Tablo 3: Avrupa Sıralamasına Giren İlk 20 Konteyner Limanı (x 1000 TEU)

2009 Yılı Sıra	Liman Adı	Ülke	2008 (TEU)	2009 (TEU)
1	Rotterdam	Hollanda	10.784	9.743
2	Antwerp	Belçika	8.663	7.310
3	Hamburg	Almanya	9.737	7.008
4	Bremen	Almanya	5.529	4.565
5	Valencia	İspanya	3.602	3.654
6	Felixstowe	İngiltere	3.200	3.100
7	Algeciras	İspanya	3.324	3.043
8	Gioia Tauro	İtalya	3.468	2.800
9	Marsaxlokk	Malta	2.300	2.330
10	Zeebrugge	Belçika	2.210	2.328
11	Lea Havre	Fransa	2.450	2.234
12*	Ambarlı	Türkiye	2.301	1.836
13	Barcelona	İspanya	2.570	1.800
14	Genoa	İtalya	1.767	1.534
15	St. Petersburg	Rusya	1.983	1.450
16	Southampton	İngiltere	1.710	1.350
17	La Spezia	İtalya	1.246	1.046
18	London	İngiltere	1.167	846
19	Constantza	Romanya	1.381	584
20	Lisbon	Portekiz	556	501

Kaynak: www.portofrotterdam.com, 2010

Dünya konteyner taşımacılığının (aktarmalar hariç) 2016 yılında 287 milyon TEU ve 2020 yılında 371 milyon TEU'ya ulaşacağı tahmin edilmektedir (UNCTAD; 2009). Türkiye'nin bu gelişimden aldığı payın artması için dünya ve Avrupa sıralamasında üst sıralara çıkması gerekmektedir.

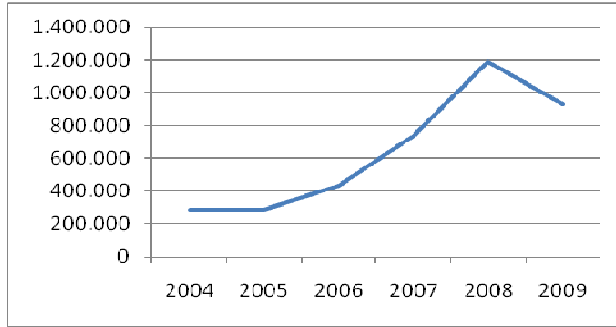
3. TÜRKİYE'DEKİ KONTEYNER LİMANLARI VE MEVCUT DURUMU

Konteyner taşımacılığı sağladığı avantajlardan dolayı hızla dünya ticaretinin bir parçası olmuş ve dünyada 2008 yılında 2007 yılına göre %5,4 artarak 137 milyon TEU kapasiteye ulaşmıştır. Bu rakam limanlardaki aktarmalarla birlikte 2008 yılında 498 milyon TEU'ya tekabül etmektedir (UNCTAD, 2009). Başka bir deyişle limanlarda yapılan toplam elleçleme yarım milyar TEU'ya ulaşmıştır. Türkiye'deki konteyner limanları 2008 yılında dünyada gerçekleşen elleçlemenin yaklaşık % 1'i olan 5,3 Milyon TEU'luk kapasiteye ulaşabilmiştir.

Türkiye konum itibarıyla Akdeniz çanağında, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak noktasında yer almakta ve hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya ve Avrupa'dan ulaşımın odağında bulunmaktadır. Bu coğrafik avantajının yanı sıra yaklaşık 4500 deniz millik sahil

şeridine sahip olması ile deniz ulaşımının ülkenin her noktasında etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. Ancak küresel rakamlardan anlaşıldığı gibi Türkiye, tüm bu özelliklere sahip olmasına rağmen dünya konteyner taşımacılığında söz sahibi olamamaktadır.

Türkiye, dünyada meydana gelen ilerlemelere paralel olarak kendini geliştirmek durumundadır. Bu gelişimi tetikleyen birçok unsur vardır. Dinamik bir ekonomik yapıya sahip Türkiye’de GSYİH’nın dünyadaki diğer ülkelere nazaran daha hızlı gelişmesi neticesinde sürekli artan bir yük potansiyeli bulunmaktadır. Bundan başka Türkiye’nin içinde bulunduğu coğrafya, özellikle doğu Akdeniz ve Karadeniz yükleri için aktarma yüklerden pay alma potansiyelini güçlendirmektedir. Nitekim Türk limanlarındaki aktarma konteyner elleçlemeleri, özellikle Pire limanında yaşanan sorunların da etkisiyle, 2009 yılı kriz ortamındaki düşüş de dahil son altı yılda ortalama % 31 oranında büyümüştür (Şekil 3).



Şekil 3: Türk limanlarında elleçlenen aktarma konteynerin gelişim grafiği (TEU)

Kaynak: TÜRKLİM, 2010

Bu noktada Türkiye’nin dünya konteyner taşımalarından aldığı mevcut % 1’lik payın artması için yapılması gereken faaliyetler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Türk konteyner gemi filosu geliştirilmelidir,
- Konteyner limancılık altyapısı güçlendirilmelidir.
- Türkiye’nin bölgesindeki aktarma yükten daha fazla pay alınmalıdır,

Aktarma yükten pay almak için coğrafi konum üstünlüğü önemli bir kıstastır ancak tek başına yeterli değildir. Özellikle ana ticari rotalardan sapma payı olan Türkiye gibi ülkelerin ticari gemi filolarını ve limancılık alt yapılarının güçlü olması gerekmektedir. Bu noktada Türk bayraklı konteyner gemi filosunun mevcut durumu ve Türkiye’deki konteyner limancılık altyapısının mevcut durumunun ele alınması gerekir.

4. TÜRK KONTEYNER FİLOSUNUN MEVCUT DURUMU

2009 Yılı başı itibariyle, Türkiye toplam dünya filosu içinde 912 gemi ve % 0.7 oran ile 26. sırada yer almaktadır (ISL Ocak-Şubat 2009). Toplam 912 geminin sadece 42'si konteyner gemisidir ve konteyner gemilerinin toplam taşıma kapasitesi ise 71 bin TEU'dur (Deniz Sektörü Raporu; 2009). Dünya konteyner filosu ile Türkiye konteyner filosunun karşılaştırılması açısından Tablo 4 hazırlanmıştır.

Tablo 4: 2009 yılında dünya ve Türkiye'deki konteyner gemilerinin temel özellikleri (100 GRT ve üzeri gemiler)

	Dünya	Türkiye
Konteyner gemi sayısı	4.638	42
TEU kapasitesi (TEU)	12.142.444	71.000
Ortalama gemi kapasitesi (TEU)	2.618	1.690

Kaynak: UNCTAD; 2009, Deniz Sektörü Raporu; 2009.

Fikir vermesi açısından Türkiye'nin içinde bulunduğu pazar şartlarında yer alan ülkelere bakıldığında Tablo 5'e ulaşılır.

Tablo 5: Akdeniz pazarında konteyner taşımacılık kapasitesine sahip önemli ülkeler

Ülke	Dünya Filosundaki Sırası	Toplam konteyner filo kapasitesi (TEU)
Yunanistan	5	238.000
Malta	8	309.000
Güney Kıbrıs	10	449.000
İtalya	17	138.000
Fransa	23	147.000
Türkiye	26	71.000

Kaynak: ISL Ocak-Şubat 2009

Türk ticari gemi filosundaki konteyner gemilerinin sahip oldukları taşıma kapasitesi Türkiye'nin içinde bulunduğu bölgedeki diğer ülkelere göre çok düşüktür. Bu durum önemli bir pazara sahip olan Türkiye'nin dış ticaretinde yabancı bayraklı gemi kullanımının ağırlıklı olmasını da açıklamaktadır. Öyle ki Türk Bayraklı gemiler 1999-2008 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 23.72 oranında pay almışlardır (Deniz Sektörü Raporu; 2009). Türk konteyner gemi filosunun zayıf olması aktarma yük taşımacılığında Türkiye'nin bölgedeki aktarma yük payını da azaltıcı etkiye sahiptir.

5. TÜRK KONTEYNER LİMANLARININ MEVCUT DURUMU

Dünya limanlarında konteyner elleçlemesi 1960'lı yılların ikinci yarısında yaygınlaşmaya başlamıştır. Ancak Türkiye limanlarında konteyner elleçlemesi 1980'li yılının ikinci yarısında görülmeye başlanmıştır. Özel sektörün de girişimleriyle ancak 90'lı yıllarla birlikte Türk limanlarında konteyner hareketleri yoğun bir şekilde görülmektedir (Çetinkaya; 2010).

Dünya konteyner piyasasına geç girmenin etkisiyle Türkiye'de konteyner trafiğinin gelişimi dünyadaki gelişimin her zaman üstünde yer almıştır. Türkiye'de 1987 yılında ilk özel konteyner terminalinin (Gempport) işletmeye açılmasının ardından, konteyner limancılığında özel sektörün payı her geçen gün artmıştır. Günümüzde özelleştirme politikalarının sonucunda kamu tarafından işletilen konteyner limanı sayısı sadece ikiye düşmüştür (Haydarpaşa ve İzmir Alsancak limanı).

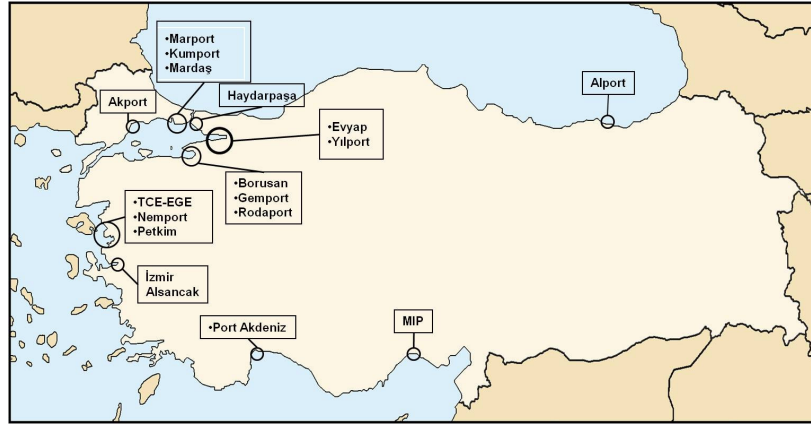
2009 yılı kriz rakamları da dahil son Türkiye'de konteyner trafiğinin gelişim hızı % 12,6 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 6). Bu ortalama büyüme rakamı, dünya toplam rakamının (ortalama % 10) üstündedir.

Tablo 6: Türkiye'de konteyner trafiğinin gelişimi

Yıllar	Toplam Elleçleme (TEU)	Değişim (%)
2000	1.819.281	24
2001	1.736.682	-5
2002	2.178.648	25
2003	2.481.398	14
2004	3.088.813	24
2005	3.304.586	7
2006	3.826.936	16
2007	4.695.449	23
2008	5.282.943	13
2009	4.520.748	-14

Kaynak: TÜRKLİM, 2010

Türkiye, yüksek konteyner yük trafiği gelişim oranlarına rağmen liman alt yapısı olarak dünya standartlarının gerisinde kalmıştır. Bunun nedenleri olarak limanların yeterli fiziki şartlara sahip olmaması, bölgedeki aktarma yüklerden yeterince pay alınamaması (ana liman eksikliği), dünyada meydana gelen teknolojik gelişmelere ayak uyduramaması ve kalifiye eleman yetersizliği gibi olumsuzluklar sayılabilir. Türkiye'de konteyner elleçleyen 17 liman mevcuttur (Şekil 4).



Şekil 4: Türkiye’de faaliyet gösteren konteyner limanları
Kaynak: TÜRKLİM, 2010

Türkiye’deki konteyner limanları, yerel ve aktarma yük yoğunluğuna bağlı olarak daha çok Marmara bölgesinde yoğunlaşmaktadır. Türkiye’deki konteyner limanlarını son yıllarda gerçekleştirdikleri elleçlemeler Tablo 7’de sunulmuştur.

Tablo 7’de görüldüğü gibi Türkiye’deki konteyner limanları dünyadaki ilk 20 konteyner limanına göre çok düşük kapasiteli limanlardır. Bu durum Türkiye’de bir özellikle aktarma yüklere ve ana gemilere hizmet verebilecek bir ana limanın olmamasından ve Türk limancılığının plansız gelişimden kaynaklanmaktadır.

Tablo 7: Türkiye’de konteyner elleçlenen limanlar (TEU)

	2005	2006	2007	2008	2009
Akport	1.292	235	1.956	32.827	3.177
Kumport	438.849	531.382	665.684	649.466	476.513
Mardaş	161.545	198.475	276.270	359.684	200.159
Marport	589.644	720.603	997.910	1.252.936	1.159.358
Eyyap	14.007	32.988	77.995	108.958	156.321
Yılport	33.785	35.830	68.777	135.495	133.368
Borusan	90.513	94.772	113.805	140.449	146.240
Gempport	240.953	274.559	341.326	336.287	214.056
Rodaport				21.809	84.653
Haydarpaşa	340.629	400.067	396.637	356.272	187.365
İzmir	784.377	847.926	898.217	911.177	826.645
Tce-Ege					885
Nemport					6.902
Petkim					357
Port Akdeniz	11.843	40.247	63.399	67.053	59.528
Mersin	596.289	643.749	782.028	887.918	843.917
Trabzon	310	5442	10.345	22.141	21.057
Toplam	3.304.586	3.826.936	4.695.449	5.282.943	4.520.748

Kaynak: www.denizcilik.gov.tr (01.09.2010)

Bir milyon TEU elleçleme sınırını geçen tek liman olan Marport konteyner limanını içinde bulunduğu Ambarlı liman tesislerinde yer alan Kumport ve Mardaş limanları ile birlikte ele almak, aynı ard bölgeye hizmet vermeleri ve aynı bölgede yer almalarından dolayı daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Nitekim istatistiklere bu limanlar tek tek değil “Ambarlı limanı” olarak girmektedir. Ambarlı limanlar bölgesinde yer alan bu üç limanın elleçleme toplamı 2009 yılı Türkiye konteyner elleçlemesinin % 41’ini oluşturmaktadır. Yine 2009 yılında Marmara bölgesi toplamı ise Türkiye toplam konteyner elleçlemesinin % 61’ini oluşturmaktadır. Marmara bölgesi dışında yer alan konteyner limanları ise İzmir, Aliğa, Mersin, Antalya ve Trabzon’a dağılmıştır. Türkiye’deki konteyner limanları kapasite arzları açısından incelendiğinde Tablo 8’e ulaşılır.

Tablo 8: Türkiye’deki konteyner limanlarının yük elleçleme kapasitesi

Liman Adı	Kapasite (TEU)
Akport	250.000
Kumport	1.000.000
Mardaş	350.000
Marport	1.400.000
Evyap	150.000
Yılport	450.000
Borusan	135.697
Gemport	350.000
Rodaport	300.000
Haydarpaşa	750.000
İzmir	895.101
Tce-Ege	350.000
Nemport	350.000
Petkim	100000
Port Akdeniz	200.000
Mersin	1.687.000
Trabzon	175.000
Toplam	8.892.798

Kaynak: www.denizcilik.gov.tr

Türkiye’de konteyner elleçleme kapasitesinde en önemli payı % 57 ile yine Marmara Bölgesi almakta ve onu sırayla Akdeniz (% 21), Ege (% 19) ve Karadeniz (% 3) bölgeleri izlemektedir.

Hem elleçleme trafiğinde hem de kapasite oranlarında yükün çoğunlukla bir Marmara bölgesinde yoğunlaşması, ulusal düzeyde üretim ve tüketim merkezlerinin bu bölgede yoğunlaşmasıyla açıklanabilir.

SONUÇLAR

Konteynerin bir taşıma kabı olarak kullanıma başlandığı 1950'li yıllardan günümüze konteyner taşımacılığı çok gelişmiş ve önemli bir sektör haline gelmiştir. Konteyner taşımacılığının ana bileşenlerini içindeki yük ile birlikte konteynerin kendisi, konteyner gemileri ve konteyner limanları oluşturmaktadır. Yükün, geminin ve limanın her hangi birisinin olmadığı ya da yetersiz kaldığı durumlarda bu taşımacılık tipinin gelişimi sekteye uğrar.

Türkiye'de konteyner taşımacılığı, dünyadaki başlangıcından yaklaşık 20 yıl sonra 80'lerde görülmeye başlanmıştır. Bu geç kalınlıktan ve Türkiye'deki konteynerizasyon sürecinin hızından dolayı Türkiye'de konteyner elleçleme oranı her zaman dünya ortalamasının üzerinde olagelmıştır.

Türkiye'nin konum itibarıyla yer aldığı bölge ülkelerine göre Türk konteyner filosunun yetersizliği çalışma kapsamında ortaya konmuştur. Bu durum Türkiye yüklerinin yabancı gemiler tarafından taşınması ve bu taşımalardan dolayı oluşacak gelirin yabancı ülkelere aktarılması sonucunu doğurmaktadır. Türk konteyner gemi filosunun yetersizliği ana ticari rotalarda söz sahibi olamamasına ve aktarım trafiğinde ülke olarak sönük kalmasına yol açmaktadır.

Türkiye, coğrafi konum olarak ana ticari rotalara yakınlığı ile stratejik önem taşımaktadır. Bu anlamda Türkiye'nin bölgedeki aktarma yükleri çekme potansiyeli vardır. Son beş yılda aktarım trafiğindeki artış da bu görüşü desteklemektedir. Yunanistan'daki yanlış limancılık politikaları da Türkiye'nin konumunu güçlendirmektedir. Ancak mevcut liman alt yapısı ile bölgedeki aktarma yükü karşılamak mümkün değildir. Türkiye'nin ana gemilere hizmet verebilecek ana limanlara ihtiyacı vardır. Ana limanlarda sadece fiziki altyapıya değil, aktarma yüklerin en kısa sürede aktarımını sağlayacak gümrük mevzuat kolaylıkları ve gümrük altyapısına da ihtiyaç vardır. Hali hazırda gümrük mevzuatı ile aktarma süreleri 1 haftayı bulmaktadır. Bu süreler Dubai ve Rotterdam gibi limanlarda birkaç gün veya birkaç saatte gerçekleştirilmektedir.

Dünya konteyner trafiğinin %25'i Akdeniz koridorunu kullanmakta, özellikle Avrupa-Uzak Doğu yönlü yükler ana konteyner gemileri vasıtasıyla bu koridor üzerinden taşınmaktadır. Bu koridoru kullanan ve varış noktaları Karadeniz ve Orta Avrupa olan transit yükler ise koridor üzerinde yer alan ve dolayısıyla ana ticari rotadan sapma mesafeleri düşük olan Port Said ve Gioia Tauro gibi ana limanlarda küçük besleme gemilerine aktarılmaktadır. İşte bu noktada Türkiye'nin bu koridordan yeterli transit yük payı aldığını söylemek mümkün değildir. Araştırmada Türkiye'de bir ana aktarma limanının olmaması gibi bu durumun çeşitli sebeplerinden bahsedilmiştir. Ek olarak Türk limanlarının yeterli su derinliğine sahip olmaması, teknolojiye uygun ekipmanların yetersizliği, kalifiye eleman gücünün azlığı, liman inşası ve işletmesine yönelik yasal süreçlerin güçlüğü sayılabilir.

Türkiye önemli coğrafik konumunu olumlu şekilde kullanabilmesi ve denizcilikte söz sahibi olabilmesi için öncelikle ileriye dönük yasal düzenlemeleri yerine getirmeli, girişimcileri desteklemeli, teknolojik gelişmelere ayak uydurmalı ve ayrıca limanlar ile iç bölgeler arası bağlantıları özellikle deniz yolundan sonra en ekonomik taşımacılık olan demiryolu bağlantılarını geliştirmelidir.

Yılda ortalama % 12,6 oranında büyüyen Türkiye konteyner trafiğinin mevcut kapasiteyle karşılanamayacağı görülmektedir. Bu noktada limanların mevcut fiziki şartlarını iyileştirerek elleçleme kapasitelerini arttırmaları ya da ilave kapasitelerin devreye girmesi gerekmektedir.

Limanlar master planında Çandarlı, Mersin ve Filyos'da ana limanlar planlanmaktadır. Özellikle planlanan Çandarlı ve Mersin limanlarının Türkiye'de aktarma yük konusunda bahsedilen sorunların çözümünde önemli bir alt yapı sağlayabilecek kapasitede olduğu söylenebilir. Ancak liman yatırımlarının uzun sürmesi ve yüksek oranda maliyet gerektirmesi nedeniyle bahsedilen ulusal liman master planları ile planlayıcı olarak, yasal mevzuatlar ile düzenleyici olarak ve alt yapı sağlayıcı olarak kamunun aktif rol olmasını gerektirmektedir.

KAYNAKLAR

Arduino, G. ve Murillo, D.G.C. (2009) Economics of scale in mega containership at a port authority level. World Conference on Research Society- Special Interest Group 2: Maritime Transport and Ports (WCTRS-SIG2). 7-8 Mayıs, Antwerp, Belçika.

Beresford, A.K., Naniopoulos, A. ve Wooldridge, C.F. (2004) The UNCTAD and WORKPORT models of port development: evolution or revolution? *Maritime Policy & Management*. April-June, Vol. 31, No.2, 93-107.

Deniz Sektörü Raporu (2009) İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları: İstanbul.

Esmer, Soner. (2010) Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli. Dokuz Eylül Yayınları: İzmir.

Ece, J.N. (2006) Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı. www.denizhaber.com.

Erdal, M. (2008) Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği. Beta yayınları.

ISL (2009) Institute of Shipping Economics and Logistics. Ocak-Şubat. Bremen.

Kılıç, O. (2006) Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Y. Lisans Tezi.

Kozanhan, M.S. (2008) Konteyner Güvenlik Girişimi. Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği (234). Beta yayınları.

Paixao, A.C., ve Marlow, P.B. (2003) Fourth Generation Ports – a question of agility? *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. Vol. 33 No. 4. S: 335-376.

Robinson, R. (2003) Port authorities: Defining functionality within a value-driven chain paradigm. *Proceedings of International Association of Maritime Economists Annual Conference*, Busan, September, pp. 654–674.

Solmaz, M.S. ve Saygılı, M.S. (2008) Konteynerin Tarihçesi ve Konteyner Gemilerinin Gelişimleri. *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği* (3-18). Beta yayınları.

Teilet, B. (1996) *Intermodal traffic in International Seatrade* Bekemans, W. L. ve Bekwith S. (editörler), *Ports for Europe: Europe's Maritime Future in a Changing Environment*, Brussels: European Interuniversity Press.

Topaloğlu, H. (2007) Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları Ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi. İ.Ü. Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü Y. Lisans Tezi.

Tozar, B. (1997) Temel Denizcilik ve Denizde Güvenlik. *Deniz Ticaret Odası Yayınları*. Yayın no:44.(11-18).

Türk Limancılık Sektörü Raporu (2010) TÜRKLİM. İstanbul.

Türk Limancılık Sektörü Raporu (2007) TÜRKLİM. İstanbul.

UNCTAD. (2009) *Review of Maritime Transport*. United Nations. New York and Geneva, 2009. (24).

UNCTAD (1992) *Port Marketing and the Third Generation Port*, TD/B C.4/AC.7/14, UNCTAD, Genova.

Web Siteleri:

www.immib.org.tr Erişim Tarihi:08.08.2010.

www.portofrotterdam.com. Erişim Tarihi:08.08.2010.

http://en.wikipedia.org/wiki/Container_ship Erişim Tarihi:08.08.2010.

www.denizcilik.gov.tr Erişim Tarihi:01.09.2010.

YAZARLARA DUYURU

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi'ne gönderilecek yazılar aşağıda belirtilen kurallara uygun olarak hazırlanmalıdır.

- Yazılar Türkçe ve İngilizce dillerinde yazılmış olabilir. Ancak tüm çalışmalarda Türkçe ve İngilizce başlıkları ile birlikte Özet / Abstract bulunmalıdır.

- Özet / Abstract'ın sonunda en fazla üç adet Türkçe ve İngilizce **Anahtar Kelime (Keyword)** yazılmalıdır.

- Dergiye gönderilen çalışmalar daha önce yayınlanmamış özgün çalışmalar olmalıdır.

Tez çalışmalarından, projelerden veya daha önce bilimsel toplantılarda sunulan tebliğlerden hazırlanan yazılar dip notta belirtilmelidir.

- Yazılar A4 kağıdına tek taraflı olarak basılmalı ve üst:5 sol:5 alt:5 sağ:4,5 cm boşluk bırakılmalıdır.

- Yazının **BAŞLIĞI TÜM HARFLERİ BÜYÜK OLMAK ÜZERE** Times New Roman yazı tipinde, koyu, 12 punto, ortalanmış olarak yazılmalı ve iki satırı aşmamalıdır.

- Başlığın altında yazar(lar)ın, Adı Soyadı bulunmalıdır. Birden fazla yazarın bulunması durumunda yazarlar üst bilgi ile numaralandırılmalıdır. Örnek: ilk yazar adı (1) ve _inci yazar adı (2) vb.

- Yazar(lar)ın kimliklerini belli edecek bilgiler (bağlı bulundukları kurum, elektronik posta adresleri) alt bilgi alanında bulunmalıdır.

- Yazılarda **GİRİŞ, SONUÇ** ve **KAYNAKLAR** bölümleri yer alacak, 11 punto ile **“BÜYÜK HARFLERLE ve KOYU (BOLD)”** yazılacak ve numaralandırmaya girmeyecektir. Diğer bölümlerin ana başlığını oluşturan satırların tümü **“BÜYÜK HARFLERLE ve KOYU (BOLD)”** yazılmalıdır. İkinci alt başlıklar ise **“İlk Harfleri Büyük ve Koyu (Bold)”** yazılmalıdır. Ana ve alt başlıklar Times New Roman yazı tipinde, 11 punto ile yazılmış olmalıdır. Ana ve alt başlıklar sola blok yapılacaktır.

- Yazıların metin kısmı Times New Roman yazı tipinde, 11 punto ile tek aralık ile yazılmalıdır. Paragraflarda 1 satır aralık verilecek ve 1 cm içeriden başlanacaktır.

- Yazıların toplam uzunluğu 5 sayfadan az 50 sayfadan fazla olmamalıdır. Çalışmaya sayfa numarası verilmemelidir.

- Metin içerisinde yer alan tüm şekiller, tablolar metin genişliğini aşmamalı, şekiller belirgin, tablolar okunaklı olmalıdır.

- Tablolar ve şekiller numaralandırılmalıdır. Tablo ve şekil başlıklarının “İlk Harfleri Büyük” yazılmalıdır. Tablo başlıkları tabloların üstüne, şekil başlıkları şekillerin altına yazılmalıdır.

- Kaynaklara yapılan atıflar dipnotlar ile değil, metin içinde yazar(lar)ın soyadı, kaynağın yıl, sayfa numaraları şeklinde yapılmalıdır.

Örnek : sonucu elde edilmiştir (Saçaklıoğlu, 2008:18–22).

- Kaynakça alfabetik olarak yazılmalı, numaralama yapılmamalı ve aşağıdaki örneklere uygun olmalıdır.

Kitaplar

Gaythwaite, J.W. (2004). *Design of Marine Facilities fot the Berthing, Mooring, and Repair of Vessels*, ASCE Press New York.

Dergideki Makaleler

Georgiadis, C. (1984). Modelling Boat Wake Loading on Long Floating Structures, *Journal of Computers and Structures*, Vol.18, No.4, Pergamon Press, London, ss. 575-581.

- Çalışmalar basılı olarak dört adet ve ayrıca dijital ortamda (CD / disket) gönderilmelidir.

- Çalışmalar için telif bedeli ödenmeyecek olup, yazarlar çalışmalarını dergimize göndermek ile çalışmalarına ait telif hakkını dergiye devrettiklerini kabul etmiş sayılırlar.