T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE KAPTANIN BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİ ANALİZİ VE BÜTÜNLEŞİK BİR MODEL UYGULAMASI

Selçuk NAS

Danışman
Prof. Dr. A. Güldem CERİT

2006

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE KAPTANIN BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİ ANALİZİ VE BÜTÜNLEŞİK BİR MODEL UYGULAMASI

Selçuk NAS

Danışman
Prof. Dr. A. Güldem CERİT

2006

YEMİN METNİ

Doktora Tezi Projesi olarak sunduğum "Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

..../..../.....

Selçuk NAS

TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü' nün ...../...../..... tarih ve ..... sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin ..... maddesine göre Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Doktora öğrencisi Selçuk NAS'ın Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması konulu tezi incelenmiş ve aday ...../...../..... tarihinde, saat .....' da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini/projesini savunmasından sonra ..... dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin/projenin .....olduğuna oy.....ile karar verildi.

BAŞKAN

ÜYE ÜYE

ÜYE ÜYE

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ TEZ/PROJE VERİ FORMU

Tez No: **Konu Kodu:** **Üniv. Kodu:**

Tez Yazarının Soyadı: Selçuk **Adı:** Nas

Tezin Türkçe Adı: Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması

Tezin Yabancı Dildeki Adı: Analysis of Ship Masters' Individual Decision Making Process for the Management of Ship Operations and Application of an Integrated Model

Tezin Yapıldığı Üniversitesi: Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü: Sosyal Bilimler Enstitüsü **Yıl:** 2006

Diğer Kuruluşlar:

Tezin Türü:

Yüksek Lisans: ☐ **Dili:** Türkçe

Doktora: ☒ **Sayfa Sayısı:** 657

Tıpta Uzmanlık: ☐ **Referans Sayısı:** 260

Sanatta Yeterlilik: ☐

Tez Danışmanının

Ünvanı: Prof. Dr. **Adı :** A. Güldem **Soyadı:** Cerit

Türkçe Anahtar Kelimeler:	**İngilizce Anahtar Kelimeler:**
1- Denizcilik	1- Maritime
2- Gemi Kaptanı	2- Ship Master
3- Karar Verme	3- Decision Making
4- Gemi Operasyonları	4- Ship Operations
5- Gemi Yönetimi	5- Shipboard Management

Tarih:
İmza:

Tezimin Erişim Sayfasında Yayınlanmasını İstiyorum Evet ☒ Hayır ☐

ÖNSÖZ

Dünyanın en eski mesleklerinden bir olan gemi kaptanlığı, geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemini ve saygınlığını korumaktadır. Bunun nedeni, yeni gemi inşa teknolojilerine, gelişmiş yönetim ve bilişim uygulamalarına rağmen gemi kaptanlarının omuzlarında taşıdığı sorumlulukların her geçen gün daha da artmasıdır. Gemi operasyonlarının yönetiminde üstlenmiş olduğu sorumluluklar gemi kaptanlarını denizcilik sektörünün içinde kritik bir konuma taşımaktadır. Bu konumda kaptanın vereceği bireysel kararlar ise tüm denizcilik sektörünü derinden etkileyebilmektedir.

Tezimin araştırma safhalarında desteklerini hiçbir zaman eksik etmeyen denizcilik sektörünün temsilcilerine öncelikle şükranlarımı sunmak istiyorum. Gerçekleştirilen odak grup çalışmasında tüm işlerini bir kenara bırakıp çalışmaya katılan odak grup katılımcıları, anket çalışması süresince gönüllü olarak yardım eden kılavuz kaptanlar, liman yöneticileri, gemi işletmelerindeki yöneticiler ve yoğun mesailerine karşın anket formunu büyük özveriyle yanıtlayan gemi kaptanları bu çalışmanın başarılmasında en büyük pay sahibi olan kişilerdir. Tezimin akademik olarak desteklenmesinde yardımlarını esirgemeyen Sayın Prof. Dr. Huriye Kubilay'a, Sayın Prof. Dr. Ömür Özmen'e, Sayın Doç. Dr. Kaan Yaralıoğlu'na, Sayın Doç. Dr. Okan Tuna'ya, Sayın Yrd. Doç Dr. Gülgün Meşe'ye, Sayın Yrd. Doç Dr. Mustafa Kalkan'a, Sayın Öğ. Gör. Umay Uzunoğlu Koçer'e teşekkür ederim. Tez çalışmam süresince benden manevi desteklerini esirgemeyen mesai arkadaşlarıma ve öğrencilerime ayrıca teşekkür ederim.

Tüm tez çalışmam süresince bana desteğini esirgemeyen değerli danışman hocam Prof. Dr. A. Güldem Cerit'e teşekkür ederim.

Doktora çalışmalarım süresince benden sevgilerini ve anlayışlarını esirgemeyen aileme, eşime ve kızıma teşekkür ederim.

Selçuk NAS

İzmir 2006

ÖZET

Doktora Tezi
Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması

Selçuk NAS

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimleri Enstitüsü
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi

Denizciliğin uluslararası dinamik yapısı içerisinde önemli bir yere sahip olan gemi kaptanları, verdikleri kararlar ile hem bağlı bulundukları işletmeleri hem de denizcilik sektörünü doğrudan etkileyebilecek bir konumdadır. Gemilerinin sevk ve idaresinden sorumlu olan gemi kaptanlarının sorumlulukları sadece gemi ile sınırlı olmayıp, gemi operasyonlarına bağlı olarak oluşabilecek tüm olaylardan ve gerçekleştirilen işlemlerden de sorumlu tutulabilmektedirler. Bu nedenle gemi kaptanlarının gemi operasyonları kapsamında vermiş oldukları kararlar, Uluslararası Emniyetli Yönetim Uygulamaları "ISM Code" gibi birçok kural ve uygulama ile standart hale getirilmeye çalışılsa da gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerinin birçok faktörden etkilendiği gözlemlenmektedir. Bu araştırma gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden faktörlerin ortaya çıkartılarak tanımlanması amacıyla gerçekleştirilmiştir. Bu faktörlerin saptanmasında ilk olarak, gemi kaptanlarının denizcilik çevresini ve örgüt çevresini temsil edebilecek katılımcılar ile bir odak grup çalışması yapılmıştır. Çalışmada, gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenler tespit edilmiştir. Tespit edilen değişkenler, karar verme ve denizcilik literatürüne dayalı olarak bütünleşik bir model yaklaşımı içerisinde tekrar gözden geçirilmiştir. Ayrıca denizcilik literatüründen faydalanılarak gemi kaptanlarının ISM Uygulamalarını değerlendirebileceği değişkenler geliştirilmiştir. Araştırmanın ikinci aşamasında, yukarıda bahsedilen değişkenlerin gemi kaptanları tarafından değerlendirilebilmesi amacıyla veri toplama aracı olarak anket formunun kullanıldığı bir saha araştırması gerçekleştirilmiştir. Anket çalışması Türkiye boğazlarından geçen ve Türk limanlarına gelen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına uygulanmıştır. Araştırmada uluslararası bir örneklem kapsamında 358 gemi kaptanına ulaşılmış ve elde edilen veriler arasında karşılaştırmalı analizler yapılmıştır. Çalışmanın bulguları gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden faktörleri ve karşılaştırmalı analizlerin sonuçlarını içermektedir.

Anahtar Kelimeler: **1)** Denizcilik, **2)** Gemi Kaptanı, **3)** Karar Verme, **4)** Gemi Operasyonları, **5)** Gemi Yönetimi

ABSTRACT

PhD Thesis
Analysis of Ship Masters' Individual Decision Making Process for the Management of Ship Operations and Application of an Integrated Model

Selçuk NAS

Dokuz Eylul University
Institute of Social Science
Department of Maritime Business Administration

Ship masters, who have a significant role in the internationally dynamic structure of the shipping industry, are in such a powerful position that any decisions they make with respect to their profession are able to directly affect not only the shipping companies they work for but also the whole shipping industry to a considerable extent. Such a powerful effect arises from the fact that ship masters are held fully responsible not only for the command of their ships but also for all other issues related with their operational tasks. Considering the importance of their positions, almost all actions to be carried out by masters have been standardized through international regulations and codes such as the ISM Code. Nevertheless, however, since the decisions made by masters are to certain extents based on individual choices, they are affected by a great variety of factors. The aim of this study is to determine those factors likely to affect the decision making processes exercised by ship masters. In order to develop these determinants, a focus group has been formed from those representing the maritime related environments as well as the organizational environments ship masters are involved in. The study has also determined the variables likely to affect the individual decisions made by masters during ship operations. The variables determined have then been reviewed and worked on in an integrated model based on the literature related to both decision making processes as well as maritime related issues and ISM practices. It is aimed to collect the evaluations of ship masters on these variables. The second stage of the study comprises a survey making use of a questionnaire for data collection. The survey has been conducted with the ship masters passing through the Turkish straits and calling the Turkish ports. Throughout the study, as an international sample, 358 ship masters have been reached, and the data received have been exposed to comparative analyses. The results of the study cover the factors likely to affect the individual decision making process of ship masters and the findings related with the comparative analyses.

Key Words : **1)** Maritime, **2)** Ship Master, **3)** Decision Making**, 4)** Ship Operations, **5)** Shipboard Management

GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE KAPTANIN BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİ ANALİZİ VE BÜTÜNLEŞİK BİR MODEL UYGULAMASI

	Sayfa
YEMİN METNİ	i
TUTANAK	ii
YÖK DOKÜMANTASYON MERKEZİ TEZ/PROJE VERİ GİRİŞ FORMU	iii
ÖNSÖZ	iv
TÜRKÇE ÖZET	v
İNGİLİZCE ÖZET	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	xxi
TABLOLAR LİSTESİ	xxiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xxxii
EKLER LİSTESİ	xxxv
GİRİŞ	xxxvi

BİRİNCİ BÖLÜM
GEMİADAMLARI VE KAPTAN

1.1.	GEMİADAMI	1
1.1.1.	Tayfalar	3
1.1.2.	Kaptan, Başmühendis/Başmakinist ve Zabitler	
1.1.2.1.	Kaptan ve Güverte Zabitleri	4
1.1.2.2.	Başmühendis/Başmakinist ve Vardiya Mühendisi/Makine Zabitleri	7
1.1.3.	Yardımcı Sınıf Zabitler	9
1.1.3.1.	Telsiz Zabitleri	10
1.1.3.2.	Elektrik ve Elektronik Zabitleri	10
1.1.3.3.	Sağlık Zabitleri	11

1.1.3.4. Stajyerler 11
1.1.3.5. Yat Sınıfı 12
1.1.3.6. Balıkçı Sınıfı 12
1.1.4. Gemiadamlarının Sorumlulukları 12
1.1.5. Gemiadamları ve Deniz İş Sözleşmesi 13
1.1.6. Gemiadamlarının Sağlığı ve İş Güvenliği 15
1.1.6.1. ITF' e Göre Gemiadamlarının İş Emniyeti ve Sağlık Koşulları 15
1.2. KAPTAN 17
1.2.1. Kaptan Tanımı 18
1.2.2. Gemilerin Kaptan ile Donatılması 21
1.2.3. Kaptanın Yeterliği 23
1.2.4. Kaptanın Görev, Yetki ve Sorumlulukları 29
1.2.4.1. Türk Kanunları'na Göre Kaptanın Görev ve Yetkileri 30
1.2.4.2. Türkiye'deki Hukuksal Düzenlemelere Göre Kaptanın Yetkileri 31
1.2.4.2.1. Emir Yetkisi 31
1.2.4.2.1. Disiplin Yetkisi 32
1.2.4.2.3. Ceza Tahkikatı Yapma Yetkisi 32
1.2.4.2.4. Jurnal Tutma Yetkisi 32
1.2.4.3. Türk Kanunları'na Göre Kaptanın Görevleri 33
1.2.4.3.1. Kaptanın Yolculuk Başlamadan Önceki Görevleri 33
1.2.4.3.2. Kaptanın Yolculuk Sırasındaki Görevleri 34
1.2.4.3.3. Kaptanın Yolculuk Bittikten Sonraki Görevleri 35
1.2.4.4. Kaptanın Temsil Yetkisi 36
1.2.4.4.1. Kaptanın Donatanı Temsil Yetkisi 36
1.2.4.4.2. Kaptanın Taşıyanı Temsil Yetkisi 37
1.2.4.4.3. Kaptanın Yük İlgililerini Temsil 38

Yetkisi
1.2.4.5. Türk Ticaret Kanununda Kaptanın Sorumluluğu 38
1.2.4.5.1. Kaptanın Hukuksal Sorumluluğu 39
1.2.4.5.2. Türk Hukukunda Kaptanın Cezai Sorumluluğu 41
1.2.4.5.3. Türk Ceza Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu 41
1.2.4.5.4. Türk Ticaret Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu 41
1.2.4.5.5. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu 42
1.2.4.5.6. Gümrük Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu 43
1.2.4.5.7. Borçlar Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu 44
1.2.5. Uluslararası Deniz Hukukunda Gemi Kaptanlarının Sorumluluk ve Yetkileri 45
1.2.6. Denicilik Örf, Adet, Gelenekleri ve Gemi Kaptanları 48
1.2.7. Gemi Kaptanları için Davranış Tarzları ve Değerler 48

İKİNCİ BÖLÜM
BİREYSEL KARAR VERME

2.1. KARAR VERME 56
2.1.1. Karar Vermenin Kapsamı 57
2.1.2. Karar Verme ve Problem Çözme 57
2.1.3. Karar Sürecinde Rasyonellik 58
2.2. KARAR VE KARAR VERME SINIFLANDIRMALARI 59
2.3. KARAR VERME YÖNTEMİ 60
2.4. KARAR VERME VE KARAR TİPLERİNİN SINIFLANDIRILMASI İLE İLGİLİ YAKLAŞIMLAR 61

Karar Verilecek Olan Problemin Tipine Göre Karar Verme
2.4.1. Tipleri 61
2.4.2. Karar Tipleri İçin Simon Yaklaşımı 62
2.4.3. Karar Tipleri İçin Delbecq Yaklaşımı 63
2.4.4. Karar Tiplerinin Genel Sınıflandırılması 64
2.5. KARAR VERME STİLLERİ 66
2.5.1. Karar Verme Stilleri Konusundaki Yaklaşımlar 67
Karar Verme Stillerine Tüketici Yönlü
2.5.1.1. Yaklaşım 68
2.5.1.1.1. Sproles ve Kendall Yaklaşımı 68
2.5.1.1.2. Canabal Yaklaşımı 69
Karar Verme Stillerine Disiplinler Arası
2.5.1.2. Yaklaşım 70
2.5.1.2.1. Schermerhorn Yaklaşımı 71
2.5.1.2.2. Deci ve Ryan Yaklaşımı 71
2.5.1.2.3. Arroba Yaklaşımı 72
2.5.1.2.4. Muna Yaklaşımı 73
2.5.1.2.5. Janis ve Mann Yaklaşımı 74
2.5.1.2.6. Dinklage Yaklaşımı 75
2.5.1.2.7. Kuzgun Yaklaşımı 76
2.5.1.3. Karar Verme Stillerine Jung Temelli Yaklaşım 77
2.5.1.3.1. Mitroff ve Kilman Yaklaşımı 78
2.5.1.3.2. Keegan Yaklaşımı 79
2.5.1.3.3. Rowe Yaklaşımı 79
2.5.1.4. Karar Verme Stillerine Bilgi Yönlü Yaklaşım 82
2.5.1.4.1. Johnson Yaklaşımı 82
2.5.1.4.2. Harren Yaklaşımı 83
2.5.1.4.3. DriverYaklaşımı 84
2.5.1.4.4. Scott ve Bruce Yaklaşımı 86
Karar Verme Stillerine Liderlik Yönlü
2.5.1.5. Yaklaşım 87
2.5.1.5.1. Heller Yaklaşımı 87

2.5.1.5.2. Vroom ve Yetton Yaklaşımı 88
2.5.2. Karar Verme Stiline Etki Eden Faktörler 89
2.6. KARAR VERME MODELLERİ 90
2.6.1. Karar Verme Modellerine Nutt Yaklaşımı 90
2.6.2. Sınırlı Rasyonellik Modeli 93
2.6.3. Model Olarak Zihinsel Kestirmeler (Heuristics) 95
2.6.3.1. Kolay Ulaşılan Zihinsel Kestirme (The Availability Heuristic) 95
2.6.3.2. Temsil Edici Zihinsel Kestirme (The Representativeness Heuristic) 96
2.6.3.3. Demirleme veya Hüküm Zihinsel Kestirmesi (The Anchoring or Judgement Heuristic) 96
2.6.4. Çöp Tenekesi Modeli (The Garbage Can Model) 97
2.6.5. Disiplinlerarası Karar Verme Modeli 97
2.6.6. Genişletilmiş Dört Kuvvet Modeli 98
2.7. KARAR VERME STRATEJİLERİ 99
2.8. BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİ 101
2.8.1. Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Faktörler. 107
2.8.2. Örgütlerde Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Faktörler 112
2.8.2.1. Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Dış Çevre Faktörleri 112
2.8.2.2. Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Özel Dış Çevre Faktörleri 115
2.8.2.3. Bireysel Karar Vermeye Etki Eden Örgütsel Faktörler 117
2.8.2.4. Bireysel Karar Vermeye Etki Eden Örgütsel Baskılar 119
2.8.2.5. Karar Destek Sistemleri 121
2.9. KARAR VERME KONUSUNDA ÇALIŞMA YAPILAN ALANLAR 122
2.9.1. Karar Verme Konusunda Uluslararası Düzeyde Yapılan

Çalışmalarda İncelenen Sektörler 122
2.9.2. Karar Verme Konusunda Türkiye'de Yapılan Çalışmalarda İncelenen Sektörler 123

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
GEMİ OPERASYONLARI VE GEMİ YÖNETİMİ

3.1. GEMİ İŞLETME ÖRGÜTLERİ 126
3.1.1. Gemi İşletme Örgütlerinin Fonksiyonları 128
3.1.2. Gemi Yönetim Fonksiyonlarına Göre Alt Yönetim Mekanizmaları 130
3.1.3. Sistem Olarak Gemi İşletme Örgütleri 136
3.2. DENİZCİLİKTE YÖNETİM FELSEFELERİ 142
3.2.1. ISM (Code) Uygulama Rehberi ve Emniyetli Yönetim Felsefesi 144
3.2.1.1. ISM Uygulama Rehberinin Amaçları 145
3.2.1.2. Emniyetli Yönetim Sisteminde Gemi İşletme Örgütlerinin Sorumluluğu 145
3.2.1.3. Emniyetli Yönetim Sisteminde Örgütsel Yapı ve Yetkilerin Tanımlanması 146
3.2.1.4. Emniyetli Yönetim Sisteminde Tanımlanan Sorumluluklar 149
3.2.1.5. ISM Uygulama Rehberi Kuralları'nda Gemi Kaptanının Sorumlulukları 150
3.2.2. Emniyetli Yönetim Sistemi ve Toplam Kalite Yönetimi 150
3.2.3. ISM Uygulama Rehberi Kuralları ve Uygulanması 151
3.3. GEMİ YÖNETİMİ 154
3.3.1. Gemi Yönetimi ve Sorumluluklar 159
3.3.2. Gemi Yönetiminde Gemi Kaptanlarının Operasyonel Sorumlulukları 160
3.3.3. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Sorumluluğun

Paylaşımı 160
3.4. GEMİ KAPTANLARININ GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE VERDİĞİ KARARLAR 162
3.4.1. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanlarının Bireysel Kararlarını Yönlendiren Etkiler 162
3.4.1.1. Örgütsel Etkiler 163
3.4.1.2. Hukuksal Etkiler 163
3.4.1.3. Deniz Taşımacılığındaki Tarafların Etkisi 164
3.4.1.4. Denizcilik Örgütlerinin Etkileri 165
3.4.1.5. Diğer Etkiler 167
3.4.2. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanlarının Bireysel Kararları İçin Karar Destek Sistemleri 167
3.4.2.1. Acil Durum Karar Destek Sistemleri 168
3.4.2.2. Gemi Operasyonlarında Kullanılan Karar Yardımcıları 169
3.4.2.3. Bilgisayar Tabanlı Karar Destek Sistemleri 170
3.4.2.4. Karada Kurulu Karar Destek Sistemleri 171
3.5. GEMİ KAPTANININ BİREYSEL KARARI 172

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
ARAŞTIRMANIN AMACI, MODELİ, YÖNTEMİ VE DEĞİŞKENLERİN GELİŞTİRİLMESİ

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE HEDEFLERİ 176
4.2. ARAŞTIRMANIN MODELİ 179
4.3. ARAŞTIRMA SÜRECİ 181
4.4. ANA KÜTLE VE ÖRNEKLEM 183
4.4.1. Ana Kütle Olarak Dünya Deniz Ticaret Filosu ve Gemi Tipleri 184
4.4.2. Örneklem ve Verilerin Toplanması 186
4.4.3. Örneklem Çerçevesi 187
4.4.4. Örneklem Tekniği 190

4.4.5. Örneklem Hacmi 191
4.5. VERİ TOPLAMA YÖNTEMLERİ 194
4.5.1. Nitel Araştırma Süreci 195
4.5.1.1 Odak Grup Çalışması 195
4.5.1.1.1. Odak Grup Çalışmasının Planlanması 196
4.5.1.1.2. Odak Grup Çalışmasının Amacı 198
4.5.1.1.3. Katılımcılarının Belirlenmesi 198
4.5.1.1.4. Çalışma Yerinin Belirlenmesi 201
4.5.1.1.5. Çalışma Zamanının Belirlenmesi 201
4.5.1.1.6. Çalışmanın Duyurulması/Bildirilmesi 201
4.5.1.1.7. Araştırma Sorularının Belirlenmesi 202
4.5.1.1.8. Çalışma Hazırlıkları 203
4.5.1.1.9. Çalışmanın Organizasyonu 204
4.5.1.1.10. Odak Grup Çalışmasının Başlatılması 205
4.5.1.1.11. Çalışmanın Yürütülmesi 205
4.5.1.1.12. Çalışmanın Tamamlanması 206
4.5.1.2. İçerik Analizi 206
4.5.1.2.1. İçerik Analizi Yöntemi 206
4.5.1.2.2. Araştırma Soruları Verilerinin İçerik Analizi 208
4.5.2. Nicel Araştırma Süreci 233
4.5.2.1. Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Belirlenmesi 234
4.5.2.2. Veri Toplama Aracı Oluşturma Süreci 235
4.5.2.3. Veri Toplama Aracının Bölümleri 242
4.5.2.3.1. Profil Değişkenleri Bölümü 242
4.5.2.3.2. ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından

Değerlendirilmesi Bölümü 243
4.5.2.3.3. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi I Bölümü 244
4.5.2.3.4. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi II Bölümü 245
4.5.2.3.5. Örgütsel Baskının Sonuçları Bölümü 246
4.5.2.4. Verilerin Toplanması 246
4.5.2.5. Verilerin İşlenmesi 253
4.5.2.5.1. Faktör Analizi 253
4.5.2.5.2. "t" Testi 255
4.5.2.5.3. Tek Yönlü Varyans Analizi (One-Way ANOVA) 255
4.6. HIPOTEZLER 256

BEŞİNCİ BÖLÜM

BULGULAR

5.1. GEMİ KAPTANLARININ PROFİL BİLGİLERİNE AİT BULGULAR 264
5.2. GEMİ KAPTANLARININ PROFİL BİLGİLERİNE İLİŞKİN ANALİZLER 280
5.2.1. Gemi Kaptanlarının Profil Bilgilerine Ait Hipotez Testleri 280
5.2.2 Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Yaşlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 280
5.2.3. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Kaptanlık Tecrübesi Arasındaki Karşılaştırmalı Analiz 282
5.2.4. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Çalıştığı İşletmedeki Tecrübesi Arasındaki Karşılaştırmalı Analiz 283

5.2.5. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Yıl İçerisinde Çalıştığı Süre Arasındaki Karşılaştırmalı Analiz 284
5.2.6. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Çalıştığı İşletmenin Yönettiği Gemi Sayısı Arasında Karşılaştırmalı Analiz 286
5.2.7. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Yaşları Arasında Karşılaştırmalı Analiz 287
5.2.8. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Kaptanlık Tecrübeleri Arasında Karşılaştırmalı Analiz 287
5.2.9. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Çalıştığı İşletme Tarafından İşletilen Gemi Sayısı Arasında Karşılaştırmalı Analiz 288
5.2.10. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Çalıştığı İşletmedeki Tecrübesi Arasında Karşılaştırmalı Analiz 288
5.2.11. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Yılda Çalışma Süresi Arasında Karşılaştırmalı Analiz 289
5.2.12. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklüğü ile Yaşları Arasında Karşılaştırmalı Analiz 290
5.2.13. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklüğü ile Kaptanlık Tecrübesi Arasında Karşılaştırmalı Analiz 290
5.2.14. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklüğü ile Çalıştıkları İşletmedeki Tecrübesi Arasında Karşılaştırmalı Analiz 291
5.2.15. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklüğü ile Yılda Çalışma Süresi Arasında Karşılaştırmalı Analiz 292
5.2.16. Farklı Milliyetlerden Gemiadamları ve Aynı Milliyetten Gemiadamları ile Birilikte Çalışan Gemi Kaptanlarının Karşılaştırmalı Profil Bilgileri Analizi 293
5.2.17. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanlarının Karşılaştırmalı Profil Bilgileri Analizi 294
5.2.18. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Gemi

Kaptanlarının Yaşlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 295
5.2.19. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Gemi Kaptanlarının Kaptanlık Tecrübelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 296
5.2.20. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Çalıştıkları İşletmedeki Tecrübelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 297
5.2.21. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Yılda Çalıştıkları Sürelere Ait Karşılaştırmalı Analiz 298
5.2.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Çalıştıkları İşletmeler Tarafından İşletilen Gemi Sayılarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 299
5.3. GEMİ KAPTANLARININ ISM UYGULAMALARI KONUSUNDAKİ DEĞERLENDİRMELERİ 304
5.3.1. ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesine Ait Değişkenler Üzerinde Yapılan Faktör Analizi 306
5.3.2. Gemi Kaptanlarının Profil Bilgileri ve ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesine Ait Hipotez Testleri 307
5.3.2.1. Gemi Kaptanlarının Milliyetleri ve ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirilmelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 307
5.3.2.2. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Bayrağı Grupları ve ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirmelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 310
5.3.2.3. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipleri ve ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirmelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 313
5.3.2.4. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ve ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirmelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 322

5.3.3. Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirmelerine Ait "ISM Skoru" 333
5.3.4. ISM Skoru ve Gemi Kaptanlarının Profil Bilgileri Arasındaki İlişkilere Ait Hipotez Testleri 334
5.4. GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE GEMİ KAPTANININ BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİ ANALİZİ 346
5.4.1. Gemi Kaptanlarının Karar Verme Süreçlerine Ait Değişkenler Üzerinde Gerçekleştirilen Faktör Analizi 348
5.4.2. Gemi Kaptanlarının Profil Bilgileri ve Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Hipotez Testleri 353
5.4.2.1. Gemi Kaptanlarının Milliyetleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Karşılaştırmalı Analiz 353
5.4.2.2. Gemi Kaptanlarının Medeni Durumu ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Karşılaştırmalı Analiz 358
5.4.2.3. Gemi Kaptanlarının Çocuk Sahibi Olması ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Karşılaştırmalı Analiz 363
5.4.2.4. Gemi Kaptanlarının Kumandasını Yaptığı Gemileri İşleten Örgüt Tipleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Karşılaştırmalı Analiz 368
5.4.2.5. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemilerdeki Gemi Adamlarının Milliyetleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Ait Karşılaştırmalı Analiz 375
5.4.2.6. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 381

5.4.2.7. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ve Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 399
5.4.2.8. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettikleri Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 415
5.4.2.9. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ve Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerine Ait Karşılaştırmalı Analiz 432
5.4.2.10. Gemi Kaptanları Tarafından Kumanda Edilen Geminin Bayrağı ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Ait Karşılaştırmalı Analiz 449
5.4.2.11. Gemi Kaptanlarının Gemi Operasyonlarının Yönetiminde, Kumanda Ettiği Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Eğitim Durumuna Ait Karşılaştırmalı Analiz 455
5.5. ÖRGÜTSEL BASKININ SONUÇLARINA AİT DEĞİŞKENLERİN ANALİZİ 483
5.5.1. Türk / Yabancı Gemi Kaptanları ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 485
5.5.2. Gemi Kaptanlarının Medeni Durumu ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 486
5.5.3. Gemi Kaptanlarının Çocuk Sahibi Olması ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 489

5.5.4. Gemi Kaptanlarının Kumandasını Yaptığı Gemileri İşleten Örgüt Yönetim Şekilleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 491
5.5.5. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemilerdeki Gemi Adamlarının Milliyetleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 493
5.5.6. Gemi Kaptanları Tarafından Kumanda Edilen Geminin Bayrağı ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 495
5.5.7. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 497
5.5.8. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 501
5.5.9. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettikleri Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 506
5.5.10. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz 510
5.7. ISM SKORU VE GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE GEMİ KAPTANLARININ BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİNE AİT DEĞİŞKENLER ARASINDAKİ İLİŞKİLERE AİT HİPOTEZ TESTLERİ 523

SONUÇ VE ÖNERİLER 534

KAYNAKLAR 628
EKLER 1

KISALTMALAR

Akt.	Aktarma
CK	Türk Ceza Kanunu
DİK	Deniz İş Kanunu
DOC	Uygunluk Belgesi (Document of Compliance)
EU	Avrupa Birliği (European Union)
GAY	Gemiadamları Yönetmeliği
GK	Türk Gümrük Kanunu
GT	Groston
IFSMA	Uluslararası Gemi Kaptanları Birlikleri Federasyonu (The International Federation of Shipmasters' Associations)
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization)
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
ISM	Uluslararası Emniyetli Yönetim (International Safety Management)
ISMA	Uluslararası Gemi İşletmecileri Birliği (International Ship Managers' Association)
ISO	Uluslararası Standardizasyon Organizasyonu
ITF	Uluslararası Ulaştırma Çalışanları Fedarasyonu (International Transport Workers' Federation)
İK	Türk İş Kanunu
kW	Kilo Wat
Load Line	Yükleme Hatları Hakkında Uluslararası Antlaşma, 1966 (International Convention on Load Lines, 1966)
MARPOL	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme 73/78 (The International Convention for the

	Prevention of Pollution from Ships 73/78)
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TTK	Türk Ticaret Kanunu
SOLAS	Denizde Can ve Mal Emniyeti Hakkındaki Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Safety of Life at Sea)
SMS	Emniyetli Yönetim Sistemi (Safety Management System)
STCW 78/95	Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası 1978 Sözleşmesi ve 1995 düzeltmeleri (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 and Ammendments 1995)
UNCLOS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea)
v.d.	ve diğerleri

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1.	Güverte Sınıfı Zabitan ve Kaptan Yeterlikleri	6
Tablo 1.2.	Makine Sınıfı Zabitan ve Başmakinist/Başmühendis Yeterlikleri	9
Tablo 1.3.	STCW 78/95'e Göre Gemilerin Donatılmasına Dair Kısıtlar ve Kaptan Yeterlikleri	22
Tablo 1.4.	Gemi Kaptanı Yeterlikleri ve Gemilerin Donatılması	24
Tablo 2.1.	Karar Tipleri Genel Sınıflandırması	65
Tablo 2.2.	Örgütsel Karar Verme Modelleri	91
Tablo 2.3.	Disiplinler Arası Karar Verme Modeli	98
Tablo 2.4.	Bireysel Davranış Yapısı	108
Tablo 3.1.	Gemi İşletme Örgütlerinin Bölümleri Arası İlişkiler ve Yönetimsel Sorumluluk ve Yetkileri	147
Tablo 3.2.	ISMA Uygulama Rehberi Kurallarının Özeti	152
Tablo 4.1.	Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Gemi Sayısının Gemi Tipi Cinsinden Dağılımı	185
Tablo 4.2.	Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Gemi Büyüklüğünün Gemi Tipi Cinsinden Dağılımı	186
Tablo 4.3.	Anket Çalışma Sahaları, Gönderilen Anketler ve Geri Dönüş Oranları	193
Tablo 4.4.	Odak Grup Çalışması Katılımcı Profili	200
Tablo 4.5.	İçerik Analizi Kodlarının Ağırlık Puanları	207
Tablo 4.6.	Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 1; Şirketler Gemilerinde Nasıl Bir Kaptan İstiyor ?"*	210
Tablo 4.7.	"*Soru 1; Şirket Gemilerinde Nasıl Bir Kaptan İstiyor?*" Özet İçerik Analizi	210

Tablo 4.8. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 2; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Etki Yapan Faktörler Nelerdir?"* 212

Tablo 4.9. "*Soru 2; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Etki Yapan Faktörler Nelerdir?*" Özet İçerik Analizi 215

Tablo 4.10. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 3; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Çevresel Etkilerin Rolü Nelerdir?"* 216

Tablo 4.11. *"Soru 3; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Çevresel Etkilerin Rolü Nelerdir?"* Özet İçerik Analizi 218

Tablo 4.12. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 4-5; Şirket Amaç, Politika, Yapısı ve Prosedürlerinin Karar Verme Sürecine Etkileri Nelerdir ?"* 219

Tablo 4.13. *"Soru 4-5; Şirket Amaç, Politika, Yapısı ve Prosedürlerinin Karar Verme Sürecine Etkileri Nelerdir ?"* Özet İçerik Analizi 222

Tablo 4.14. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 6-7; Şirket içi iletişim, işbirliği, şirket kültürü, ve karara yardımcı aktörlerin karar verme sürecine etkileri nelerdir ?"* 222

Tablo 4.15. "*Soru 6-7; Şirket içi iletişim, işbirliği, şirket kültürü, ve karara yardımcı aktörlerin karar verme sürecine etkileri nelerdir?"* Özet İçerik Analizi 225

Tablo 4.16. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 8; Gemi kaptanının bireysel özelliklerinin karar verme sürecine etkileri nelerdir?"* 225

Tablo 4.17. *"Soru 8; Gemi kaptanının bireysel özelliklerinin karar verme sürecine etkileri nelerdir?"* Özet İçerik Analizi 228

Tablo 4.18. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 9-10; Gemi kaptanına arzu etmediği kararları vermesi yönünde yapılan baskılar ve nedenleri nelerdir? Siz olsaydınız ne yapardınız?"* 229

Tablo 4.19. Anket Formu Geliştirme Süreci, 7. Aşama Değişken Gruplarına Ait Güvenilirlik Katsayıları (Altıncı Anket Formu Taslağı) 239

Tablo 4.20. Anket Geliştirme Süreci, 8. Aşama Değişken Gruplarına Ait Güvenilirlik Katsayıları (Yedinci Anket Formu Taslağı) 240

Tablo 4.21. Anket Formunda Yer Alan Değişken Grupları ve Değişken Sayıları 241

Tablo 4.22. Anket Çalışma Sahaları, Gönderilen Anketler ve Anketörlere Ait Bilgiler 248

Tablo 5.1. Profil Bilgileri Özet Tablosu 265

Tablo 5.2. Gemi Kaptanlarının Milliyetlerine Göre ve Coğrafi/Siyasi Bölgelere Göre Dağılımı 267

Tablo 5.3. Gemi Kaptanlarının Milliyetleri ve Gemi İşletme/Yönetim Modelleri 275

Tablo 5.4. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayraklarının Ülke Gruplarına Göre Dağılımı 278

Tablo 5.5. Gemi Kaptanlarının Yaşları ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları 281

Tablo 5.6. Gemi Kaptanlarının Kaptanlık Tecrübeleri ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları 283

Tablo 5.7. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmedeki Tecrübeleri ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları 284

Tablo 5.8. Gemi Kaptanlarının Yıl İçerisindeki Çalışma Süresi ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları 285

Tablo 5.9. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletme Tarafından İşletilen Gemi Sayısı ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları 286

Tablo 5.10. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletme Büyüklüğü ile Çalıştıkları İşletmelerdeki Tecrübesine Göre Varyans Analizi Sonuçları 291

Tablo 5.11. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletme Büyüklüğü ile Yılda

Çalışma Süresine Göre Varyans Analizi Sonuçları 292
Tablo 5.12. Farklı Milliyetlerden Gemiadamları ve Aynı Milliyetten Gemiadamları ile Birlikte Çalışan Gemi Kaptanlarının Karşılaştırmalı Profil Bilgileri Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları 294
Tablo 5.13. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanlarının Karşılaştırmalı Profil Bilgileri Analizi : Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları 295
Tablo 5.14. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile Çalıştıkları İşletmelerdeki Tecrübelerine Ait Varyans Analizi Sonuçları 297
Tablo 5.15. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile Yıldaki Çalışma Sürelerine Ait Varyans Analizi Sonuçları 299
Tablo 5.16. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile İşletilen Gemi Sayısına Ait Varyans Analizi Sonuçları 300
Tablo 5.17. 1. Ana Hipoteze (Gemi kaptanlarının profilleri arasında anlamlı farklılıklar vardır) Ait Kabul Edilen Alt Hipotezlerin Özet Tablosu 301
Tablo 5.18. ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesine Ait Sonuçlar 305
Tablo 5.19. ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesine Ait Değişkenler Üzerinde Yapılan Faktör Analizi 306
Tablo 5.20. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Karşılaştırmalı ISM Uygulamaları Değerlendirmesi Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları 309
Tablo 5.21. OECD Ülkeleri ve Kolay Bayrak Ülkeleri Bayraklı Gemilere Ait Karşılaştırmalı ISM Uygulamaları Değerlendirmesi Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları 311
Tablo 5.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları 314
Tablo 5.23. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait

Varyans Analizi Sonuçları 323
Tablo 5.24. ISM Skoruna Ait İlişki Testleri 335
Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu 337
Tablo 5.26. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Sonuçlar. 347
Tablo 5.27. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi (I) Değişkenleri Üzerinde Yapılan Faktör Analizi 349
Tablo 5.28. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi (II) Değişkenleri Üzerinde Yapılan Faktör Analizi 351
Tablo 5.29. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 355
Tablo 5.30. Bir Bayan İle İlişkisi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 360
Tablo 5.31. Çocuk Sahibi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 365
Tablo 5.32. Armatör ve Profesyonel Gemi Yönetim Örgütleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 370
Tablo 5.33. Aynı Milliyetten ve Farklı Milliyetlerden Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 376
Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme

Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları. 382

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları. 400

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları. 416

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları. 433

Tablo 5.38. OECD ve Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrakları Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları 450

Tablo 5.39. Gemi Kaptanları Tarafından Kumanda Edilen Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Eğitim Durumuna Ait Karşılaştırmalı Analiz Tablosu 456

Tablo 5.40. Gemi Kaptanları Tarafından Kumanda Edilen Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Eğitim Durumuna Ait Karşılaştırmalı Ki-kare Testi Sonuçları 456

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu 458

Tablo 5.42. Gemi Kaptanlarının Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değişkenlerin Analiz Sonuçları 484

Tablo 5.43. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı

Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 486

Tablo 5.44. Bir Bayan İle İlişkisi Olan ve Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 488

Tablo 5.45. Çocuk Sahibi Olan ve Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 490

Tablo 5.46. Armatör ve Profesyonel Gemi İşletme Örgütleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 492

Tablo 5.47. Aynı Milliyetten ve Farklı Milliyetlerden Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 494

Tablo 5.48. OECD ve Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrakları Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri (“t” Testi) ve Sonuçları 496

Tablo 5.49. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları 498

Tablo 5.50. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel

Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları 502
Tablo 5.51. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipi ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları 507
Tablo 5.52. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumu ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları 511
Tablo 5.53. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ve Gemi Kaptanlarının Milliyet Gruplarına Ait Karşılaştırmalı Analiz Tablosu 515
Tablo 5.54. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ve Gemi Kaptanlarının Milliyet Gruplarına Ait Karşılaştırmalı Ki-Kare Testi Sonuçları 515
Tablo 5.55. 4. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu 516
Tablo 5.56. ISM Skoru ile Gemi Operasyonları Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenleri İle İlişki Testi Sonuçları 524
Tablo 6.1. ISM Uygulamalarının Profil Özellikleri İle İlişkisini Test Eden Hipotezler 543
Tablo 6.2. ISM Uygulamalarına Ait Değişkenler ve İlişkili Olduğu Hipotezler 544
Tablo 6.3. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden En Önemli Değişkenler 565
Tablo 6.4. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden I. Gruba Ait

Değişkenlerin 3. Ana Hipoteze Ait Alt Hipotezler İle İlişkisi 567
Tablo 6.5. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden II. Gruba Ait Değişkenlerin 3. Ana Hipoteze Ait Alt Hipotezler İle İlişkisi 568
Tablo 6.6. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenlerin Hipotezlerle Karşılaştırılması 569
Tablo 6.7. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenlerden Örgütsel Baskı Kapsamında Geliştirilen Değişkenlere Ait Sonuçlar 611
Tablo 6.8. Gemi Kaptanlarına Yapılan Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değişkenler ve İlişkili Olduğu Hipotezler 612
Tablo 6.9. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenler ile ISM Skorunun İlişkisine Ait Özet Tablo 622

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1.	İzmir Liman Sahası	27
Şekil 1.2.	Eski Yakın Kıyısal Sefer Bölgesi	28
Şekil 2.1.	Karar Problemin Tipi ve Yönetim Düzeyleri Arasındaki İlişki.	63
Şekil 2.2.	Mitroff ve Kilman'ın (1975) Karar Stilleri	78
Şekil 2.3.	Rowe ve Boulgarides'in Karar Verme Stili Yaklaşımı	81
Şekil 2.4.	Driver vd.'nin Karar Stilleri	85
Şekil 2.5.	Karar Vermede Sınırlı Rasyonellik Modeli	94
Şekil 2.6.	Karar Verme Stillerini Etkileyen "Genişletilmiş Dört-Kuvvet Modeli"	99
Şekil 2.7.	Karar Verme Davranışının Yapısı ve Karar Verme Sürecinin Yeri.	102
Şekil 2.8.	Bireysel Karar Verme Süreci	106
Şekil 2.9.	Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Faktörler	109
Şekil 2.10.	Risk ve Belirlik Düzeyleri ile Karar Verme Stillerinin İlişkisi	111
Şekil 2.11.	Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Örgütsel ve Dış Çevre Faktörleri	113
Şekil 3.1.	Tam Fonksiyonlu Gemi İşletme Örgütlerinin Yapılanması ve Fonksiyonları	135
Şekil 3.2.	Gemi İşletme Örgütlerinin Politikalarına Etki Eden Faktörler	137
Şekil 3.3.	Armatör İşletmeleri Üzerinde Baskı Yapan Denizcilik Çevresi Faktörleri	138
Şekil 3.4.	Gemi İşletme Örgütlerinin ve Gemilerin Çevresel Faktörlerle	

	Etkileşimi	141
Şekil 3.5.	Gemi İşletme Örgütleri ve Gemi Yönetimi Organizasyon Şeması	148
Şekil 3.6.	Kaptanın Taraflar Arasındaki Yeri ve Tarafların Görevleri	165
Şekil 4.1.	Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenlerin Tespiti Nitel Araştırma Modeli I.	180
Şekil 4.2.	Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreçlerinin Analizine Yönelik Nicel Araştırma Modeli II.	180
Şekil 4.3.	Araştırma Sürecinin Kavramsal Akış Diyagramı	182
Şekil 4.4.	Anket Çalışmasının Yapıldığı Sahalar	188
Şekil 4.5.	Odak Grupların Planlama Prosedürü ve Yürütülmesi	197
Şekil 4.6.	İçerik Analizi Sonuçlarının Açıklayıcı Kavramsal Bir Şema Üzerinde Gösterilmesi	232
Şekil 4.7.	Hazırlanan Anket Zarfları	247
Şekil 5.1.	Gemi Kaptanlarının Yaş Gruplarına Göre Oransal Dağılımı	266
Şekil 5.2.	Gemi Kaptanlarının Sahip Olduğu Çocuk Sayısının Oransal Dağılımı	268
Şekil 5.3.	Gemi Kaptanlarının Gruplandırılmış Deniz Tecrübeleri Dağılımı	269
Şekil 5.4.	Gemi Kaptanlarının Gruplandırılmış Kaptanlık Tecrübelerinin Oransal Dağılımı	270
Şekil 5.5.	Gemi Kaptanlarının Gemi Tiplerine Göre Sahip Oldukları Tecrübelerinin Oransal Dağılımı	271
Şekil 5.6.	Gemi Kaptanlarının Görev Yaptıkları Gemilerin Groston Cinsinden Gruplandırılmış Büyüklüklerinin Oransal	272

Dağılımları
Şekil 5.7. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmedeki Çalışma Süresi Gruplarının Oransal Dağılımı 274
Şekil 5.8. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Örgütlerin İşlettiği Gemi Sayısı İtibariyle Büyüklükleri ve Dağılımı 276
Şekil 5.9. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemilerin Bayrakları İtibariyle Ülke Gruplarına Göre Dağılımı 277
Şekil 5.10. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları İtibariyle Dağılımı 279
Şekil 5.11. ISM Skoru'na Ait Dağılım Grafiği 334

EKLER LİSTESİ

		Sayfa
EK 1	Odak Grup Çalışması İçin Resmi Davet Yazısı Metni	1
EK 2	Odak Grup Çalışması Katılımcı Profili Tarama Anketi	1
EK 3	Odak Grup Çalışması Açılış Konuşması Metni	1
EK 4	Odak Grup Çalışması Yapılandırılmış Soru Akışı	1
EK 5	Odak Grup Çalışması Sonrası Gönderilen Resmi Teşekkür Yazısı Metni	1
EK 6	Çanakkale Boğazı Kılavuzluk İstasyonunda ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne Bağlı Kılavuzluk Teşkilatlarında Anket Çalışmasının Yapılabilmesi İçin Resmi İzin Talep Yazısı Metni	1
EK 7	Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Üyelerinin Anket Çalışması İçin Desteklerinin Talep Edildiği Resmi Yazı Metni	1
EK 8	Anketin Çalışmasının Yapılmasında İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.'nin Desteklerinin Talep Edildiği Resmi Yazı Metni	1
EK 9	Gemlik Körfezi İskelelerine Gelen Gemilerde Anketin Çalışmasının Yapılabilmesi İçin Gemport Kılavuzluk Teşkilatından Alınan Resmi Yazı Metni	1
EK 10	Yapılacak Anket Çalışması İle İlgili T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın Bilgilendirildiği Resmi Yazı Metni	1
EK 11	Yapılan Anket Çalışmasının Ardından Anketörlere Gönderilen Resmi Teşekkür Yazısı Metni	1
EK 12	Anket Formu	1
EK 13	Anket Formunun İngilizce Çevirisi	1
EK 14	Anket Çalışması Uygulama Rehberi	1
EK 15	Literatür Taramasına Ait Özet Formu	1
EK 16	SPSS Veri Girme Rehberi	1

GİRİŞ

Gerek tarihsel olarak, gerekse günümüz koşullarında çok daha büyük boyutlarda olmak üzere dünya ticaretinin büyük bölümünün deniz taşımacılığı yolu ile gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, yolcu taşımacılığında denizyolunda meydana gelen gelişmeler değerlendirildiğinde ve hatta deniz turizmindeki hızlanan büyüme dikkate alındığında dünya üzerinde faaliyet göstermekte olan tüm gemileri sevk ve idare etmekte olan gemi kaptanlarının sayısı, değeri ve önemi de aynı paralelde artış kaydetmektedir. Doğa koşullarının kontrolü altındaki bir çevrede, değerleri milyonlarca doları bulan gemilerin, yüklerin ve değer biçilemeyecek önemdeki gemiadamlarının ve yolcuların sorumluluğunu üstlenmiş olan gemi kaptanlarına ilişkin değerlendirmeler günümüzde denizcilik biliminin önemli ilgi alanlarından birini oluşturmaktadır.

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden faktörlerin bütünleşik bir model yaklaşımı içerisinde tespit edilmesi ve karar verme davranışına ait karşılaştırmalı analizlerin yapılması bu araştırmanın ana amacı olarak belirlenmiştir. Bu amacı gerçekleştirmek için karar verme ve denizcilik literatürü doğrultusunda nitel ve nicel araştırma yöntemleri kullanılmıştır.

Birinci bölümde gemiadamı ve kaptan konuları incelenmiştir. Denizcilik mesleğinin uluslararası yapısı nedeniyle bu sektörde çalışan profesyonel denizcilerin unvan ve yeterliklerinin iyi tanımlanması ve uluslararası ifade farklılıkları ortaya konmuştur. Profesyonel denizcilerin unvan ve yeterliklerinin tam olarak anlaşılabilmesi için ifadelerin İngilizce ve Türkçe karışılaştırmaları yapılarak tanımları verilmiştir. Gemi kaptanının tanımı, görev yetki ve sorumlulukları da bu bölümde incelenmiştir. Ayrıca gemi kaptanının uluslararası deniz hukuku kapsamındaki sorumulukları, Türk Kanunları kapsamındaki cezai hükümleri incelenmiştir.

İkinci bölümde karar verme kavramına, insanın bireysel bir davranışı olarak yaklaşılmıştır. Karar verme literatüründe geçen “karar”, “karar verme”, “karar verme

yöntemi", "karar verme tipi", "karar verme sitili", "karar verme modeli", "karar verme stratejisi" ve karar verme süreci" konularında daha önce yapılmış çalışmalar ve bilimsel yaklaşımlar incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, gemi kaptanlarının içinde bulunduğu örgütsel yapı ve kara yönetimi ile gemi yönetimi arasındaki iletişim konularının ortaya konması amacıyla gemi işletme örgütleri, yapıları, gemi örgüt yapısı, gemi işletmelerinde tanımlanmış görev yetki ve sorumluluklar incelenmiştir. Ayrıca denizcilik sektöründeki yönetim felsefesinin tarihsel gelişim süreci ve Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi (SMS) ve Uygulama Rehberi (ISM Kod) incelenmiştir. Gemi ve gemi işletme örgütlerinin içerisinde bulundukları çevresel faktörler ve işletme fonksiyonları açıklanmıştır. Daha sonra gemi kaptanlarının gemi operasyonlarında bireysel karar verme davranışları, etki eden faktörler ve süreçleri incelenmiştir.

Dördüncü bölümde yapılan araştırmanın amacı ve hedefleri yer almaktadır. Bu bölümde amaç ve hedefler doğrultusunda geliştirilen araştırma modelleri, araştırma sürecinin basamakları açıklanmıştır. Çalışmada kullanılan nitel ve nicel araştırma yöntemleri ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır. Nitel araştırma yöntemi olarak kullanılan odak grup çalışması ve verilerinin içerik analizi sonuçları tablolar halinde verilmiştir. Çalışmanın sürecinin nicel araştırma kısmında, nitel araştırma yöntemleriyle elde edilen değişkenlerin geliştirilmesi, saha araştırmasında yararlanılacak olan anket formunun oluşturulması, anket çalışmasının uygulanması süreçleri anlatılmıştır. Son olarak araştırmada test edilecek ana hipotezler ve alt hipotezler verilmiştir.

Beşinci bölümde gemi kaptanlarından elde edilen veriler analiz edilmiştir. Bu analizler kapsamında gemi kaptanlarının profil bilgileri, ISM uygulamasına ait değişkenler, gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenler, gemi kaptanlarının kararlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenler arasında karşılaştırmalı analizler yapılmıştır. Ayrıca hipotez testlerinde kabul edilmiş hipotezlere ait tablolar açıklamaları ile özet olarak sunulmuştur.

Sonuç bölümünde araştırmanın genel bir değerlendirmesi yapılarak araştırmada elde edilen bulgular önceden belirlenen amaç ve hedefler doğrultusunda yorumlanarak tartışılmıştır. Daha sonra denizcilik sektörüne araştırmanın sonuçları ile ilgili önerilerde bulunulmuştur. Son olarak araştırma konusunun derinleştirilerek ilerletilmesi konusunda ileride yapılacak olan çalışmalar için öneriler yapılmış ve çalışmanın kısıtları özetlenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİADAMLARI VE KAPTAN

Denizcilik mesleğinin uluslararası yapısı nedeniyle bu sektörde çalışan profesyonel denizcilerin unvan ve yeterliklerinin iyi tanımlanabilmesi ve uluslararası ortak tanımlarının yapılmasının önemli olduğu düşünülmektedir. Bu maksatla profesyonel denizcilerin unvan ve yeterliklerinin tam olarak karşılığının bulunabilmesi için İngilizce ve Türkçe karışılaştırmaları yapılarak tanımları aşağıda verilmiştir.

1.1. GEMİADAMI

Gemiadamı İngilizce'de "seaman" veya "seafarer" olarak her iki şekilde de kullanılabilmektedir. Aslında tanımları birbirlerine çok yakın olan bu kelimelerden "seafarer" kavramının "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası 1978 Sözleşmesi ve 1995 düzeltmeleri (STCW 1978/95)" (IMO, 1996) ile "Uluslararası Çalışma Örgütü"nün (ILO) gemiadamları ile ilgili tüm konvansiyonlarında (http://www.ilo.org/public/english/region/eurpro/ankara/newsletr/2003_2b.pdf, erişim 04.07.2006) kullanıldığı görülmektedir. Bunun yanında diğer uluslararası deniz hukuku sözleşmelerinde ve deniz ticaret hukukunda gemiadamının karşılığının "seaman" olarak kullanıldığı da görülmektedir. Ayrıca gemiadamı kelimesi ile karıştırılabilecek olan "tayfa" kelimesi ise İngilizce'de "rating" olarak ifade edilmekte, tanım olarak ise; "*kaptan ve zabitler dışındaki gemi personelidir"* şeklinde geçmektedir (IMO, 1996). Gemi mürettebatının İngilizce karşılığı ise "crew" olarak belirtilmektedir.

İngiliz Deniz Ticaret Hukuku 1995'e (Merchant Shipping Act 1995) göre gemiadamı (seaman); kaptanlar ve kılavuz kaptanlar dahil olmak üzere herhangi bir gemide istihdam edilen herkesi ifade eder (http://www.hmso.gov.uk /acts/acts1995/Ukpga 19950021_en_1.htm, 12.03.2005). İngiliz Deniz Ticareti Çalışma Saatleri Yönetmeliği'nde (The Merchant Shipping Hours of Work

Regulations 2002) gemiadamı tanımı kapsamlı bir şekilde ele alınmıştır. Bu tanıma göre gemiadamı; deniz ticareti ile uğraşan bir gemide hangi görevle olursa olsun istihdam edilen kaptan dahil herkesi kapsar. Yelkenli eğitim gemisinde eğitim gören veya seyirle ilgili olmayan veya acil durum ve emniyet konularında sorumluluğu bulunmayan kişiler gemi adamı sayılmaktadır (www.mcga.gov.uk 12.03.2005). Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, ve Vardiya Standartları Hakkındaki Uluslararası 1978 Sözleşmesi ve 1995 Değişiklikleri [International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995, (STCW 1978/95)]'nde ve Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 180 sayılı "Gemiadamlarının Çalışma Saatleri ve Gemilerin Gemiadamları ile Donatılması Hakkındaki Sözleşmesi"nde geçen gemiadamı "seafarer" ise; denizde giden bir gemide hangi görevde olursa olsun ulusal hukuk veya düzenlemeler veya ortak antlaşmalarla ifade edilen herkesi tanımlar (IMO-Vega Database, CD 2002).

Türkçede "seaman" karşılığı "gemici" olarak da kullanılabilmektedir. Tanım karışıklığına sebep vermemek için gemici; gemide güverte bölümünün tayfaları arasındaki bir yeterlik düzeyi olarak tanımlanabilir.

Esasen gemiadamı Türk Ticaret Kanunu Madde 821'de tanımlanmıştır. Bu tanıma göre gemiadamı; "Kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir". Deniz İş Kanunu Madde 2'ye göre ise; "Bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabit ve tayfalarla diğer kimselere "gemiadamı" denir. Her iki tanımda da ifade edilen tayfa, zabit ve kaptan tabirlerine aynı zamanda STCW 78/95 Uluslararası Sözleşmesinin Türk Hukuku'ndaki düzenlemesi olan Gemiadamları Yönetmeliği'nde de değinilmekte ve bunlarla ilgili yeterlikler de belirtilmektedir. Bu yönetmelikle gemilerde operasyonel ve yönetimsel sorumluluklara sahip gemiadamlarının eğitim gerekleri, çalışabilecekleri gemi veya gemi makine güçleri ve sefer bölgeleri sınırlandırılmıştır. Aşağıda tanımları yapılmış olan yeterlikler ile ilgili eğitim şartları Gemiadamları Yönetmeliği'nin içerisinde ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Ayrıca yönetmeliğe bağlı olarak çıkartılan Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi'yle de denizcilik eğitim müfredatları,

eğitim altyapısı standartları ve eğitmen standartları belirlenmiştir. STCW 78 ve 95 değişikliklerine göre tanımlanan eğitim standartları her yeterlik için kodlanarak Tablo 1.1'de verilmiştir. Bu Tablo "Kaptan ve Güverte Zabitleri" başlığı altında incelenecektir.

Gemiadamları Yönetmeliği'ne göre gemiadamı; "Geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini" (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı) ifade eder. Gemi kaptanının gemiadamı sayılıp sayılmayacağı konusunda çıkan tartışmalar sonucunda, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E. 1979/II-263 kararıyla, kaptanın gemiadamı olduğu kabul edilmiştir (Aybay, 2000; 123).

Gemiadamları, Gemiadamları Yönetmeliği'nde yeterliklerine göre aşağıdaki gibi sıralanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

1.1.1. Tayfalar

Gemiadamları Yönetmeliği'ne göre "Tayfa" tanımı; geminin güverte, makine ve kamara bölümlerinde çalışan gemi kaptanı, gemi zabiti, yardımcı zabitleri ve stajyerler dışında kalan gemiadamlarını ifade eder. Sorumluluk ve iş alanlarına göre gemide üç farklı sınıfta istihdam edilirler. Gemiadamları Yönetmeliği'ne göre (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı);

- Güverte Sınıfı Tayfalar
  - Miço (Deck Boy)
  - Gemici (Ordinary Seamen)
  - Usta Gemici (Able Seamen)
  - Güverte Lostromosu (Boatswain)
- Makine Sınıfı Tayfalar
  - Silici (Wiper)

- Yağcı (Oiler)
- Makine Lostromosu (Donkeyman)

- Yardımcı Hizmet Sınıfı Tayfalar
  - Kamarot (Steaward)
  - Aşçı (Cook)

Burada bahsi geçen tayfa yeterliklerinin gemi yönetim organizasyonu içerisindeki yeri Üçüncü Bölümde incelenmektedir.

1.1.2. Kaptan, Başmühendis/Başmakinist ve Zabitler

Gemide operasyonel ve yönetimsel sorumluluklara sahip gemiadamları kaptan, başmühendis/başmakinist ve zabit yeterliğindeki gemiadamlarıdır. Sözü edilen yeterlikler Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası 1978 Sözleşmesi (STCW 1978) ile belirlenmektedir.

1.1.2.1. Kaptan ve Güverte Zabitleri

Gemiadamları Yönetmeliği'ne göre kaptan ve güverte zabitleri aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı);

Sınırlı Vardiya Zabit; 500 GT'den küçük ve yakın kıyısal sefer bölgesinde çalışan gemilerde görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen gemiadamını tanımlar.

Sınırlı Kaptan; 500 GT'den küçük ve yakın kıyısal sefer bölgesinde çalışan gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran gemiadamını tanımlar.

Vardiya Zabiti; 500-3000 GT arasındaki gemilerde görev yapan, gemiadamını tanımlar.

Birinci Zabit; 500-3000 GT arasındaki gemilerde görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen gemiadamını tanımlar.

Kaptan; 500-3000 GT arasındaki gemileri sevk ve idaresi altında bulunduran gemiadamını tanımlar.

Uzakyol Vardiya Zabiti; Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan gemiadamını tanımlar.

Uzakyol Birinci Zabiti; Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen gemiadamını tanımlar.

Uzakyol Kaptanı; Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran gemiadamını tanımlar.

Tablo 1.1'de güverte sınıfı zabitan ve kaptan yeterlikleri verilmiştir. Tablo 1.1'de her bir yeterliğin gemi büyüklüğü sınırı, sefer bölgesi sınırı, Uluslararası STCW 78 sözleşmesi ve 95 değişikliklerine göre en alt eğitim gerekleri kodu, ülkemizdeki eğitim mevzuatımıza göre en alt eğitim gerekleri ve yeterlikler arası yükselmelerle, bunların gerekleri özetlenerek verilmektedir. Tablo 1.1'de belirtilen yeterliklere sahip mevcut gemiadamlarının kazanılmış haklarıyla yükselmeleri ancak üst yeterliklerin asgari gereklerini karşıladıktan sonra mümkün olmaktadır. Tablo 1.1. ve Tablo 1.2. incelendiğinde zabitan sınıfı gemiadamlarının, uzakyol yeterliğinin ancak yüksek öğretim seviyesinde olan fakülte, yüksekokul ve harp okulu mezunlarına verilebileceği görülmektedir. Ancak, tez hazırlandığı 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamesinde değişiklikler yapılarak, özel eğitim kurumlarına da uzakyol yeterliği verme imkanı sağlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 15.03.2005 tarih, 25756 sayılı). Bu kararnameye eklenen maddeler taslak aşamasında iken, denizcilik eğitimine vereceği zararlar bir çok platformda dile getirildiği halde (Nas, 2005a)

maddeler, 06.01.2005 tarihinde TBMM Eğitim, İmar ve Ulaştırma Komisyonundan geçerek, 02.03.2005 tarihinde TBMM'de oylamaya sunularak kabul edilmiştir.

Tablo 1.1. Güverte Sınıfı Zabitan ve Kaptan Yeterlikleri

Yükselmeler	YETERLİKLER	Çalışma Sınırı (Groston[2])	Sefer Bölgesi Sınırı	STCW 78 Eğitim Kodu	Asgari Eğitim Kodu
S	Sınırlı Vardiya Zabiti	500 den Küçük	Yakın Kıyısal[3]	A-II/3[5]	İÖO[10] + ML[11]
2 yıl DH[8] + S[1]	**Sınırlı Kaptan**	500 den Küçük	Yakın Kıyısal		İÖO + ML
S	Vardiya Zabiti	500-3000 Arası	Uzak[4]	A-II/1[6]	OÖ[12] + MYO[13]
2 yıl DH + S.	Birinci Zabit	500-3000 Arası	Uzak	A-II/2[7] + İng	OÖ + MYO
2 yıl DH + S.	**Kaptan**	500-3000 Arası	Uzak		İÖO + ML ********* OÖ + MYO
2 yıl DH+ A-II/2+İng[9] +S					
S	Uzakyol Vardiya Zabiti	3000 den Büyük	Uzak	A-II/1	YO[14]+F[15]+HO[16]
2 yıl DH + S.	Uzakyol Birinci Zabiti	3000 den Büyük	Uzak	A-II/2	YO+F+HO
2 yıl DH + S.	**Uzakyol Kaptanı**	3000 den Büyük	Uzak		İÖO + ML ******** OÖ + MYO ******** YO+F+HO
3 yıl DH + S.					

S[1]	Sınav (Gemiadamları Sınav Merkezi Tarafından Yapılır)	**DH[8]**	Deniz Hizmeti (Gemiadamının hizmet akdine dayalı olarak denizde çalıştığı süredir)
Groston[2]	Geminin kapalı hacimlerinin fit küp cinsinden miktarının 100 bölünmüş değeri.	**İng[9]**	Eğitim Sınav Yönergesine göre alınması gerekli olan İngilizce eğitim.
Yakın kıyısal[3]	Karadeniz, Ege ve Akdenizin Mataban-Girit-İsrail Yafa hattının kuzeyi içinde kalan deniz sahası	**İÖO[10]**	İlk Öğretim Okulu
		ML[11]	Denizcilik Meslek, Teknik, Anadolu Liseleri
Uzak[4]	Tüm dünya denizleri	**OÖ[12]**	Orta öğretim seviyesindeki özel kurslar
A-II/3[5]	500 GT den küçük gemilerde çalışacak olan güverte zabitlerine ait eğitim standartları	**MYO[13]**	2 yıllık Denizcilik Meslek Yüksekokulları
A-II/1[6]	500 GT üzerindeki gemilerde çalışacak olan güverte zabitlerine ait eğitim standartları	**YO[14]**	Lisans seviyesinde eğitim veren Yüksekokulları
A-II/2[7]	500 GT üzerindeki gemilerde çalışacak olan birinci zabit ve kaptanlara ait eğitim standartları	**F[15]**	Fakülte
		HO[16]	Deniz Harp Okulu

(Kaynak : T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayı'dan uyarlama).

Kanun Hükmündeki Kararname'de yapılan değişiklikler ise 15.03.2005 tarih ve 25756 sayılı Resmi Gazete'de de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun Hükmündeki Kararnamede yapılan madde değişiklikleri ve ekleri, Gemiadamları Yönetmeliği'ne eklenmiştir (T.C. Resmi Gazete, 02.09.2005 tarih, 25924 sayılı).

Orta öğretim seviyesindeki eğitim kurumlarıyla yüksek öğretim seviyesindeki kurumları aynı statüde kabul ederek mezunlarına eşit haklar sağlayan Kanun Hükmündeki Kararname, Cumhuriyet Halk Partisi tarafından Anayasa Mahkemesi'ne götürülerek iptali için dava açılmıştır (www.denizhaber.com, erişim 13 Mayıs 2005).

1.1.2.2. Başmühendis/Başmakinist ve Vardiya Mühendisi/Makine Zabitleri

Gemiadamları Yönetmeliği'ne göre Başmühendis/Başmakinist ve Vardiya Mühendisi/Makine Zabitleri aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı);

Sınırlı Makine Zabiti; 750 kW'den küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyısal sefer bölgesinde çalışan gemilerde görev yapan ve gemi başmakinistinden sonra gelen gemiadamını tanımlar.

Sınırlı Başmakinist; 750 kW'den küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyısal sefer bölgesinde çalışan gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu gemiadamını tanımlar.

Makine Zabiti; 750-3000 kW gücü arasındaki ana makine ile yürütülen gemilerde görev yapan gemiadamını tanımlar.

İkinci Makinist, 750-3000 kW gücü arasındaki ana makine ile yürütülen gemilerde görev yapan ve gemi başmakinistinden sonra gelen gemiadamını tanımlar.

Başmakinist, 750-3000 kW gcü arasındaki ana makine ile yürütülen gemilerde çalışan, gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu gemiadamını tanımlar.

Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti; Makine gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide vardiya mühendisi/makinisti olarak görev yapan gemiadamını tanımlar.

Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti; Makine gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide ikinci mühendis/makinist olarak görev yapan ve gemi başmühendisi/makinistinden sonra gelen gemiadamını tanımlar.

Uzakyol Başmühendisi/Başmakinisti; Makine gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide başmühendis/başmakinist olarak görev yapan ve gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu gemiadamını tanımlar.

Tablo 1.2'de makine sınıfı zabitan ve başmakinist/başmühendis yeterlikleri verilmiştir. Tabloda her bir yeterliğin gemi makine gücü olarak çalışma sınırı, sefer bölge sınırı, Uluslararası STCW 78 sözleşmesi ve 95 değişikliklerine göre en alt eğitim gerekleri kodu, ülkemizdeki eğitim mevzuatımıza göre en alt eğitim gerekleri ve yeterlikler arası yükselmelerle bunların gerekleri özetlenmiştir.

Tablo 1.2'de belirtilen yeterliklere sahip mevcut gemiadamlarının kazanılmış haklarıyla yükselmeleri ancak üst yeterliklerin asgari gereklerini karşıladıktan sonra mümkün olmaktadır.

Tablo 1.2. Makine Sınıfı Zabitan ve Başmakinist/Başmühendis Yeterlikleri

Yükselmeler	YETERLİKLER	Çalışma Sınırı (KW[2])	Sefer Bölgesi Sınırı	STCW 78 Eğitim Kodu	Asgari Eğitim Kodu
S 2 yıl DH[7]+ S[1].	**Sınırlı Makine Zabiti**	750 den Küçük	Yakın Kıyısal[3]		İÖO[9] + ML[10]
	Sınırlı Başmakinist	750 den Küçük	Yakın Kıyısal		İÖO + ML
S 2 yıl DH+S.	**Makine Zabiti**	750-3000 Arası	Uzak[4]	A-III/1[5]	OÖ[11] + MYO[12]
	İkinci Makinist	750-3000 Arası	Uzak	A-III/2[6] + İng	OÖ + MYO
2 yıl DH+ S. 2 yıl DH+A III /2 +İng[8]+S.	**Başmakinist**	750-3000 Arası	Uzak		İÖO + ML ********* OÖ + MYO
S 2 yıl DH + S	**Uzakyol Vardiya Müh./Maki.**	3000 den Büyük	Uzak	A-III/1	YO[13]+F[14]+HO[15]
	Uzakyol İkinci Müh./Mak.	3000 den Büyük		A-III/2	YO+F+HO
2 yıl DH + S 3 yıl DH + S.	**Uzakyol Baş müh/mak**	3000 den Büyük	Uzak		İÖO + ML ******** OÖ + MYO ******** YO+F+HO

S[1]	Sınav (Gemiadamları Sınav Merkezi Tarafından Yapılır)	**DH[7]**	Deniz Hizmeti (Gemiadamının hizmet akdine dayalı olarak denizde çalıştığı süredir)
KW[2]	Yürütme Gücü; Gemi ana makinesinin veya makinelerinin sürekli çıkış gücü olarak kabul edilen gücü.	**İng[8]**	Eğitim Sınav Yönergesine göre alınması gerekli olan İngilizce eğitim.
		İÖO[9]	İlk Öğretim Okulu
Yakın kıyısal[3]	Karadeniz, Ege ve Akdenizin Mataban-Girit-İsrail Yafa hattının kuzeyi içinde kalan deniz sahası	**ML[10]**	Denizcilik Meslek, Teknik, Anadolu Liseleri
		OÖ[11]	Orta Öğretim seviyesi özel denizcilik kursları
		MYO[12]	2 yıllık Denizcilik Meslek Yüksekokulları
Uzak[4]	Tüm dünya denizleri	**YO[13]**	Lisans seviyesinde eğitim veren Yüksekokullar
A-III/1[5]	750 KW dan büyük gemilerde çalışacak olan makine zabitlerine ait eğitim standartları	**F[14]**	Fakülte
A-III/2[6]	750 KW dan büyük gemilerde çalışacak olan ikinci mak/müh ve baş mak/müh ait eğitim standartları	**HO[15]**	Deniz Harp Okulu

(**Kaynak :** T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı'dan uyarlama).

1.1.3. Yardımcı Sınıf Zabitler

Yardımcı sınıf zabitler Gemiadamları Yönetmeliğine göre aşağıdaki şekilde sınıflandırılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

1.1.3.1. Telsiz Zabitleri

Telsiz zabitleri gemide haberleşmeden sorumlu yardımcı sınıf zabitlerdir. Telsiz zabitlerinin standartları Telsiz Operatörleri Yeterliği ve Sınav Yönetmeliği'ne göre belirlenmiştir (T.C. Resmi Gazete, 04.06.2004 tarih, 25482 sayılı). Günümüzde insan gücü maliyetlerinde yapılmaya çalışılan tasarruftan dolayı gemilerde ayrı bir telsiz zabiti istihdam edilmek yerine güverte zabitlerinden en az ikisinin bahse konu yönetmeliğe göre alınmış genel operatör sertifikası yeterli görülmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 02.08.2002; Çizelge 13).

Telsiz yeterlikleri Gemiadamları Yönetmeliği'nde beş yeterlik ifade edilmişti (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı). Daha sonra Telsiz Operatörleri Yeterliği ve Sınav Yönetmeliği ile eski yeterlikler tekrar düzenlenmiştir (T.C. Resmi Gazete, 04.06.2004 tarih, 25482 sayılı). Buna göre GMDSS gemi telsiz istasyonlarında çalışacak operatörlere verilecek yeterlik sınıfları aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

a) GMDSS 1 inci Sınıf Telsiz Elektronik Operatörü Yeterliği (REO 1)
b) GMDSS 2 inci Sınıf Telsiz Elektronik Operatörü Yeterliği (REO 2)
c) GMDSS Genel Telsiz Operatör Yeterliği (GOC)
d) GMDSS Tahditli Telsiz Operatör Yeterliği (ROC)

Ayrıca GMDSS düzenlemeleri dışında kalan telsiz istasyonlarında çalışacak operatörlere verilecek yeterlik sınıfları ise Kısa Mesafe Telsiz Operatörü (SRC) ve Uzun Mesafe Telsiz Operatörü (LRC) olarak düzenlenmiştir.

1.1.3.2. Elektrik ve Elektronik Zabitleri

Elektrik ve Elektronik Zabitleri için Gemiadamları Yönetmeliği'nde dört yeterlik ifade edilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı). Bu yeterlikte çalışan gemiadamları gemi örgüt yapısı içerisinde makine sınıfı gemiadamlarının içinde yer almaktadır.

- Elektrikçi (Electrician)
- Elektrik Zabiti (Electric Officer)
- Elektronikçi (Electronic Operator)
- Elektronik Zabiti (Electronic Officer)

1.1.3.3. Sağlık Zabitleri

Yolcu gemilerinde yolculara sağlık hizmeti verebilmek maksadıyla istihdam edilen sağlık personeli bulunur. Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge'de 200 ün altında yolcu taşıyan gemilerde 1 sağlık memuru, 200 ün üzerindekilerde ise bir doktor bulunması gerekmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 02.08.2002). Gemiadamları Yönetmeliği'nde üç yeterlik ifade edilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

- Hemşire (Nurse)
- Sağlık Memuru (Medical Officer)
- Doktor (Doctor)

1.1.3.4. Stajyerler

Uluslararası STCW 78 Sözleşmesi ve 95 değişikliklerinde zabit adayları için gemi üzerinde yapılması gerekli olan deniz hizmetinden bahsetmektedir. Aynı şekilde Gemiadamları Yönetmeliği'nde de stajyerlerden bahsedilmektedir. Buna göre, "gemiye staj yapmak üzere giden zabit adayına Yardımcı Vardiya Zabiti yeterliği verilir" şeklindeki düzenlemeyle stajyerlerin gemi içerisindeki yeterliği belirlenmiştir. Aynı yönetmelikte zabit adaylarının yapacakları staj süreleri ve staj gemilerinin özellikleri de belirlenmiştir. Aşağıda yönetmelik kapsamında staj yapacak olan stajyerler sınıflandırılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

- Güverte Stajyeri (Deck Cadet)
- Makine Stajyeri (Engine Cadet)

1.1.3.5. Yat Sınıfı

Amatör Denizci; Halk arasında **"**Amatör Kaptan" olarak da bilinen amatör denizcilik, Amatör Denizci Yönetmeliği'ne göre; Denizde veya iç sularda özel amaçlı motorlu veya motorsuz deniz araçlarını, ticari yat ve ticari sürat motorları dışındaki gezi ve su sporları maksatlı tekneleri sevk ve idare eden kişiyi ifade etmektedir (T.C. Resmi Gazete, 01.07.2004 tarih, 25509 sayılı).

Yat Kaptanı; Gemiadamları Yönetmeliği'nde tanımlanmıştır. Buna göre Amatör Denizci yeterliğinin bir üst yeterliği olduğu belirtilmektedir. Özel yatları da kullanma imkanı tanınmıştır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

1.1.3.6. Balıkçı Sınıfı

Gemiadamları Yönetmeliği'nde balıkçı gemilerinin sevk ve idaresinden sorumlu kaptanları için iki yeterlik tanımlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

- Balıkçı Gemisi Kaptanı (Skipper)
- Açık Deniz Balıkçı Gemisi Kaptanı (Open Sea Skipper)

1.1.4. Gemiadamlarının Sorumlulukları

Gemiadamı; deniz iş sözleşmesine göre görmekle yükümlü olduğu işi mesleği gereği kendisinden beklenen normal bilgi ve yetenekle uygun özenle görmek zorundadır. Aksi halde, kasıt veya ihmal ve dikkatsizlikle donatana verdiği zarardan sorumludur. Gemiadamlarının bu sorumluluğu, gerek bizzat donatan ve gerekse kusurlu hareketleriyle üçüncü kişilere verdikleri zararları da kapsar. Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nun 947 maddesinde de "gemiadamlarının görevlerini yaparken kusurlu davranışlarıyla üçüncü kişilere verdikleri zarardan donatan sorumludur" ibaresi vardır (İzveren vd., 1994; 155).

Gemiadamlarının çalışma düzenleri, saatleri, mesaileri Deniz İş Kanunu'nun 26. Madde'sinde aşağıdaki şekilde saptanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 29.04.1967 tarih, 12586 sayılı).

Genel bakımdan iş süresi, günde sekiz ve haftada kırk sekiz saattir. Bu süre haftanın iş günlerine eşit olarak bölünmek suretiyle uygulanır.

İş süresi, gemi adamının işbaşında çalıştığı veya vardiya tuttuğu süredir. İşveren veya işveren vekili, gemi adamının vardiyalarını yemek ve dinlenme zamanlarını bir çizelge ile belirtmek ve bu çizelgeyi gemi adamlarının görebilecekleri bir yere asmak zorundadır.

Ayrıca Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 180 sayılı "Gemiadamlarının Çalışma Saatleri ve Gemilerin Gemiadamları ile Donatılması Hakkındaki Sözleşmesi"ne göre, gemilerde gemiadamlarının çalışma sürelerini ve dinlenme sürelerinin cetvellerinin hazırlanarak gemiadamlarının imzalamaları istenir (IMO-Vega Database, CD 2002).

1.1.5. Gemiadamları ve Deniz İş Sözleşmesi

Gemi çalışanları için işveren, gemiadamı, kaptan ve işveren vekili ilişkileri karşılıklı sorumlulukları Deniz İş Kanunu maddelerinde belirlenmiştir (T.C. Resmi Gazete, 29.04.1967 tarih, 12586 sayılı).

Gemiadamlarının işveren veya vekilleri ile aralarındaki ilişkiyi bu kanun kapsamında düzenleyen hizmet akdi için "*Hizmet akti işveren veya işveren vekiliyle gemi adamı arasında yazılı olarak iki nüsha yapılır ve taraflardan her birine birer nüsha verilir* ibaresi geçmektedir. Ayrıca hizmet akdinin şekli için aşağıdaki ibareler yer almaktadır (T.C. Resmi Gazete, 29.04.1967 tarih, 12586 sayılı).

"*Bu Kanuna göre yapılacak yazılı akitlerde aşağıdaki hususların bulunması gerekir:*

1. *İşverenin adı ve soyadiyle ikametgâh adresi,*
2. *Gemi adamının adı, soyadı, doğum tarihi ve yeri, sicil numarası ve ikametgâh adresi,*
3. *Gemi adamının çalışacağı geminin ismi, sicil numarası, grostonilatosu ve kaydedildiği sicil dairesi (Gemi adamının aynı işverenin muhtelif gemilerinde çalışması ihtimali mevcutsa, bu hizmet aktinde ayrıca belirtilir.)*
4. *Aktin yapıldığı yer ve tarih,*
5. *Gemi adamının göreceği iş,*
6. *Gemi adamının hizmete başlıyacağı tarih ve yer,*
7. *Hizmet aktinin belli bir süre için yapılmış olup olmadığı, belli bir süre için yapılmış ise süresi veya sefer üzerine ise hangi sefer olduğu,*
8. *Kararlaştırılan ücret esası ile miktarı,*
9. *Ücretin ödeme zamanı ve yeri,*
10. *Avans şartları,*
11. *Diğer iş şartları,*
12. *Tirimciler ve ateşçiler ile yapılacak hizmet akitlerinde 25/5/1959 gün ve 7292 sayılı Kanunla onanan sözleşmenin özeti.*

Buna ek olarak gemiadamlarının işveren veya vekilleri ile aralarındaki ilişkiler için kanunda ele alınan "Belirli süre veya sefer için akit, Akit süresinin uzaması, Deneme süresi, Çalışma ve kimlik karnesi, Çalışma belgesi, Sakat ve eski hükümlü çalıştırma, Önelsiz fesih ve infisah, Fesih hakkını kullanma öneli, Akdin çözülmesinde bildirim, Fesih hükmünün başlangıcı, Feshin bildirilmesi, Feshi kapsamayan hal, Kıdem tazminatı, Yurda iade, Yabancı gemi adamının iadesi, Yurt içinde iade zorunluluğu, İade zorunluluğuna uymamak, İade hakkında yoksunluk, İş süresi, Fazla saatlerle çalışma, Ücret, Avans, İşveren hesabına iaşe, İkamet yeri sağlanması, Asgari ücret, Ücret kesintisi, Zarar karşılığı kesinti, Yıllık ücretli izin, Hafta tatili, Hafta tatili ücreti, Genel tatil ücreti, Geçici iş göremezlik, Görevli ve yetkili mahkeme, Denetim ve teftiş, Ceza hükümleri" gibi kurallar ifade edilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 29.04.1967 tarih, 12586 sayılı).

1.1.6. Gemiadamlarının Sağlığı ve İş Güvenliği

Gemiadamlarının sağlığı ve iş güvenliği ile ilgili Deniz İş Kanununda bulunan maddelerin yanında ILO sözleşmelerinin Türk Hukuku'ndaki düzenlemelerine ilişkin Resmi Gazete'de yayımlanan sözleşme hükümleri de bulunmaktadır. Bu sözleşmelerden bazıları aşağıda sıralanmıştır. Gemiadamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 Sayılı Sözleşme" (T.C. Resmi Gazete, 22.07.2003 tarih, 25176 sayılı a), "Gemiadamlarının Sağlığının Korunması Ve Tıbbi Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme" (T.C. Resmi Gazete, 22.07.2003 tarih, 25176 sayılı, b), "Gemilerde Mürettebat İçin İaşe Ve Yemek Hizmetlerine İlişkin 68 Sayılı Sözleşme" (T.C. Resmi Gazete, 22.07.2003 tarih, 25176 sayılı, c), "Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin 73 Sayılı Sözleşme" (T.C. Resmi Gazete, 01.07.2003 tarih, 25155 sayılı). Bunun yanında gemiadamları denizcilik mesleğine başlarken ve başladıktan sonrada her iki yılda bir sağlık durumlarının gemiadamı olmaya uygun olduğunu alacakları bir sağlık raporuyla tespit etmek zorundadırlar (T.C. Sağlık Bakanlığı, 02.08.2002).

Uluslararası çalışma sahası olan profesyonel denizcilik mesleği, uluslararası bir çok sivil toplum örgütünün de ilgi alanı içerisine girmektedir. Bunlardan birisi de Uluslararası Ulaştırma Çalışanları Fedarasyonu (ITF, International Trasportation Workers Federation) dir. Gemi çalışanlarının çalışma güvenliği ve sağlık koşulları ITF in uluslararası kurallarında incelenecektir.

1.1.6.1. ITF' e Göre Gemiadamlarının İş Emniyeti ve Sağlık Koşulları

Ulaştırma iş kollarında çalışanlara ait sendikalar Uluslararası Ulaştırma Çalışanları Fedarasyonu, ITF altında birleşmişlerdir. Deniz çalışanlarının kurmuş oldukları sendikaların da üye olduğu ITF, özellikle Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization) ILO sözleşmeleri maddelerinin ulaştırma iş kollarında uygulanması konusunda denetlemeler yaparak çalışma şartlarının uygun bulunmadığı durumlar için gerektiğinde yaptırımlar yaptırtabilmektedir. Özellikle

"Kolay Bayrak" olarak anılan ülkelerin bayraklarını taşıyan gemilerde gemiadamlarının çalışma şartlarını iş güvenliği ve sağlık koşullarını belirleyen standartlar geliştirmiştir (www. http://www.itf.org.uk/seafarers/policy/index.htm, erişim 11.05.2005). "Kolay Bayrak" (Flag of Convenience), Akdoğan (1988, 188) tarafından, "denizciliklerini geliştirmek için armatörlere çok kolaylık gösteren devlet bayrağı" şeklinde tanımlanmıştır.

ITF gemiadamlarının çalışma şartlarının iyileştirilmesi çalışmalarının yanında yukarıda bahsedildiği gibi, gemiadamlarının iş emniyeti konusunda da çalışmalar yapmaktadır. Gemi işleten firmalar tarafından gemilerde ISM ve ILO'nun "Gemilerin Limanda ve Denizde Kaza Önleme Eğitim Kuralları" gereğince Emniyet ve Sağlık Komiteleri oluşturulması gerekmektedir. Bu komiteler sayesinde gemilerde kalıcı ve sürdürülebilir emniyet önlemlerinin alınması gerekmektedir. Bu amaçla zabitlerin ve özellikle de gemi kaptanlarının görevleri aşağıda sıralanmıştır (www.itf.org.uk, erişim 11.05.2005).

a) Tayfaların emniyet davranışlarının geliştirilmesi,
b) Gemilerde meydana gelebilecek kazalara karşı araştırma ve raporlama sisteminin geliştirilerek bildirimini sağlamak,
c) Kaza ve kaza olmaya yakın olayların raporlanmasını sağlamak,
d) Emniyet ve sağlık denetimleri yapmak.

Gemi kaptanının gemi işleten firmayı veya armatörü temsil etme sorumluluğu gereğince ITF'in gemi işleten firmalardan talepleri karşısında gemi kaptanı muhatap konumundadır. Bu durum gemi kaptanının görev, yetki ve sorumlulukları açısından bazen zor durumlarda kalmasına neden olmaktadır. Bir yandan donatanın, yük ilgililerinin, gemi işleten firmanın menfaatlerini korumaya çalışırken, diğer yandan sayılan menfaatlerin korunmasında kendisinin buyruk verdiği diğer gemiadamlarının haklarını korumaya çalışan uluslararası bir sendikanın yaptırımlarıyla da karşılaşmaktadır. Gemi kaptanı bu durumlarda tüm menfaatlerin korunması açısından hepsinin arasında orta bir yol bulmaya çalışacak tek kişidir.

ITF, gemiadamlarının sağlık koşullarının iyileştirilmesi maksadıyla çalışmalar da yapmaktadır. Bu çalışmalarda ITF'in oluşturduğu prensip kararları aşağıdaki gibi sıralanmıştır (www.itf.org.uk, erişim 11.05.2005)

Gemiadamlarına gerektiğinde acil olarak tıbbi müdahele yapılmalıdır. Gerektiğinde hastaneye gönderilecek tüm masraf ve harcamalar şirket tarafından karşılanmalıdır.

Hastalığından dolayı memleketine gitmesi gereken gemiadamlarının tüm masrafı şirket tarafından sağlanmalıdır.

Gemiadamlarının herhangi bir kaza veya bunun gibi bir durumda meydana gelebilecek iş görmezliğinin tespiti çıkartılmış olan tablolar üzerinden yapılacak ve bu durumu tazmin edilecektir.

Çalışması sırasında hamile kalan bir gemikadını, durumu kaptana bildirmesi gerekmektedir.

Bu durumda gemikadınının yurda iadesi şirket tarafından karşılanacaktır.

Gemiadamlarının çalışma ortamı için sağlık koşulları ise ILO'nun kapsamı içerisine girmektedir.

1.2. KAPTAN

Kaptan sözcüğü Latince "baş" anlamına gelen *capo* ya da *cabo*'dan gelir; bir bölük insanın başına; belli bir işi gören bir grup insana buyruk verebilen deneyimli ve bilgili kişiye *capo* deniyordu. (Aybay vd., 1998; 557). Kaptan sözcüğü Latinceden gelmektedir. Capitanus sözcüğünden türemiştir (Akten, 2004). Sözcük, önce Akdeniz kıyısındaki topluluklara geçmiş, daha sonra İngilizce, Almanca, Fransızca gibi batı dillerine yansımıştır. Bugün hemen her dilde kaptan, birbirine çok yakın benzer sözcüklerle anlatılır. Türkler 12. yy' da Akdeniz denizciliğinin ortak diline ait bu

kaptan sözcüğünü de almışlardır. Ancak Hızır Reis' den (Hayrettin Paşa) anlaşılıyor ki; önceleri gemideki baş yöneticiye *reis* deniyordu; bu sözcük hala gemilerde kullanılmaktadır. Güverte lostromosuna ve küçük teknelerin kaptanlarına reis denir (Aybay vd., 1998; 557). Bununla birlikte "Reis" tabiri, o zamanki kabotaj seferi yapan gemilerde kullanılırken "Kaptan" tabirinin de uluslararası sefer yapan gemilerde kullanıldığı görülmektedir (William, 1892; 87).

Çağa, (1995; 141) kaptanın seferde, geminin yegane hakimi olduğunu belirtmektedir. İzveren vd., (1994; 129) göre kaptan, bir yandan donatanla gemiadamları arasındaki ilişkilerde ve diğer yandan donatanın deniz ticaretinde yetkili temsilcisi olarak sözleşmelerin yerine getirilmesindeki fonksiyonu bakımından donatandan sonra gelen en önemli kişidir. İngilizce'de kaptan kelimesinin karşılığı olarak "captain" veya "master" terimleri kullanılmaktadır. İngiliz Deniz Ticaret Kanunu (Merchant Shipping Act 1995)'de, STCW 78/95, Denizde Can ve Mal Emniyeti Hakkındaki Uluslararası Sözleşme [International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)], Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme [International Convention for Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)], gibi uluslararası deniz hukukunda kaptan yerine kullanılan kelime "master" dır.

1.2.1. Kaptan Tanımı

Kaptan kelimesi İngilizce'de resmi ifadesi ile "master", bir çok anlama gelmektedir. İngiliz Hukuku'nda bulunan bazı yasal düzenlemelerde (Statutory Rules) tanımlanan "master" kelimesi değişik durumlarda değişik şekilde tanımlanmıştır. Ayrıca "master" kelimesi için, "İşçi ve stajyerler üzerinde kontrole sahip kişi", "Çocukların eğitilmesi için istihdam edilen kişi", "Mahkeme tarafından atanan ve belirli durumlarda yapılması gerekli olan özel görevleri yerine getiren kişi" gibi tanımlar karşımıza çıkmaktadır (http://www.lectlaw.com/def2/m090.htm 13.03.2005).

Kaptan tanımı ise günümüzde daha da karışık hale gelmiştir. Özellikle

ulaştırma modları çalışanları kaptan kelimesini her ulaşım taşıtını kontrol ve kumanda eden kişiler için kullanmaktadır. Uçak kaptanı, gemi kaptanı, tren kaptanı, otobüs kaptanı vb. (http://www.ifsma.org/tempannounce/captain.html 14.03.2005). Bunu yanında takım kaptanı, ekip kaptanı, lojistikte kanal kaptanı vb kullanım yerleri kaptan kelimesinin yaygın olarak kullanıldığını göstermektedir.

Bu çalışmada yer alan "kaptan" kavramını, uluslararası kurallarda yer aldığı İngilizce ifadesi ile "ship master", Türkçe olarak "gemi kaptanı" olarak kabul etmek gerekmektedir. Bu tanımla ilgili öncelikle Uluslararası Gemi Kaptanları Birlikleri Federasyonu'nun [The International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)] yapmış olduğu tanıma bakmak gereklidir. Federasyon, yukarıda ifade edilen tanım ve kullanım yeri kargaşasına son verebilmek için gemileri kumanda eden kaptan için "ship master" kelimesini kullanmaktadır. Federasyonun tanımına göre gemi kaptanı; denizci ulusların devletleri tarafından verilmiş, uluslararası tanınan yeterlik sertifikasına sahip ve denizde giden ticaret gemisini komuta eden kişidir (http://www.ifsma.org/ 14.03.2005).

Uluslararası deniz hukukunda ve İngiliz hukukunda kaptan kelimesinin karşılığının "master" olarak ifade edildiği daha önce belirtilmişti. Özellikle İngiliz hukukunda kaptan tanımı ancak İngiliz Deniz Ticaret Kanunu 1894'de (Merchant Shipping Act 1894) yer almıştır. (http://www.austlii.edu.au/au/other/alrc/publications /reports/33/ALRC33Ch9. html#Footnote 3, erişim 10.03.2005). Tanıma göre kaptan; gemiyi kumandası altında bulunduran veya gemiden sorumlu kişidir. Bu tanım 1995 de düzenlenen İngiliz Deniz Ticaret Kanunu ile değişikliğe uğrayarak; "kılavuz kaptan (pilot) hariç, gemiyi kumandası altında bulunduran veya gemiden sorumlu herkese kaptan denir" şeklini almıştır (http://www.hmso.gov.uk/acts/acts1995/Ukpga 19950021_en_1.htm, erişim 12.03.2005). Balıkçı gemilerini kumanda eden kaptanlar için İngilizce adıyla "skipper" Türkçe olarak ise "balıkçı gemisi kaptanı" kavramı kullanılmaktadır. Avustralya Gemi Tescil Kanunu'nda (http://scaleplus.law.gov.au, 15.03.2005), İrlanda Deniz Ticaret Kanunu, Kurtarma ve Batıklar için düzenlemesinde (http://www.irishstatutebook.ie; 15.03.2005) , Kanada Deniz Taşıma Kanunu (http://laws.justice.gc.ca/en; 15.03.2005) vb. ulusal kanunlarda da aynı veya

benzer ifadeler yer almaktadır. Buradaki tanımların bazılarında da kılavuz kaptanların bu tanım dışında olduğu özellikle belirtilmektedir.

Gemi kaptanları, kendilerini tanımlarken kullandıkları unvan "süvari", İngilizce ifadesi ile "master mariner"dır (Akdoğan, 1988 b; 326, Akdoğan, 1988 a; 279). Süvari; "*ticaret gemilerinde kaptanlık yapan, gemiyi sevk ve idare eden amir"* olarak tanımlanmaktadır (Akdoğan, 1988 a; 279) Türk Dil Kurumu'na göre süvari, "gemi kaptanı" dır (www.tdk.gov.tr; 17.05.2006). İngilizce tanımı ise (master mariner); "*bir deniz ticaret gemisini kumanda etme konusundaki yeterliği onaylanmış becerikli ve tecrübeli denizci*" dir (McEwen ve Lewis, 1994; 327).

Uluslararası deniz hukukunda "kaptan" kelimesi Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi 1978, 1995 değişikliklerinin (STCW 1978 ve 95 değişimleri) Bölüm 1, Genel Hükümler, Kural I/1, Tanımlar ve Açıklamalar alt başlığı altında tanımlanmaktadır. Buna göre kaptan (master); bir gemiyi kumandası altında bulunduran kişi olarak tanımlanmaktadır (IMO, 1996). Bu tanım, Avrupa Birliği'nin STCW 78/95 Uluslararası Sözleşmesini kendi hukukuna dahil ettiği "Gemiadamlarının Minimum Eğitim Seviyesi" direktifinde de aynen geçmektedir (EU Official Journal, 4 April 2001).

Türk hukuku içinde Kabotaj Kanunu, Limanlar Kanunu, Türk Ceza Kanunu (TCK), Gümrük Kanunu gibi yasalarda da kaptanla ilgili hükümler vardır. Bu düzenlemeler ilerideki bölümlerde incelenecektir. Kaptanlıkla ilgili en geniş düzenleme TTK' da yer alır. TTK' da 4. kitap 3. fasıl'ının başlığı "Kaptan"dır ve kırküç hüküm kaptanla ilgilidir. (Aybay vd., 1998; 558) Deniz İş Kanunu'nu Madde 2'deki Kaptan tanımı; "Gemiyi sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekalet eden kimseye "kaptan" denir" şeklindedir (T.C. Resmi Gazete, 29.04.1967 tarih, 12586 sayılı). Gemiadamları Yönetmeliği'nde ise "gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran gemiadamı" olarak ifade edilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

1.2.2. Gemilerin Kaptan ile Donatılması

Gemilerin deniz ticaretinde ulusal ve uluslararası kurallara uygun olarak hizmet verebilmesi için gerekli olan nitelikli insan gücünün tespiti ve istihdam edilmesi işlemine gemilerin gemiadamları ile donatılması denir (Yazar). Birleşmiş Milletlerin 10 Aralık 1982 tarihinde aldığı karar ile Deniz Hukuku Madde 94, UNCLOS 82 Madde 4'de "Bayrak Devletinin Görevleri" belirlenmiştir (http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/denizhukuku.pdf, erişim 04.07.2006). Buna göre "bütün gemiler ulusal ve uluslararası dokümanların gereklerini tamamlayıp gemiyi kumanda eden bir kaptanla donatmalı" maddesi yer almaktadır. Kaptanın aynı zamanda gemiadamı sayılmasından dolayı, kaptan donatımı ile ilgili kurallar, gemilerin gemiadamı ile donatılması kurallarının içerisinde yer almaktadır. Gemilerin gemiadamlarıyla donatılmasına ait uluslararası kural SOLAS'da da ifade edilmektedir IMO. (2001). Ayrıca bununla ilgili "güvenli personel donanım prensipleri" IMO'nun A 481 (XII) ve A 890 (21) no'lu kararlarında bulanabilir (IMO, 1981). SOLAS'ın beş no'lu "seyir güvenliği" bölümünün "personelle donatma" 13. kuralında "Taraflar (burada sözleşmeye taraf ülkelerden bahsedilmektedir), kendi ulusal gemilerinin denizde can güvenliği bakımından yeter sayıda yeterlikli gemiadamları ile donatılmasını sağlamak için önlemleri devam ettirmek veya gerekirse yenilerini kabul etmek ile yükümlüdürler" şeklinde belirtilmektedir (IMO 2001, s 309). Gemilerin gemiadamları ile donatılmasına ait ilk kriter ve düzenlemeler IMO'nun A 481 (XII) ve A 890 (21) no'lu kararlarında yer almıştır. (IMO 1981, s179). Daha sonra IMO'nun A 890 (21) no'lu kararlarıyla gemilerin gemiadamları ile emniyetli donatılmasında prensipler adıyla kararın Ek 1 bölümü içerisinde yayımlanmıştır (IMO, 2000). Bu prensiplerin nasıl uygulancağı ise "emniyetli gemiadamı donatım prensiplerinin uygulaması için rehber" adıyla yayımlanan rehberin Ek 2 bölümü içerisinde gösterilmiştir (IMO 2000, 109-113). IMO'nun 481 (XII) no'lu kararında gemilerin donatılmasında dikkate alınan prensipler aşağıda sıralanmıştır (IMO, 1981).

a) Gemilerin sefer bölgesi, gemi, gemi tipi, gemi uzunluğu, seferin özelliği, ve sefer yapacağı bölge suları.

b) Ana makinenin tipi, sayısı, gücü, ve yardımcı makineleri.

c) Gemi büyüklüğü.

d) Geminin teknik ve yapısal ekipmanları.

STCW 78/95'de de gemilerin gemiadamları ile donatılması ile ilgili standartlar bulunmaktadır. Özellikle gemilerin kaptan ile donatılmasına ait standartlara STCW 78/95 de rastlanmaktadır. Kaptan ile donatılacak olan gemi, büyüklüğüne ve sefer yapacağı bölgeye göre belirlenmiştir (IMO 1996 s, 35-38). Tablo 1.3'de kaptan yeterlikleri ve çalışabilecekleri sefer bölgeleriyle gemi büyüklüklerine ait bilgiler verilmiştir.

Tablo 1.3'deki standarda göre; gemilerin kaptan ile donatılmasında kaptanlar üç farklı yeterlik düzeyine ayrılmıştır. Birinci düzeyde donatılacak olan kaptanın, sefer bölgesi olarak yakın kıyısal seferde (STCW 78/95 de "bir taraf ülkenin yakınında ve tanımı o taraf ülkece yapılan seferler demektir" şeklinde tanımlanmıştır) 500 grostondan küçük gemilere kumanda edebilecektir. Diğer ikinci ve üçüncü yeterlik düzeylerinde ise sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın tonaj kısıtlamaları bulunmaktadır.

Tablo 1.3. STCW 78/95'e Göre Gemilerin Donatılmasına Dair Kısıtlar ve Kaptan Yeterlikleri

Kaptan Yeterlikleri	Sefer Bölgesi Kısıtları	Tonaj Kısıtları
1	Yakın Kıyısal	500 Grostondan küçük
2	Sınırsız	3000 Grossdan küçük
3	Sınırsız	Sınırsız

(Kaynak : IMO, 1996)

Gemi donatanı, gemisini emniyetli bir şekilde deniz ticaretinde kullanmak için gereken gemiadamları ile donatmakla sorumludur. Bu sorumluluk yine IMO'nun A 890 (21) no'lu kararında ve STCW 78/95'de Kural I/14'de aynı adla "Şirketin Sorumluluğu" kısmında ifade edilmiştir (IMO, 2000; 112, IMO, 1996; 33).

Ülkemizde ise IMO'nun A 890 (21) no'lu kararı gereği, TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan, "Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge" gemilerin gemiadamlarıyla donatılması standartlarını belirlemektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 02.08.2002).

Tablo 1.4'de yukarıda bahsedilen yönergeye göre, gemilerin gemi kaptanları ile donatılmasına ait standardlar belirtilmektedir.

Donatan, gemisi için gerekli sayı ve nitelikteki gemiadamını bu yönergeye istinaden (beyan ettiği sefer bölgesine, gemi büyüklüğüne, makine gücüne ve diğer teknik donanımına göre) donatmak üzere ülke idaresinden "Asgari Emniyetli Gemiadamı Donatımı Sertifikası" (Minimum Safe Manning) alır. Bu sertifikada geminin sefer bölgesine göre kaç kişi ile ve hangi yeterlikle gemi adamları ile donatılacağını gösterir bir belgedir. Gemiler limanlardan ayrılmadan önce Liman Başkanlıkları gemilerin sertifikalarına uygun olarak donatılıp donatılmadığını kontrol ederek "Yola Elverişlilik Belgesi"ni verirler. Tablo 1.4'de Türk Bayraklı gemilerin gemi büyüklüğü, gemi tipi ve sefer bölgelerine göre hangi yeterlikteki kaptan ile donatılabileceği görülmektedir.

1.2.3. Kaptanın Yeterliği

Kaptan yeterliği kavramı Uluslararası STCW 78 Sözleşmesi ve 95 değişikliklerinde açıkça belirtilmektedir (IMO, 1996). Sözleşmede kaptanın yeterliğinden bahsederken özellikle gemilerin groston olarak büyüklükleri referans alınmıştır.

Tablo 1.4. Gemi Kaptanı Yeterlikleri ve Gemilerin Donatılması

SEFER BÖLGELERİ	GEMİ TİPİ ve BÜYÜKLÜĞÜ (Groston)		UZAKYOL KAPTANI	KAPTAN	SINIRLI KAPTANI
Uzak Sefer	Yük Gemisi	15.000 grt'den büyük	X		
		3.000 –15.000 grt. arası	X		
		500 – 2.999 grt. arası		X	
		500 grt'den küçük		X	
	Yolcu Gemisi		X		
Yakın Kıyısal Sefer	Yük Gemisi	3.000 grt. ve daha büyük	X		
		500 – 2.999 grt. arası		X	
		500 grt'den küçük			X
	Yolcu Gemisi	3.000 grt. ve daha büyük	X		
		500 – 2.999 grt. arası	X		
		500 grt'den küçük		X	
Kabotaj	Yük Gemisi	3.000 grt. ve daha büyük	X		
		500 – 2.999 grt. arası		X	
		500 grt'den küçük			X
	Yolcu Gemisi	3.000 grt. ve daha büyük	X		
		500 – 2.999 grt. arası		X	
		500 grt'den küçük			X
Liman Seferi	Yük Gemisi	3.000 grt. ve daha büyük	X		
		500 – 2.999 grt. arası		X	
		500 grt'den küçük			X
	Yolcu Gemisi	3 000 grt. ve daha büyük	X		
		500 – 2.999 grt. arası		X	
		500 grt'den küçük			X

(Kaynak : T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 02.08.2002'den uyarlama).

Bu açıdan 500 den küçük, 500–3000 arası ve 3000 grostondan büyük olmak üzere gemi kaptanlarının edinmesi gerekli bilgi, beceri ve becerinin gösterileceği düzeyler belirlenmiştir. Kaptan yeterlikleri konusundaki bölgesel sınırlamalar, yaş, bilgi düzeyi, sınav değerlendirme esasları vb. standartları ülke idarelerinin kararına

bırakılmıştır (IMO, 1996).

STCW 78 Sözleşmesi ve 95 değişikliklerinde belirtilen gemi kaptanı yeterliklerinin dışında Büyük Biritanya'da kullanılan ve gemi kaptanları arasında önemli bir yeterlik olarak kabul edilen "extra master" yeterliği vardır. Bu yeterlik tanım olarak; "*kaptan olarak sertifikalandırılacak olan gemi kaptanı adaylarından çok daha geniş kapsamlı pratik ve teorik mesleki bilgi gerektiren ve gönüllü olarak girilen bir sınavı başarı ile geçen sertifikalandırılmış gemi kaptanını"* ifade etmektedir (McEwen ve Lewis, 1994; 333).

Ülkemizde STCW 78/95 kurallarının, Türk Hukukundaki düzenlemesinin Gemiadamları Yönetmeliği olduğu bahsedilmişti. İngiliz Hukukunda ise STCW 78/95 uluslararası sözleşmesinin, mevcut hukuksal düzene uyumlandırma çalışmaları için İngiltere Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu tarafından MGN (Maritime Guidance Notes) 92 rehberi hazırlanmıştır (https://mcanet.mcga.gov.uk/public /c4/mld/section03/Mgn0092.pdf, erişim 14.03.2005). Ülkemiz ise 20.04.1989 tarihinde STCW 78, 29.09.2003 tarihinde de STCW 78/95 uluslararası sözleşmesine taraf olmuştur (T.C. Resmi Gazete, 29.09.2003 tarih, 25244 sayılı). 26 Haziran-07 Temmuz 1995 tarihleri arasında Londra'da yapılan STCW 78 sözleşmesinin 1995 değişikliklerinin görüşüldüğü toplantının sonucunu, taraf ülke sıfatıyla, 71 taraf ülke ile birlikte imzalamıştır. STCW 78/95 sözleşmesinin gereklerini yerine getirecek ülke kurumu "İdare" olarak kabul edilmektedir (IMO, 1996). Sözleşmeye göre ülkemizde "İdare", T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığıdır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı). T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Uluslararası STCW 78 Sözleşmesi ve 95 değişikliklerinin uyulması zorunlu maddelerini sözleşmenin tarihi gelişmesi ile paralel olarak yıllar içerisinde çıkartmış olduğu Gemiadamları Yönetmelikleriyle takip etmeye çalışmıştır. Bunlar sırayla, 18.04.1992 tarih ve 21203 sayılı T.C. Resmi Gazete, 30.01.1997 tarih ve 22893 sayılı T.C. Resmi Gazete, 22.09.2000 tarih ve 24178 sayılı T.C. Resmi Gazete, ve 31.07.2002 tarih ve 24832 sayılı T.C. Resmi Gazete'de yayımlanan Gemiadamları Yönetmelikleri'dir. Yukarıda sayılan yönetmelik değişiklikleri incelendiğinde gemi kaptanlarının yeterliklerine ait maddelerde devamlı olarak değişiklikler yapıldığı

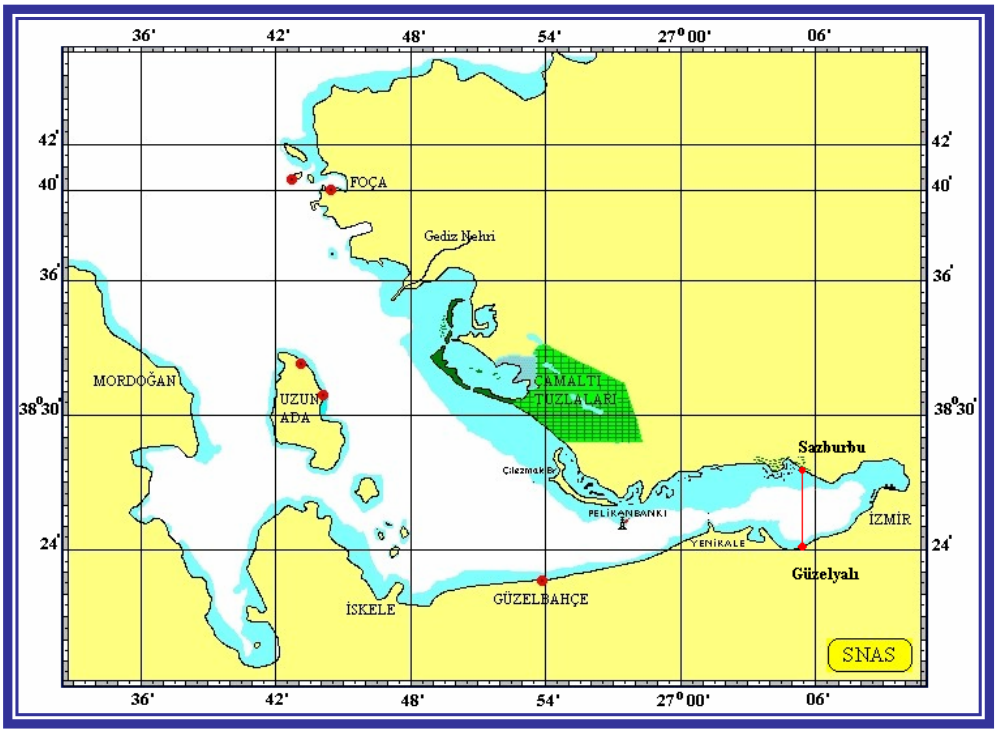
görülmektedir. Özellikle gemi kaptanlarının yeterlik seviyelerine ulaşmalarında belirlenen standartların ve yeterlik adlarının devamlı olarak değiştirildiği görülmektedir.

Gemiadamları Yönetmeliği, 20/4/1989 tarihli ve 3539 sayılı Kanun ile taraf olduğumuz "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası 1978 Sözleşmesi" (STCW-78) ve STCW-95 değişimi ile 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 7/2/1990 tarihli ve 3612 sayılı Kanunla değişik 2. Maddesi'nin (D) bendine dayanılarak hazırlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

Birçok maddesi değişmiş olsa da şu an yürürlükte olan Gemiadamları Yönetmeliği, 31.07.2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan yönetmeliktir. Gemiadamları Yönetmeliği, gemi kaptanlarının yeterlikleri için Uluslararası STCW 78 Sözleşmesi ve 95 değişikliklerinde bulunan gemi büyüklüğüne göre yeterlik ayrımına yer verdiği gibi gemi kaptanı yeterliği için bölge sınırlamaları da yapılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı). Gemiadamları Yönetmeliği'nde dört farklı sefer bölgesi tanımlanmıştır. Bunlar, Liman Seferi, Kabotaj Seferi, Yakın Kıyısal Sefer ve Uzak seferdir (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı). Yukarıda bahsedilen yönetmelik değişikliklerinde, sefer bölgelerinin de devamlı olarak değiştirildiği yapılan incelemelerle tespit edilmiştir (Yazar).

Şekil 1.1'de bu sınırlardan liman seferi bölgeleri görülmektedir. Gemiadamları Yönetmeliği'nde Liman Seferi, "Sınırları belirli limanlar içinde yapılan seferleri kapsar" olarak tanımlanmaktadır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı). Liman seferinin sınırları için her limanın kendine ait Liman Tüzüğü'ne bakmak gerekir. İzmir Liman Tüzüğü, İstanbul Liman Tüzüğü, İskenderun Liman Tüzüğü vb. Sekil 1.1'de İzmir Limanı Nizamnamesi'ne göre İzmir Liman Sahası görülmektedir. Bu saha Sazburnu (38^0 27,5' N, 27^0 05,5'E) ile Güzelyalı arası hattın doğusunda kalan sahadır (T.C. Resmi Gazete, 14.03.1935 tarih, 2954 sayılı). Bu sahada sefer yapacak olan gemiler, gemiadamı donatılma

prensiplerine uygun olarak hangi kaptan yeterliği ile donatılacağı, Gemiadamları Donatım Yönergesi maddelerine bakılarak karar verilir (Ulaştırma Bakanlığı, 02.08.2002).



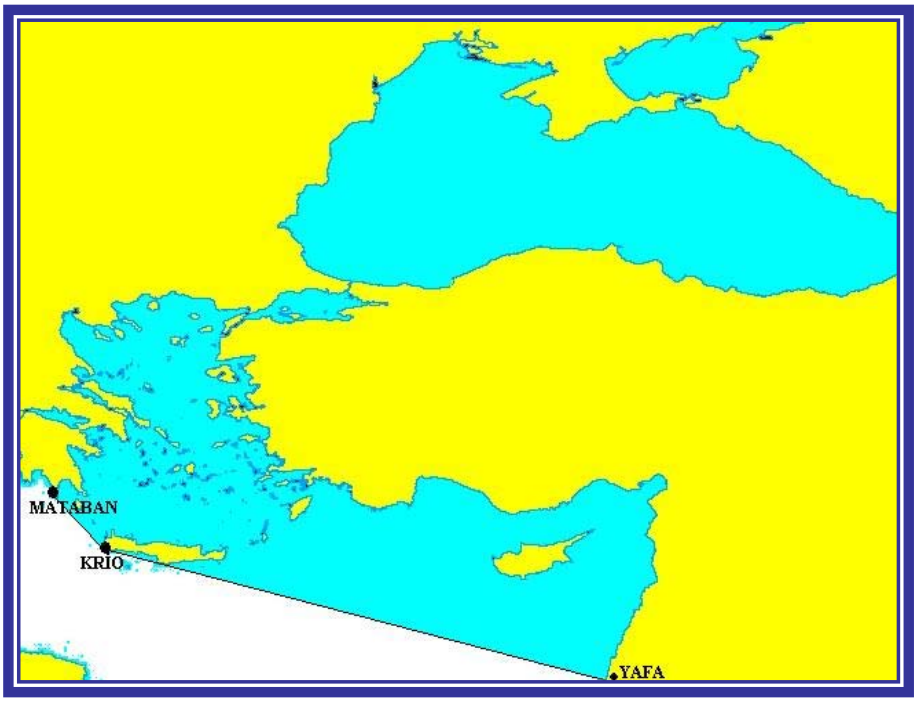
Şekil 1.1. İzmir Liman Sahası

(Kaynak: T.C. Resmi Gazete, 14.03.1935 tarih, 24832 sayılı'dan uyarlama).

Kabotaj seferi, Gemiadamları Yönetmeliği'nde Liman sefer bölgesi sınırları aşılarak Türkiye limanları arasında yapılan sefer olarak tanımlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

Diğer bir sefer bölgesi ise Yakın Kıyısal seferdir. Tez hazırlandığı sure içerisinde, 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamesinde yapılan değişikliklerin sonucu olarak çıkartılan "Gemiadamları Yönetmeliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile yakın kıyısal tanımı değiştirilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 02.09.2005 tarih, 25924 sayılı). Eski tanımı; "Kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak,

Karadeniz'de ve Akdeniz'de Mataban Burnundan Girit'in batısındaki Krio Burnuna ve oradan İsrail'in Yafa şehrinin güney sınırına çekilen çizginin kuzeyinde kalan deniz alanında yapılan seferlerdir" şeklindeydi (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı). Şekil 1.2'de eski tanıma göre yapılan eski Yakın Kıyısal sefer bölgesinin haritası görülmektedir. Yeni tanıma göre Yakın Kıyısal Sefer, "Kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadenizde, Akdenizde ve Kızıldenizde yapılan seferleri" tanımlamaktadır (T.C. Resmi Gazete, 02.09.2005 tarih, 25924 sayılı).



Sekil 1.2. Eski Yakın Kıyısal Sefer Bölgesi.

(Kaynak: T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı'dan uyarlama)

Uzak sefer tanımı ise, "Yakın Kıyısal sefer bölgesi sınırları aşılarak yapılan seferleri" ifade eder. Yani uzak seferin kapsamı tüm dünya denizleridir (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı).

1.2.4. Kaptanın Görev, Yetki ve Sorumlulukları.

Kaptanın yetki ve sorumuluklarını tam olarak açıklayan başlı başına uluslararası kabul görmüş hukuksal bir düzenleme bulunmamaktadır. Bunun yanında her uluslararası deniz hukuku sözleşmesinde [SOLAS, MARPOL, STCW, Yükleme Hattları Uluslararası Sözleşmesi Load Lines (International Convention on Load Lines) vb.] gemi kaptanına yetki ve sorumluluk yükleyen maddelerle karşılaşılmaktadır (IMO-Vega Databese. 2002). Uluslararası deniz ve deniz ticatet hukukunda da kaptanın yetki ve sorumluluklarının bulunduğu bölümlere rastlanılmaktadır. Bunun yanında ulusal kanunlarımızda da kaptanın yetki ve sorumluluğuna ait hukuksal düzenlemeler (Türk Ticaret Kanunu, Deniz İş Kanunu vb.) görülmektedir. Ayrıca uluslararası sözleşmelerin uygulanmasında (Uluslararası Emniyetli Yönetim Uygulama Rehberi – International Safety Management ISM Code) önerilen rehberlerde, gemi işleten örgütlerin tanımlamak zorunda oldukları kaptanın yetki ve sorumluluklarına da rastlamaktayız (IMO, 2002).

Kaptanın görev, yetki ve sorumluluklarını literatürde en iyi açıklayan ifade Payne ve Ivamy's (1989 ; 211) tarafından yapılmıştır. "Hukuksal bir gözle bakıldığında, gemi kaptanı, iki kişinin rolünün tek bir kişide toplandığı kişidir. İlk rolünü gemi sahibinin temsilcisi sıfatıyla yüklenirken diğer rolünü ise yük sahibinin temsilcisi sıfatıyla yüklenir. Ayrıca Hill (1995; 495) gemi kaptanının "hukukun uygulayıcısı ve hizmetkarı" olduğunu belirtmiştir.

Kaptan diğer gemiadamları gibi armatör tarafından istihdam edilir. Aralarında bir hizmet sözleşmesi vardır. Kaptanın yetkileri de bu hizmet sözleşmesinin maddelerine göre şekillenir (Grime, 1991; 118). Kaptan, donatanın temsilcisi sıfatıyla sahip olduğu yetkileri kullanarak yapmış olduğu işlemlerle donatanı da bağlamaktadır. Örnek olarak konşimentonun imzalanması, kumanya ve erzak alınması vb (Gaskell vd., 1995; 131) sayılabilir.

Kaptanın görev yetki ve sorumluluklarının, denizcilik sektöründe tarihsel süreç içerisinde yaşanılan değişimlerle şekillendiği görülmektedir. Holman, (1964; 6)

1964 yılında gemi kaptanı yetkilerinin iletişim imkanlarının gelişmesi ile kısıtlanacağını belirtmiştir. Bununla birlikte Akten (2004) "Kaptanın Yükü Gözetme Ödevi" başlıklı makalesinde, Telsiz telgrafın denizde kullanılmasından önce kaptanın; ya donatan ya da gemide pay sahibi olan kişi olduğunu, haberleşme imkanlarının artmasıyla, gemide kaptan tarafından yürütülen deniz ticareti işlemlerinin el ve şekil değiştirdiğinden, kaptanın önceden donatan (armatör), ya da donatan paydaşı olma niteliğini kaybederek gemiyi yöneten kişi durumuna geldiğinden bahsetmektedir. Bu durum tarihsel süreç içerisinde gemi kaptanının yetki ve sorumluluğundaki değişimi göstermektedir. Örnek olarak; limanlarda atanan acentalar gemilerin ticari olarak işletilmesinde kaptan adına ve doğal olarak da armatör adına işlemler yapmaktadır. Teknolojinin ve toplumun değişmesiyle birlikte gemi kaptanının statüsü de yavaşça gerilemeye başlamıştır (Toremar, 2000; 56). Günümüzde bir çok uzman tarafından gemilerde yeni kullanılmaya başlanan haberleşme teknolojilerinin gemi kaptanlarının yetkilerini kısıtlamakta olduğu ve gemi kaptanının sadece sefer sırasındaki rutin işlemler için yetki kullanım imkanına sahip olduğu belirtilmektedir (Zorba vd., 2004).

Türk Deniz Ticaret Hukuku'nun kaynağının Alman hukuku olması nedeniyle (Çağa 1995; 24) TTK'daki kaptan'a dair hukuksal düzenlemeler ile Alman hukuksal düzenlemeleri arasında çok büyük benzerlikler bulunmaktadır. Kaptanın görev ve yetkileri hakkındaki açıklama, öncelikle Türk Kanunları içerisindeki kaptana dair görev ve yetkiler üzerinden yapılacaktır.

1.2.4.1. Türk Kanunları'na Göre Kaptanın Görev ve Yetkileri

Türk Ticaret Kanunu'nun Beşinci Kitabı Deniz Ticareti adı altında düzenlenmiştir. Türkiye'de ulaşılabilen en eski deniz ticareti hukuku düzenlemesi 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunundur. Şu an kullanılmakta olan deniz ticaret hukuku ise E. Hirş tarafından düzenlenmiştir (Çağa 1995; 24). Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabı olarak düzenlenen deniz ticaret hukumuzun Üçüncü Kısmı, Kaptan'a dair hukuksal düzenlemelerin içinde bulunduğu bölümdür (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı).

İzveren vd., (1994, 129) ve Çağa'ya (1995, 141) göre; deniz hukukunun donatandan sonra en önemli şahsı kaptandır. Seferde geminin yegane hakimi odur. Tekil (1993, 104) ise; kaptanın hizmet fonksiyonları içinde kısmi bir bağımsızlığı olduğunu, donatana bağlılığının ise ancak genel anlamda olduğunu belirtmektedir.

1.2.4.2. Türkiye'deki Hukuksal Düzenlemelere Göre Kaptanın Yetkileri

Türk gemisi bir Türk limanında olmadığı zamanlarda da devletin denetim ve gözetimi altındadır; o gemi içindeki hukuksal olaylar Türk hukukuna tabidir. Gemi Türk limanında olmadığı zamanlar gemi içinde devlet eliyle yapılacak işleri kaptan yapar; bu kapsamlı görev dolayısıyla da, kaptana, başka mesleklerde görülmeyen olağanüstü yetkiler tanınmıştır. Bu durum dolayısıyla "kaptanın sözü kanundur" özdeyişi doğmuştur (Aybay vd., 1998, 560).

Kaptanın yetkilerinin kapsamı olarak; kaptan gemi ve yük üzerinde mutlak ve sınırsız bir hakimiyet hakkına sahiptir (İzveren vd., 1994; 131). Kaptan gerektiğinde, denize yük ve eşya atabilir, geminin direklerini, çarmıhlarını, yelkenlerini kesebilir, yükü, yakıtı ve kumanyayı başka deniz vasıtasına aktarabilir, gemisini karaya oturtabilir, yükü ıslatabilir, gemisini sığ bir yerde batırabilir, yakıt yerine yük ve gemi eşyasını yakabilir, gemiyi barınma limanına sığındırabilir, gemiyi saldırılardan korumak maksadıyla tedbirler alabilir, gemiyi ve yükü kurtarabilmek için fidye verebilir. Tüm bu tedbir mahiyetindeki olaylar deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün müşterek selameti uğruna göze alınan zarar ve masrafların yolculukla ilgili çıkarlarla orantılı bir biçimde gemi, yük ve navlunla ilgililer arasında müştereken paylaşılması, müşterek avarya olarak anılmaktadır (Ersözlü, 2000; 75).

Kaptanın Türk hukukunda tanımlanan yetkileri aşağıda açıklanmaktadır.

1. 2.4.2.1. Emir Yetkisi

Gemi kaptanı yasalar ve uygulamalar tarafından kendisine sağlanan yekiler kapsamında sorumluluklarını yerine getirebilmesi maksadıyla altında bulunan

gemiadamlarına geminin kumanda edilebilmesi maksadıyla emirler verebilir. Kaptanlık görevi ile ilgili olarak verdiği emirlere uyulması zorunludur (İzveren vd., 1994; 131). TTK 1468'e göre de gemiadamları kaptanın emirlerine uymakla mükelleftir (Kender ve Çetingil, 2003; 84).

1.2.4.2.2. Disiplin Yetkisi

TTK Madde 1467, kaptanın *gemiadamlarının ve gemide bulunan diğer şahısların disiplin amiri* olduğunu belirtmekte ve bu genel yetkiye dayanarak neler yapabileceğini saymaktadır (Aybay vd., 1998; 560, Kender ve Çetingil, 2003; 84).

- Kaptan güvenlik ve düzen için gerekli her türlü önlemi alır;
- Gemiadamları ve gemide bulunan öteki kişiler üzerinde zor kullanabilir.
- Görevini yapmaktan kaçınan kişiyi çalışmaya zorlayabilir.

Bununla birlikte kaptan disiplin cezası verme yetkisine sahip olduğu halde mevzuatımızda bu hususta açık hüküm yoktur. (İzveren vd., 1994; 131).

1.2.4.2.3. Ceza Tahkikatı Yapma Yetkisi

Gemi bir Türk limanı dışındayken gemide bir suç işlenirse, kaptan bu suçla ilgili delilleri toplamaya, delillerin kaybolması için gerekli önlemleri almaya, kişiler üzerinde arama yapmaya yetkilidir (Aybay vd., 1998, 560). TTK Madde 1472' ye göre de kaptan gemide suç işlenmesi halinde ceza tahkikatı yapmakla görevlidir (Kender ve Çetingil, 2003; 84).

1.2.4.2.4. Jurnal Tutma Yetkisi

TTK Madde 980'e göre; Gemi jurnali, kaptanın gözetimi altında ikinci kaptan tarafından ve onun mazereti halinde bizzat kaptan veya kaptanın gözetimi altında olmak şartıyla ehil bir gemi adamı tarafından tutulur (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı).

1.2.4.3. Türk Kanunları'na Göre Kaptanın Görevleri

Kaptanın görevlerinin belirlendiği bir çok uluslararası hukuksal düzenlemeler bulunduğu gibi, kendi ülkesinin hukuksal düzenlemelerinin dışında, gittiği yabancı limanlardaki hukuksal düzenlemelerden kaynaklanan görevleri de vardır. TTK Madde 976, kaptanların yabancı mevzuata uymaları konusunda düzenlenmiş bir maddedir. Aksi takdirde kaptan doğan zararı öder (Tekil, 1993; 107). Gemi kaptanlarının tüm sayılan hukuksal düzenlemelerden doğan görevleri yerine getirmeleri gerekmektedir.

TTK'ya göre gemi kaptanlarının görevleri yedi madde başlığı altında sıralanmıştır. Bu madde başlıkları aşağıda belirtilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı);

I- Gemiyi yola elverişli hale koyma vazifesi
II- Yabancı mevzuata riayet vazifesi
III- Yola çıkma vazifesi
IV- Gemide hazır bulunma mükellefiyeti
V- Gemi Meclisi
VI- Gemi jurnali
VII- Deniz raporu

Bunun yanında TTK'nın kaptan bahsinde geçen kaptanın Temsil Yetkisi Bölümü ile Dördüncü Kısım Deniz Ticaret Mukaveleleri hükümlerinin bir çoğunda kaptana verilmiş olan görevlerden bahsedilmektedir. Bu görevler Aybay vd., (1998; 563-566), Çağa (1995; 145-146) ve Kender ve Çetingil (2003; 81-82) tarafından yolculuktan önce, yolculuk sırasında ve yolculuktan sonra adları altında üç kısımda incelenmiştir.

1.2.4.3.1. Kaptanın Yolculuk Başlamadan Önceki Görevleri

Aybay vd., (1998; 563-566), Çağa (1995; 145-146) ve Kender ve Çetingil (2003; 81-82)'e göre, kaptan seyre çıkmadan önce aşağıdakileri yerine getirmelidir:

- Kaptan gemisini denize, yola ve yüke elverişli duruma getirmelidir.

- Borda evrakını eksiksiz olarak gemide bulundurmalıdır.

- Yüklemeyi kurallara uygun biçimde yürütmeli ve tamamlamalıdır. Örneğin; gemi bünyesinde aşırı zorlamalara yol açmamalı, gemi dengesinin uygun sınırlar içinde kalmasını sağlamalıdır, yükün havalandırma ihtiyacını göz önünde bulundurarak ona göre istif yaptırmalı, aşırı yükleme yapmamalı, gerekiyorsa bağlama yapmalıdır.

- Konşimentoları tanzim etmek ve imzalamak.

- Harp kaçağı olduğunu bildiği ya da bilmesi gereken yükleri yüklememelidir.

- Hem Türk mevzuatına hem de yabancı ülke mevzuatına uygun olarak iş ve işlemleri tamamlamalıdır.

- Yükleme başladıktan sonra kaptan, gemide ikinci kaptanı nöbetçi olarak bırakmadan gemiden ayrılamaz, yasaya göre gemi emniyetli bir yerde değilse bu yasak, yükleme başlamadan önce de geçerlidir.

- Gemi kalkmaya hazır olunca kaptan ilk elverişli şartta yola çıkmaya mecburdur.

1.2.4.3.2. Kaptanın Yolculuk Sırasındaki Görevleri

Aybay vd., (1998; 563-566), Çağa (1995; 145-146) ve Kender ve Çetingil (2003; 81-82)'e göre, kaptan yolculuk sırasında aşağıdakileri yerine getirmelidir:

- Yolculuk süresince kaptanın asli görevi geminin ve içindekilerin güvenliğini sağlamaktır. Eğer yolculuğu geciktirecek bir hastalığı var ise derhal donatana

bilgi vererek yerine yeni bir kaptan koymalıdır.

- Kaptan, yolculuk sırasında genel olarak kullanılan yolları izlemek zorundadır.

- Kaptan yolculuğun bütün önemli olayları hakkında donatana bilgi vermek ve önemli kararları vermeden önce, olanak varsa, donatandan talimat istemek zorundadır.

- Kaptan yolculuk süresince yükü ve yük ilgililerinin çıkarlarını gözetmekle yükümlüdür.

- Gemi kaptanı tamamen emin olmadıkça ve anlamadıkça hiçbir belgeyi imzalamalıdır.

Bunlarla birlikte gemi kaptanları için bazı özel görevlerin de tanımlandığı görülmektedir. Örnek olarak gemi kaptanı limanlar, bölgesel uygulamalar, kurallar, tavsiyeler, vb kuralsal bilgileri toplayarak gemide muhafaza etmelidir (Hopkins, 1987 ; 162).

1.2.4.3.3. Kaptanın Yolculuk Bittikten Sonraki Görevleri

Aybay vd., (1998; 563-566), Çağa (1995; 145-146) ve Kender ve Çetingil (2003; 81-82)'e göre, kaptan yolculuk bittikten sonra aşağıdakileri yerine getirmelidir.

- Geminin limana girişi ve yükün boşaltılmasıyla ilgili işlemleri yaptırmalıdır.

- Sefer sırasında meydana gelen kazalar hakkında zaman geçirmeden mahkemeden deniz raporu almalıdır.

- Yükü gönderilene, gerçek hak sahibine teslim etmek. Bu bugün yükü konşimentonun meşru hamiline teslim etmek olarak anlaşılmalıdır.

- Navlun tahsil edilmedikçe “yükü teslim etmemek” demek olan “ordinoyu vermemek” yoluna gitmelidir.

Bugün artık yukarıda sıralanan bütün işlemler geminin varma limanındaki acentesi tarafından yapılmaktadır; donatanın o limandaki temsilcisi demek olan acente donatanı ve kaptanı temsilen o limanda yapılması gereken resmi işlemleri yapmaktan başka yükle ilgili işlemleri de yapar. Ordinonun konşimento hamiline verilmesi gibi önemli işlemlerle ilgili olarak kaptanın acenteye talimat vermesi gerekmektedir (Aybay vd., 1998; 566).

1.2.4.4. Kaptanın Temsil Yetkisi

Temsil tanımı; bir hukuki işlemi bir kişinin başka bir ad ve/veya hesabına yapması ve işlemin hukuki sonuçlarının bu şahıs üzerinde doğmasını sağlamasıdır (Ersözlü, 2000; 109). Deniz ticaret sözleşmelerinin yerine getirilmesindeki önemli rolü sebebi ile kaptanlık, görevine bağlı birçok temsil yetkilerine sahip olmasını gerektirir (İzveren vd., 1994; 137). Kaptanın donatanı, taşıyanı ve yükle ilgili olanları temsil etme yetkisi vardır. Kaptanın temsil yetkisi belli bir geminin sevk ve idaresini üstlenmesi ile başlar ve kural olarak emir kumandasını üstlendiği sürece devam eder (Ersözlü, 2000; 113). Kaptanın temsil etme yetkisi TTK Madde 986’da Kanundan Doğan Temsil Yetkisi başlığı altında aşağıda incelenmiştir.

1.2.4.4.1. Kaptanın Donatanı Temsil Yetkisi

Donatanın kendi gemisi ile birlikte sefere çıktığı zamanlarda kendisini temsil hususunda kaptana bir yetki tanımasına ihtiyaç yoktu (Çağa, 1995; 146). Günümüzde ne kendi gemisinde kaptan olarak çalışan ne de donatan olarak kendi gemisi ile sefere çıkan bir donatan kalmadığı için kendi adına hareket etmesi için gemi kaptanına yetkiler verilmiştir.

Bağlama limanında iken kaptanın donatınını temsil yetkisi dar tutulmuştur

(Kender ve Çetingil, 2003; 82, Çağa, 1995; 146, Aybay vd., 1998; 567). Kaptanın bağlama limanındayken yapabileceği işler; tayfa tutmak ve gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin donatan aleyhine açacakları davada onu temsil etmektir.

Gemi bağlama limanı dışındayken kaptanın donatanı temsil yetkisi çok geniştir (Kender ve Çetingil, 2003; 82, Çağa, 1995; 146, Aybay vd., 1998; 567, Ersözlü, 2000; 119). Fakat donatanı temsil vasfıyla gemi üzerinde yaptıracağı ve/veya yapabileceği işler TKK Madde 987 kapsamında "geminin iyi halde muhafaza edilmesine" yönelik ve yaptırılmasında da zorunluluk bulunması gerektirmektedir (İzveren vd., 1994; 138). Bu kapsamda üçüncü şahıslarla donatan adına yapabileceği işler; tamir, yedek parça, kurtarma yardım işlemleri, yakıt ve kumanya alımı, gemiadamının işten çıkartılması; yenisinin alınması, kira sözleşmesi yapabilmesi, konşimentoyu imzalaması, dava açabilmesi olarak sıralanabilir.

Kaptanın donatanı adına kredi işlemleri yapmak konusundaki temsil yetkisi zorunluluk durumu ile sınırlandırılmıştır (İzveren vd., 1994; 139). Ayrıca zorunluluk hallerinde gemisini de satabilir. Bununla birlikte kaptanın temsil yetkisi kısıtlanabilir. Fakat bu kısıtlama kendisine bildirilinceye kadar yetkisi devam eder. Kaptan kanuni yetkilerini aşarak yaptığı işlemlerde şahsen sorumlu olur (İzveren vd., 1994; 140).

1.2.4.4.2. Kaptanın Taşıyanı Temsil Yetkisi

TTK Madde. 972 vd. hükümlerinde, kaptanın donatanı temsil yetkisinin aksine; taşıyanı temsil yetkisine ilişkin sistematik özel düzenlemeler yer almamaktadır. Kaptanın taşıyanı temsilen yapacağı hukuki işlemlerin bir çoğu, TTK'nın navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin hükümler arasında dağınık olarak düzenlenmiştir (Ersözlü, 2000; 149). Burada bahse konu taşıyan, kiracı olarak düşünülmelidir. Kiracı donatandan gemiyi zaman esaslı olarak kiralarken taşıyıcı konumuna geçer. Kaptan ile donatan arasında iş akdi sözleşmesi devam ederken kiracının da temsilcisi olarak davranır. Kiracının temsilcisi olarak kaptan, yükü gemiye almak, yükleme yerini seçmek, hazırlık ihbarı yapmak, konşimento kesmek,

boşaltma yerini seçmek varma limanında yükü gönderilene teslim etmek gibi iş ve işlemleri yapar; bunları yaparken de kiracı/taşıyanı temsil eder (Ersözlü, 2000, Aybay vd., 1998; 570).

1.2.4.4.3. Kaptanın Yük İlgililerini Temsil Yetkisi

TTK Madde 995'te geçen 'yükle ilgili olanlar' sözü ile taşıtan/yükleten/gönderilen kastedilmektedir. İngilizce'den geçen 'yük ilgilileri' (cargo interest) deyimi yük sigortacılarını da kapsayan içeriği daha geniş bir deyimdir (Aybay vd., 1998; 570). Kaptan temsil yetkisini kullanırken donatan ya da taşıtan adına değil, doğrudan doğruya kanundan aldığı yetkiye dayanarak yük sahipleri adına hareket eder (Ersözlü, 2000; 196).

Kaptan yükle ilgili olanların menfaatlerini korumak için yolcuk süresince mümkün olduğu kadar yüke bakmakla mükelleftir (Kender ve Çetingil, 2003; 83). Temsil yetkisi kapsamında "yüke özen göstermek" için ziyanın önüne geçmek için tedbirler almak, satmak, atmak veya boşaltmak, kredi işlemleri yapmak, davalarda temsil etmek vb fiilleri de içermektedir (Çağa, 1995 ; 151, Ersözlü, 2000; 197-200).

1.2.4.5. Türk Ticaret Kanununda Kaptanın Sorumluluğu

Kaptanın sorumluluğu TTK Madde 972'de aşağıdaki gibi verilmiştir; (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). "Kaptan, bütün işlerinde hususiyle ifası kendine düşen mukavelelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmeye mecburdur. İşlediği kusurlardan, hususiyle bu fasılla ilerdeki fasıllarda ve diğer kanunlarda yazılı vazifelerini yapmamasından doğacak zararlardan mesuldür". Burada ifade edilen tedbirli kaptan deyimi Alman Ticaret Kanunun "normal kaptan" kavramından alınmıştır. Tedbirli kaptan olarak görevlerin yerine getirilmesi, kaptanda aranan (dikkat, itina) özen, objektif bir ölçüye göre normal bir kaptanın göstermesi lazım gelen özendir. (İzveren vd., 1994; 134). Bununla birlikte TTK Madde 993/2'de ise yasal yetkilerinin sınırını aşmadıkça kaptanın, yaptığı hukuki işlemlerden kişisel olarak sorumlu tutulamayacağını belirtilmektedir (T.C. Resmi

Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı).

Kaptanın gereken özeni gösterip göstermediği meselesi her zaman genel olarak çözülememekte; olayın özelliklerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Ani karar verilip harekete geçilmesini icap ettiren beklenmedik tehlikeli hallerde durumun takdirindeki her yanılmayı - error in judgement - kusurlu bir hareket olarak kabul etmek doğru olmaz. Bu esas bilhassa çatmalardan hemen önceki manevralar hakkında kabul edilmiş bulunmaktadır (Prüssmann, 1992. akt. Çağa, 1995; 152).

Kaptana TTK'da çok geniş görev ve yetkiler tanınmış ve bunun karşılığı olarak da ağır sorumluluklar öngörülmüştür (Ersözlü, 2000; 203). TTK 973/2 Kaptan ile donatan arasındaki sorumluluğu açıklamaktadır (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Kaptanın donatanın emrine uymuş olması onu sorumluluktan kurtarmaz. O kadar ki durumunu bilerek böyle emir veren donatan da kişisel olarak sorumludur (Tekil, 1993; 107).

1.2.4.5.1. Kaptanın Hukuksal Sorumluluğu

Kaptanın belli bir gemideki kaptanlık görevi, donatanla yaptığı bir sözleşmeye dayanır. Bu sözleşme uyarınca görev yaparken kaptan, gene tedbirli bir kaptanın göstereceği özeni göstermek zorundadır; görevini yaparken eylemi sonucunda donatana bir zarar verirse sorumlu olur (İzveren vd., 1994; 134, Aybay vd., 1998; 571, Kender ve Çetingil, 2003; 83). Kaptanın görevi ile ilgili kusurlar, sözleşmeden doğan sorumlulukları gerektirdiğinden kaptan, bu hukuki sebebe dayanan iddialar karşısında ancak kusursuzluğunu kanıtlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilir (Tekil, 1993; 107). Bu da ancak, tedbirli bir kaptanın, yani bilgi birikimi ve uslamlaması yeter düzeyde olan kaptanın yapması gerekeni yaptığını, yapmaması gerekeni yapmadığını kanıtlamakla olanaklıdır (Aybay vd., 1998; 572).

Kaptan yük ilgililerine sözleşme ile bağlı değildir. Bu nedenle kaptana ait

kusurun ispatı davacıya düşer (Tekil, 1993; 107). Bununla birlikte kaptan, donatandan başka, taşıtana, yükletene, gönderilene, yolcuya, gemi adamlarına, alacağı 988. Madde'ye giren bir kredi muamelesinden doğan gemi alacaklısına, hususiyle deniz ödüncü verene karşı da mesuldür (Aybay vd., 1998; 572).

TTK. Madde 947'ye göre; "*Donatan, gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı mesuldür; şu kadar ki, donatanın yükle ilgili şahıslara karşı olan mesuliyeti, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan mesuliyeti derecesindedir"* (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Gemi kaptanı görevini yaparken üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı donatan sorumludur. Fakat TTK. Madde 972'ye ve BK. Madde 55'e göre donatan mahkum edildiği takdirde gemi kaptanına rücu edebilir. TTK. Madde 948'de ise donatanın üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlandırılmıştır (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Donatan üçüncü şahıslara karşı rizikoları kulüp sigortası adı da verilen P&I (Protecting and Indemnity) kulüp sigortaları ile teminat altına alır. Bu sigorta türü, armatörlerin bir araya gelerek ödedikleri primlerle oluşturdukları havuzdan rizikolarını teminat altına aldıkları özel bir sigorta çeşididir (Hopkins,1987; 693).

Gemi kaptanlarının, kusurlarından dolayı meydana gelebilecek zararların karşılanması konusunda Türk Ticaret Kanunu'nda hükümler vardır. Yükte meydana gelebilecek zararlar için TTK. Madde 1312 "*Sigortacı taşıma işlerini görmeye memur olanların kasten veya kusurlariyle sebebiyet verdikleri hasarları da tazmin ile mükelleftir."* örnek olarak verilebilir.

Gemi bünyesinde meydana gelebilecek hasarları tekne sigortası tazmin etmektedir. "Uygulamada tekne sigortası, Tekne Poliçesi Genel Şartları ve ona eklenen 'Tam Ziya Klozu', 'Enstitü Yat Klozları' veya 'Enstitü Süre Klozları – Tekne' hükümlerine göre akdedilmektedir" (Kubilay, 2001; 152). Enstitü Süre Klozu'nda rizikoların belirtildiği Madde 7'de "Kaptan, zabit, gemiadamı ve kılavuz kaptanların kusur ve ihmallerinin" riziko kapsamında olduğu belirtilmiştir (Kubilay,

2001; 155).

1.2.4.5.2. Türk Hukukunda Kaptanın Cezai Sorumluluğu

Kaptanın ceza sorumluluğu için 765 ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunları taranmıştır.

1.2.4.5.3. Türk Ceza Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu

Eski 765 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 383 Maddesi'nde "tedbirsizlik, dikkatsizlik, meslek ve sanatta acemilik nedeniyle yangın, infilak, batma ve deniz kazasına sebebiyet verme durumunda, kusurlu kişiye 30 aya kadar hapis ve ayrıca ağır para cezası verilir" hükmü bulunmaktaydı (T.C. Resmi Gazete, 13.3.1926 tarih, 320 sayılı). Yeni 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nunda benzer bir ifade Madde 179-2'de bulunmaktadır. Yeni düzenlemede *Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişi, iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır* hükmü getirilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 12.10.2004 tarih, 25611 sayılı). Eski düzenlemede Avbay vd., (1998; 572)'de yorumladıkları gibi yanlış anlaşılmalara ve yorumlara sebep olan madde açık ve anlaşılır hale getirilmiştir.

1.2.4.5.4. Türk Ticaret Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu

TTK 'daki cezaya ilişkin hükümler yasa içinde dağınıktır. Bunlardan başlıcaları aşağıdaki gibidir (Aybay vd., 1998; 573):

Kaptanın disiplin yetkisine ilişkin olarak TTK'nın sonunda yer alan hükümlerden doğan yetkisini kötüye kullanan kaptana on beş günden bir yıla kadar hapis ve ayrıca para cezası verilir (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih ve 9353 sayılı, M.1470/ı).

Gemideki hizmetlerin esaslı şekilde aksamasına yol açan kusurlu davranışları

yüzünden kaptan, donatanın şikayeti üzerine on beş günden bir yıla kadar hapis ve ayrıca para cezasına mahkum edilir (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih ve 9353 sayılı, M.1470/ıı).

TTK M.826-823 de belirtilen kurallara uymayan, yani Türk bayrağı çekmesi gereken gemiye yabancı bayrak çeken ya da yabancı bandıra çekilmesi gereken gemiye Türk bayrağı çeken kaptana altı aya kadar hapis ve ayrıca ağır para cezası verilir; kaptanın bu davranışı yüzünden gemi müsadere edilir.

Türk bayrağı çekme hakkı olan gemi için gemi tasdiknamesi ya da bayrak şahadetnamesi alınmadıkça bayrak çekilemez; bu hükme aykırı olarak Türk bayrağı çeken kaptana bir aya kadar hafif hapis ayrıca para cezası verilir (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih ve 9353 sayılı, M.833).

TTK M.835'e göre harp gemileri ve sahil istihkamları önünde veya Türk limanlarına girerken /çıkarken kumandasındaki ticaret gemisine bayrak çekmeyen kaptan, hafif hapis ve hafif para cezasına çarptırılır (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Bu ilginç hüküm ticaret gemilerinin uyrukluğunun bilinmesi gereksiniminden doğmuştur; her kaptan yabancı bir ülkenin limanına girerken o ülkenin bandırasını çekmek gerektiğini bilir. Ticari gemilerin harp gemilerini selamlaması da eski bir uygulamadır ve artık yapılmamaktadır.

1.2.4.5.5. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununun 20-25. Madde'leri ceza hükümleridir (T.C. Resmi Gazete, 14.06.1946 tarih, 6333 sayılı). Bunlar aşağıdaki gibi özetlenebilir (Aybay vd., 1998; 574):

Yolculuğuna izin verilmemiş, yola elverişlilik belgesi almamış, belgesinin süresi geçmiş ya da belgesi battal edilmiş ticaret gemisini işleten donatanla birlikte gemiyi yöneten kaptan üç aydan bir yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılır.

Gemiyi yükleme sınırı çizgisinden daha fazla batıracak biçiminde yükleyerek yolculuk yapan kaptana bir aydan üç aya hapis cezası ve altı aydan bir yıla kadar denizde çalışmaktan alıkoyma cezası verilir (Bu durumda kaptanın donatanın buyruğuna uymuş olması kaptanı sorumluluktan kurtarmaz).

Yolcu taşımasına izin verilmemiş bir gemiyle yolcu taşıyan geminin kaptanına bir aydan üç aya kadar hapis cezası ve altı aydan bir yıla denizde çalışmaktan alıkoyma cezası verilir.

Tehlikeli eşyayı, bu konudaki tüzük hükümlerine aykırı taşıyan kaptana ağır para cezası verilir.

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğünün 37. kuralında belirtilmiş olan tehlike işaretlerini yersiz ve gereksiz kullanan kaptana para cezası verilir (T.C. Resmi Gazete, 29.04.1978 tarih, 16273 sayılı).

Deniz kazası nedeniyle aldığı deniz raporunu kazadan sonra uğradığı ilk Türk limanına vermeyen kaptana para cezası verilir.

Gemisi bir çatışma olayına karışmış kaptan çatışmadan sonra öteki gemiye kendi gemisinin bilgilerini vermez, olayı jurnale yazmazsa para cezasına çarptırılır.

Çatışmadan sonra olanak varken öteki gemiye yardım etmeyen denizdeki kazazedelere yardım etmeyen ve imdat işareti aldığı halde geminin yanına gitmeyen kaptana bir aydan üç aya kadar hapis ve üç aydan altı aya kadar denizde çalışmaktan alıkoyma cezası verilir.

1.2.4.5.6. Gümrük Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu

Aşağıda Gümrük Kanunu'na göre kaptanın cezai sorumlulukları incelenmiştir (T.C. Resmi Gazete, 04.11.1999 tarih, 23866 sayılı):

4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun "Dördüncü Bölümünde", "Özet Beyan Ve Gümrüğe Sunulan Eşyanın Boşaltılması" hakkında düzenlenen "42 ila 45 Madde hükümlerine göre, taşıt araçlarının sahipleri, kaptanları veya acenteleri tarafından gümrük idaresine verilen özet beyan veya özet beyan olarak kullanılan ticari veya resmi belgelerdeki kayıtlı miktara göre noksan çıkan kapların mahrecinden yüklenmemiş veya yanlışlıkla başka yere çıkartılmış veya kaza ve avarya sonucunda yok olmuş veya çalınmış bulunduğu gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanamadığı takdirde, bu noksan kaplara ait eşyadan tarife pozisyonuna veya tarife pozisyonu tespit edilemiyor ise cinsine ve türüne göre tarifede dahil olduğu faslın en yüksek vergiye tabi pozisyonuna göre hesaplanacak gümrük vergisi kadar para cezası alınır" (T.C. Resmi Gazete, 04.11.1999 tarih, 23866 sayılı, GK, Madde 237).

Dökme gelen eşyadaki % 3'ü aşan eksiklikler ve fazlalıklar için takibat yapılacağı da bildirilmektedir (T.C. Resmi Gazete, 04.11.1999 tarih ve 23866 sayılı, GK, Madde 237, 4).

Türkiye Gümrük Bölgesine giren gemilerin rota değiştirmesi, yolda durması, başka gemilerle temas etmesi, gümrük gözetimi yapılması için yol kesmemesi veya gümrük idaresi bulunmayan yerlere yanaşması halinde para cezasına çarptırılır (T.C. Resmi Gazete, 04.11.1999 tarih ve 23866 sayılı, GK, Madde 241, 6 a).

1.2.4.5.7. Borçlar Kanunu'na göre Kaptanın Cezai Sorumluluğu

Kaptanın üçüncü şahıslara verdiği zararlarda, donatan da TTK 947'e göre sorumlu olacaktır. Bu durumda eğer donatan mahkum edilirse donatan kaptana rücu edebilir (Ersözlü, 2000; 213). Bu durum Borçlar Kanunu Madde 55'de belirtilmektedir. "*Başkalarını istihdam eden kimse, maiyetinde istihdam ettiği kimselerin ve amelesinin hizmetlerini ifa ettikleri esnada yaptıkları zarardan mesuldür. Şukadar ki böyle bir zararın vukubulmaması için hal ve maslahatın icabettiği bütün dikkat ve itinada bulunduğunu yahut dikkat ve itinada bulunmuş*

olsabile zararın vukuuna mani olamıyacağını ispat ederse mesul olmaz.İstihdam eden kimsenin, zamin olduğu şey ile zararı ika eden şahsa karşı rücu hakkı vardır" (T.C. Resmi Gazete, 29.04.1926 tarih, 359 sayılı).

Ayrıca Borçlar Kanunu Madde 41'de de kaptanın haksız fiillerden dolayı kişisel sorumluluğunun olduğu sonucuna varılabilir. *"Gerek kasten gerek ihmal ve teseyyüp yahut tedbirsizlik ile haksız bir surette diğer kimseye bir zarar ika eden şahıs, o zararın tazminine mecburdur"* (T.C. Resmi Gazete, 29.04.1926 tarih, 359 sayılı).

1.2.5. Uluslararası Deniz Hukukunda Gemi Kaptanlarının Sorumluluk ve Yetkileri

Gemi kaptanlarının sorumluğunun ne kadar geniş kapsamlı olduğuna daha önce değinilmişti. Gemi sahiplerinin sorumluluğu hakkındaki Uluslararası Brüksel Sözleşmesi'nde kaptanın, kaptan sıfatı ile işlemiş olduğu kusurları hakkında sorumluluğunun sınırlı olduğunu ileri sürebileceği öngörülmüştür (Ersözlü 2000; 206). 31 Mayıs 1968 tarihinde yürürlüğe giren Brüksel Sözleşmesi'nin 7. Madde'sinde sözleşmenin uygulama alanının geniş tutulması ile, sözleşmeye katılmayan diğer ülkelerin kaptanlarının da sorumluluğunun sınırlandırılması kapsamından yararlanabileği belirtilmektedir (Ersözlü, 2000; 207). Ayrıca Hamburg Sözleşmesi'nde de kaptanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler bulunmaktadır (Tekil; 1993; 88 akt. Ersözlü, 2000).

1982 de Birleşmiş Milletler adına deniz hukukunda uzman bir grup hukukçu "Asya ve Pasifik için Ekonomik ve Sosyal Komisyonu" adı altında "Deniz Hukuku Uygulamaları için Temel Prensipler (Guidelines for Maritime Legislation,)" başlıklı bir doküman hazırladı. Bu dokümanda belirtilen gemi kaptanının görev ve sorumlulukları aşağıda sıralanmıştır (Pozolotin ve Gorchakov, 2003; 25-29);

a) Kaptan gemideki her şeyden ve geminin emniyetinden sorumludur.

b) Kaptan, operasyonel bir birim olarak geminin yönetimini üstlenmiştir.

c) Kaptan uygun işletme yönetimi için gerekli olan davranış ve disiplin standartlarını korumalıdır; gemide bütün disiplin sorunlarının son hakemi kaptandır.

d) Kaptan gemi mürettebatının ahlaki değerlerinin yüksek tutulmasıyla bizzat ilgilenmeli ve daima bu seviyede korumalıdır.

e) Kaptan kirliliğin önlenmesi, yükün emniyetli taşınması, geminin emniyetli yönetimini sağlamalıdır.

f) Kaptan, geminin uluslararası yükleme hattı sertifikası ve Uluslararası Yükleme Hattı Konvansiyonu 1966 kurallarına göre yüklemesini sağlamalıdır.

g) Kaptan gemiyi, yanlış yükleme ile meydana gelebilecek yapısal gerilmelere ve yükün veya balastın emniyetini tehdit eden durumlara maruz bırakmayacak tedbirleri almalıdır.

h) Kaptan geminin su geçirmezliğini etkileyebilen olaylar hakkında bilgilendirilmelidir. Bu gibi olaylar yazılı olarak bildirilmelidir.

i) Kaptan her zaman gemi emniyetini sağlamalıdır.

j) Kaptan, gemi evraklarının ve sertifikalarının emniyetle korunması, geçerliğinin ve tertibinin sağlanması konularında gerekli tedbirleri almalıdır.

k) Kaptan, gemi hakkında bildirimlerden ve gemi sahipleriyle olan bütün yazışmalardan sorumludur.

l) Kaptan, armatörünün beklentilerini ve geminin kayıtlı olduğu ülke tarafından talep edilenleri, taşınan yüke karşı özeni, ve gemideki yaşam koşulları ile

ilgili standartların seviyesini gözeterek hareket etmelidir.

m) Kaptan yükün uygun ve emniyetli olarak istif edilmesi konusunda, yükün kaybolma, eksilme ve yağma edilmesine karşı korunması için bütün mantıklı önlemleri almak konusunda, geminin sefer başlangıcında ve süresince her yönüyle denize elverişli olması hakkında gerekli özeni göstermelidir.

n) Eğer fırtına veya başka tehlikelerden dolayı yük, sefer sırasında zarar görmüşse, kaptan en yakın limanda olayın detaylarını açıklayacak şekilde, gerekli otoritelere kazayı "Deniz Raporu" ile bildirmelidir.

o) Kaptan uygun ve gerçek kayıtları gemi jurnaline kaydetmeli, gemi jurnalini ve diğer bütün gemi evraklarını kendi denetimi altında tutmalıdır.

p) Kaptan gemiyi ve gemideki kişileri tehlikeye atmamak şartıyla gemi ve kazazedeler için bütün yardımları sağlayabilmelidir.

q) Kaptan, geminin bayrak devletinin hukukuna, kurallarına, düzenlemelerine ve gemi sahibinin koyduğu kurallara uyulmasını sağlamalıdır.

r) Kaptan gemi hangi ülkenin limanındaysa o ülkenin hukukuna, kurallarına ve düzenlemelerine uyulmasını sağlamalıdır.

s) Kaptan, "Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları"na uyulmasını sağlamalıdır.

t) Kaptan en yakın gidilecek limana ulaşmak için yeterli yakıt, erzak-kumanya, tatlı su stoklarını gemi üzerinde hazırda bulunmasını sağlamalıdır.

u) Kaptan gemideki ilaç durumundan sorumludur.

v) Kaptan geminin yük operasyonu sırasında doğan ticari fırsatlar hakkında bilgilendirilmelidir (Geminin, yükün ve tayfanın emniyeti perspektifinde).

1.2.6. Denizcilik Örf, Adet, Gelenekleri ve Gemi Kaptanları

Denizcilik mesleğinin örf ve adetleri doğal olarak gemi üzerinde yaşanan öğrenilen ve uygulanan olgulardır. Doğası gereği, denizdeki çalışma ortamı, yaşanan örf ve adetleri, gözlemlenmesi ve incelenmesi bakımından da zorluklar ihtiva etmektedir. Belki de bu yüzden örf ve adetleri bu güne dek yazılmamış belki de yazılma gereği de duyulmamıştır (Nas, 2005b).

Denizdeki emniyet kültürünün bile ülkelerin kültürlerine göre farklılıklar gösterdiği (Havold, 2000) düşünülürse, deniz örf, adet ve geleneklerin de ülke kültürlerine göre değişiklikler göstermesi gayet doğaldır. Bu durumda gemi kaptanları için standart örf, adet ve geleneklerin oluşturulması mümkün değildir (Yazar). Kaldı ki örf, adet ve gelenekler tarihsel süreç içerisinde şekillenerek değişikliğe uğrarlar (Nas, 2005b).

1.2.7. Gemi Kaptanları için Davranış Tarzları ve Değerler.

Dünya denizcilik camiasında denizcilik mesleğinin değerlerinin korunabilmesi maksadıyla çeşitli çalışılmalar yapılmıştır (Gürdeniz, 1999, Pozolotin, 2004, Nautical Institute, 2005). Bu çalışmalar denizcilerin davranış ve hareket tarzlarının nasıl olması gerektiği şeklindeki tavsiyelerden oluşmaktadır. Oluşturulan davranış kurallarının (code of behaviour), hareket tarzlarının (code of conduct) ve etik kodlarının (code of ethics) hedefinde örnek bir model oluşturma amacı vardır (Nas 2005b).

Çizilen modellere en iyi örneklerden biri Kaptan Pozolotin (2004) tarafından geliştirilmiş olan "Kaptanlar için Davranış Kuralları" adı altındaki tavsiyelerdir. Aşağıda kaptanlar için davranış kuralları verilmiştir (Pozolotin, 2004):

- Yanlış olsa bile diğerlerinin düşüncelerine saygılı olun.
- Kararlarınızda sorun çıkartıcı değil yapıcı olun.

- Eğer hatalıysanız, hatanızı kabul edin ve adil davranın.
- Sabrınız derviş sabrı kadar olsun.
- Astlarınıza üçüncü bir kişi varken uyarıda bulunmayın.
- Astlarınızı yanınızda başkaları varken, abartmadan övün.
- Her zaman astlarınıza iş için teşekkür edin. Her pozitif hareket övgü alırken her negatif de cezalandırılmalıdır.
- Kamçı ve zencefilli kek: eskilerin dediği gibi zencefilli kek daha fazla olmalıdır.
- Doğrudan bir şeyler kazandırmasalar dahi eleştirilere ve geliştirici tekliflere açık olun.
- Hayati tehlike durumları hariç astlarınızca yapılabilecek hiçbir şeyi kendiniz yapmayın.
- Astlarınızın kararı ve uygulaması, işi sizin yapmanızdan çok daha asil bir durumdur.
- Astlarınız sizden daha yetenekliyse sakın korkmayın. Bundan gurur duyun.
- Diğer yöntemler başarısız olmadıkça tüm otoritenizi kullanmayın. Gerekiyorsa da sonuna kadar kullanmayın.
- Mürettebatınızın yaptıkları sizin kendi görüşlerinizle radikal olarak farklı olmadıkça hareketlerinde maksimum özgürlük tanıyın. Bu onların sorumluluk bilinci kazanmalarını sağlayacaktır.
- Önemsiz konular üzerinde tartışmayın. Bu önemsiz ayrıntılar işleri karıştırdığı gibi esas konudan da uzaklaştırır.
- Yanlış anlaşılmaları engelleyin. Gerekiyorsa talimatları yazılı verin.
- Her zaman doğru ve dakik olun, her zaman “DERLİ TOPLU OLUN”. Astlarınız sizi örnek alacaklardır. En iyi eğitim metodu uygun model olmaktır.
- En iyi çalışma prensibi, dediğini yapmaktır.
- Asla unutmayın, ruh halinizdeki olumsuzluk veya karamsarlık diğerlerine direkt olarak yansır ve onların hareketlerini de olumsuz yönde etkiler.
- Kabalık en sert şekilde cezalandırılmalıdır.

- Lider olma sanatı emir vermekten değil astların inisiyatiflerini kullanmasında yardımcı olmadan geçer.
- Yönetmek önceden görmek demektir.
- Hiçbir zaman sizden öncekileri yargılamayın çünkü bir gün onların yerinde siz olacaksınız.
- Eğer hemen verilmesi gerekmiyorsa son kararınızda aceleci olmayın. (Yazın, başmühendise veya birinci zabite gösterin, ertesi sabaha erteleyin, sabahleyin tekrar kontrol edin)
- Asla unutmayın, öfke, kızgınlık ve gerilim kötü birer danışmandır. Doğru karar verdirtmez.
- Çin atasözünü unutmayın, ne yutulacak kadar tatlı ne de tükürtecek kadar acı olun.
- Astlarınızın isimlerini, aile fertlerini, önem verdiği şeyleri ve yaş günlerini hatırlamaya çalışın ve zamanı geldiğinde sorun, tebrik edin.
- Tartışmalı durumlarda kendinizi astlarınızın yerine koyarak, kendi tepki ve davranışlarınızın neler olabileceğini düşünün.
- Asla unutmayın, gülümseyin, dünya da size gülümseyecektir.
- Asla unutmayın, etrafınızı temizlemezseniz pis kokacaktır. (Çöp kutusunu kulübeden dışarı çıkartmazsanız kulübe pis kokacaktır)
- Asla unutmayın, kendinizi idare edemiyorsanız diğerlerinin üzerinde gözetim yapamazsınız.

Türkiye'de denizcilik mesleğinin değerleri hakkında ulaşılabilen tek yazılı kaynak Gürdeniz (1999)'in Yönetim ve Liderlik ders notlarıdır. Bunun yanında Cerit (2003)'in "Deniz İşletmeciliği Etiği ve Örgütsel Etkiler" konusunda gemi kaptanları üzerinde yaptığı bir çalışması bulunmaktadır. Ayrıca "Mesleksel Değerler ve Etik Eğitimi: Denizcilik Uygulaması" konusunda da çalışmalar bulunmaktadır (Cerit vd, 2005).

Gürdeniz (1999)'in çalışmasındaki ifadeleri, denizcilik mesleğini tanımlarken aynı zamanda denizcilik mesleğinin değerlerini de sıralamaktadır. Bu değerler özellikle lider konumda olan kaptanlar ve denizciler tarafından bilinmesi gereken ve

nesilden nesile aktarılması gereken **evrensel ve yaşamsal** olgulardır (Nas, 2005b) Aşağıda Türk denizciliğinin değerleri maddeler halinde sıralanmıştır (Gürdeniz, 1999):

- Yaratanımıza yakınlık mesleğidir.
- İman ve inanç mesleğidir.
- Sancak gezdirdiği için şeref mesleğidir.
- Kendine güven, kuvvetli şahsiyet ve liderlik mesleğidir.
- Güzel vatanımızın politik ve ekonomik ilerlemesinde harp ve ticaret bahriyesiyle aynı amacı yürüttüklerinden birbiriyle bütünleşme mesleğidir.
- Kamu ve özel deniz kuruluşları ile filomuzu teşkil eden gemilerimizin uyumlu çalışma mesleğidir.
- Çok değişik deniz şartlarında görev yapma zorunluluğu nedeniyle devamlı mücadele mesleğidir.
- Gönülden birlik, beraberlik, sevgi ve saygı mesleğidir.
- Yüksek ahlak ve fazilet mesleğidir.
- Her türlü yenilikleri takip ve uygulama mesleğidir.
- Her an kendini yenileme ve geliştirme ile geniş kültür mesleğidir.
- Örf adet ve görgü mesleğidir.
- Mertlik, efendilik ve yerine göre tavır mesleğidir.
- Nezaket ve centilmenlik mesleğidir.
- Temizlik, intizam ve gönye mesleğidir.
- Üstün fedakârlık ve vefa mesleğidir.
- Dış ülkelerde yurdumuzu ve ulusumuzu onurlu olarak temsil etme mesleğidir.
- Can ve mal emniyetiyle ilgili verilen emirlere hayatı pahasına sahip olma mesleğidir.
- Kendine has kutsal özellikleri dolayısıyla tek kelime ile asalet mesleğidir.
- Asalet soydan değil, iyi huydan ve temiz ahlaktan gelir.

Denizcilerin davranış ve hareket tarzlarına ait başka bir örnek çalışma ise Nautical Institute tarafından hazırlanan "Denizcilik Mesleği için Hareket Tarzları (A Code of Conduct for Nautical Professionals) veya diğer adıyla "Denizcilik Enstitüsünün Etik Kodları"dır (Nautical Institute Code of Ethics). Yedi bölüm başlığı altında incelenen denizciler için etik kodu, aşağıda sıralanmıştır (Nautical Institute http://www.nautinst.org, erişim 17.04.2005).

Bölüm 1

Hizmet ve Çıkar Çatışması

Denizcilik Mesleğini Yapanlar;

- Sorumluluklarını dikkatli ve özenli bir tavır içerisinde dürüstçe yerine getirir.
- Görevlerini deniz hayatını ve kamu (toplumsal) çıkarlarını gözeterek emniyetli ve verimli bir şekilde yerine getirir.
- Gemisini verimli bir şekilde işler halde bakımını sağlar ve yönetir.
- Mesleksel görevlerinin gereklerine ters düşen kişisel çıkarlar sağlamaz.
- Gizli kalması gerekli olan bilgileri güvenli bir şekilde korur.
- Düzenlemelere ve özellikle uluslararası yasal düzenleme ve kodlara uyar.

Bölüm 2

Seyir, Deniz Çevresi ve Emniyetinin Korunması ve Acil Durumlara Müdahale

Denizcilik Mesleğini Yapanlar;

- Emniyetli seyreder.
- Çalışma ve yaşam alanlarının emniyeti ve sağlığını temin etmek için tüm makul tedbirleri alır.
- Emniyetli çalışma ve personel emniyeti kurallarının uygulanmasını sağlar.

- Deniz çevresinin kirletici atıklardan korunabilmesi ve atıkların çevreye zarar vermeyecek bir şekilde ortadan kaldırılması için tüm makul tedbirleri alır.
- Acil dururum planlarını hazırlar ve ihtiyaç duyulduğunda tedbirlerin işe yarayacağı konusunda emin olabilmek için uygun talimleri yapar ve sürdürür.
- Acil durumlarda hayat kurtarmanın öncelik taşımasını sağlar.

Bölüm 3

Tehlike ve Can Kurtarma

Denizcilik Mesleğini Yapanlar;

- Acil ve tehlikeli durumlarda kurallara uygun vardiya tutar ve yardım sağlamak için uygun hareketi yapar.
- Denize adam düşmesi, kişisel yaralanma veya başkalarına yardım gibi konularda can kurtarma araç ve prosedürlerinin düzenli talimini yapar.

Bölüm 4

Denize Elverişlilik

Denizcilik Mesleğini Yapanlar;

- Seferin her aşamasında geminin denize ve yüke elverişli olmasını sağlar.

Bölüm 5

Yüke Özen ve Emniyet

Denizcilik Mesleğini Yapanlar;

- Yükün iyi koşullarda yüklenmesini, taşınmasını ve teslimini sağlamak için gerekli tüm önlemleri alır.
- Gemiyi ekipman parçalarını muhafaza ve korumak için makul olan tüm tedbirleri alır.
- Gemide yasadışı olayların önlenmesini sağlamak amacıyla makul olan tüm tedbirleri alır.

Bölüm 6

Yeterlik

Denizcilik Mesleğini Yapanlar;

- Atanmış oldukları görevleri yerine getirmek için gerekli deneyim, tecrübe ve yetenek yönünden yeterli olmak için tüm tedbirleri alır.
- Yetenek ve becerilerin sürdürülebilmesi, güncelleşmesi ve gelişmesi için makul olan tüm tedbirleri alır.
- Kendilerine verilen görev ve sorumluluklara ilişkin gerekli yeterliklerini teminen astlarını teşvik eder ve eğitimlerini destekler.
- Yeni gelişmelere ilişkin güncelliği elde etmek için arayışını sürdürür.
- Denizcilikle ilgili çalışmaların en iyi sonuçlarını sağlayabilmek için diğer meslektaşları ve kişilerle işbirliği yapar.

Bölüm 7

Mesleki Gelişme

Denizcilik Mesleğini Yapanlar;

- Her zaman çalışmalarını, denizcilik mesleğinin saygınlığı, ünü ve standartlarının yükseklerde tutulması ve emniyet sağlık ve çevre korunmasına ilişkin konularda kamu yararının korunması doğrultusunda sürdürür.
- Astlarının eğitimleri/gelişimleri için ve mesleki standartların gelişimine aktif olarak katkı yapar.

Gemi kaptanlarının gemilerdeki davranış tarzları, çevresindekiler tarafından algılanırken gemi kaptanları için bir imaj da oluşmuştur. Bu imaj için, Duncan McGuyver tarafından kaleme alınan ve biraz da mizahi öğeler katılmış olan "Kaptanın Daimi Emirleri" örnek olarak verilebilir. Bu çalışma gemi kaptanının gemi içerisindeki yeri ve önemi konusunda ipuçları vermektedir. Kaptanın Daimi Emirleri'nden bir kaçını özet halinde ifade etmek gerekirse (http://www.thejuryrig.com/index.php, erişim 04.07.2006); "*Kaptan haklıdır. Kaptan daima haklıdır. Personelden biri haklı olsa dahi 2. madde hükmü uygulanır. Kaptan yemek yemez... beslenir. Kaptan içmez... yudumlar. Kaptan uyumaz... istirahat eder.*

Kaptan hiçbir zaman geç kalmaz... geciktirilmiştir. Kaptan hiçbir zaman mevkiini terk etmez...başka bir yerde mevcudiyeti zorunlu olmuş, çağırılmıştır. Kaptan hiçbir zaman gazetesini okumaz... tetkik eder. Kaptan'ın yanına kendinize ait fikirlerle varır, onun fikirleriyle terk edersiniz. Kaptan personelindeki kadın personel ile münasebette bulunmaz... onları eğitir. Kaptan mayo giymiş olsa bile personelinin tek hakimidir. Kaptan'ı eleştirmek, kendinizi eleştirmektir. Kaptan personelin tümü adına düşünür. Kaptan'a mübah olan başkalarına yasaktır". Mizahi bir yapıyla da olsa, gemi kaptanının gemideki otoritesine ışık tutmaya çalışan bu çalışma, aslında gemi kaptanının daha önceden sıralanan hukuki yetki ve sorumlulukları çerçevesinde şekillenen davranış, tutum ve tarzları için bir fikir oluşturmaktadır (Yazar).

İKİNCİ BÖLÜM
BİREYSEL KARAR VERME

Bu bölümde karar verme kavramına, insanın bireysel bir davranışı olarak yaklaşılacaktır. Çalışmanın konu başlığı olan bireysel karar verme sürecinin analizi kapsamında bireyin, karar verme davranışı sırasında kullandığı ve geliştirdiği stiller, modeller ve bunları etkileyen faktörler literatür taramasına dayanılarak incelenecektir.

2.1. KARAR VERME

Karar verme tanım olarak seçim davranışı olarak ifade edilmektedir (Connor ve Becker, 2003). "Karar verme" ve "karar" tanımları birbirleriyle karıştırılmasına (Lee vd., 1999; 3) rağmen aralarında kesin olan bir fark vardır. Bu fark karar verme davranışının bir süreci sahip olmasıdır (Simon, 1976; 1). Karar verme, genel anlamda, alternatifler arasından seçim yapmak olarak tanımlanmaktadır. Eğer seçilecek tek bir seçenek var ise karar vermeden bahsedilemez (Rollinson 2002). Karar verme davranışının ortaya çıkabilmesi için aşağıdaki koşulların yerine gelmesi gerekmektedir (Kuzgun 1992) :

1. Karar verme ihtiyacını ortaya çıkaran bir güçlüğün varlığı ve bu güçlüğün birey tarafından da hissedilmesi.
2. Güçlüğü giderecek birden fazla seçeneğin bulunması.
3. Bireyin seçeneklerden birine yönelme özgürlüğüne sahip olması.

Yönetim faaliyetlerinin özellikleri incelendiğinde, biri karar verme diğeri uygulama olmak üzere iki sürecin bulunduğu görülmektedir. Bunlardan birincisi fikir ve yargı oluşturma; ikincisi ise icra (uygulama) terimleri ile ifade edilmektedir. Ayrıca, bu süreçlerin her aşamasının birtakım seçimler (tercihler) faaliyeti olduğu rahatlıkla gözlenebilmektedir (Harp Akademileri Komutanlığı, 2001; 1).

2.1.1. Karar Vermenin Kapsamı

Kararın verildiği ortam belirsizlik ortamı ve risk ortamı olarak ikiye ayrılır (Yaralıoğlu 2004; 5). Kararın ortamlarının büyüklüğü veya ilgilendirdiği çevre kararın kapsamını oluşturmaktadır. Karar verme, örgütlerin her düzeyinde gerçekleşmektedir. Karar vermenin gerçekleştirildiği ilk düzey, bireysel karar verme düzeyidir. Bu düzeyde birey, psikolojik tatmini çerçevesinde hareket etmektedir. Diğer karar verme düzeyleri ise grup, örgütsel ve küresel karar verme şeklindedir (Harrison, 1987; 9).

2.1.2. Karar Verme ve Problem Çözme

Karar verme esası bakımından bir "problem çözme" amacı güder (Harp Akademileri 2001; 34). Lang ve arkadaşları (1978; 856) literatürdeki bir çok problem çözme metodunu karşılaştırarak problem çözmeyi karar vermenin bir parçası olarak kabul ederken Schermerhorn (1989; 71) karar vermeyi problem çözmenin bir süreci olarak görmektedir. Simon'a göre karar vermenin aşamalarından biri olan "karar vermeyi gerektirecek sebebin bulunması" problemin var olması veya aranması gerektiğine işaret etmektedir. Hammond vd. (1998; 17) de karar verme sürecinin problemin varlığının ortaya konması ile başladığını, kararı belirleyenin ise problemin ortaya konma şekli olduğunu belirtmektedir. Bununla birlikte karar verme için bir problemin varlığına gerek olmadığına, problem olmadan da karar verileceğine değinilmektedir (Harrison, 1987; 3). Kuzgun (1992), karar verme davranışının ortaya çıkabilmesi için gerekli olan şartlardan birinin "karar verme ihtiyacını ortaya çıkaracak bir güçlüğün varlığı" olması gerektiğine işaret etmiş ve "problem" kelimesini kullanmaktan kaçınmıştır. Karar verme konusunda bir başka bakış açısı ise, problemlerin devamlı olarak varlıklarını sürdürdüklerini, önemli olanın problemi değil fırsatları arayarak doğru çözümlere ulaşılması olduğunu belirtmektedir (Rowe ve Boulgarides 1994; 13).

Tüm bunlardan yola çıkarak, problemi tanımlama biçimi, karar verme ile problem çözme süreçlerini birbirinden ayırmaktadır. Karar vermenin tanımı

alternatifler arasından seçim yapmak olduğuna göre, karar vermek için mutlaka problemin varlığına gerek yoktur. Ama bir problem var ise ve problemin çözümleri içerisinden birisi seçilecek ise o zaman karar vermeden bahsedilebilir. En basit örnekle, alış veriş sırasında beğenilen iki kazaktan birisinin seçilmesi gerekmektedir. Kazaklardan biri mavi diğeri ise beyazdır. Burada bir problemin varlığından söz etmek zor olsa da, kazağın alınmasının gerekip gerekmediğinden başlayarak satın alma gücüne kadar birçok kısıtlamalar öne sürerek durumu bir problem olarak da tanımlayabiliriz. Her durumda da karar verme süreci başlamış olmaktadır. Çünkü seçim yapılması ve yapılan seçimin ise maksimum fayda veya değer kazandırması gerektirmektedir. Rowe ve Boulgarides (1994)'in yaklaşımına göre burada esas olarak hangi seçeneğin fırsatlar sunacağını aramak problemin de çözümünü sağlayacaktır. Harrison (1987)'a göre ise olayı sadece "Mavi mi? Beyaz mı?" seçeneklerine indirdiğimizde, karar verme için bir problemin varlığına gerek olmadığı söylenebilir.

2.1.3. Karar Sürecinde Rasyonellik

Karar verme bir problemin çözüm süreci olarak değerlendirildiğinde, problemin çözümünde en uygun (optimum) çözümün arayışı amaçlanır. Seçimde temel nokta beklenen ekonomik faydadır (Rollinson 2002; 256). İşte tam burada rasyonellik yaklaşımı başlar. Rasyonel seçim olması gereken veya yapılması gereken seçimdir. Fakat gerçek hayattaki değişkenler (örn. bireysel farklılıklar) karar vericileri, rasyonel karar vermeden uzaklaştırır. Hatta rasyonel karar vermeye çalışan bir karar verici karar verirken bazen kısa yollu çözümleri tercih eder ve en uygunu aramak yerine "yeterince iyi" seçeneğini tercih eder. Çünkü en uygunu aramakta geçireceği zaman aslında onu rasyonel karar vermeden uzaklaştırmaktadır (March 1982 akt. Rollinson 2002; 262). Rasyonellik tipleri Simon (1976; 76) tarafından tanımlanmıştır:

> **Objektif Rasyonellik :** Karar vermede karar vericinin verilen değeri verilen ortam içerisinde maksimize etme arayışıdır.

Sübjektif Rasyonellik : Sınırlandırılmış belli bir bilgi düzeyi içerisinde sonuçları maksimize etme çabasıdır.

Bilinçli Rasyonellik : Karar vermede kullanılan araçların kararın amacına göre ayarlandığı bilinçli bir süreçtir.

Kasıtlı Rasyonellik : Karar vermede kullanılan araçların kararın amacına göre örgüt veya birey tarafından kasten ayarlanmasıdır.

2.2. KARAR VE KARAR VERME SINIFLANDIRMALARI

Karar ve karar verme konuları literatürde incelendiğinde karar ve karar vermenin birçok sınıflandırılmaya tabi tutulduğu görülmektedir. Bunların; tip, tür, çeşit, teknik, metot, yöntem, strateji, model, teori, stil, süreç vb birçok ifadelerle sınıflandırıldığı görülmektedir. Sınıflandırmada kullanılan bazı ifadeler İngilizce literatürde tek bir ifade ile ele alındığı halde (type of decision) Türkçe'de bir çok ifade kullanılarak (tip-tür-çeşit) ele alınmıştır. Bu durum literatürdeki tanımların ve sınıflandırmaların birbirleriyle karıştırılmasına neden olmaktadır. Literatürde karşılaşılan bu karışıklıkları ortadan kaldırmak amacıyla, eş anlamlı olarak kullanılan ve kullanılabilecek (Türk Dil Kurumu'nca eş anlamlı olarak verilenler) ifadeler arka arkaya sıralanarak aşağıda gösterilmiştir. Bu ifadelerden çalışmada kullanılacak olanın altı çizilmiştir.

- "karar verme yöntemi", "karar verme tekniği", "karar verme metodu"
- "karar verme tipi", "karar verme türü", karar verme çeşidi"
- "karar verme stili", "karar verme tarzı"
- "karar verme modeli", "karar verme teorisi"
- "karar verme stratejisi", "karar verme yaklaşımı", "karar verme şekli"
- "karar verme süreci, "karar verme evresi"

2.3. KARAR VERME YÖNTEMİ

Karar verme yöntemi tanım olarak; karar verme fonksiyonuna yardımcı olabilmek amacıyla nicel ve nitel yaklaşımların kullanıldığı karar verme araştırması yöntemidir (Onaran, 1971; 112, Halaç, 2001; 9). Karar verme araştırmalarında kullanılan yöntemler, alan araştırması, deneysel simülasyonlar, laboratuar deneyleri, elektronik beyin modellemeleri, örnek olay yöntemleri olarak belirtilmektedir (Onaran, 1971; 112-119). Karar verme yöntemleri, karar vericinin karar sürecini oluşturduktan sonra karar tipine ve karar ortamının niteliğine göre vereceği kararın doruluk olasılığını arttırabilmek ya da kararını nedenlendirebilmek için kullanılır (Yaralıoğlu 2004; 6). Karar verme yöntemlerinden olan nicel yaklaşım, "yöneylem araştırması" bilimi sahasındaki problemleri çözmek için kullanılır (Halaç, 2001; 9). Turban vd. (2005) tarafından ifade edilen sistematik bilim yaklaşımı alanına giren "karar verme yöntemleri" çalışmamızın kapsamı dışında tutulmuştur.

Bununla birlikte özellikle "karar" ve "karar verme" ifadelerinin kullanılması konusunda hassas davranılması gerektiği düşünülmektedir. Karar ve karar vermenin arasındaki fark literatürde belirgin bir şekilde ortaya konduğu halde, sadece sonucu ifade eden "karar" ifadesi, süreci ifade eden "karar verme" ifadesi ile karıştırılmaktadır. Özellikle sınıflandırmalarda sık yapılan bu karışıklık tanımları da anlamsız hale getirmektedir. Zira her bir sınıflandırma, karar vermenin sonucuna göre sınıflandırmak yerine karar verme sürecinin durumuna göre sınıflandırma yapmaktadır (Yazar). Bu durumda sınıflandırmanın "karar tipi" veya "karar türü" adı altında bir başlıkla incelenmesi karışıklığa neden olmaktadır. "Karar tipi" sınıflandırmalarında karar sonucunun, yani karara nasıl ulaşıldığını anlatan bir sürecin ifade edildiğini unutmamak gerekir. Aslında Schermerhorn'un (1989) "problem yaklaşımı" dikkate alınarak, karar tipi sınıflandırmaları problemlere göre yapılsaydı, "karar tipi" ifadesi yerine "problemin tipi" ifadesi kullanılabilir böylece anlam karmaşası biraz daha azaltılabilirdi. Fakat "problem çözme" ve "karar verme" süreçlerinin hangisinin diğerinin kapsamı içerisinde olduğu konusunda bile ortak bir görüş oluşturulamamışken bu tanımlama daha fazla karışıklığa yol açacaktır. Bu nedenle literatürdeki karar verme ve karar tipleri aşağıdaki şekilde incelenmiştir.

2.4. KARAR VERME VE KARAR TİPLERİNİN SINIFLANDIRILMASI İLE İLGİLİ YAKLAŞIMLAR

Karar tipi, kararın doğasına, sürecine, karara kimlerin veya nelerin karışacağına, karar için gerekli veya sahip olunan zaman kararların nitelendirilmesine göre değişmektedir (Lee vd., 1999; 9). Karar tiplerinden bahsedilirken başlarına, "kolay", "zor", "imkânsız" vb. sıfatların getirildiği ve bu şeklide kararın sübjektif nitelendirmelerle de anıldığı görülmektedir. Bu tip değerlendirmelerin göreceli ve sübjektif olması, "neye" veya "kime" göre gibi soruları beraberinde getirmektedir. Bununla birlikte kararların "iyi" veya "kötü" olarak değerlendirilmesi de yanıltıcı olacaktır (Rolinson, 2002; 253). Bu tip sınıflandırmalar da sübjektif değerlendirmelerden kaynaklanmaktadır. Literatürde kararların sınıflandırıldığı yaklaşımlar bulunmaktadır. Bunlar; Rollinson (2002), Simon (1960), Delbecq (1967) yaklaşımlarıdır.

2.4.1. Karar Verilecek Olan Problemin Tipine Göre Karar Verme Tipleri

Karar verme tipinin karar vermeye neden olan problemin yapısına göre değiştiği ifade edilmektedir. Karar vermede hangi kararın problemin çözümü için gerekli ve etkili olacağı üzerinde durulmalıdır. Burada kararın etkili olması, en önemli ölçüt olarak karşımıza çıkmaktadır. Karardan beklenen, problemin çözülmesi olduğuna göre problemin ve kaynağının tanımlanabilmesi, kararın etkili olup olmamasını etkileyecektir (Rollinson 2002; 253). Problem tipleri aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır;

- **Sınırlandırılmış Problemler :** Problemin kolayca tanımlanabildiği durumları ifade etmektedir.

- **Sınırlandırılmamış Problemler :** Problemin tanımlanamadığı durumları ifade etmektedir.

Ayrıca "yönetsel problem çözümü" konusunda çalışan Brigthtman (1978),

problemleri Rollinson'un tanımladığı tiplerine benzer bir şekilde operasyonel ve stratejik kararlar olarak ifade etmiştir. Brigthtman (1978; 2), yönetim hiyerarşisi içerisinde alt düzey yöneticilerin operasyonel problemlerle, üst düzey yöneticilerin ise stratejik tipteki problemler ile uğraştığını belirtmektedir.

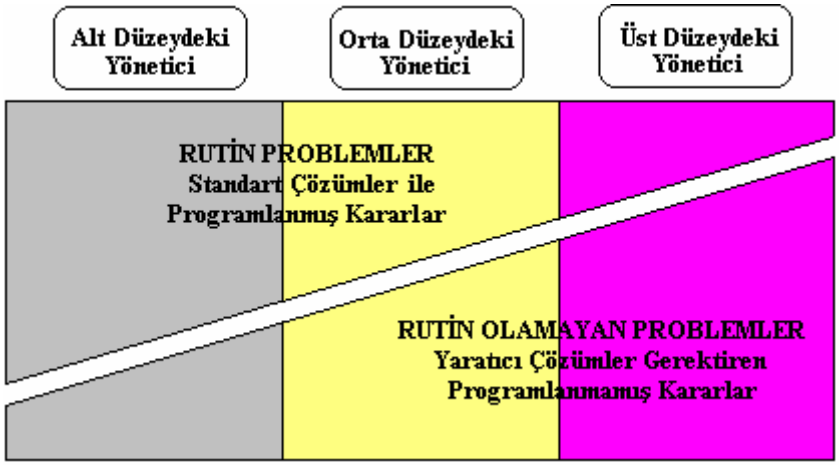
2.4.2. Karar Tipleri İçin Simon Yaklaşımı

Karar verme tipi genellikle yönetim ve organizasyon literatüründe sık karşılaşılan örgüt içi yapılanma ve karar verme tipleri arasındaki ilişkilerde tanımlanmaktadır. Şöyle ki yönetim hiyerarşisinde, üst yöneticilerden alta doğru inildikçe kararlarda da programlanamayan karardan programlanabilir karara doğru parelel bir yön görülmektedir (Eren, 2001a; 174). İlk olarak Herber A. Simon tarafından ifade edilen bu karar verme tipleri aşağıda verilmiştir (Simon, 1960; 8);

- **Programlanabilir Kararlar:** Rutin olarak sık sık tekrarlanan, programlanabilir kararlardır. Örgüt tarafından geliştirilmiş olan özel süreç yaklaşımları kullanılır. Örgütlerdeki günlük kararların çoğu bu tip kararlardır.

- **Programlanamayan Kararlar:** Günlük ve rutin olaylara uygulanamayan kararlardır. Alışılmışın dışındadır, belirsizlik düzeyi yüksektir. Genel problem çözme süreci yaklaşımı kullanılır. Üst yönetim tarafından verilmesi gerken karar niteliğindedir.

Karar vermeyi, problem çözmenin süreçlerinden biri olarak tanımlayan Schermerhorn (1989)'un, Simon'un (1960) ortaya atmış olduğu yukarıda belirtilen yaklaşımı yine yukarıda belirtilen yönetim teorileri kapsamında geliştirerek Şekil 2.1'de gösterildiği gibi ifade edilmiştir. Burada problemin rutin (alışılmış) veya rutin olmayan (alışılmamış) tipte olamasına göre karar verme yapısının standart çözüm gerektirmesinden yaratıcı cözüme ihtiyaç duymasına ve her düzeydeki yöneticinin konumuna ilişkin bir grafik bulunmaktadır. Schermerhorn'un bu yaklaşımı bir sonraki başlıkta incelenecek olan Delbecq (1967) yaklaşımı ile benzerlikler taşımaktadır.



Sekil 2.1. Karar Probleminin Tipi ve Yönetim Düzeyleri Arasındaki İlişki.

(Kaynak :Schermerhorn,1989; 74)

2.4.3. Karar Tipleri İçin Delbecq Yaklaşımı

Delbecq tarafından ifade edilen karar verme tipleri örgüt içerisine grup şeklinde alınan karar tipleridir (Delbecq 1967; 332);

- **Rutin Kararlar :** Simon'un programlanabilir karar verme tipleri ile benzer özellikler göstermektedir. Örgüt amaçları doğrultusunda başarılması istenen görevler için üzerinde anlaşılmış karar süreçleridir.

- **Yaratıcı Kararlar :** Bu tip kararlarda üzerinde anlaşılmış, fikir birliği sağlanmış ortak bir karar yoktur. Genellikle zihinsel kestirmelerle verilen karar tipi olup, belirsizliğin yüksek olduğu, bilginin ise yetersiz olduğu durumlarda tercih edilir.

- **Tartışılmış Kararlar :** Sadece fikirlerin çatıştığı bir ortamda, farklı disiplinlerde, farklı değer ve anlayışlara sahip kişilerin oluşturduğu karar tipidir.

2.4.4. Karar Tiplerinin Genel Sınıflandırılması

Karar ve karar verme arasındaki tanım farkına daha önce değinilmişti. Bunun yanında "tip" ve "tür" de aynı anlama geldiği halde, sınıflandırmalarda her iki ifadeye de rastlanıldığı ve bu tip eş anlamlılardan hangilerinin kullanılacağı daha önce belirtilmişti. Şimdi de tüm literatürde karşılaşılan karar verme tipi ve eş anlamlılarının bir araya getirildiği karar verme tipi sınıflandırmaları Tablo 2.1'de verilmiştir. Tablo 2.1'de karar tipleri, "örgütün yapısına", örgütün faaliyetlerine", "örgütün içerisinde uygulandığı alana", "kararı verene", kararın sürecine", "kararın veriliş sırasına", "niteliklerine", "dayandıkları bilgi seviyesine", yöneticilerin yaklaşımına", "kararların bağlantısal durumlarına", "kararın veriliş biçimlerine", "önem derecesine", "kararın yapısına" göre sınıflandırılmıştır. Bu tabloda geçen "karar tipleri" ifadesi daha önceden de ifade edildiği gibi "karara ulaşırken geçirilen süreci" ifade etmektedir. Tabloda karar tipleri "örgüt yapısı", "örgütün faaliyetleri", "kararın örgütün içinde uygulandığı alan, kararı veren organ, kararın konuları, karar süreci, veriliş sırasına, nitelikleri, dayandıkları bilgi seviyesi, yöneticilerin yaklaşımları, bağlantısal durumları, veriliş biçimleri, önem derecesi ve yapıları açılarından sınıflandırılmıştır. Karar sınıflandırmaları daha önce anlatılan karar verme tipleri yaklaşımları ile ilgili olduğu gibi, karar verme stilleri ve karar verme modelleri yaklaşımlarıyla da ilgili olduğu görülmektedir. Bu çalışmada, Tablo 2.1'de ifade edilen geniş kapsamlı, tamamen yaklaşımlardan türetilmiş, ve iç içe geçmiş karar verme tipleri yerine karar verme tipleri konusundaki yaklaşımlar referans alınmıştır.

Tablo 2.1. Karar Tipleri Genel Sınıflandırması

Örgütün Yapısına Göre Kararlar
- Tepe Yönetimi Kararları
- Orta Yönetim Kararları
- Alt Yönetim Kararları

Örgütün Faaliyetleri Açısından Kararlar
- Pazarlama Kararları
- Üretim Kararları
- Hizmet Kararları
- İşgören Kararları
- Finansman Kararları
- Araştırma-Geliştirme Kararları

Kararın Örgütün İçinde Uygulandığı Alan Açısından Kararlar
- Planlama Kararları
- Örgütleme Kararları
- Kadrolama Kararları
- Yöneltme Kararları
  - Astların Özendirilmesine Yönelik Kararlar
  - Astların Koordinasyonuna Yönelik Kararlar

Kararı Veren Organ Açısından Kararlar
- Bireysel Kararlar
- Grup Kararları

Konuları Açısından Kararlar
- Kişisel Kararlar
- Maddesel Kararlar

Karar Süreci Açısından Kararlar
- Uzun Dönemli Kararlar
- Orta Dönemli Kararlar
- Kısa Dönemli Kararlar

Veriliş Sırasına Göre Kararlar
- Birinci Derecede Kararlar
- İkinci Derecede Kararlar

Nitelikleri Açısından Karalar
- Açıklanan Kararlar
- Açıklanmayan Kararlar
  - Saklı Kararlar
  - Suskunluk Kararları

Dayandıkları Bilgi Seviyesine Göre Kararlar
- Belirlilik Altındaki Kararlar
- Risk Altındaki Kararlar
- Belirsizlik Altındaki Kararlar
- Tam Belirsizlik Altındaki Kararlar

Yöneticilerin Yaklaşımına Göre Kararlar
- Sezgiye Dayanan Kararlar
- Yargıya Dayanan Kararlar
- Sorun Çözme Tipi Kararlar
- Emir Kararları
- Öneri Kararları
- İşlevsel Kararlar
- Kişisel Kararlar
- Örgütsel Kararlar
- Ussal Kararlar
- Doyurucu Kararlar
- Programlanmış Kararlar
- Programlanmamış Kararlar

Bağlantısal Durumları Açısından Kararlar
- Statik Kararlar
- Dinamik Kararlar

Veriliş Biçimlerine Göre Kararlar
- Sözel Kararlar
- Yazılı Kararlar

Önem Derecesine Göre Kararlar
- Fırsat Kararları
- Problem Kararları
- Kriz Kararları

Yapıları Açısından Kararlar
- Programlanabilir Kararlar
- Programlanamayan Kararlar
  - Yapısal Kararlar
  - Yapısal Olamayan Kararlar

(Kaynak: Simon, 1960; Demir vd., 1985; Schermerhorn 1989; Harp Akademileri Komutanlığı, 2001; Alver 2003'den uyarlama).

2.5. KARAR VERME STİLLERİ

Bireyler karar verme eylemi sırasında, daha önceden geliştirdikleri, birçok iç-dış faktörden etkilenebilen alışkanlıklar edinirler. Bu alışkanlıklar ise bireyin karar verme stilini oluşturmaktadır. Karar verme stili, öğrenilen alışkanlık olarak ifade edilirken, karar verme stili de karar vermenin öğrenilen alışkanlığı olarak ifade edilebilir (Driver ve arkadaşları 1990; 3). Sonuç çıkartmak gerekir ise, karar verme stili öğrenilebilen, edinilebilen ve öğretilebilen bir alışkanlıktır. Nutt (1979, 85) ise bu durumu benzer ifadelerle; karar stilinin, karar vericinin bireysel seçilmiş öğrenme ortamlarıyla yoğrulmuş tecrübelerinden ortaya çıktığını belirtmektedir.

Connor ve Becker (2003) ise "bireyin karar verme stili, seçenek üzerindeki eylemi olmaktan çok, bireyin seçimini etkileyen doğal ve alışılmış (öğretilebilir) yaklaşımıdır" şeklide ifade etmişlerdir. Doktor ve Hamilton (1973) ise karar verme stilini bilişsel stilin bir parçası olarak kabul etmektedirler. Karar verme stilindeki alışkanlıklara değinen Driver (1979, akt. Scott ve Bruce 1995), karar verme stilini bireyin karar vermede alışılmış bir şablonu olarak ifade etmektedir. Karar verme stilleri, ayrıca yöneticilerin karar verirken kullandıkları farklı süreçleri anlamamızda da bize yol gösterir (Nutt, 1990; 174). Karar verme stilinin öğrenilebilen bir alışkanlık olduğu çeşitli araştırmacılar tarafından ifade edilirken bireyin öğrenme stilleri ile karar verme stillerinin ilişkili olduğunu da ortaya koyan 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 de 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) davranışı bazen karar verme stili bazen de karar verme stratejisi adı altında incelenmektedir (Ferrari ve Dovidio 2000).

2.5.1. Karar Verme Stilleri Konusundaki Yaklaşımlar

Karar verme literatüründe karar verme stillerini ifade eden farklı yaklaşım yöntemlerinin kullanıldığı görülmektedir. Bu yaklaşım yöntemleri analitik olarak üç farklı grup altında toplanarak ifade edilmiştir (Tambe ve Krishnan 2000). Bu gruplar tavsiye yönlü (counseling perspective), sosyal (social perspective), Jung ekolü temelli teoriler (Jungian-based theories) olarak adlandırılmıştır. Bu çalışmada ise karar verme stilleri yaklaşımların kaynakları itibariyle beş grup olarak tanımlanmıştır. Bu gruplar aşağıda belirtilmiştir;

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.

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

Karar verme stillerine yaklaşım konusunda en fazla tanınan ve üzerinde en fazla çalışılan ise Jung temelli çalışmalardır. Nutt (1990), Mitroff ve Kilmann (1975), Henderson ve Nutt (1980), 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), Rowe ve Boulgarides (1994), Scott ve Bruce (1995) dür.

Yönetsel 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.

2.5.1.1. Karar Verme Stillerine Tüketici Yönlü Yaklaşım

Özellikle pazarlama literatüründe müşteri, tüketici ve hizmetlerden faydalananların 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.

2.5.1.1.1. 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).

2.5.1.1.2. Canabal Yaklaşımı

Canabal (2002) yaklaşımı, Sproles-Kendal (1986) ve Haftrom-Chae (1992)'ın çalışmalarına dayanılarak ortaya atılmıştır. Canabal (2002) tarfından 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 stilinin 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.

2.5.1.2. Karar Verme Stillerine Disiplinler Arası Yaklaşım

Karar verme literatüründe psikoloji ve/veya yönetim ve organizasyon disiplinlerinden olan yazarların yaklaşımlarının ortak özelliği, karar vericinin kişilik özellikleri üzerinde durmak yerine davranışsal olarak karar vericinin geliştirmiş olduğu stillere ait yaklaşımlardır. Bunlar; Schermerhorn (1993), Deci ve Ryan (1985), Arroba (1978), Muna (1980), Janis ve Mann (1977), Dinklage (1967), Kuzgun (1992) yaklaşımlarıdır.

2.5.1.2.1. 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 aldırmaz veya görmemezlikten gelir. Problemin varlığı konusundaki sinyalleri görmemezlikten gelir.

2.5.1.2.2. 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.

2.5.1.2.3. 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. Çalışmanın daha sonra yapılan araştırmaların bir çoğu ile benzer değişkenler göstermesi de ilginçtir. 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;

- **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)**:** İteatkar 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 hissetmiştim" 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 alternatife karar vereceğini belirleyemez. Bu stilin en belirgin özelliği, kesin karara ulaşma konusunda tecrübe kazanılmasının zor olmasıdır.

2.5.1.2.4. 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.

2.5.1.2.5. 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 tanımlamıştır (Mann vd., 1997). Mann ve arkadaşları karar verme stili ve kültürel farklılıklar arasındaki ilişkileri ortaya koymaya çalışmaktadırlar. 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 geliştirerek tanımlamış oldukları karar verme stilleri aşağıda verilmiştir:

- **Çatışmasız Sadakat** (Unconflicted Adherance) **:** 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 kaçar. 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 karşılarına 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.

2.5.1.2.6. 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.

2.5.1.2.7. 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 kara 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 hoşa giden seçeneğe hemen yönelerek kararları kesinleşmekte.

2.5.1.3. Karar Verme Stillerine Jung Temelli Yaklaşım

Freud'un öğrencisi olan Carl Jung, insanların kişilik tiplemeleri üzerinde çalışmalar yapmıştır (Rowe ve Boulgarides, 1994; 36, Usal ve Kuşluvan, 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)

Bu çalışmalarında kişinin davranışlarının geçmişten etkilendiğini fakat davranışlarını geleceğe yönelik bir biçimde düzenlediğini ortaya koymaktadır (Eren, 2001b; 88). Kişilik tiplemelerinin başında bilincin uzantısı olan ve kişiyi "içe dönük" ve "dışa dönük" olarak yapılandıran tiplemeler gelmektedir (Usal ve Kuşluvan, 2000; 92). Jung'a göre algılamanın da iki farklı yolu bulunmaktadır. Duyu organlarımızla algıladığımız "duyum" (sensing) ve bilinçaltımızın dışarıdan algıladıklarına yüklediği anlam olarak ise "sezgi" (intiution) 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 tiplemeleri ile ilgili teorileri referans alarak geliştirilen karar verme stili yaklaşımları bulunmaktadır. Bunlar; Mitroff ve Kilman (1975), Keegan (1980), Rowe ve Boulgarides (1994) yaklaşımlarıdır.

2.5.1.3.1. Mitroff ve Kilman Yaklaşımı

Mitroff ve Kilman, Jung tiplemesini kullanarak dört farklı karar stili ifade etmişlerdir. Karar verici seçerken ve analiz ederken Şekil 2.2'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 tiplemesini, 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 tiplemeleri ile ilişkili olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır (Nutt 1979, 1990).

		VERİ TOPLAMA ŞEKLİ	
		duyum (sensing)	**sezgi (intuition)**
VERİ ANALİZ ŞEKLİ	**düşünme** (thinking)	**Sistematik Karar Stili** (Systematic)	**Spekülatif Karar Stili** (Speculative)
	duygu (feeling)	**Hukuki Karar Stili** (Judical)	**Sezgisel Karar Stili** (Intuitive)

Şekil 2.2. Mitroff ve Kilman'ın (1975) Karar Stilleri

(Kaynak: Nutt,1979)

2.5.1.3.2. Keegan Yaklaşımı

Keegan yaklaşımı "Mitroff ve Kilman yaklaşımı" gibi Jung tiplemesine dayalı olarak ortaya çıkartılmış karar verme stillerini ifade eder (Keegan 1980 akt. Andersen 2000). Duyum ve sezgi algılamanın veya veri toplamanın yolları olarak ifade edilirken, düşünme ve duygu yargılamanın 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 Intution)

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.

2.5.1.3.3. Rowe Yaklaşımı

Rowe tarafından ortaya atılarak geliştirilen karar verme stillerinde dört farklı yaklaşım 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 uymayanına 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 2.3'de görülmektedir. Bu yaklaşımın Mitroff ve Kilman modeliyle benzerlikler gösterdiği söylenebilir. Bu yaklaşıma göre karar verme stilleri aşağıdaki gibi açıklanmaktadır:

- **Drektif 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 içerisine odaklanarak sıkı ve yakın kontrol kurarlar. Genellikle "diğeri" üzerinde baskı kurarak onu yönetmek isterler.

- **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 değer intibakı 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.

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

Şekil 2.3. Rowe ve Boulgarides'in Karar Verme Stili Yaklaşımı

(Kaynak: Rowe ve Boulgarides, 1994; 37)

- **Kavramsal Stil** (The Conceptual Style) **:** Hem bilişsel karmaşaya hem de insanlara odaklanması, çok veri kullanmasını dolayısıyla sistem yönlü olmasını sağlamaktadır. Bu yönetici bir çok alternatifi dikkate alır. Davranış stilinde 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 edeler 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.

2.5.1.4. Karar Verme Stillerine Bilgi Yönlü Yaklaşım

Karar verme davranışı süreçlerinin en önemli bölümü bilgi toplama sürecidir. Karar verme stili literatürü incelendiğinde sadece bilgi toplama süreci itibariyle 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.

2.5.1.4.1. 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.

2.5.1.4.2. 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 maddeden oluşan değişkenin bulunduğu bir yaklaşımdır (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.

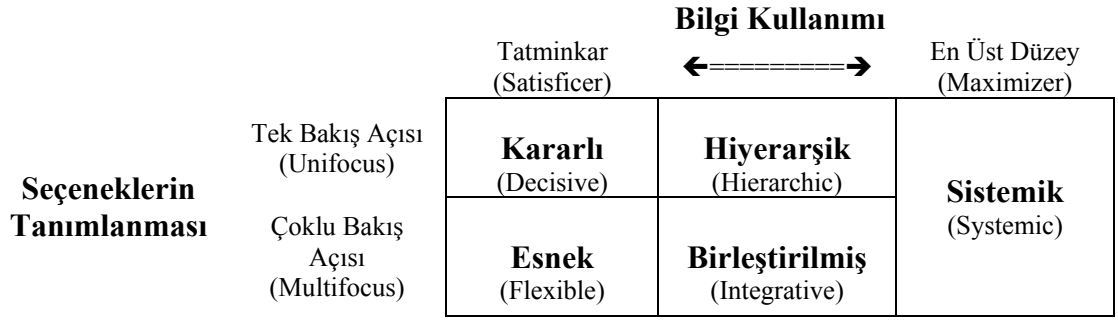
2.5.1.4.3. Driver Yaklaşımı

Driver (1970) tarafından ortaya atılan karar stillerinin temelinde bilgi kullanımı ve alternatiflerin tanımlanması vardır. Şekil 2.4'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 (Driver vd., 1990; 12).

- **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 (Driver vd., 1990; 12).



Sekil 2.4. Driver vd'nin Karar Stilleri

(Kaynak: Driver vd., 1990; 11)

- **Hiyerarşik Stil** (The Hierarchic Style) **:** Hiyerarşik stilde, Şekil 2.4'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 (Driver vd., 1990; 13).

- **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 (Driver vd. 1990; 14).

- **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).

2.5.1.4.4. 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.

Thunholm, (2004) tarafından GDMS değişkenleri ile "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.

2.5.1.5. Karar Verme Stillerine Liderlik Yönlü Yaklaşım

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

2.5.1.5.1. 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.

2.5.1.5.2. 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 etkide 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).

2.5.2. Karar Verme Stiline Etki Eden Faktörler

Karar verme stili karar vericinin bir alışkanlığı veya edindiği/öğrendiği bir davranış olarak ele alınırsa, karar verme stilini etkileyen karar vericinin içinde bulunduğu dış çevreden örgüt içi çevresine oradan da kendi iç dünyasına kadar bir çok 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 karar verme stilinin oluşması da başlı başına bir süreci ifade etmektedir. Bu süreçte karar vericinin karar verme konusunda edindiği tecrübeler, tüm çevreleri ile devamlı olarak kurduğu etkileşim sonucu edindiği geri döngüleridir.

Driver vd. (1990; 3) dinamik karar verme stilinin en önemli iki faktörünün bilginin kullanımı ve odaklanılan alternatif sayısı olduğunu belirtmektedirler. Süreç içerisinde karar verici, karar vermede ihtiyaç duyduğu bilgi düzeyini, bu bilgiyi nasıl edineceğini, nasıl kullanacağını, alternatifleri nasıl seçeceği, nasıl değerlendireceği vb. konuları deneyerek öğrenir ve zamanla alışkanlık haline getirir.

Karar verme stillerini etkileyen faktörler için Rowe ve Boulgarides (1994) "Genişletilmiş Dört Kuvvet Modeli" ni ortaya koymuşlardır. Buna göre karar vericiyi etkileyen beş farklı kuvvet vardır. Bunlar, çevresel kuvvetler, örgütsel kuvvetler,

görevin gerekleri, kişisel ihtiyaçlar, güç ve otorite ihtiyaçları olarak belirtilmektedir.

Karar verme stiline yukarıda da görüldüğü gibi birçok araştırmacı tarafından farklı şekilde yaklaşılmıştır. Bu yaklaşımların her birinde karar verme stiline etki eden faktörler de, doğal olarak farklıdır. Bu nedenle karar verme stillerine etki eden faktörleri, karar vermeye ait süreç ve teorilerin incelendiği karar verme modellerinin içerisinde aramamız daha doğru olacaktır.

2.6. KARAR VERME MODELLERİ

Karar modeli, karar vermenin yargılama ve değerlendirme aşamalarının yerine getirilmesinde analitik ve etkileşim ilkelerinin nasıl kullanılacağını ve ifade edileceğini tanımlar (Nutt, 1979; 78). Karar verici açısından karar modeli ise karar vericinin davranışlarının anlaşılmasını sağlar (Rowe ve Boulgarides, 1994; 24). Aslında her iki tanımın ortak amacı, karar verme davranışının nasıl ve hangi kriterlere göre oluştuğu konusunda bir yol haritası çizmektir.

Karar verme modelleri ile ilgili yaklaşımlar "örgütsel karar verme modeli", "sınırlı rasyonellik modeli", "zihinsel kestirmeler", "çöp tenekesi modeli", "disiplinler arası karar verme modeli", "genişletilmiş dört kuvvet modeli", olup bu modeller aşağıda açıklanmıştır.

2.6.1. Karar Verme Modellerine Nutt Yaklaşımı

Nutt'ın yaklaşımında tanımlanan modeller karar verme çevresinin tanımı ile başlamaktadır. Buna göre karar vermenin çevresi kapalı sistem ve açık sistem olarak tanımlanmıştır. Bu amaçla tanımlanan karar modelleri a) analitik ve b) etkileşimli model olarak ikiye ayrılır. Analitik modeller ise a) normatif karar teorisi, b) davranışsal karar teorisi, c) karışık model olarak ifade edilmiştir. Etkileşimli modeller ise, a) mastır plan, b) grup kararı yaklaşımı ve c) uyumlaştırma yaklaşımıdır (Nutt, 1979; 79). Tablo 2.2'de Nutt (1976)'ın örgütsel karar verme modelleri tablo halinde özetlenmiştir.

Tablo 2.2. Örgütsel Karar Verme Modelleri

Örgütsel Karar Verme Modelleri	Karar Kriterleri	Anahtar Öğeler	Anahtar Varsayımlar
Kapalı Sistem			
Model 1 Bürokratik Model – Ana Plan	Maksimum Verimlilik	1. Karar vericinin yargılama yetkisini tanımla. 2. Ofise uzmanları ata. 3. Kurallar, prosedür ve teamüller karar dayanağını gösterir. 4. Kararı hiyerarşik yollardan ilet. 5. Ödüllendirme ana plana sadık olmaya bağlıdır.	1. Görevler biliniyor. 2. Ana planda verilen faaliyeti değerlendir. 3. Vazife tekrarlanır ve tahmin edilebilirdir. 4. Çevrenin seçeneklere etki etmez. 5. Kaynaklar yeterlidir.
Model 2 Normatif Karar Teorisi	Maksimum öznel fayda beklentisi	1. Belirsizlik durumları (S_i). 2. Alternatifler (A_i). 3. (S_i) için olasılık dağılımları. 4. Her bir A_i - S_i durumu için fayda analizi. 5. A_i in gerçek değerinin tespiti için optimum noktanın bulunması.	1. Görevler biliniyor. 2. Gerekli bilgi sağlanabilir. 3. Yeterli kaynak mevcut. 4. Tahminler olası. 5. Değerlendirme kriterleri ve sebep ilişkileri biliniyor.
Model 3 Davranışsal Karar Teorisi	Tatminkarlık	1. Kabul edilebilir (S_i) tanımlaması ve normatif karar teorisi kullanarak kabul edilebilir alternatif buluncaya kadar alternatif geliştir. 2. Bir alternatif için ardışık olarak bilgi üret. 3. Süreç : araştırma, öğrenme, seçim. 4. Karar sürecinde optimizasyon yerine tatmin eden seçenek.	1. Görevler ana kararın yapılması ile tanımlanabilir. 2. Çevre tüm A_i leri tam olarak sunmamaktadır. A_i araştırmanın bir maliyeti vardır. 3. A_i etkileri tam olarak tahmin edilememektedir. 4. Kaynaklar ve karar süreci birbirini etkilemektedir.
Model 4 Grup Kararı Yaklaşımı	Katılımcılar tarafından saptanan amaçlarda memnuniyet	1. Grup için üye kriterleri, bilgi ihtiyaçları, politik düşünceler müşteri, konu uzmanları ve veya kaynak kontrolörleri tarafından oluşturulur. 2. Grup süreçlerinin yapısı, karar kuralları, güç etkisi, kişiler arası ilişkiler, etkileşim tipi 3. Süreç (tahmin-tartışma-tahmin, grup tekniklerinin etkileşimi, diğer grup süreçleri) 4. Kontrol (grup/bireysel ödül ve cezalandırma bilgisini ortaya koyacak mekanizma)	1. Örgüte uygun görevler grup tarafından belirlenir. 2. Disiplinler içi sentesler uygun olup disiplinler arası seçenekler kabul edilebilir. 3. Uygulama olasılığı katılımcılar tarafından desteklenir. 4. İhtiyaç duyulan kaynaklar ve bilgiler ortaklaşa sağlanabilir.

./..

Tablo 2.2. Örgütsel Karar Verme Modelleri (Devam)

Örgütsel Karar Verme Modelleri	Karar Kriterleri	Anahtar Öğeler	Anahtar Varsayımlar
Model 5 Çatışma Dengesi (karışık) Yaklaşımı	Çatışmanın çözümü uzlaşma ile sağlanır.	1. Alternatiflerin niteliği (karşılaştırılamaz, kabul edilemez, veya kesin olamaması) çatışmaya sebep olur. 2. Hem grup hem de bireysel kararlarda çatışma meydana gelebilir. 3. Süreçler: çatışmayı çözmek için pazarlık yapmak, ihtiyatlılık, ikna etme ve problem çözme. 4. Uzlaşma yönlülük 5. Alternatiflerin seçimini etkileyen genel faktörler (algılama, ödül, bağımsızlık, araştırma maliyeti, tutkunun seviyesi ve yan ödemeler)	1. Görevler ve arena tanımlanmalıdır. 2. Örgüt, çatışmayı düşüren tedbirleri arar. 3. Çatışma ve zaman baskısı en dikkat çekici alternatifin benimsenmesine neden olur. 4. Mevcut alternatiflerin ileride yapılacak olan değerlendirmeleri yeni fikirlerin araştırılmasını sağlayacaktır. 5. İstek seviyesi, kararın değiştirilmesi ile ilgili araştırmaların sonuçları ile ters orantılı olarak değişir.
Model 6 Uyumlaştırma Yaklaşımı)	Hayatta kalma	1. Yandaşların problemleri tetikleyici etki yapar. 2. Süreç: problemleri çözmede aratan bir oranda uyumlaştırıcı politikalar ve pazarlık etme şartlarının geliştirilmesi. 3. Kısıtlamalar: karar verici seçiminde özgür değildir. Mutlaka müşterileri ve üçüncü tarflar karar sürecine dahil edilmelidir. 4. Kontrol: Duygu ve hislerin kullanımı, sosyal normları dikkate alarak kararların kalitesinin test edilmesi, karar konusunda müşterilerden geri bildirim alınması.	1. Bilinemeyen bir arenada belirsiz ve yönetilemeyen görevler. 2. Karar vermek için yeterince doğru olmayan soyut bir model. 3. Resmi yollardan daha fazla gayri resmi yollardan gelen baskılar. 4. Çevrenin ve kararların güçlü etkileşimi. 5. Planlamadan çok harekete geçmenin daha iyi olduğu bir ortam.

Açık Sistem

(Kaynak: Nutt, 1976; 86-87)

Tablo 2.2'de sayılan modeller, bürokratik, normatif, davranışsal, grup, çatışma dengesi ve uyumlaştırma olarak ifade edilmiştir. Nutt (1976)'un karar verme

modelleri kapalı sistemden açık sisteme doğru sıralanmıştır. Karar kriterleri ise; maksimum verimlilikten hayatta kalma kriterine doğru sıralanmıştır. Her bir modelin tanımlanan anahtar öğeleri ve anahtar varsayımları bulunmaktadır. Anahtar öğelerde, her bir model için, kararın nasıl verileceği, alternatiflerin ve ortamın tanımlanması, bilgi kullanımı vb. detaylar belirtilmiştir. Anahtar varsayımlarda ise her bir model için, görevin yapısı, eldeki alternatifler, eldeki kaynaklar, erişilen bilgi, çevresel etkiler vb. detaylar belirtilmiştir.

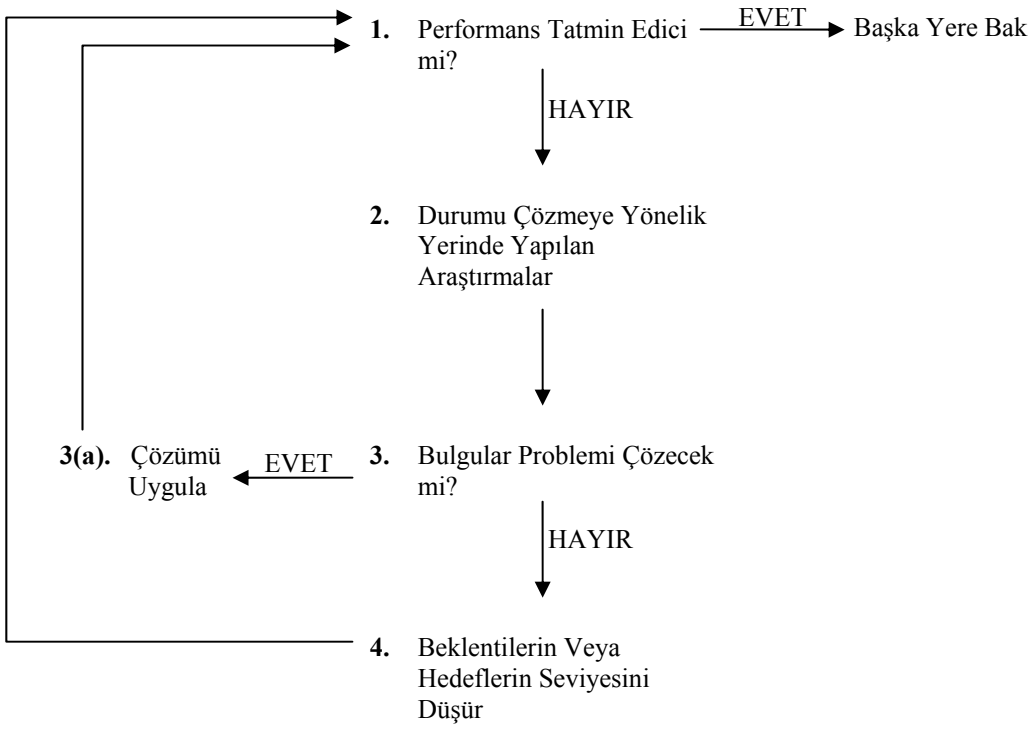
Bunun yanında Nutt (1979) tanımladığı modellerin karar verme stillerinden etkilendiğini vurgulamaktadır.

2.6.2. Sınırlı Rasyonellik Modeli

Sınırlı rasyonellik kavramı ilk olarak Simon (1960) tarafından ifade edilmiştir. Buna göre karar verici rasyonel seçim şartları için gerekli olan bilgi seviyesine, beceri ve kabiliyete, verileri işleyerek ulaşabileceği bilgi düzeyine gerçekte hiçbir zaman ulaşamaz. Bunun nedeni kaynakların sonsuz olamaması (zaman, bilgi, iş gücü vb.) veya yeteri kadar bulunamamasıdır. Bu yüzden rasyonel karar verme modelinde olduğu gibi optimum noktayı aramak yerine ikna edici noktayı arar. En iyi veya mükemmel sonucun yerine tatmin edici veya yererince iyi gibi sonuçları arar. Sekil 2.5'de sınırlı rasyonel şartlarında, yani gerçek hayatta karar vericinin karar verme süreci görülmektedir. Karar verici karar verme stillerinde Schermerhorn (1993 in Lee vd., 1999; 53) tarafından ifade edilen probleme yaklaşım tipi olarak ifade edilen problem arayıcı, önleyici veya çözücü stillerine göre devamlı meşgul anında performansın tatmin edici olup olmadığı ile ilgilenir (1). Performansın yeterli olması durumunda başka noktalardaki performans değerlerini kontrol etmek için başka bir karar verme süreci oluşturur. Performansın tatmin edici olamaması durumunda sebep sonuç ilişkisine dayanarak yerinde araştırma yaparak problemin kaynağını bulmaya ve tanımlamaya çalışır (2). Bulunan çözümün problemi çözüp çözmeyeceğine karar verilir (3). Çözeceği düşünülüyor ise çözüm uygulamaya geçirilir ve döngü (3a) dan tekrar (1) konumuna gelir. Çözümün problemi çözmemesi durumunda karar vericinin iki seçeneği vardır. Ya çözüm yolu bulmak için döngüyü tekrar başlatır ya da

beklentilerin veya hedeflerin seviyesini düşürür. Rasyonel seçim modelinde kabullenilen varsayımlar aşağıdaki gibidir (Rollinson 2002; 262);

1. Karar verici, tüm çözüm alternatiflerini bilmeli ve hakkında bilgi sahibi olmalı.
2. Karar verici, alternatiflerin etkileri hakkında tam bilgiye sahip olmalı.
3. Karar verici, sonuçlarını ve alternatifleri değerlendirebilmek için tam geliştirilmiş ve mükemmel şekilde organize edilmiş olan tercihlere sahip olmalıdır.
4. Karar verici, sınırsız kaynaklara sahip olmalıdır. Bu kaynaklar tüm alternatiflerin sonuçları hesaplanarak en uygun faydanın belirlenmesi konusunda beceri ve yetenekleri de içermelidir.



Şekil 2.5. Karar Vermede Sınırlı Rasyonellik Modeli

(Kaynak: Rollinson, 2002; 261)

2.6.3. Model Olarak Zihinsel Kestirmeler, (Heuristics)

Zihinsel kestirmeler, özgül sorunların çözümü için kullanılan bir bilişsel süreçtir (Bilgin 2003; 148). Çözüm için araştırma sırasındaki aşırı bilgi yükü ile baş edebilmek için basitleştirilmiş stratejiler olarak ifade edilmiştir (Kahneman ve Tversky 1972, akt. Rollinson, 2002). "Heuristics", Sosyal Psikoloji Sözlüğü'nde "Heuritikler" olarak Türkçeleştirilmesine rağmen "zihinsel kestirmeler" olarak da ifade edilebileceği (Bilgin, 2003) söylendiği için ifade, çalışmada "zihinsel kestirmeler" olarak kullanılmıştır. Literatürde Heuristics deyimi için kullanılan "kestirme yollar" ifadesi de vardır (Taşdelen, 2002; 23).

İnsanlar sorunlar için çözüm ararken genellikle üç kaynak kullandırılır (Rollinson 2002; 262):

1. Geçmiş tecrübeler, bunların sayesinde mevcut durumu değerlendirmenin en kolay yolu bulunmuş olur.
2. Sübjektif kurallarla bilgilerin toplanması ve yorumlanması faaliyetleri idare edilir.
3. Teknoloji kullanarak zihinsel aktiviteler azaltılır ve bilgi işleme sürecinde çaba harcanır.

Ana Heuristikler "kolay ulaşılan", "temsil edici", "demirleme veya hüküm" zihinsel kestirmeleri gibi üç şekilde ifade edilmiştir (Bazerman, 1994 akt. Rollinson 2002; 262).

2.6.3.1. Kolay Ulaşılan Zihinsel Kestirme (The Availability Heuristic)

Kolay ulaşılan zihinsel kestirme, karar vericinin verdiği kararın sonuçlarını, geçmişte yaşadığı benzer kararlarının çıktılarının tekrardan gözden geçirilerek, önceden değerlendirebilmesi ile ilgilidir. Örnek vermek gerekirse karar verici geçmişte belli bir problemin çözümünde kullandığı çözüm yöntemi konusunda çok pişman olmuştur. Şu anda benzer bir problemin çözümü sırasında geçmişte

kullandığı çözüm basamaklarının şu an kullanılması uygunsa bile kullanmaktan kaçınacaktır. Kolay ulaşılan adını almasının nedeni karar vericinin kendisinin yaşadığı deneyimlerden faydalanabileceği şekilde her an zihninde kullanıma hazır olmasıdır. Bu zihinsel kestirme "kullanıma hazır olma" (Taşdelen, 2002; 24), "kolay ulaşma" (Bilgin, 2003; 149) şeklinde de tanımlanmaktadır.

2.6.3.2. Temsil Edici Zihinsel Kestirme (The Representativeness Heuristic)

Karar verici mevcut tercihin sonuçlarının olasılığını tahmin etmeye çalışırken geçmişte yaşanmış benzer olayların veya benzerliklerin şablonunu örnekleme zihinsel kestirme olarak kullanır.

Buna örnek olarak bir grup deneğe popülâsyonlarının % 30'unu avukatların, % 70 'ini ise mühendislerin oluşturduğu söylenir. Ardından içlerinden birisinin portresinin çizilmesini isterler. Bu kişi Kemal beydir. 40 yaşında, evli ve üç çocuk babasıdır. Yerel politikayla ilgilenmekte ve el yazması kitap koleksiyonu yapmaktadır. Tartışmayı sevmekte ve güzel konuşmaktadır. Deneklerin çoğunluğu Kemal Bey'in avukat olma olasılığını % 90 olarak tahmin etmektedir (Bilgin, 2003).

2.6.3.3. Demirleme veya Hüküm Zihinsel Kestirmesi (The Anchoring or Judgement Heuristic)

Belirli bir başlangıç durumunu hedef durumuna dönüştürerek, başlangıç ve hedef durumları arasındaki farkı indirgemektir. Genellikle başlangıç noktası geçmişte yaşanmış bir olay referans alınır. Burada önceden kestirilememiş olan etkileri düşünerek şu anda bunlara karşı tedbir alınarak aynı seçeneği seçmekten kaçınır. Sosyal psikolojide daha farklı heuristikler kullanıldığı belirtilmektedir. Simülasyon Heuristikleri, Referans Heuristikleri, Araştırma Heuristikleri vb. (Bilgin, 2003). Ancak bu tip heuristikler konumuzun kapsamı dışındadır.

2.6.4. Çöp Tenekesi Modeli (The Garbage Can Model):

Bu model Cohen ve arkadaşları (1972) tarafından mantık modelinin pratikte uygulanamaz olması nedeniyle ortaya atılmış bir modeldir. Bu modelde problem, çözüm, karar verici katılımcılar, seçim fırsatları ve karar verme çöp kutusunun içerisinde kabul edilir. Bunlar örgütün içerisinde olup, durumun koşulları el verdiğinde birbirleriyle rasgele etkileşerek karar verilir. Kararı kimin verdiği, hangi problemin nasıl ve kim tarafından tanımlanacağı belli değildir. Bu yüzden karar verme adımları rasyonel karar vermede olduğu gibi tanımlanamaz.

2.6.5. Disiplinler Arası Karar Verme Modeli

Harrison (1993)'e göre ideal karar verme modelleri, modellenmiş olan gerçek dünya olaylarından optimum sayıdaki değişkeni içinde barındırmalıdır. Çünkü gerçek dünya olayları sınırlı sayıdaki disipline dayalı olarak açıklanamaz. Harrison tarafından ortaya atılan disiplinler arası karar verme modeli Tablo 2.3'de gösterilmektedir.

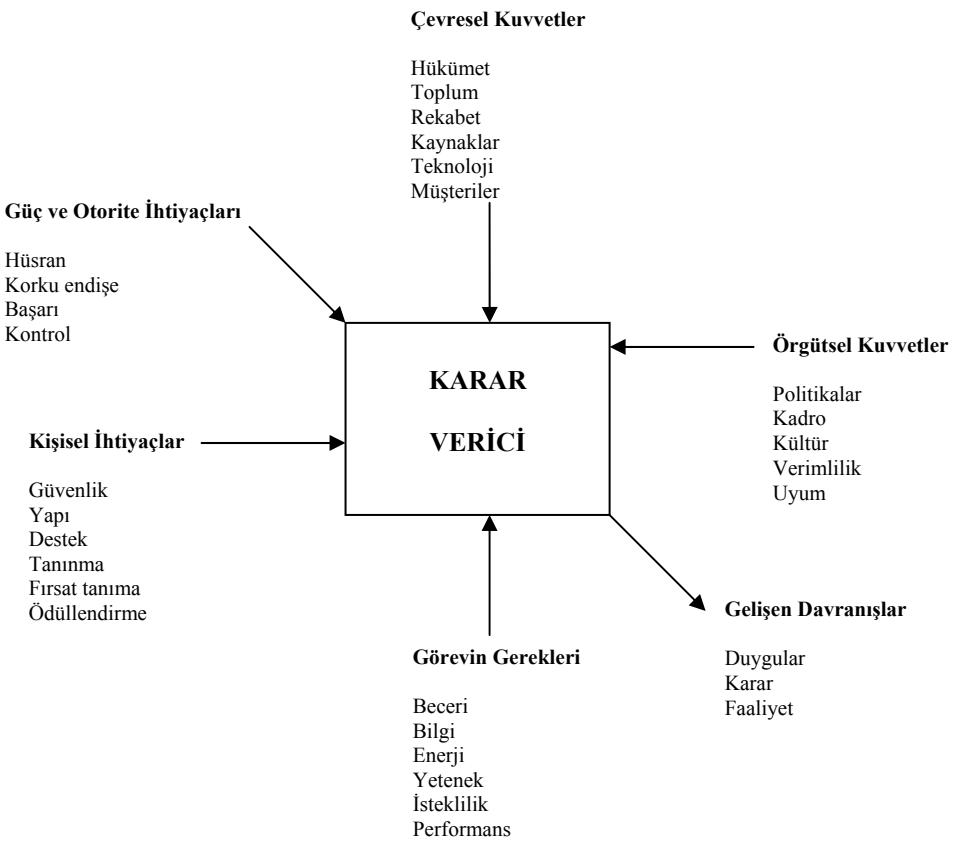
Tablo 2.3. Disiplinler Arası Karar Verme Modeli

Model Adı	Karar Verme Kriteri	Anahtar Öğeler	Anahtar Varsayımlar
Rasyonel (Klasik)	Maksimum Sonuç	Belirsizliklerin olmadığı bir ortam, belirli olasılık, ölçülebilir fayda, çok sayıda alternatif, çevreden bağımsız, bilgisayar destekli karar verme stratejisi, yüksek derecede yapılandırılmış süreç.	Sabit amaçlar, sınırsız bilgi, sınırsız bilişsellik, zaman ve maliyet sınırlaması yok, kontrol edilebilir değişkenler, kapalı sistem, sonuçların limitleri hesaplanabilir.
Örgütsel (Neoklasik)	Tatmin Edici Sonuç	Genel doğal durum, olasılık derecesi limitli, fayda dereceli olarak belirli, az sayıda alternatif, çevreye duyarlı, yargısal karar verme stratejisi, kısmen yapılandırılmış süreç.	Erişilebilir amaçlar, sınırlı bilgi, limitli bilişsellik, zaman ve maliyet kısıtları, kısmen ölçülebilir ve geçişsiz alternatifler, açık sistem, sonuçların sayısal ve nitel olarak limitli ölçümü.
Politik (Uyumsal)	Kabul Edilebilir Sonuç	Genel doğal durum, olasılık belli değil, fayda ölçülemez, sınırlı alternatif, çevre baskın, pazarlık ve uzlaşma stratejisi, sınırlı sayıda sonuç, dağılmış bir yapılandırılmış süreç.	Sınırlı amaç, sınırsız bilgi, bilişsel sınır yok, sayısal olarak değerlendirilemeyen alternatifler, genellikle geçişli alternatifler, açık sistem, çevresel olarak limitli sonuçlar, doğru karar yok.
Süreç (Yönetsel)	Amaca Yönelik Sonuç	Genel doğal durum, genel olarak olasılık belli, amaca yönelik fayda, çok sayıda alternatif, çevresel sınırlara duyarlılık, yargısal karar verme stratejisi ve seçimli hesap kullanımı ve uzlaşma, sınırlı sayıda sonuç, yüksek derecede yapılandırılmış süreç.	Yüksek derecede dinamik amaçlar, sınırlı bilgi, bilişsel sınırlar, zaman ve maliyet baskısı, değerlendirilemez ve geçişsiz alternatifler, açık sistem, ardışık karar verme fonksiyonları, amaca yönelik sonuçlar.

(Kaynak : Harrison, 1993)

2.6.5. Genişletilmiş Dört-Kuvvet Modeli

Rowe ve Boulgarides (1994), Şekil 2.6'da örgüt içerindeki bireyin karar verme stillerini belirleyen "genişletilmiş dört kuvvet modeli"ni ortaya koymuşlardır.



Sekil 2.6. Karar Verme Stillerini Etkileyen "Genişletilmiş Dört-Kuvvet Modeli"

(Kaynak : Rowe ve Boulgarides, 1994; 24)

Rowe ve Boulgarides (1994), karar vericiye etki eden kuvvetleri, çevresel kuvvetler, örgütsel kuvvetler, görevin gerekleri, kişisel ihtiyaçlar, güç ve otorite ihtiyaçları başlıkları altında toplamıştır. Her bir kuvvetin altında kuvvet faktörünü oluşturan değişkenler de belirtilmiştir. Ayrıca kuvvetlerin etkisi altındaki karar verici, çıktı olarak duygu, karar ve faaliyet davranışlarını geliştirmektedir.

2.7. KARAR VERME STRATEJİLERİ

Karar verme stilleri ile karar verme stratejileri arasındaki fark Ersever (1996; 41) tarafından net şekilde ortaya konmuştur. Karar verme stili, "bir karar verme

durumunda bireyin soruna genel yaklaşımını belirleyen kişisel tarzı" olarak tanımlanırken karar verme stratejisi, "belli bir karar verme durumunda bireyin uygulayacağı davranışı seçmesi" olarak tanımlanmıştır. Karar verme stratejisi, "alternatifin seçimi sırasında kullanılacak prosedürün tespiti ve bu prosedürün kararda nasıl kullanılacağı ile ilgilenir". Alternatifin seçimi için kullanılacak strateji doğrudan maliyetin üzerinde kazanılabilecek faydanın ne kadar olacağına bağlıdır (Beach ve Mitchell, 1978).

Karar verme stratejileri karar vericinin bu stratejileri kullanmalarında harcadıkları çaba ve etkililikleri açısından farklılıklar gösterebilmektedir (Payne vd. 1993. akt. Ersever, 1996). Karar vericiler tarafından kullanılan çeşitli karar verme stratejileri bazen çatışmalar meydana getirirken bazıları ise onları çatışmadan korur (Eisele, 2003). Stratejik karar verme süreci ise, sosyal ve algısal faaliyetleri oluşturan uzlaşmalar, faaliyetler ve etkileşimler şeklinde tanımlanmıştır (Harp Akademileri Komutanlığı, 2001; 20).

Karar verme stratejileri için çeşitli sınıflandırmalar yapılmıştır. Bunlardan Beach ve Mitchell (1978) tarafından yapılan sınıflandırma bireysel seçim stratejileridir. Bu stratejiler; a) yardımlı analitik, b) yardımsız analitik ve c) analitik olmayan stratejiler şeklindedir.

- **Yardımlı Analitik Strateji :** Bu stratejide karar verme sırasında kullanılacak tüm imkanlar karar verici için hazır bulundurulur. Tüm alternatifler değerlendirilerek karar verilir. Bu strateji için devamlı olarak eğitim ve buluşlar gereklidir. Hatta yardım için teknik destek elemanları da gerekmektedir.

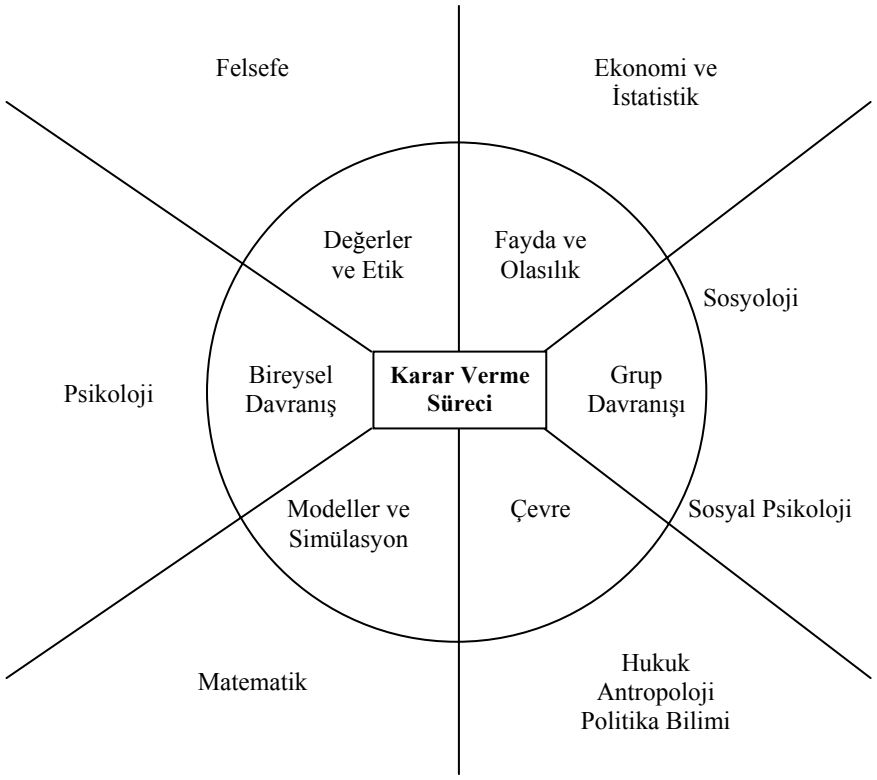
- **Yardımsız Analitik Strateji :** Karar verici için herhangi bir destek bulunmamaktadır. Problemin tüm yönleri keşfedildiği halde karar vericinin kendi aklına güvenmekten başka çaresi yoktur. Bu durum Simon'un sınırlı rasyonellik yaklaşımı ile benzeşmektedir. Çünkü karar için ilk tatmin edecek seçeneğe karar verme eğilimi vardır.

- **Analitik Olmayan Karar Verme Stratejisi :** Mantıksal herhangi bir değerlendirmeye tabi tutulmadan seçeneklerde yapılan seçim olarak özetlenebilir. Burada karar verici seçimini sadece seçmiş olmak için yapar. Bu strateji için en iyi örnek çocukların oyunlarında sıralamayı veya seçimi yapmak için kullandıkları basit sayma yöntemleridir (Beach ve Mitchell, 1978).

Bireyler karar verme sırasında farklı stratejiler kullanabilmektedir. Bu stratejiler, kararın tipi, karar zamanı, eldeki bilgi, beceri ve deneyimi vb. bir çok değişkene göre şekillenebilmektedir.

2.8. BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİ

Bireysel karar verme süreci birçok farklı bilimsel disiplinler tarafından incelenmiştir. İncelenen karar verme süreçleri bireyin karar verme ortamı içerisinde birçok değişkenden etkilendiğini bize işaret etmektedir. Özellikle süreç kavramı üzerinde durulduğunda karar verme davranışının nüvesini "süreç kavramının" oluşturduğu görülmektedir (Beach ve Mıtchell, 1978, Harrison, 1992). Karar verme sürecinin karar verme çevresi içerisindeki yeri Şekil 2.7'de gösterilmektedir.



Şekil 2.7. Karar Verme Davranışının Yapısı ve Karar Verme Sürecinin Yeri.

(Kaynak : Harrison 1992; 86)

Şekil 2.7. incelendiği zaman karar verme sürecini açıklamaya çalışan birçok bilim disiplinin olduğu görülmektedir. Turban vd. (2005) ise bu disiplinleri davranış (Antropoloji, hukuk, psikoloji, politika bilimi, felsefe, sosyal psikoloji ve sosyoloji), ve sistematik (bilgisayar bilimi, karar analizi, ekonomi, mühendislik, biyoloji, kimya, fizik, yönetim bilimi, yöneylem araştırması, matematik, istatistik) disiplinler altında gruplandırmıştır.

Şekil 2.7'deki Harrison'ın (1992) modelini incelersek; değerler, "insanların alternatifler arasındaki seçimlerinde etkilendikleri normatif standartlar" olarak anlaşılabilir, ve kişinin davranışını etkileyen kalıcı bir algısal çatı oluştururlar. İnsan değerleri, kurumsal değerlerle karışıp, belirli bir durumda "değer yargıları"nı belirler. Karar vericinin kabul edilebilirlik değerlendirmesine dayalı olarak alternatiflerin karşılaştırılması ve önceliklerin belirlenmesinde en önemli rolü değer yargıları

oynamaktadır. Bu değerlendirme, bireyin doğru ve yanlış davranışa ilişkin öngörüleri ve inançları olarak belirlenmektedir (Rowe ve Boulgarides, 1994; 71).

Birey davranışlarını açıklamaya çalışan psikoloji bilimi karar verme davranışını şu şekilde açıklamaya çalışmaktadır: Psikolojik yönüyle karar verme faaliyeti, bir düşünme ve muhakemeyi gerektirir. Muhakeme sonunda nasıl bir hüküm veriliyorsa, karar verme faaliyeti sonucunda da bir karar verilir. Zihin, bu işlemleri görürken duygularında etkisi altında olduğundan varılan yargılar iç ve dış faktörlerin sonucu olur. Bu sebeple, zihinsel faaliyet karmaşık özellikler gösterir. Bu sebeple, karar yalnız fikirlerin değil, duyguların da bir sonucu olarak ortaya çıkar (Harp Akademileri Komutanlığı, 2001; 13).

Sosyoloji kişinin toplum içindeki davranışlarını inceleyen bilim dalı olarak tanımlanırken, toplumsal çevre tarafından denetlenen, etkilenen ve sınırlandırılan insan davranışlarını incelemektedir. Sosyal psikoloji ise; toplumsal davranışların sistemli bir incelemesi olarak nitelendirilmektedir. Daha başka bir anlamla, insanların birbirlerini nasıl etkiledikleri konusunda sorabileceğimiz her soru sosyal psikoloji alanına girmektedir (Freedman vd. 2003; 17). Diğer bir tanım ise, bireyin kişsel davranışlarını küçük gruplar içinde inceler, aile, çalışma grubu, eğlence grubu, dernek gibi sosyal grupların yapısını ele alır ve bu gruplar içinde liderlerin oluşması kararların alınması, kişilerin etkilenmesi gibi olayları bilimsel yaklaşım içinde araştırır (Sabuncuoğlu ve Tüz, 2003; 6). Birey karar verme davranışı sırasında, toplumun değerleri ile kendi değerleri arasındaki çatışmayı azaltma yönünde bir baskı altındadır. Bu baskı doğrudan karar alternatifleri arasındaki seçimlerini etkilemektedir (Rowe ve Boulgarides, 1994; 90).

Hukuk, Antropoloji ve Politika Bilimlerinin karar verme süreci üzerindeki etkilerinin ortak olarak incelenmesinin nedeni, bu disiplinlerin örgüt yaşam çevresini oluşturmasından kaynaklanmaktadır. Bireysel anlamda karar verme sürecini belirleyen en önemli faktörlerin başında hukuk gelmektedir. Tüm karar verme süreci evrelerinde bireyin karar verme faaliyetleriyle ilgili olarak yaşadığı topraklardaki hukuksal ve yasal kurallara uyma zorunluluğu, uymadığı takdirde de cezalandırma

ile karşılaşacağını bilmesi kararlarını ve süreçlerini doğrudan etkilemektedir.

Antropoloji tanım olarak, biyolojik yapısı ile insanı ve insan davranışlarını, tarihsel süreç içerisindeki ortamsal ve kültürel etmenleri ile çağımıza dek inceleyen gözlemsel-analitik bir temel bilim dalıdır. Sosyal antropoloji ise toplumları tüm kuruluşlarıyla birlikte ele alır, toplum içinde çeşitli kültürlerin, birey, grup ve örgütlerin etkileşimde oynadığı rolü araştırır ve toplumsal doku içinde her toplumun kendine özgü davranışlarını alışkanlık, gelenek ve yeteneklerini inceler (Sabuncuoğlu ve Tüz, 2003; 7). Toplum içerisinde yaşayan bir birey de içinden geldiği toplumun örf ve adetleri doğrultusunda karar vermeyi tercih etmektedir. Bu durum karar verme davranışının ve sürecinin kültürden kültüre değiştiğini de göstermektedir.

Politika Bilimi de bireylerin oluşan politikalar çevresinde nasıl karar verdiklerini incelemektedir. Örgütler ve bireylerin yaşamlarını sürdürebilmeleri için milletlerin, toplumların, çevrelerin, beklentileri, sonucu oluşan ortamlarda, güç ve dengelerinin iyi gözlemleyerek duruma göre davranmaları gerekmektedir (Rowe ve Boulgarides, 1994).

Ekonomi ve İstatistik disiplini, rasyonel karar vermenin en önemli kaynağını oluşturmakta ve karar vermenin sayısal yönü ile ilgilenmektedirler. Karar alternatiflerinin değerlendirilmesinde tercihler arasındaki maksimum faydanın bulunmasında bu iki disiplinin yöntemleri kullanılır. Bunlara daha önce de değinildiği gibi karar verme yöntemleri veya teknikleri adı verilir.

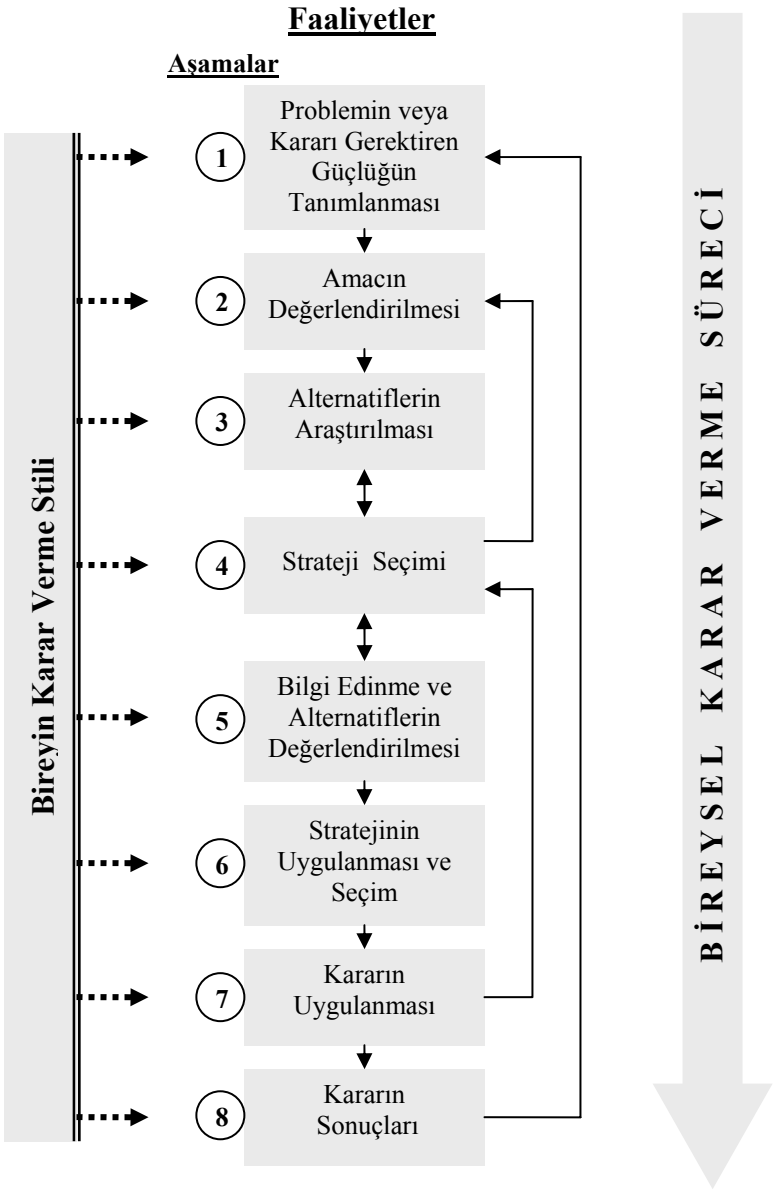
Matematik disiplini ise karar verme ortamlarının modellenmesinde, alternatiflerin bu model içerisinde tüm yönleriyle benzeştirilmesi faaliyetleriyle uğraşır.

Yukarıda görüldüğü gibi, karar verme sürecinin açıklanmasında birçok disiplinden faydalanılmaktadır. Bu disiplinlerin sadece biri veya birkaçı ile karar verme sürecini açıklamak pek doğru olmayacaktır. Şekil 2.8'de bireysel karar verme

süreci model olarak açıklanmaya çalışılmıştır.

Şekil 2.8'de bireysel karar verme süreci tüm yönleriyle modellenmeye çalışılmıştır. Modellemede bireysel karar verme süreci sekiz farklı aşamada anlatılmaya çalışılmıştır. Her bir aşamadaki faaliyetler ve bu faaliyetlerin birbirleriyle ilişkileri çıkartılmaya çalışılmıştır. Karar verme süreci bir problemin tanımlanması veya kararı gerektiren bir güçlüğün tanımlanması ile başlar. Bu aşama bireyin algılama ve yargılama bilişsel süreçlerinin devreye girdiği yerdir. Hatta bu süreçte kararı vermeyi gerektiren tetiklemenin örgütsel ve kişisel baskılar ile değerlerin olduğu da belirtilmektedir (Rowe ve Boulgarides, 1994; 12). İkinci aşama ise bireysel karar görevinin ve görevin gereklerinin değerlendirilmesi safhasıdır. Bu aşama karar vericinin, "neler bilmeliyim", "problemler ile ilgili parametreler nelerdir" gibi soruları sorduğu aşamadır (Beach ve Mitchell, 1978). Üçüncü aşamada kararı gerektiren güçlük veya problemin çözümü için amaca uygun alternatiflerin araştırılması gerekmektedir. Şekil 2.8'deki modelin davranışsal bir model olduğundan yola çıkarak, problemin çözümü için optimum noktalara ulaştıracak alternatifler yerine tatmin edici veya yeterince iyi alternatifin arandığını belirtmek gerekmektedir. Dördüncü aşama, alternatiflerden hangisinin seçileceği ile ilgili prosedürün tespit edildiği yani stratejinin belirlendiği aşamadır. Bu aşamada seçilecek olan stratejinin amaca, görevin gereklerine ve beklentilerine uygun olup olmadığının değerlendirilmesi yapılarak ikinci aşamaya geri bildirim verilmektedir. Bu aşama aynı zamanda alternatifler ile stratejinin uyumunun sağlandığı bir aşamadır. Hatta bireysel olarak edinilmiş bir alışkanlık olan karar verme stilinin dahi koşullara uygun olarak değiştirilebileceği bir aşamadır. Beşinci aşama, alternatifler ile ilgili değerlendirmelerin yapıldığı, alternatiflerin etkilerinin neler olabileceğinin, olasılığının tanımlanmaya çalışıldığı bir aşamadır. Daha önce yaşanan olaylar ve tecrübeler bu aşamada devreye girer. Bu aşama zihinsel kestirmelerin kullanıldığı aşamadır (Beach ve Mitchell, 1978). Bu aşamada alternatiflerin değerlendirilmesi ve seçilen stratejinin uyumu konularında geri bildirimler verilmektedir. Altıncı aşama, karar stratejisinin uygulamaya konduğu ve alternatiflerden birisinin seçildiği aşamadır. Yedinci aşamada seçilen alternatifin uygulandığı aşamadır. Bu aşama uygulamanın performansı ve başarısı konularında, dördüncü aşamaya geri bildirimin

verildiği aşamadır. Ayrıca karar stratejilerinin ve alternatiflerinin tekrar değerlendirilebileceği son aşamadır. Sekizinci aşama, kararın sonuçlarının ortaya çıkmaya başladığı aşamadır. Bu aşamada yeni problemler ve yeni ortaya çıkan kararı gerektiren güçlükler konusunda geri bildirim verilmektedir.



Şekil 2.8. Bireysel Karar Verme Süreci

(Kaynak : Kuzgun (1992), Beach ve Mitchell, (1978), Harrison (1987), Gibson vd. (1991), Rowe ve Boulgarides, (1994)' den uyarlama).

Bireysel karar verme sürecinde tüm faaliyetler birey tarafından gerçekleştirildiği için her bir aşamaya bireyin daha önceden geliştirmiş olduğu karar verme stilleri doğrudan etki edecektir (Noone, 2002). Bunun nedeni; karar probleminin veya güçlüğün algılanıp, değerlendirilmesinden, karar verme için seçilecek olan stratejiye kadar bireyin kendi tercihlerini kullanmasıdır. Dışarıdan karar verme konusunda yapılacak olan yardım (teknolojik destek, danışmanlık vb.) veya rehberlik faaliyetleri (karar verme akış diyagramları, prosedürler, planlar vb.) karar verme sürecini yine bireysel karar verme sürecinden uzaklaştırmayacaktır, çünkü yardım ve rehberlik faaliyetlerinin karar verme sürecinde nasıl ve ne kadar kullanılması, faydalanılması tercihleri yine karar vericiye aittir.

2.8.1. Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Faktörler

Karar verme davranışlarını inceleyen farklı disiplinler bireysel karar verme sürecine etki eden faktörlere de farklı bir şekilde yaklaşmaktadırlar. Bundan önce bireysel davranışların yapısının ve bu yapıya etki eden faktörlerin izah edilmesi gerektiği düşünülmektedir. Bu amaçla Gibson (1991) tarafından ortaya atılan bireysel davranışlara ait yapı Tablo 2.4'de incelenmektedir. Tablodaki birey davranışları dört ana faktör altında toplanmıştır. Bu ana faktörler sıra ile bireyin çevresi, kişinin bireysel faktörleri, davranışları ve bireysel çıktılarıdır. Bireysel davranış yapılarının ana faktörleri altında verilen diğer alt faktörler ise bize bireyin davranışlarına yön veren etkilerin neler olduğunu göstermektedir.

Bireysel karar verme davranışının da Tablo 2.4' de verilen faktörlerden etkileneceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Zira, karar verme stillerinin incelendiği ve Şekil 2.6'da da Rowe ve Boulgarides (1992) tarafından ortaya atılan, karar verme stillerini etkileyen "genişletilmiş dört-kuvvet modeli" ile aralarında büyük benzerlikler görülmektedir.

Tablo 2.4. Bireysel Davranış Yapısı

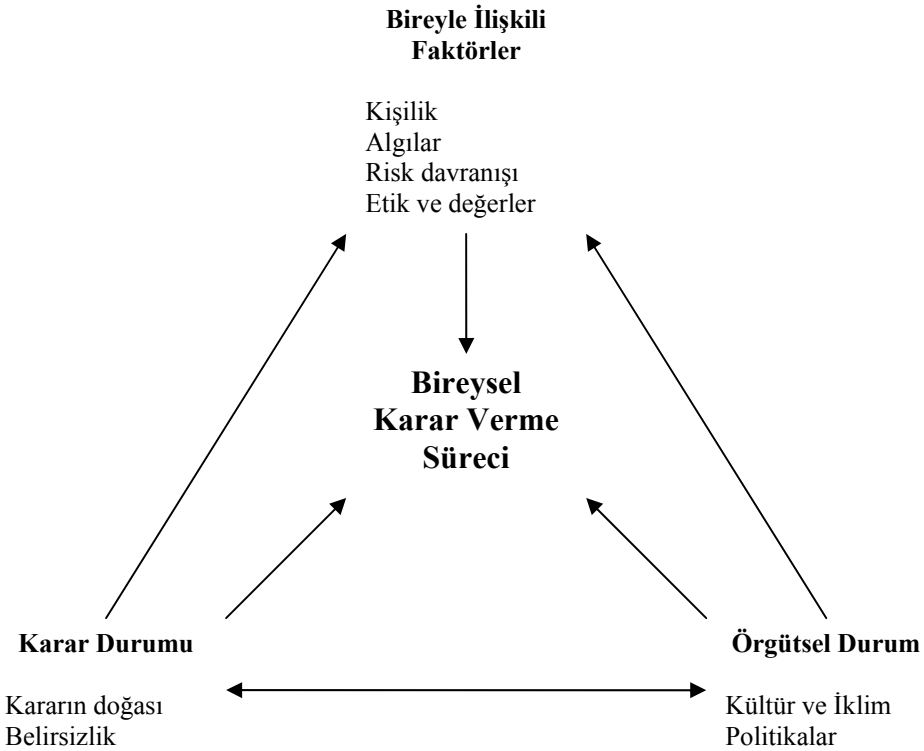
Bireyin Çevresi	Bireysel Faktörleri	Davranışları	Bireysel Çıktıları
İş Çevresi	Yetenek ve Becerileri	Düşünme Süreci	Performansı
İş Tasarımı	Aile Yapısı	İletişim	Uzun Dönem
Örgüt Yapısı	Algı	Konuşma	Kısa Dönem
Politikalar ve Kurallar	Kişilik	Dinleme	Kişisel Gelişim
Liderlik	Öğrenme Kapasitesi	Gözlemleme	Diğerleri ile İlişkileri
Ödüllendirme ve Ceza	Yaş	Hareket	Tatmin
Kaynaklar	Irk veya soyu		
İş Dışı Çevresi	Cinsiyeti		
Aile	Tecrübesi		
Ekonomik Durum			
Boş Zamanlar ve Hobileri			

(Kaynak: Gibson, 1991)

Bireysel karar verme süreci üzerindeki en önemli etkinin bireysel faktörler olduğu belirtilmektedir. Bu konuda çalışma yapan araştırmacılardan Rollinson (2002), bireysel faktörlerden; kişilik, algılar, etik ve değerler ve risk davranışına işaret etmiştir. Gibson (1991) ise, değerler, kişilik, risk alma eğilimi, potansiyel pişmanlığa işaret etmiştir. Noone (2002) ise zihinsel kestirmelerin kullanılması eğilimi, kişisel tercihler, mevki kontrolü, kendine güven, rol tercihleri, tecrübe, yaş, karar verme stili, değerler, kişisel özelliklere işaret etmiştir.

Bireysel karar verme sürecine etki eden diğer faktörler açısından ise Rollinson (2002) tarafından örgütsel faktörlere işaret edilerek örgüt kültürü, iklimi ve politikalarının etkili olduğu belirtilmiştir. Ayrıca bireysel karar yapısının da önemli olduğu, kararın doğası ve belirsizliğin karar sürecine etki ettiği belirtilmektedir. Benzer olarak Cecil ve Lundgren (1978) de zaman baskısı ve olasılığının karar sürecini etkilediğini belirtmektedir. Yaptıkları deneysel çalışmada, zaman ve olasılık baskısı altında olamayan denekler, olanlara göre çok daha fazla alternatifi değerlendirmektedirler. Ayrıca karar verme süreci sırasında karar alternatiflerini tekrar kontrol etme işlemi, baskı altındaki denekler tarafından karar süreci esnasında yapılırken, baskı altında olmayanlar tarafından karar sürecinin sonunda yapılmaktadır (Cecil ve Lundgren 1978, 433).

Noone (2002) da yapmış olduğu çalışmada hastaların karar verme sürecini değerlendirmiştir. Çalışmasında durumun (karar vermeyi gerektiren) zaman kısıtının ve stresinin karar sürecini etkilediği sonucuna ulaşmıştır. Ayrıca karar verme sürecinde aşağıdaki bölümde özet olarak inceleyeceğimiz çevresel faktörlere de değinmiştir. Noone (2002) tarafından işaret edilen çevresel faktörler, sosyal destekler, ekonomik kaynaklar, kültür, sosyal standartlardır. Noone, yakın çevre ile ilgili olarak, "tecrübe ile ilgili diğerlerinin etkisi" ve "aile" faktörlerini ifade etmiştir. Bireysel karar verme sürecine etki eden faktörler, bireyle ilişkili faktörler, örgütsel durum ve karar durumu ana grupları altında toplanmıştır. Şekil 2.9'da bireysel karar verme sürecine etki eden faktörler görülmektedir. Bireyle ilişkili faktörler; kişilik, algı, risk davranışı, etik ve değerler başlıkları altında toplanmıştır. Örgütsel durum; örgüt kültürü ve iklimi ile örgüt politikaları başlıkları altında toplanmıştır. Karar durumu ise; kararın doğası ve belirsizlik başlıkları altında toplanmıştır (Rollinson, 2002; 269).



Şekil 2.9. Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Faktörler

(Kaynak : Rollinson, 2002; 269)

Şekil 2.9'da verilen faktörlerden karar durumu, daha önce verilen karar modelleri başlığı altında incelenmişti. Bireyle ilişkili olanlar burada incelenecektir. Örgütsel durum ise bir sonraki konu başlığı altında incelenecektir.

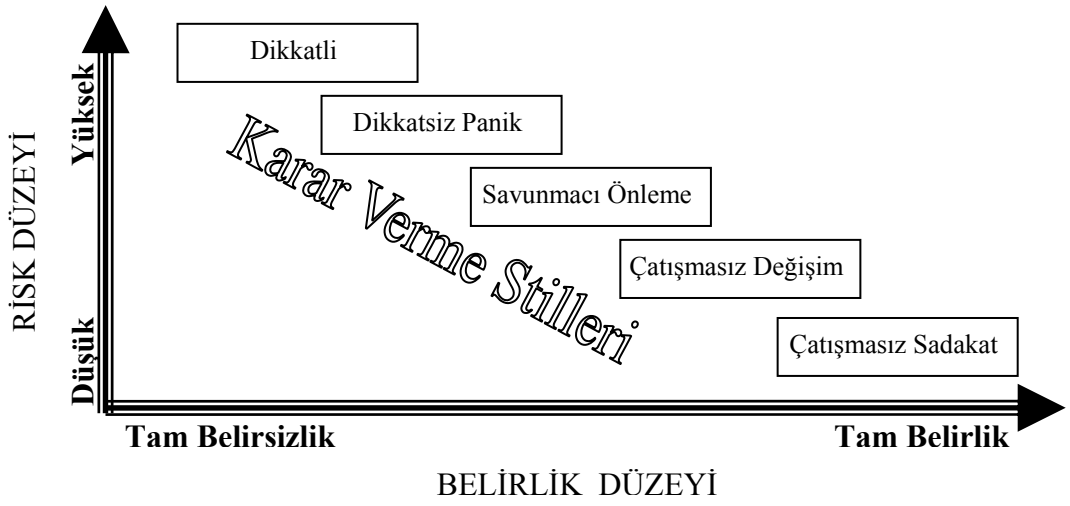
Bireysel karar verme sürecine etki eden faktörler konusunda birçok yaklaşımın olduğundan bahsedilmişti. Rollinson (2002)'un ortaya attığı ve Şekil 2.9'da gösterilen, bireyin karar verme sürecine etki eden faktörlerden bireyle ilişkili alt faktörler kişilik, algılar, risk davranışı, etik ve değerler olarak verilmiştir. Bunlar aşağıda açıklanmaktadır.

- **Kişilik :** Kişilik değişkenlerinin karar verme davranışına doğrudan etki ettiği belirtilmektedir (Rollinson, 2002; 269, Rowe ve Boulgarides, 1994; 63, Lee vd. 1999; 62). Karar verme stillerinin incelendiği bölümlerde Jung felsefesine dayanılarak ortaya atılan kişilik tiplemeleri ve karar verme stillerine ilişkin yaklaşımlardan bahsedilmişti. Bu çalışmada kişilik konusu mümkün olduğu kadar sınırlandırılmaya çalışılmıştır. Karar verme davranışı ve kişilik daha sonra yapılacak bir çalışmanın konusu olarak düşünülmektedir.

- **Algılar :** Algısal süreç karşılaşılan baskılara veya dürtülere/uyarılara tepki ile başlar. Bu uyarılar bireyin daha önce karşılaştığı durumlar tarafından değişikliğe uğratılır. Algı, bireyin referans çatısınca değiştirilmiş şekliyle geçmişteki girdilerce etkilenir. Algı, motivasyona, öğrenmeye, kişiliğe ve sosyal gelişmişliğe bağlıdır. Bireyin sıkıntıları, değerleri ve duyguları algıyı doğrudan etkiler. Bu nedenle, bir durumun ya da problemin asıl içeriğiyle, duyguları karışık hale getirebilir ve karar vermeyi engeller. Karar verme sürecindeki engellerimiz genellikle algısal sınırlılığımızın bir sonucudur (Rowe ve Boulgarides, 1994; 65).

- **Risk Tutumu :** Değerler, risk olasılığı, irdeleme ve taraflılık, bireyin problemlerini düşünme yöntemlerini etkiler (Rowe ve Boulgarides, 1994; 65). Karar verme stilleri ile ilişkili olduğu belirtilen risk tutumu, daha önce belirtilen Jannis ve Mann (1977) yaklaşımı ile açıklanmaktadır. Şekil 2.10'da

risk düzeyi (düşük-yüksek) ile ortamın belirlik düzeyi (tam belirsiz-tam belirli) arasında geliştirilen karar verme stilleri görülmektedir. Yüksek risk ve tam belirsiz durumlar için en uygun karar verme stili "dikkatli" olarak belirtilirken, düşük risk ve tam belirli durumlarda uygun karar verme stili çatışmasız sadakat olarak belirtilmektedir (Lee vd., 1999; 70).



Şekil 2.10.: Risk ve Belirlik Düzeyleri ile Karar Verme Stillerinin İlişkisi

Kaynak : Lee vd. (1999; 70)'den uyarlama

- **Değerler ve Etik :** Değerler, "insanların alternatifler arasındaki seçimlerinde etkilendikleri normatif standartlar" olarak anlaşılabilir." Kişinin davranışını etkileyen kalıcı bir algısal çatı oluştururlar. İnsan değerleri, kurumsal değerlerle karışıp, belirli bir durumda "değer yargıları"nı belirler. Karar vericinin kabul edilebilirlik değerlendirmesine dayalı olarak alternatiflerin karşılaştırılması ve önceliklerin belirlenmesinde en önemli rolü değer yargıları oynamaktadır. Bu değerlendirme, bireyin doğru ve yanlış davranışa ilişkin öngörüleri ve inançları olarak belirlenmektedir (Rowe ve Boulgarides, 1994; 71). Değerler çok katı olmadığı için birey farklı durumlarda kendi inançlarını ayarlayıp uzlaşma sağlayacaktır. Fakat karar konusunda baskılar ile karşılaşıldığında (yöneticilerin baskısı) karar, ahlaksal ve etiksel ikilemler meydana getirebilir. (Lee vd., 1999; 65). Etik karara belirli bir belirsizlik

düzeyi ekler. Bu belirsizlik durumu karar vericilerin kendilerini rahatsız hissetmesine neden olduğu gibi alınması gerekli olan kararların üzerinde de büyük etki yapmaktadır (Rollinson, 2002; 271).

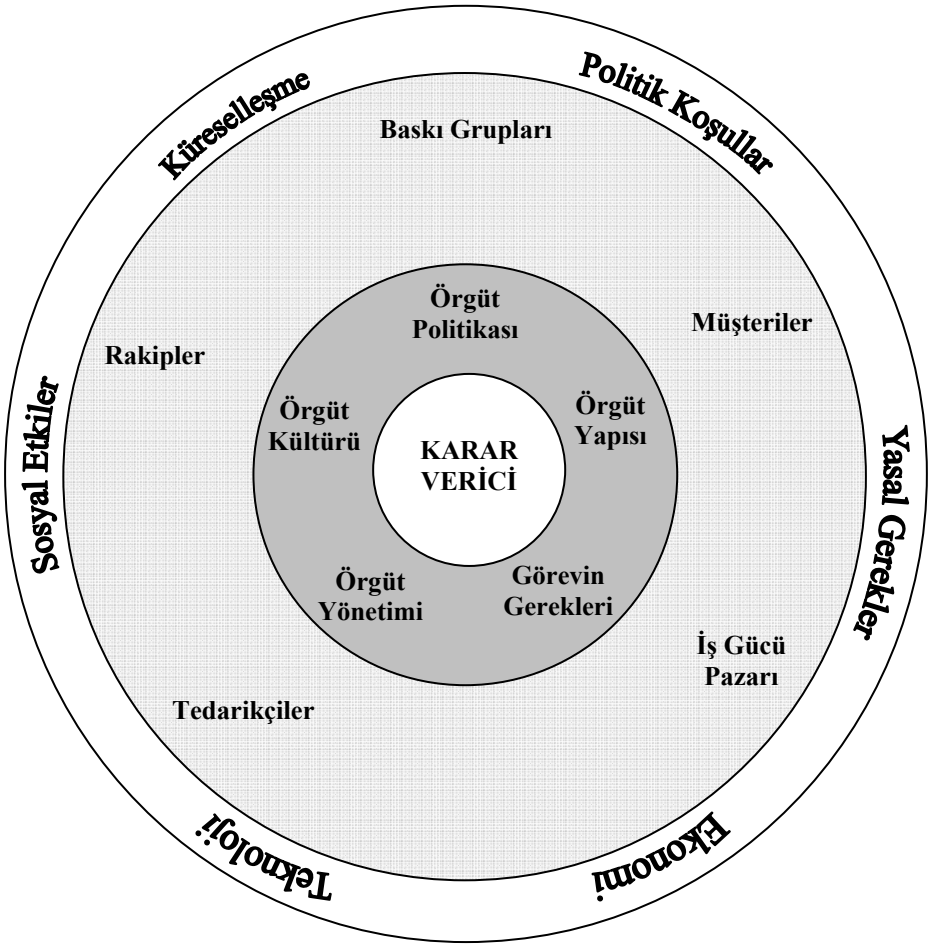
2.8.2. Örgütlerde Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Faktörler

Bu çalışmada bireysel karar verme süreci incelenmektedir. Bu bölümde incelenecek olan örgütsel karar verme sürecine etki eden faktörler, bireyin örgüt içerisindeki karar verme süreci hakkında ipucu verebileceği düşünüldüğünden, özet bir şekilde incelenmiştir.

Örgütün, çevresiyle sürekli alışverişte bulunan toplumsal bir sistem olduğunu biliyoruz. Öyleyse, örgütün iktisadi, toplumsal siyasal, fizik çevresi de karar verme davranışını etkileyecektir (Onaran 1971; 110). Örgütsel karar verme sürecine etki eden faktörler Şekil 2.11'da gösterilmektedir. Şekil 2.11'da örgütsel karar verme sürecine etki eden faktörler, dış çevre faktörleri ve örgütsel faktörler olmak üzere iki ana gruba ayrılmıştır. Dış çevre kendi içerisinde genel dış çevre ve özel dış çevre olarak ayrılmıştır. Karar vericinin karar verme sürecini etkileyen en yakın faktörler örgütsel faktörlerdir. Bunlar; Rollinson (2002)'nun örgüt kültürü ve iklimi ile örgüt politikaları faktörlerine ek olarak görevin gerekleri, yönetim stili, örgüt yapısıdır (Lee vd., 1999).

2.8.2.1. Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Dış Çevre Faktörleri

Pazarlama disiplini açısından, satın alma davranışını etkileyen çevre faktörleri; talep düzeyi, ekonomik durum, faiz oranları, teknolojik durum, politik ve yasal düzenlemeler, rekabet düzenlemeleri, sosyal sorumluluk faktörleridir (Kotler, 2000; 197, Robbins ve Coulter, 2005; 66, Daft, 2000; 74). Örgütsel karar vermede genel dış çevre faktörleri, örgütün dışında kalan genel dış çevre, ekonomik durum, politik koşullar, yasal gerekler, sosyal etkiler, küreselleşme ve teknoloji faktörlerinden oluşur (Lee vd., 1999).



Şekil 2.11. Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Örgütsel ve Dış Çevre Faktörleri

(Kaynak : Lee vd. (1999; 5)'den uyarlama.

- **Ekonomik Durum :** Ekonomik durum, örgütün yer aldığı, ülkenin veya bölgenin genel ekonomik refahını tanımlamaktadır (Daft, 2000; 76). Faiz oranları, enflasyon, kullanılabilir gelirindeki değişimler, borsa dalgalanmaları ve ticaret döngüsünün aşamaları gibi ekonomik faktörler örgüt içerisindeki yöneticinin uygulamalarına etki etmektedir (Robbins ve Coulter, 2005; 66). Bu faktörler, hangi kaynağın kullanılacağı ve nasıl dağıtılacağı ile ilgilidir.

Ayrıca ücretler, vergiler, hammadde fiyatları vb. değişkenler de bu faktörler içerisinde değerlendirilmektedir. Bu faktörler örgütlerin verecekleri stratejik kararlarda direkt olarak etkilidir. (Lee vd., 1999).

- **Politik Koşullar :** Yerel idareler veya hükümetler bir örgütün ticari bir ortamda neyi yapıp yapamayacağı belirlemektedir (Robbins ve Coulter, 2005; 66). Devlet politikaları, endüstriyel politikalar ve devletin yapısı gereği piyasalar üzerindeki kontrolü doğrudan örgütleri etkileyen faktörlerdir. Politik koşullar baskı grupları ile şekillenir ve bu koşullar örgütlerin kararlarına etki eder (Lee vd., 1999).

- **Yasal Gerekler :** Devletin yasal düzenlemeleri, ulusal ve uluslararası kurallar, örgütün davranışlarına etki etmektedir (Daft, 2000; 77). Bu faktör şu anda mevcut olan yasa ve kurallar dikkate alınarak örgütün nasıl işletileceği ile ilgilidir. Yasal çevre diğer faktörlere nazaran karar verme sürecinde daha statik bir etkiye sahiptir (Lee vd., 1999).

- **Sosyal Etkiler :** Örgütün içerisinde bulunduğu sosyal çevre ve toplumun değerleri örgütün nasıl işletileceğini belirleyen faktörü oluşturur. Yöneticiler de uygulamalarını bulundukları toplumun beklentilerindeki değişimlere göre ayarlamalıdırlar (Robbins ve Coulter, 2005; 67). Toplumun çevresel kirlenmeye karşı olan duyarlılığı, doğal çevreyi kirletme riski bulunan örgütlerin kararlarını doğrudan etkileyecektir (Lee vd., 1999).

- **Küreselleşme:** Küreselleşme nedeniyle örgütlerin edindiği uluslararası boyutlar, örgütlerin yönetimi ve işletilmelerine etki etmektedir. Bahsedilen uluslararası boyutlar, kültürel, politik, ekonomik ve yasal faktörlerdeki değişikliklerdir. Yabancı veya yerli bir pazara girecek olan örgüt bu farklılıkları dikkate almalıdır (Lee vd., 1999). Çünkü büyük ve küçük ölçekli birçok örgüt, sayıları her geçen gün artan küresel boyuttaki rekabetçi örgütler ile dış çevrenin bir parçası olarak rekabet içerisindedir (Robbins ve Coulter, 2005; 69).

- **Teknoloji :** Günümüzde takip edilmesinde bile zorlanılan teknolojik gelişim bir çok örgütün işletilmesi ve yönetilmesi sırasında çok önemli fırsatlar sunmaktadır. Teknolojik ilerlemeler oyunun kurallarını değiştirebilir. Her örgüt bu duruma cevap verecek şekilde hazır olmalıdır (Daft, 2000; 75). Maliyetlerin düşürülmesi, insan hata paylarının düşürülmesi, faydayı maksimize edecek yöntemlerin kullanılabilmesi, işletmede hız vb. etkiler örgütlerin karar almasına doğrudan etki etmektedir (Lee vd., 1999).

2.8.2.2. Örgütsel Karar Vermeye Etki Eden Özel Dış Çevre Faktörleri

Örgütün amaçlarının yerine getirilmesinde doğrudan etki eden bu faktörler, örgütün başarısı için önemlidir. Bu faktörler; tedarikçiler, müşteriler, rakipler, iş gücü kaynakları, baskı gruplarıdır (Lee vd., 1999, Robbins ve Coulter, 2005; 64-66, Daft, 2000; 78-80).

- **Tedarikçiler :** Örgütün üretim veya hizmet kalitesine doğrudan etki eden tedarikçiler, örgütün üretim veya hizmet hızı, stok kontrolü, ani veya değişik taleplere cevap verme kabiliyetini etkiler. Daha önceleri üreticiler ile tedarikçiler birbirleri ile rakip ilişkisi içerisinde iken günümüzde bir çok işletme, tasarruf etmede, kaliteyi muhafaza etmede ve üretim hızını arttırmada anahtar ilişkinin işbirliği olduğunu keşfettiler (Daft, 2000; 79). Özellikle operasyon ve yönetim ile ilgili olan girdilerdeki düzenli akış ve uygun fiyat, yöneticilerin üretim aşamasındaki kararlarında belirsizliği ortadan kaldırır (Robbins ve Coulter, 2005; 65). Tedarikçiler ile olan ilişkiler ve tedarikçiler örgütün karar verme sürecine etki etmektedir (Lee vd., 1999).

- **Müşteriler :** Müşteriler, örgüt için potansiyel belirsizliği temsil eder (Robbins ve Coulter, 2005; 65). Müşterilerin taleplerini anlayabilmek, seçim ve karar vermelerini etkileyebilmek, çağımız pazarlama bilimi araçlarını kullanmayı gerekli kılmaktadır (Lee vd., 1999). Bunun yanında müşteri hizmetlerinin temel görevi, hizmet ve üretim kalitesine verilen önem

olmalıdır (Bedeian, 1989; 88). Müşteri yönlü bir yapıya sahip örgüt, hangi ürünlere veya hizmetlere odaklanacağını, nasıl değişimler yapacağını, ne tip pazarlama stratejileri kullanacağını müşterilerin talebi doğrultusunda karar verir (Lee vd., 1999).

- **Rakipler :** Rekabet aslında belli bir ortamda hayatta kalma mücadelesi olarak görüldüğünde, ortamı paylaştığınız diğer rakipler karşısında stratejiler geliştirmek gerekmektedir. Rakiplerin kaynaklarının, zayıf ve güçlü yönlerinin analiz edilmesi gerektiği gibi, Porter (1980; 39)'ın ortaya attığı rekabet gücü faktörlerinin (yeni girecek olanlar, alıcılar, tedarikçiler, ikameler, mevcut rakipler) de belirlenmesi gerekir (Bedeian, 1989; 91). Bunlara karşı geliştirilecek olan farklılaşma, maliyet liderliği, odaklanma gibi Porter (1985; 12) tarafından ortaya atılmış rekabet stratejilerine karar verilir. Bu stratejilere rağmen günümüzde birçok rakip örgüt, ortak görevlerin başarılmasında işbirliği yapmaktadır (Daft, 2000; 79).

- **İç Gücü Kaynakları :** Bir işletmenin en büyük rekabet güçlerinden birisi de insan kaynağıdır. Becerili ve deneyimli insan kaynaklarının istihdam edilmesi örgüt içerisinde belirlenecek politikalara göre şekillenecektir (öneğin ücret, sosyal haklar vb.). Bu tip politikalar örgütün yeterliği ve rekabetçi üstünlüğünü belirleyecektir. Ayrıca örgüt eğitim faaliyetleriyle elindeki insan kaynaklarının niteliklerini geliştirerek kabul edilebilir seviyeye çıkartabilir (Lee vd., 1999). İş gücü pazarı; çevre içerisinde örgüt için para karşılığında çalışabilecek insanların sunulduğu bir pazar olarak tanımlanmakta ve örgütler üzerine etki eden iki iş gücü pazar faktörü bulunduğu belirtilmektedir (Daft, 2000; 80). Bunlardan birincisi, insan kaynaklarına sürekli olarak yatırım yapılması gerekliliği, ikincisi ise uluslararası ticari blokların etkisi olarak ifade edilmektedir.

- **Baskı Gurupları :** Yöneticiler, baskı gruplarının, örgütün toplumsal sorumluluk bilinciyle davranması konusunda örgütü etkilediklerini kabul etmelidirler (Daft, 2000; 78, Robbins ve Coulter, 2005; 66). Örgüt ile veya

örgüt faaliyetleriyle doğrudan ilgili olan bu baskı gurupları örgüt politikalarına kendi amaç ve hedefleri doğrultusunda yön vermeye çalışmaktadır. Bu konuda Greenpeace örgütünün bir çok petrol firmasına çevreyi koruma adına yapmış olduğu baskılar örnek olarak verilebilir. Örgütler karar verirlerken bu tip baskı guruplarının taleplerini çoğu zaman dikkate almak zorunda kalmaktadır (Lee vd., 1999).

2.8.2.3. Bireysel Karar Vermeye Etki Eden Örgütsel Faktörler

Örgütsel faktörler; örgütün yapısı, örgütün büyüklüğü, teknoloji, roller ve görev tanımı, otorite ve güç, yönetim felsefesi ve örgütsel iklim olarak ifade edilmektedir (Rollinson, 2002; 601). Örgütlerde karar vermeyi etkileyen örgütsel faktörler, örgütün yapısı, örgüt kültürü, yönetim stili ve örgüt politikasıdır (Lee vd., 1999; 10-23). Bir örgüt içerindeki bireysel kararlara etki eden örgütsel faktörler ise, örgüt kültürü ve iklimi ile örgüt politikalarıdır (Rollinson, 2002; 269). Aşağıda bu faktörler özet halinde açıklanmıştır.

- **Örgüt Yapısı :** Farklı örgüt yapısı ve büyüklüğünün farklı karar verme stillerine sahip bireylere uygun olacağı belirtilmektedir (Driver vd., 1990; 71). Örgüt yapısının tasarımı, çalışanların etik davranışlarını etkilemektedir (Robbins ve Coulter, 2005; 112). Örgütteki iletişim ağının, karar verme için gerekli bilgilerin örgüt içerisindeki akışının, bunun yanında, karar verenlerin örgütte bulundukları yerin, dolayısıyla örgütün hiyerarşik yapısının, otorite ilişkilerinin, iş bölümü ve uzmanlaşmanın da karar vermeye etkileri olduğu belirtilmektedir (Onaran, 1971; 110). Örgüt yapısının önemli bir öğesi, karar vermeyi kolaylaştırıcı ve özetleyici bir yöntemi de içermesidir. Örgüt şemasında özetlenen yetki ve sorumluluk düzeyleri kararların örgütsel veya bireysel olup olmamasını da belirlemektedir. Örgütler için tanımlanan mekanistik ve organik yapılar arasındaki fark, özellikle karar vermeye ilişkin olarak bireye tanınan özgürlük miktarıdır (Lee vd. 1999).

- **Örgüt Kültürü :** Örgüt kültürü önceleri, "örgüt karakteri", "örgüt iklimi" ve

"örgüt normları" ile aynı anlamda kullanılmaktaydı. Daha sonraları örgüt kültürü, grup etkileşimi ve grup beklentileri olarak tanımlanırken, bu kavramın örgütteki yönetimsel beklentileri yansıttığı ifade edilmiştir (Rowe ve Boulgarides, 1994). Schein (1993) ise örgüt kültürünü kısaca "örgüt içerisinde belirli düzendeki temel varsayımlardır" olarak tanımlamıştır. Örgütleri oluşturan farklı kültür mozaiğine sahip bireyler, görevsel ve mesleksel norm ve ölçütlerle bir araya gelmiş, bir arada bir grup oluşturmanın doğal sonucu olarak diğer örgütlerden farklı ama kendi içlerinde nispeten ortak inanç ve değerler sistemi oluşturmuşlardır. Oluşan bu sistem, örgüt içinde değişik inanç, değer, tutum, düşünce şekli ve ahlak anlayışının bir arada var olmasına yardım eder ve bu da örgüt kültürü olarak bilinmektedir (Eren, 2001 b; 135). Örgüt kültürünün; algısal (bireyin örgüt içerisinde gördüğü duyduğu ve edindiği tecrübe), paylaşımsal (bireyin örgüt içerisindeki ortak dilini) ve tanımlayıcı (bireyin örgütü değerlendirmekten çok tanımlaması) yönleri bulunmaktadır Robbins ve Coulter (2005; 52). Örgüt içi bireylerin ortak bir şekilde algılamaları, düşünmeleri, duymaları o örgütün kültürünü oluşturmaktadır. Bu da bireylerin karar verme süreçlerini etkilemektedir (Lee vd., 1999; 14, Rollinson, 2002; 272). Örgüt kültürü, yöneticilerin yönetim fonksiyonlarını yerine getirmeleri sırasında tüm karar verme seçeneklerine etki etmektedir (Robbins ve Coulter, 2005; 59).

- **Örgüt İklimi :** Örgüt iklimi kavramı, ücret ve terfilerden işin niteliği ve fiziksel koşullara kadar çeşitli öğeleri olan çok boyutlu bir kavramdır. Örgüt iklimi, örgütün çalışanlar tarafından bu boyutlarda algılanışını ifade eder, dolayısıyla çalışanların motivasyonlarına, aidiyet duygularına ve örgütsel davranışlarına yansır (Bilgin, 2003, Lee vd., 1999). Örgüt ikliminin karar verme sürecini etkileyen iki önemli yönü bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, çalışanların karar verme sürecine katılmaları veya katılmaya özendirilmeleridir. İkincisi ise çalışanların karar verme sürecindeki katılımlarının etkinliği ve istekliliğidir (Lee vd., 1999; 17). Örgüt ikliminin nasıl karar verileceğine olan etkisinin iki boyutu vardır. Birincisi, bazı örgütlerde, örgütsel davranışlar resmi kurallara ve düzenlemelere göre idare

edilir. Bu durumda kararlar, örgüt içerisinde geçmiş uygulamalara uygun olarak alınır. Örgütsel iklimin diğer boyutu ise risk almaya hazır olma ve yeniliklere açık olmaya etki eder (Rollinson, 2002; 272).

- **Yönetim Stili :** Yönetim şekli, yaygın kültürü yansıtır ve bireylerin karar verme sürecine katılım şeklini ya da katılmalarına izin verilmesi şeklini etkiler. Bir yönetici otokratik ya da demokratik yaklaşım içindeyse, bu yaklaşım ya bireysel stil ya da yaygın kültürün bir öğesi durumundadır. İkisinden hangisi olursa olsun yönetim stili bir departmanın ya da kurumun karar verme şeklini etkiler (Lee vd., 1999; 18). Burada ifade edilen yönetim stili konusu, yönetim ve organizasyon literatüründe liderlik teorilerinden "davranışsal yaklaşım" konuları içerisinde değerlendirilmektedir (Robbins ve Coulter, 2005; 423, Daft, 2000; 508)

- **Örgüt Politikası :** Örgüt politikası tanım olarak, bireylerin yada grupların düşüncelerinin ve fikirlerinin örgüte yardımcı olup olmadığı dikkate alınmaksızın kendilerini veya fikirlerini kabul ettirmek ve yüceltmek istediklerinde ortaya çıkan bir oyundur (Hegarty, 1976, akt. Lee vd., 1999; 21). Örgütsel politikaların kaygılar ile etkilenmiş olan karar vericiler, egemen kurum kültürü ne olursa olsun, kendi ihtiraslarını ve mevcut pozisyonlarının korunmasını yansıtacak karar seçenekleri oluştururlar. Kurum için en iyi alternatifi dikkate almayıp genellikle kurum çıkarına uygun sunulabilecek aynı zamanda da kendi menfaatlerine olan sonuçlara ulaşmaya çalışacaklardır (Lee vd., 1999).

2.8.2.4. Bireysel Karar Vermeye Etki Eden Örgütsel Baskılar

Michael ve Palandjian (2004), üretim sektöründe örgütsel baskıyı inceleyen araştırmacılardandır. Yaptıkları araştırmada, öğrenen örgüt teorisi kapsamında, örgüt içerisindeki tecrübenin gelişimi için gerekli olan yöntemin örgütlerin, kendi tecrübelerinden yaptıkları çıkarımlar vasıtasıyla öğrenmesi olduğu belirtilmiştir. Örgütsel baskıyı (organizational pressures) bu yöntemin uygulanmasını zorlaştıran

sebeplerden biri olarak gösterilmiştir (Michael ve Palandjian, 2004).

Risk temelli karar verme teorisi kapsamında, karar vericinin normal sorumluluklarını yerine getirmesi sırasında etki eden örgütsel ve bilişsel faktörleri inceleyen McNamara ve Bromiley (1997), örgüt literatürüne göre karar verici üzerinde genellikle iki faktörün etkili olduğunu belirtmektedirler. Bunlar; karlılık için örgütsel baskı (organizational pressure for profitability) ve karar verme sürecinin biçimidir. Örgütsel baskıya sebep olan etkinin ise karlı olmak için gösterilen çaba olduğu ve genellikle örgütsel baskının örgütün operasyonel seviyesinde gerçekleştiği belirtilmektedir (McNamara ve Bromiley 1997).

Örgütsel baskıyı (organizational pressure) iş etiği açısından inceleyen araştırmacılar da vardır. Sorgulanabilir davranışlara yol açan örgütsel baskının, astların duygusal çatışmalar yaşamasını engellediği belirtilmektedir. Eğer çalışanlar yüksek etik standartlarına itaat etmezse, etik dışı olayları samimi olarak işlerinin veya iş çevresinin gerekli bir parçasıymış gibi mantıklı kılarak içsel çatışmalarını engellerler. Shafer (2002), bürokratik veya örgütsel baskının mesleki özerkliği ve geleneksel meslek değerlerini erozyona uğrattığını da belirtmektedir.

Eğer örgütler çalışanlarının hareketlerini etkin bir şekilde gözlemiyorsa ya da etik kararlar alması konusunda onlara yetki vermiyorsa, çalışanlar her hangi bir örgütsel baskı hissettiklerinde etik dışı davranabilirler. James H. S. (2000).

Wahn (1993), örgütsel bağımlılık ve etik olmayan davranışlar konusunda örgütsel baskı kavramını incelemiştir. Wahn (1993) araştırmasında örgütsel baskılara boyun eğme durumunun, kişilerin kendilerini istihdam eden örgüte bağımlılığının derecesi ile ilgili olduğunu, iş görenin örgüte bağımlılığı ne kadar fazla ise yönetimin etik dışı davranma konusunda yaptığı baskıya boyun eğme durumunun da o nispette yüksek olduğunu belirtmektedir.

Posner ve Schmidt (1984), kişilerin kendi işletmelerinde farklı hiyerarşik seviyelerde algıladıkları örgütsel baskıyı incelemişlerdir. Posner ve Schmidt (1984), araştırmalarında örgütsel baskıyı birinci düzeyde bulunan yöneticilerin, orta

seviyedeki yöneticilere nazaran çok daha fazla hissettiklerini belirtmektedir.

Örgütlerin etiksel olarak sorgulanabilecek olan kararlara uyum konusunda baskının kaynağı olabileceği belirtilmektedir (Jones ve Ryan, 1998). Çalışanlar için konulan hedefler, kotalar, maliyet düşürücü önlemler, performans değerlendirmeleri vb. araçlar örgütlerin dolaylı yoldan iş görenler üzerinde uygulamış olduğu bir örgütsel baskı olarak ifade edilmektedir. Bu tip örgütsel baskıların etik olmayan hatta bazen ahlak dışı davranışlara neden olduğu ile ilgili örnekler verilmektedir (Jones ve Ryan, 1998).

2.8.2.5. Karar Destek Sistemleri

Karar destek sistemleri, insanların karar vermeden önce problemlerin sistematik bir şekilde, bir çok farklı seviyede analiz yapmasını sağlayan sistemlerdir (Gallegos, 1999). Karar destek sistemi, karar vericilerin yarı-yapılanmış ve yapılanmamış veri ve modellerden yararlanmalarına yardım ederek, onları görevlerinde destekleyen bilgisayar tabanlı ve etkileşimli bir sistemdir (Meyer, 1990 akt Çil, 2002). Karar destek sistemleri literatüründe yer alan karar destek ve bilgi tabanlı sistemlere ek olarak, 1985'li yıllarda "bilgi tabanlı karar destek sistemleri" olarak adlandırılan yeni kavramlar oluşturulmuştur. Bu yapının temel amacı analitik modelleme ile niteliksel bilgiyi bütünleştirmeyi amaçlamaktadır (Çil, 2002). Karar destek sistemleri, karar vermenin yeterliliğini geliştirmekten çok, etkinliğini geliştirmeyi hedeflerler (Gallegos,1999; Özata ve Aslan, 2004). Günümüzde karar destek sistemlerinin ana amacı; karar vermeyi geliştirmek ve desteklemek olarak tanımlanmaktadır (Turban vd., 2005; 104). Karar destek sistemlerinin karar vericiye, kararın amaçları ve kriterleri, karar alternatifleri ve stratejileri, karar alternatiflerinin etkileri gibi bilgiler sağlamalıdır (Gallegos, 1999).

Meyer (1990)'un tanımından da görüldüğü gibi karar destek sistemlerinde kullanılan yardımcılar için genellikle bilgisayar tabanlı sistemlerden bahsedilmektedir (Çil, 2002; Yılmaz, 1999; Özata ve Aslan, 2004). Günümüzde

karar destek sitem tipleri aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadır (http://www.dssresources.com, erişim; 27.07.2006).

- İletişimleri kullanan karar destek sistemleri.
- Veri kullanan karar destek sistemleri.
- Doküman kullanan karar destek sistemleri.
- Bilgi kullanan karar destek sistemleri.
- Model kullanan karar destek sistemleri.

Yukarıdaki sıralanan veri toplama araçları bilgi teknolojilerine veri sağlar. Karar destek sistemleri de bilgi teknolojilerini kullanır (Power, 2006, Gallegos,1999).

2.9. KARAR VERME KONUSUNDA YAPILAN ÇALIŞMALAR

Karar verme konusunda yapılan çalışmalar çok geniş bir alanı kapsamaktadır. Bu kısımda incelenen çalışmalar ise karar vericinin bulunduğu ortam ve sektör bakımından karar verme konusu üzerine yapılan çalışmalardır.

2.9.1. Karar Verme Konusunda Uluslararası Düzeyde Yapılan Çalışmalarda İncelenen Sektörler

Karar verme sitillerine ait bölümde değinilen araştırmalar genellikle bir çok sektör üzerinde yapılmıştır. Tüketicilerin karar verme davranışları Sprogles ve Kendall (1986), Haftrom-Chae (1992) vb. araştırmacılar tarafından gerçekleştirilmiştir. Arroba (1978), sanayi tesislerinde yöneticiler ve işçiler üzerinde araştırmalar yapmıştır. Janis ve Mann (1977) yaklaşımı eğitim alanında uygulanmıştır. Keegan (1980) yaklaşımı ise Andersen (2000) tarafından sanayi kuruluşlarında uygulanmıştır. Driver tarafından geliştirilen karar verme stilleri, eğitim, havacılık, emlak, uluslararası ticaret, bilgisayar, enerji, savunma, devlet sektörlerinde başarıyla uygulanmıştır (Driver vd.,1990; 279). Rowe ve Boulgarides'in karar verme stili araştırması eğitim, bankacılık, sektöründe başarıyla uygulanmıştır (Rowe ve Bulgarides, 1992; 45). Ayrıca Rowe ve Boulgarides'in

yaklaşımları Bowman (1992) tarafından tıp merkezlerinin yönetiminde, Connor ve Becker (2003) tarafından eyalet yöneticileri üzerinde uygulanmıştır. Scott ve Bruce (1995)'un yaklaşımları ise erkek subaylar üzerinde uygulanmıştır. Burada sayılanlar karar verme davranışının ve stillerinin incelendiği alanlar konusundaki örneklerden bir kaçıdır. Fakat yapılan literatür taramalarında bu zamana kadar gemi kaptanlarının karar verme davranışı konusunda bir araştırmaya rastlanamamıştır.

2.9.2. Karar Verme Konusunda Türkiye'de Yapılan Çalışmalarda İncelenen Sektörler

Karar verme stilleri konusunda kendi yaklaşımını kabul ettiren nadir araştırmalardan biri Kuzgun (1992)'a aittir. Kuzgun çalışmasının ilk bölümünü öğrenciler ve yetişkinler üzerinde uygularken daha sonra, doktor, hukukçu, subay ve tiyatro sanatçısı toplam 105 katılımcı üzerinde karar verme stillerine ait araştırmalar yapmıştır. Demirbaş (1992) ise, suçlu ve suçlu olamayan ergenlerin karar verme davranışlarını karşılaştırmıştır (Demirbaş,1992, akt. Kuzgun, 1992). Kuzgun'un geliştirmiş olduğu ölçeği kullanan Sinangil (1992), yönetici adaylarında (n=106 ve Marmara Üniversitesi İİBF. İngilizce İşletme Bölümü öğrencileri) karar verme ve kaygıları arasındaki ilişkileri araştırmıştır. Benzer bir çalışma da Özcan (1999) tarafından yine Kuzgun'un ölçeği kullanılarak teknik ve endüstri meslek liselerinde çalışan yöneticilerin karar verme stratejileri ile kaygı düzeyleri araştırılmıştır. Şahin (2002), Milli Eğitim Bakanlığı'na Bağlı Okul Yöneticilerinin Atama ve Yer Değiştirmelerine İlişkin Yönetmelik gereği yapılan seçme sınavını kazanan ve İstanbul ili ilköğretim ve ortaöğretim kurumlarında görev yapan yönetici adayları (n=109) üzerinde Kuzgun'un ölçeğini kullanarak mantıklı karar verme ve problem çözme beceri düzeylerini incelemiştir. Ersever (1996) doktora tezinde seçilen 45 öğrenci üzeride Kuzgun'un yaklaşımını kullanarak "karar verme becerileri kazandırma" programına devam eden öğrenciler ile etmeyen öğrenciler arasında karşılaştırmalı analizler yapmıştır. Ören (2003) doktora tezinde Kuzgun yaklaşımını kullanarak, Erzurum ilinde kamu kurum ve kuruluşlarında görevli olan, memur, eğitim yöneticisi, rehber öğretmen, öğretmen, sosyal hizmet uzmanı ve yardımcıları, polis memuru ve amiri, doktor, hemşire toplam 524 katılımcı üzerinde empatik

beceri, karar stratejileri ve psikolojik belirtiler arasındaki ilişkileri araştırmıştır. Tiryaki (1997) yüksek lisans tezinde Kuzgun yaklaşımını kullanmıştır. Hacettepe Üniversitesi'nin değişik bölümlerden toplam 604 öğrenci üzerinde gerçekleştirilen araştırmada, karar verme stratejileri ve kendine saygı ölçeği verilerinin karşılaştırmalı analizini yapmıştır.

Taşdelen (2002) doktora araştırmasında Scott ve Bruce (1995) Karar Verme Stilleri Ölçeğini kullanmıştır. Araştırmasında Pamukkale Üniversitesi, Eğitim Fakültesi'nde 4. sınıfta eğitim gören çeşitli öğretmenlik bölümlerindeki toplam 451 öğrenci üzerinde fraklı psiko sosyal değişkenlere göre karar verme stillerini incelemiştir.

Etci ve Tanova (2002), Boulgarides yaklaşımını kullanarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde bulunan Doğu Akdeniz Üniversitesi öğrencilerinin (n=500) karar verme tipleri ve bölüm seçimleri arasındaki ilişkileri araştırmıştır.

Bilgin (1995), doktora araştırmasında grup rehberliğinin ve grupla psikolojik danışmanın, lise öğrencilerinin anne-babalarından bağımsız meslek kararı verme davranışına etkilerini farklı sınıflardaki 241 lise öğrencisi üzerinde araştırmıştır. Araştırmasında Meslek Kararında Bağımsızlık Ölçeği'ni geliştirmiştir.

Kurt (2003), Jung yaklaşımından yola çıkarak geliştirilen Myers Briggs kişilik tiplemeleri göstergesini araç olarak kullanmıştır. Çalışmasında Kara Kuvvetleri Komutanlığına bağlı bir askeri birlikte görevli çeşitli yönetim kademelerinden 193 subay ve astsubay üzerinde kişilik yapıları ve karar verme yönelimleri çalışması yapmıştır.

Naktiyok ve İşcan (2004) tarafından Erzurum ilinde faaliyet gösteren işletme yöneticileri üzerinde (n=493) karar verme modelleri ve performans değerlendirme kriterleri ile bireysel karar verme süreçleri arasındaki ilişki incelenmiştir.

Önal ve Kök (2002) karar verme sürecinde bilginin kullanımı konusunda

“karar süreci ve muhasebe bilgi sisteminin yapısı” kriterlerinden oluşan bir anket formu geliştirmiştir. Bu anket araştırması Kahramanmaraş tekstil işletmelerinin muhasebe departmanlarında çalışan 72 katılımcı üzerinde uygulanmıştır.

Karar verme konusunda yapılan araştırmaların birçoğu yukarıda görüldüğü gibi öğrencilerin ve kamu veya özel sektör yöneticilerinin katılımcı olarak tasarlandığı çalışmalardır. Karar verme konusunun sektörler içerisinde araştırıldığı çalışmalar ise azınlıkta kalmıştır. Uluslararası alanda yapılan araştırmalarda olduğu gibi Türkiye’deki araştırmalarda da gemi kaptanlarının karar verme davranışı konusunda bir araştırmaya rastlanamamıştır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
GEMİ OPERASYONLARI VE GEMİ YÖNETİMİ

Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde vermiş oldukları kararları incelemeden önce, gemi kaptanlarının içerisindeki bulundukları örgütsel yapılar ve kara yönetimi ile gemi yönetimi arasındaki iletişim konularının ortaya konması gerekmektedir. Bu bölümde, gemi işletme örgütleri, yapıları, gemi yönetimi, gemi örgütünün yapısı, bu örgütsel yapılar içerisinde gemi kaptanlarının operasyonel sorumlulukları, operasyonların yönetimi sırasında vermiş oldukları kararlar ve bu kararlara etki eden faktörler açıklanacaktır.

3.1. GEMİ İŞLETME ÖRGÜTLERİ

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

"Gemi işletme örgütü", gemilerin karadaki işletme fonksiyonlarını yerine getiren örgütleri tanımladığı için çalışmada bazen "kara yönetimi" ifadesi de yer almaktadır. Bu ifadenin, gemilerin denizde iken kaptan tarafından yönetilmesi veya kumanda edilmesi ile karıştırılmaması gerekmektedir. ISMA (International Ship Managers' Association) uygulama kurallarında "kara yönetimi" (Shore-based Management) ile "gemi yönetimi" (Shipboard Management) net olarak birbirlerinden ayrılmaktadır (Barber International A/S, 1990; 32). ISM (International Safety Management) Uygulama Rehberinde ise "kara yönetimi" veya "gemi işletme örgütü" olarak kullandığımız ifadenin yerine "şirket" (company) kelimesi kullanılmıştır

(IMO, 2002; 6). ISM Uygulama Rehberindeki "şirket" tanımı; "gemi sahibi veya geminin işletme sorumluluğunu gemi sahibinden kendi üstüne alan ve böyle bir sorumluluk yükleniminde, ISM Uygulama Rehberi Kuralları tarafından öngörülen tüm işlevleri ve sorumluluğu kabul eden, yönetici veya kiralayıcı gibi diğer bir kuruluş veya kişi anlamındadır" şeklinde ifade edilmiştir (Arslan, 1998; 33). Buradan da anlaşılacağı gibi gemi işletme örgütü, geminin karadan işletilmesi ve yönetilmesi ile ilgili fonksiyonlarını yerine getiren örgüt olarak tanımlanmıştır. Çalışmanın bazı kısımlarında "örgüt" kelimesi yerine "şirket" kelimesi kullanılması kaçınılmazdır. Bunun nedeni, hukuk literatüründe kullanılan kelimelerin, yönetim ve organizasyon literatüründe kullanılan kelimelerden farklılıklar göstermesidir. Gemi işletme örgütlerinin karadaki yönetim fonksiyonlarını yerine getiren örgütsel yapı "kara yönetimi" olarak isimlendirilmiştir. Geminin denizdeki yönetim fonksiyonlarını yerine getiren örgütsel yapı ise "gemi yönetimi" olarak isimlendirilmiştir.

Bunun yanında Türk Ticaret Kanununda da Armatör, Donatan, Donatma İştiraki vb gemi işletme örgütlerinin aktörleri tanımlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Bu aktörlerin hukuksal tanımlarından ziyade üstlenmiş oldukları yönetim fonksiyonları aşağıda basit olarak incelenmiştir.

Gemi işletme örgütlerinin başlıca üç aktörü vardır. Bunların başında armatör gelmektedir. Armatör, basit olarak geminin sahibi (maliki) olarak ifade edilebilir (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Armatör belirli bir şahıs veya kurum olabilir. Türk Ticaret Kanununa göre sadece geminin sahibi olması yeterli olamamaktadır. Ayrıca söz konusu gemiyi deniz ticaretinde kullanması da gerekmektedir (Aybay vd., 1998; 542).

Bir geminin deniz ticaretinde kullanılıyor olması, işletilmesi ile ilgili fonksiyonlarının yerine getirilmesi anlamına gelmektedir. Geminin tüm işletme fonksiyonları armatör tarafından yerine getirileceği gibi bazı fonksiyonları dışarıdan hizmet satın alınarak da yerine getirilebilir. Örnek verecek olursak armatör, personel donatımı, bakım, geminin donatım ve sigortası ve geminin mümkün olduğunca fazla

sürede operasyon yapabilmesini sağlamak gibi gemi işletme fonksiyonlarını başka bir örgüte devredebilir. Bir başka deyişle, armatör gemi işletme fonksiyonlarını "profesyonel gemi işletme örgütlerine" devredebilir (Panayides, 2001; 6). Profesyonel gemi işletmesi veya yönetimi; "Bir veya belli bir grup hizmetin armatör dışındaki yönetim işletmelerinin profesyonel desteğiyle sağlanması" şeklinde tanımlanabilir. Tanımdaki profesyonel destek hizmet sağlayıcının anlaşılmış konularda belli bir ücret karşılığı armatöre sağladığı destek anlamını taşımaktadır (Willingale, 1998; 11). ISMA Uygulama Rehberinde ise, "gemi operasyonu ve ilgili hizmetlerin profesyonel işletme tarafından sağlanması olarak tanımlanmıştır (Barber International A/S vd., 1990; 31). Profesyonel gemi işletme örgütleri, öğretide "gemi işletme müteahhidi" uygulamada ise kiracı-donatan (disponant owner) adıyla da anılmaktadır (Aybay vd., 1998; 542).

Yukarıdaki açıklamalara dayanarak profesyonel gemi işletme örgütlerini, tekrar tanımlamak gerekir ise, başkasına ait olan bir gemiye ilişkin tüm yönetim fonksiyonlarını veya bir kısmını gemi sahibi ile aralarında yapılan sözleşmeye dayanarak, geminin tüm yönetim fonksiyonlarını kendi adına yerine getiren örgüttür.

Kiracı (TTK'da taşıtan olarak geçmektedir) ise, belirli bir sefer veya belirli bir zaman içerisinde gemi sahibi ile yaptıkları sözleşmeye göre geminin ticari olarak işletilmesi ile ilgili yönetim fonksiyonlarını yerine getiren örgüt olarak tanımlanabilir. Gemi sahibi ve kiracı arasında yapılan zaman esaslı bir sözleşmede kiracıya, kaptana ticari talimat salahiyeti verildiği gibi, teknik talimat yetkisi de verilebilir (Aybay vd., 1998; 585).

Yukarıda başlıca aktörleri belirtilen gemi işletme örgütlerinin yerine getirdikleri fonksiyonlar aşağıda sıralanmıştır.

3.1.1. Gemi İşletme Örgütlerinin Fonksiyonları

Bir geminin işletilmesi ve yönetilmesi ile ilgili örgütün sahip olması gerekli olan fonksiyonlar basit olarak aşağıda sıralanmıştır (IBC Global Conferences

Limited, 2001; 1.75-1.78):

Sözleşme Yapma ve Uygulama; gemi işletmeciliğinin en önemli fonksiyonudur. Bu fonksiyon, gemi operasyonları ile ilgili sözleşmelerin, finansal ve yasal sözleşmelerin analizi, değerlendirilmesi, sözleşme hedeflerinin belirlenerek pazarlık yapılması, operasyonel prosedür içerisinde sözleşme maddelerinin yorumlanması gibi işlemleri içerir.

Finansal Yönetim; herhangi bir durumda nakit akışının takibi ve finansal durumun tespit edilip duruma göre karar verilmesini içerir ki bu fonksiyon gemi işletme örgütünün yaşamı için son derece önemlidir. Bu fonksiyon, bütçenin hazırlanması, işletme giderlerinin tahminlenmesi ve hazırlanması, satın alma sözleşmelerinin kontrolü ve takibi, nakit akışı üzerindeki kontrolün devam ettirilmesi gibi faaliyetleri içerir.

Haberleşme ve Bilgi Yönetimi; örgütün operasyonel ve yönetimsel fonksiyonlarını gerçekleştirmek amacıyla örgütün diğer alt veya yardımcı örgütlerle aralarındaki iletişim ve veri akışlarını en optimum düzeyde gerçekleştirmek amacıyla olanakların araştırılması, tesis edilmesi ve korunmasını amaçlar.

İnsan Kaynakları Yönetimi; gemilerde çalışabilecek yeterlikte olan insan gücü kaynaklarının tespit edilmesi, demografik ve ekonomik olarak insan gücü arz talep dengesinin izlenmesi, eğitim faaliyetlerinin organize edilmesi, yeterliklerin değerlendirilmesi, performans ve motivasyon düzeylerinin incelenerek iyileştirici adımların atılması, tutarlı ve tatminkar ücret politikası tesis edilmesi gibi faaliyetleri kapsar.

Risk Yönetimi ve Sigorta; gemi işletme operasyonunun tüm fonksiyonları için risk tanımlarını yaparak her bir risk yaratacak faktörü ivedilikle sigorta kapsamı içerisine almayı amaçlar. Bunun için resmi veya gayri resmi olarak risk değerlendirme sistemlerini geliştirmek, sigortaya dayalı olmayan risk yönetim ve kontrol ölçümleri çalışmaları yapmak, sigortaya dayalı risk yönetim ve kontrol

ölçümleri çalışmaları yapmak, sigorta ile ilgili hukuki işlemleri yürütmek gibi faaliyetleri yerine getirir.

Denetleme ve Kalite Geliştirme; bu fonksiyon toplam kalite yönetiminin, emniyetli yönetim felsefesinin ve çevre koruma yöntemlerinin davam ettirilmesi amacıyla denetleme yapılması gerekliliğinden ortaya çıkmıştır. Bu fonksiyon tanımlanmış standartların denetlenmesi, tespit edilen uygunsuzluklara karşı düzeltici faaliyetlerin yapılması, operasyonel politika ve prosedürlerin hazırlanması ve uygulanması, çalışma ortamı içerisinde kalite ve emniyet yaklaşımlarının bir arada uygulanmasının sağlanması, kalite ve emniyet sitemlerinin devamlı olarak gelişimini sağlayacak tedbirler alınması ve desteklenmesi faaliyetlerini içerir.

Pazar Araştırması ve Pazarlama; bütün gemi işletme örgütleri, içerisinde bulundukları pazar ile ilgili orta ve uzun vadede meydana gelebilecek arz ve talep değişimlerini tahminlemek ve bir şekilde izleme faaliyetlerini gerçekleştirmek zorundadırlar. Bu maksatla fonksiyon, deniz yoluyla yapılan ticarette meydana gelecek arz ve talepleri değerlendirerek izlemek, gemi işletme hizmetlerinin pazardaki durumlarını analiz ederek izlemek, teknolojik gelişimlerin sağladığı fırsat ve tehditleri analiz ederek izlemek, pazarda meydana gelebilecek durum değişikliklerinden faydalanabilmek maksadıyla stratejiler geliştirerek uygulamaya koymak faaliyetlerini içerir.

Yukarıda bahsedilen tüm fonksiyonlar aynı anda gemi sahibi örgüt tarafından yerine getirilebileceği gibi, bazıları dış kaynak kullanımıyla başka örgütler tarafından da yerine getirilebilmektedir. Aşağıda bu fonksiyonların yerine getirilmesi ile oluşan yönetim mekanizmaları incelenecektir.

3.1.2. Gemi Yönetim Fonksiyonlarına Göre Alt Yönetim Mekanizmaları

Gemi yönetim fonksiyonları kapsamında Spruyt (1994; 11) tarafından her bir fonksiyonun yönetilmesi için gerekli olan alt yönetim mekanizmaları oluşturulmuştur. Ayrıca Panayides (2001) tarafından profesyonel gemi işletme

örgütlerinin sağladığı hizmetler özetlenmiştir. Bahsedilecek olan alt yönetim mekanizmaları ve hizmetler yukarıda değinilen IBC Global Conferences Limited tarafından ifade edilen fonksiyonları yerine getirmektedir. Aşağıda alt yönetim mekanizmaları veya sağlanan hizmetler sıralanmıştır.

Ticari Yönetim; kapsamında gemi sahibine gemi bayrağı çekmeyle ilgili stratejiler önerilmesi, geminin tescil ettirilmesi, orta ve uzun dönemli finansal stratejilerin belirlenmesi ve pazardaki hareketleri armatör adına takip etmek gibi faaliyetler yer alır (Panayides, 2001; 23). Spruyt (1994, 12), ticari yönetim adı altında bir çok faaliyeti incelemiştir. İncelediği faaliyetler arasında geminin sefer sırasındaki maliyetleri (yakıt, liman masrafı, kanal geçiş ücretleri vb.) ve sabit maliyetleri (tayfa maaşları, kumanya, yedek parça, yağlama yağı, onarım, tamir vb.), geminin kredi veya kredi geri ödemelerinin takibi ve bunlarla ilgili işlemler, finansman ve sigortalama işlemleri gibi faaliyetler yer almaktadır. Fakat bu faaliyetler günümüzde daha başka yönetim fonksiyonları altında incelenmektedir (Panayides, 2001).

Teknik Yönetim; geminin yedek parça yönetimi, bakım tutum, makinelerin verimliliğini sağlayacak tedbirlerin alınması ile ilgilenir Panayides (2001; 18), ve Spruyt (1994) bu fonksiyonu "temel teknik yönetim" adı altında özetlemektedir. Teknik yönetim, geminin uluslararası, bayrak devleti veya klas standartlarına uygun olarak bakım tutumlarının yapılarak denize ve yüke elverişli halde işletilmesi, gemiadamı ile donatımı vb. faaliyetleri kapsar (Spruyt, 1994; 17).

Gemiadamı Donatımı Yönetimi: Teknik yönetim kapsamına giren insan gücü, günümüzde sadece işgücü pazarlarında uzmanlaşmış profesyonel örgütler tarafından yerine getirilmektedir. Bu insan kaynakları donatılacak olan geminin tipi ve büyüklüğüne ayrıca uluslararası ve bayrak ülkesi standartlarına göre temin edilerek eğitimleri, ulaşımları, maaş işlemleri bu örgütler tarafından yerine getirilmektedir (Spruyt, 1994; 14). Gemilerin gemiadamları ile donatılmasında gemi işletme örgütlerinin hakları, sorumlukları ve yükümlülükleri BIMCO (Baltic and

International Maritime Council)'nun Standart Tayfa Yönetim Anlaşması'nın 3. Maddesi'nde belirlenmiştir (Panayides, 2001; 17).

Sigorta Yönetimi: Gemi sahipleri gemilerinin fiziksel yapılarını tekne sigortaları (Hull and Machinary, H&I) ile sigortalamaktadırlar. Bununla birlikte gemilerinin ve gemiadamlarının üçüncü şahıslara verdikleri zararlara karşı ise kulüp sigortaları (Protection and Indemtity, P&I) bulunmaktadır. Bu sigortalar profesyonel gemi işletmecileri tarafından gemi sahibi adına yaptırılabilmektedir (Panayides, 2001; 19).

Navlun Yönetimi, Spruyt (1994; 12) tarafından "ticari yönetim" kapsamında incelenmiştir. Panayides (2001; 19) ise navlun yönetimini ayrı bir fonksiyon olarak incelemiştir. Yapılacak olan sefere ait maliyetlerin [geminin sefer sırasındaki maliyetlerini (yakıt, liman masrafı, kanal geçiş ücretleri vb.) ve sabit maliyetleri (tayfa maaşları, kumanya, yedek parça, yağlama yağı, onarım, tamir vb.)] çıkartılarak sefer tahminlemesi hesapları yapılır. Burada amaç, gelen teklifleri değerlendirmek ve kiralama sözleşmesinin hangi navlun bedeli ile kabul edilebileceğini hesaplamaktır (Panayides, 2001; 20).

Muhasebe Yönetimi: Gemi işletme maliyetleri için yapılacak olan ödemelerin takvime uygun detaylı bir plan çerçevesinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Yöneticilerin alacakları stratejik kararlarda ve planlayacakları operasyonlarda hazırlanacak olan detaylı bütçe ve muhasebe sistemi yardımcı olmaktadır (Panayides, 2001; 20).

Kiralama Yönetimi: Geleneksel olarak gemi sahipleri gemi kiralama fonksiyonlarını profesyonel gemi işletme örgütlerine devretme konusunda gönülsüz davranmaktadır. Bu yüzden profesyonel gemi işletme örgütleri gemi kiralama faaliyetleri konusunda armatörlerin altında gemi kiralama departmanı olarak çalışmaktadır (Panayides, 2001; 21).

Gemi Alım Satım Yönetimi; Geleneksel gemi sahipleri gemi alım satımı ve yapılacak pazarlık konularında gemi işletmecilerini tayin ederler. Son sözü gemi sahibi söyler. Bu fonksiyonda gemi işletmecileri tecrübe ve bilgileriyle danışman ve gözetme vasfıyla gemi sahibine yardımcı olurlar (Panayides, 2001; 22).

Kumanya Yönetimi; gemideki gemiadamlarının tüketimi için gerekli olan yiyecek, içecek, temizlik malzemesi, boya vb. malzemelerin dünyanın her limanında gemiye sağlanması maksadıyla temini, satın alınması ve ulaştırılması faaliyetlerini kapsar (Spruyt, 1994; 17, Panayides, 2001; 22).

Operasyon Yönetimi; geminin limana yanaşması, hazırlık mektubunun verilmesi, acente işlemleri, yük ve geminin kontrolü, yükleme müteahhidi ile ilişkiler, geminin yüklenmesi boşaltılması, geminin ayrılması, gemiye uygun zaman ve yerde yağlama yağı, yakıt ve tatlı su temini vb faaliyetleri içermektedir (Panayides, 2001; 23).

Kiracı Gözetim Hizmeti; bir yönetim şeklinden ziyade bir hizmet şeklidir. Bu hizmetler gemi işletme örgütleri tarafından önerilir. Buradaki yöneticilerin görevi gemi sahiplerinin operasyonel performanslarını kiracı adına denetleyerek kiracının adına gözetim yapmaktır (Spruyt, 1994; 17).

Armatör Hizmetleri; bazı örgüt veya şahısların ticari olarak gemiye sahip olduklarının bilinmesini istemedikleri durumlarda gündeme gelir. Bu gruplar geminin kendi finansal kayıtlarında gözükmesini bile arzu etmezler. Bu durumda gemi sahibi adına gemileri işleten gemi işletme örgütleri bu talebi yerine getirmek için organize olurlar. Bu durum gemi sahiplerini bazen sadece kiracı gibi göstererek armatörün üstlenmiş olduğu risklerden korur (Spruyt, 1994; 18).

Pertersen (1992; 96) tarafından gemi işletme örgütlerinin yönetimi üç ana yönetim mekanizmasında toplanmıştır:

Varlık Yönetimi (Asset Management); gemi alım satımı veya yeni gemi siparişi ile ilgili sözleşmelerin yapılması, geri ödeme, nakit akışı, kira gelirleri vb. varlık yönetimi fonksiyonlarının yerine getirildiği yönetim uygulamalarını kapsar.

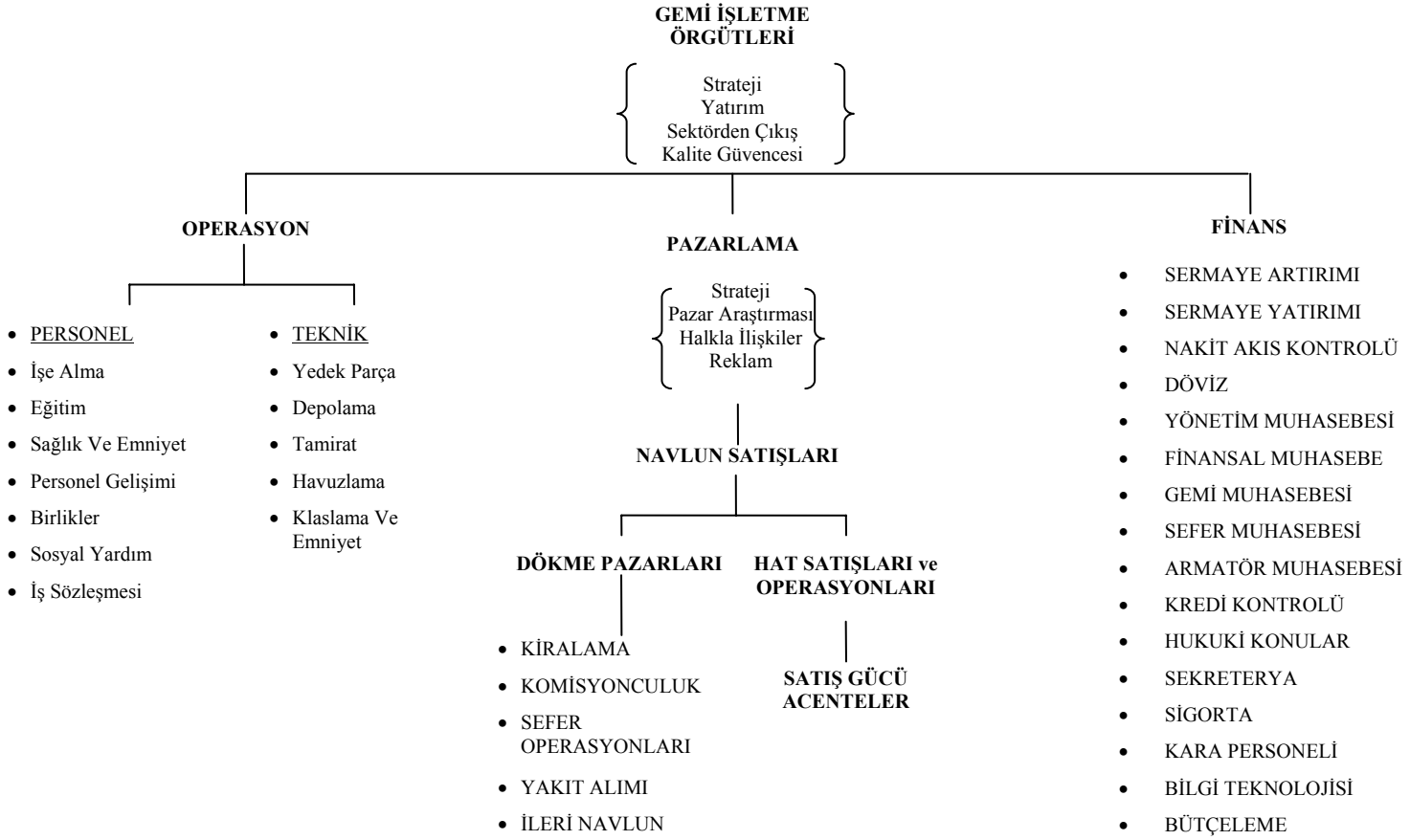
Filo Yönetimi; geminin etkin ve ekonomik olarak çalıştırılması ile ilgili uygulamaları kapsar. Bu kapsamda gemileri gemiadamı ile donatma, bakım tutum, yük elleçleme, emniyet vb. faaliyetleri organize edilerek yönetilir.

Operasyon ve Kiralama Yönetimi; geminin istihdamı ile ilgili uygulamaları gerçekleştirir. Bu kapsamda gemiye yük bulunması veya geminin kiralanması ile ilgili operasyonlar yönetilmektedir.

Şekil 3.1'de gemi işletme örgütlerinde, tüm işletme fonksiyonlarının yer aldığı bir yönetim yapısı gösterilmektedir. Gemi işletme örgütlerinin temel üst fonksiyonları olan stratejilerin belirlenmesi, yatırım kararları, faaliyette bulunulan alandan çıkış ve kalite güvence sistemi gibi fonksiyonları üst yönetim tarafından yerine getirilirken diğer fonksiyonlar, operasyon, pazarlama ve finans ana başlıkları altında diğer yönetim birimleri tarafından gerçekleştirilmektedir (Spruyt, 1994; 10).

Operasyon departmanı personel ve teknik operasyonlar altında ikiye ayrılmaktadır. Personel yönetimi departmanının altında, işe alma, eğitim, sağlık ve emniyet, personel gelişimi, birlikler ile ilişkiler, sosyal yardım ve iş sözleşmeleri fonksiyonları yerine getirilmektedir. Teknik operasyonlar departmanı altında yedek parça, depolama, tamirat, havuzlama, klaslama ve emniyet fonksiyonları yerine getirilmektedir.

Pazarlama departmanında ana fonksiyonlar olarak, pazarlama stratejilerinin belirlenmesi, pazar araştırmaları, halkla ilişkiler ve reklam vardır. Alt departman olan navlun satışlarında ise gemi işletme örgütünün faaliyette bulunduğu alan kapsamında kiralama, komisyonculuk, sefer operasyonları, yakıt alımı, navlun fiyat teklifi, operasyonlar, acenteler vasıtası ile pazarlama fonksiyonları yerine getirilir.



Şekil 3.1. Tam Fonksiyonlu Gemi İşletme Örgütlerinin Yapılanması ve Fonksiyonları

(Kaynak; Spruyt, 1994; 10)

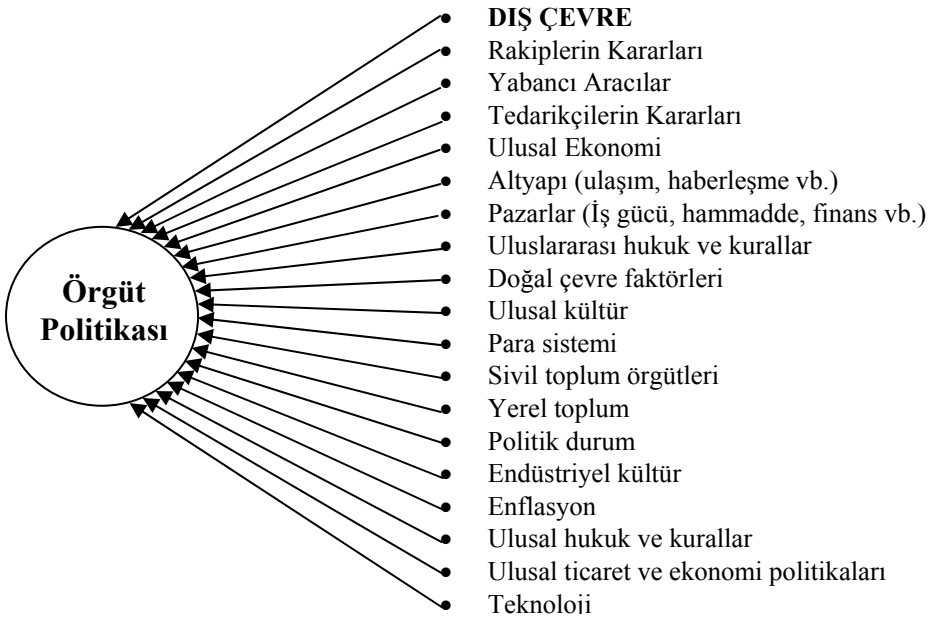
Finansman departmanında ise, sermaye artırımı, sermaye yatırımı, nakit akış kontrolü, döviz, yönetim muhasebesi, finansal muhasebe, gemi muhasebesi, sefer muhasebesi, gemi işletme muhasebesi, kredi kontrolü, hukuki sorumluluklar, sekretarya, sigorta, kara personeli, bilgi teknolojisi, bütçeleme fonksiyonları yerine getirilir.

3.1.3. Sistem Olarak Gemi İşletme Örgütleri

Denizcilik endüstrisi ve içerisinde bulunan örgütler teknoloji, demografi, politik/yasal faktörler, sosyal/kültürel faktörler, doğal faktörler ve ekonomi gibi makro dış faktörler içerisinde iken aynı zamanda yükleten, ikame taşımacılık modları, tedarikçiler, dağıtım kanalları gibi mikro dış çevre faktörleri ile çevrelenmektedir (Cerit ve Güler, 1998; 7). Deniz taşımacılığı türetilmiş bir talebe sahip olmasından dolayı yukarıda sayılan tüm çevresel faktörlerden etkilenmektedir (Başer, 2004; 104-105). Deniz taşımacılığının içerisinde en önemli rollerden birini üstlenen gemi işletme örgütleri de içinde bulundukları çevresel faktörlerden yoğun bir şekilde etkilenmektedir.

Bu çevresel faktörler gemi işletme örgütlerinin politikalarına ve stratejik planlamalarına da yön vermektedir. Hatta çevrede meydana gelebilecek olan en ufak değişikliklere cevap verebilecek yapıda bulunan örgütler hayatta kalabilmektedirler. Şekil 3.2'de gösterilen çevre faktörlerinin her biri ile yakın etkileşim içerisinde bulunan gemi işletme örgütlerinin bu çevre içerisinde açık bir sistem olarak davrandığı görülmektedir (Horck, 2004). Hatta bazı gemi işletme örgütlerinin birleşerek oluşturduğu örgütsel yapılar çevresel faktörleri de etkilemeye başlamışlardır. Bunlara en iyi örnek teşkil eden Uluslararası Gemi Yöneticileri Birliği'nin hazırladığı ISMA Uygulama Kuralları bugünkü ISM Uygulama Kurallarının nüvesini oluşturmuştur (Spruyt 1991). Ayrıca Filipinli gemiadamlarının ve profesyonel iş gücü sağlayan işletmelerin dünyadaki gemiadamı işgücünü ellerinde bulundurması (Spruyt 1994; 177), Yunanlı armatör ve gemi işletme örgütlerinin dünya ticaret filosunda navlunları belirleme konusundaki güçleri bunlara en iyi örneklerdir (Yazar).Horck (2004) çalışmasında, denizcilik sektörünün

karadaki işletmelerinde çalışan, hatta eskiden gemiadamı olarak da çalışmış farklı kültürlerdeki insanların grup içerisinde nasıl karar verdiklerini, otoriteye olan tutumları, ve bunların kararlarına yansıması vb. konuları aydınlatmaya çalışmıştır. Sonuç olarak farklı kültürdeki bireylerin örgüt içerisinde farklı kararlar verdikleri ve grup içerisinde farklı davrandıkları sonucuna varmıştır. Bu çalışmada Şekil 3.2'de gösterilen çevresel faktörlerden sadece ulusal kültürün insanlar ve örgüt politikaları üzerindeki etkileri değerlendirilmeye çalışılmıştır. Tüm çevresel faktörlerin, denizcilik sektörü içerisinde bulunan gemi işletme örgütleri üzerindeki etkileri, keşfedilmeyi bekleyen sorularla doludur. Şekil 3.2'nin katkısı, denizcilik örgütlerinin politikalarına etki eden faktörlerin çıkartılması açısından önemlidir. Fakat şekilde gemi yönetim örgütlerinin politikalarına etki eden faktörlerin sıralanışı ve tek bir boyutta incelenmiş olması, anlaşılmasını güçleştirmektedir. Çünkü sıralanan tüm faktörler örgütün politikalarına aynı uzaklıkta (aynı etkiyi gösterecek derecede) değildir.



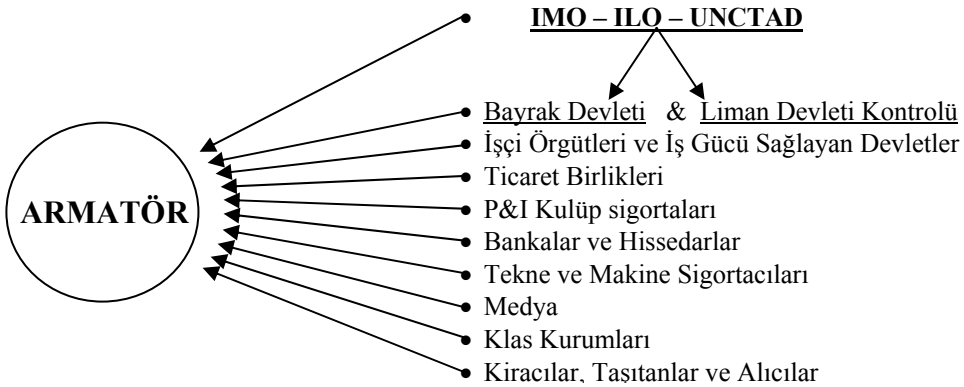
Şekil 3.2. Gemi İşletme Örgütlerinin Politikalarına Etki Eden Faktörler

(Kaynak; Horck, 2004; 16)

Gemi işletme örgütlerinin baş aktörü olan gemi sahibi veya diğer adıyla armatör ise denizcilik çevresi olarak ta nitelendirilebilecek olan Şekil 3.3'de gösterilen faktörlerin baskısı altındadır (Spruyt, 1994).

Şekil 3.3'de armatör işletmesine baskı yapan dış çevre faktörleri, gemi sahibinin gemi işletme ve yönetim fonksiyonlarının yerine getirilmesinde dışarıdan hizmet satın alımı yoluna doğru yönelmesine neden olmaktadır. Daha uzman ve daha tecrübeli elemanlardan kurulu bir profesyonel gemi yönetim örgütü, gemi sahibinin yerine getirmeye çalışacağı gemi yönetim ve işletme fonksiyonlarını çok daha etkin ve etkili bir şekilde yerine getirecektir (Spruyt, 1994).

Sekil 3.3'deki baskı grupları ile devamlı olarak baş edebilmek için güçlü ve profesyonel bir işletme yapısı gerektireceği aşikardır. Bunun yanında daha önce Spruyt (1994) tarafından ifade edilen gemi işletme fonksiyonlarının alt yönetim mekanizmaları için dışarıdan hizmet alımları gerçekleştirilebilmektedir. Örnek verilecek olursa, gemilerin gemi adamları ile donatımı ile ilgilenen profesyonel işletmelerden gemiadamı kaynaklarının temini için hizmet satın alınırken geminin tüm ticari ve teknik yönetimi armatör işletmesi tarafından yerine getirilebilmektedir.

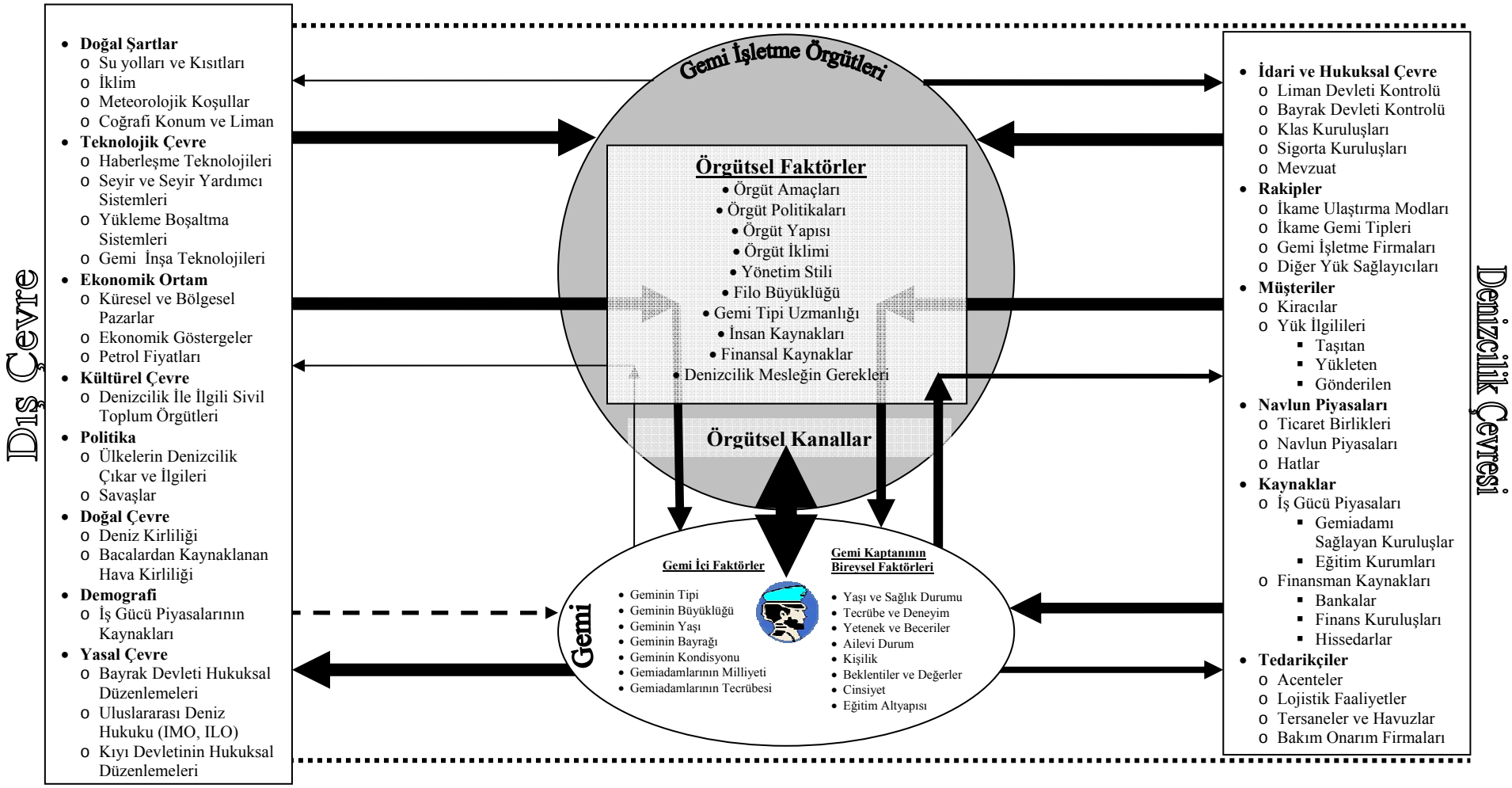


Şekil 3.3. Armatör İşletmeleri Üzerinde Baskı Yapan Denizcilik Çevresi Faktörleri

(Kaynak; Spruyt, 1994; 3)

Denizcilik sektörünün Şekil 3.4'de gösterilen bütünleşik bir yapıda sunulan çevresel faktörleri içerisinde yönetim ve işletme fonksiyonlarını yerine getirmeye çalışan gemi işletme örgütleri, ayakta kalabilmek için açık sistem gibi davranmak zorundadırlar. Açık sistem denildiğinde ise; dış çevresiyle sürekli etkileşim halinde olan örgütler akla gelmektedir (Eren, 2001; 50). Denizcilik sektöründe hızla değişen koşul ve kurallar, örgüt tarafından algılanarak anında reaksiyon verilmesini gerekli kılmaktadır. Bunun yanında "gemi yönetimi" ise çağdaş yönetim felsefeleri ile karşılaştırıldığında kapalı bir sisteme yakın bir durum içerisindedir. Kapalı sisten denildiğinde ise; bağımsız olan ve sorunlarının dış çevre dikkate alınmaksızın, içyapı, görev ve ilişkilerini düzenleyerek başarıya ulaşacağını düşünen örgütler akla gelmektedir (Eren, 2001; 50). Gemi yönetimi, dış çevre faktörlerinden etkilenme konusunda gemi işletme örgütleri kadar hassas değildir. Bunun yanında gemi işletme örgütünün açık bir sistem olarak dış çevre faktörlerinden etkilenmesinden dolayı bu etki doğrudan gemi yönetimine yansır. Bu açıdan bakıldığında dolaylı olarak gemi yönetimi, açık bir sistem olarak görülebilir. Bu durum iki sistemin tam ortasında kalan gemi kaptanının yönetim sürecindeki yaklaşımını önemli bir konuma taşır (Yazar). Açık bir sistem olarak davranan gemi işletme örgütlerinin, çevreden gemiye kadar olan etkileşim kanalları Şekil 3.4'de incelenmiştir. Şekil 3.4'de dış çevre faktörleri, denizcilik çevresi faktörleri ile gemi işletme örgütleri ve gemi yönetimi arasında meydana gelen etkileşim gösterilmektedir. Dış çevre faktörleri; doğal şartlar, teknolojik çevre, ekonomik ortam, kültürel çevre, politika, doğal çevre, demografi ve yasal çevre olarak gösterilmiştir. Denizcilik çevresi faktörleri; idari ve hukuksal çevre, rakipler, müşteriler, navlun piyasaları, kaynaklar ve tedarikçiler olarak gösterilmiştir. Şekilde gemi işletme örgütleri için örgütsel faktörler, gemi için gemi içi faktörleri ile gemi kaptanının bireysel faktörleri gösterilmiştir. Dış çevre faktörlerinin örgütsel kanallar yoluyla "gemi yönetimine" nasıl etki yaptığını incelersek, gemi yönetiminin kapalı bir sistem gibi davrandığını görürüz. Çünkü burada gemi yönetimi tamamen gemi işletme örgütlerinin gemi yönetimi üzerinde bulunan çevresel baskı ve etkilerinin yansımalarını algılamaktadır. Dış ve denizcilik çevresi faktörlerinin gemiye yansıtılmasında (Örn; balast yönetim planından uluslararası SOLAS sözleşmesine kadar tüm yasal düzenlemeler) kullanılan kanal gemi kaptanının üstlenmiş olduğu görevlerdir. Bunun dışında gerek gemi işletme

örgütü içerisindeki yapılanma [teknik sorumlular olarak denetleyiciler (enspektörler)] gerekse ISM uygulamaları (ISM gereği eğitimden sorumlu örgüt yetkilisi veya iç denetçi), gereği bazı örgüt içi personele de dış ve denizcilik çevresi etkilerinin gemiye yansıtılması görevleri de verilmiştir. Fakat bu aşamada gemi yönetimi dış çevresel etkileri örgüt içerisinde geliştirilen mekanizmalar yardımıyla algılar. Algılanan etki veya baskılar ise dış çevresel etkilerin bir kısmı ile sınırlıdır. Örnek verilecek olursa navlun piyasasında meydana gelen rekabet konusundaki çevresel baskı ve etkiler doğrudan algılanmadığı halde, gemi yönetimi ancak geliştirilecek olan rekabet stratejilerinin sonuçlarından etkilenecektir. Şekil 3.4'de incelendiği şekliyle dış çevre faktörleriyle etkileşimin gemiden dış çevreye olan akışında ise tekrar aynı örgütsel kanallar kullanılmaktadır. Gerek gemideki mevcut operasyonel yönetim çıktıları, gerekse yeni çevresel etkilerin yansıması olarak gemilerde uygulamaya konmuş olan kural, plan, politika vb. düzenlemelerin sonuçları ve etkinliği kara yönetimi görevlileri veya gemi kaptanları tarafından gemi yönetim yapısına iletilir. Bu aşamada oluşturulan verilerin dış çevresel faktörleri etkileme düzeyi etkilenme düzeyinin yanında çok küçük kalmaktadır. Geminin dış çevreye yaptığı doğrudan etki, kendi gemi işletme örgütünün yapmış olduğu etkiden çok daha fazladır. Bu etki fayda açısından düşünüleceği gibi zarar açısından da düşünülebilir. Fayda açısından düşünüldüğünde, toplumların yapılan taşımadan sağladıkları fayda, oluşan denizcilik kültürü, sağladığı istihdam vb. sayılabilir. Gemilerin çevreye verebileceği zararlar ise, çevre kirliliği, can kaybı, yük ve geminin kaybı ile meydana gelen ekonomik kayıp vb. sayılabilir. Bir geminin dış çevresel faktörlere doğrudan yapabileceği etki dinamik, belirsiz ve büyükken [Örnek; Erika ve Prestige kazaları sonucu meydana gelen çevresel kirlenme ve bu kazalar nedeniyle oluşturulan Erika 1 ve Erika 2 Paketleri ile Avrupa Birliği ülkelerinde ve uluslararası alanlarda alınan koruyucu yasal tedbirler tüm denizcilik camiasını etkilemiştir (http://www.ec.europa.eu/transport/maritime/safety /2000_erika_en.htm, Erişim: 01.09.2006).], doğrudan çevresel faktörlerden etkilenmesi statik, belirli ve nispeten de daha azdır. Bir geminin doğrudan dış çevresel faktörlerden etkilenmesine en iyi örnek, Türkiye Cumhuriyetinin Güney Kıbrıs Rum Yönetimini tanımaması nedeniyle Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Bayrağı taşıyan bir geminin Türkiye limanlarına alınmaması verilebilir.



Şekil 3.4. Gemi İşletme Örgütlerinin ve Gemilerin Çevresel Faktörlerle Etkileşimi

(Kaynak : Yazar)

Şekil 3.4'deki denizcilik çevresi faktörleri dikkate alındığında gemi yönetimi ve gemi işletme örgütleri açık bir sistem gibi davranır. Çünkü sayılan denizcilik çevresi faktörleri ile doğrudan etkileşim içerisindedir. Örnek verecek olursak, kendi limanlarına gelen gemilerin uluslararası kurallara uyumlarının denetimi ile görevlendirilen bayrak devleti kontrolleri de denizcilik çevresi faktörlerin doğrudan gemiye etkisidir. Şekildeki çevre faktörlerinin etki gücü, çizilen okların kalınlığı ile ifade edilmeye çalışılmıştır.

3.2. DENİZCİLİKTE YÖNETİM FELSEFELERİ

Denizcilik sektörünün tarihsel süreci içerisinde gelişen emniyetli yönetim kültürü kronolojik bir süreç izlemektedir. Özellikle çevreyi koruma çalışmalarının, kamuoyunun çevre duyarlığının artması ile önemi artmıştır. Koruma çalışmalarında süreçler, en başta "cezalandırma kültürü" ile başlamıştır. Daha sonra uluslararası hukuksal düzenlemelerin (SOLAS, MARPOL vb.) kurallarının devreye girmesi ile "uygunluk kültürü" süreci başlamıştır. Bundan sonraki üçüncü aşamada artık örgüt yönetimi de devreye girerek "kendini kontrol" sürecine geçilmiştir. Bu aşamada Emniyetli Yönetim Sistemi SMS (Safety Management System) devreye girmiştir (ICS ve ISF, 1996;5, Arslan, 1998; 14-15, Cerit, 1998).

Emniyetli yönetim felsefesinin oluşumunu "Emniyet Kavramının Devrimi" olarak niteleyen Chauvel (1997; 4), devrimin dört aşamasından bahsetmektedir. Chauvel, bu evreleri aşağıdaki gibi açıklamaktadır;

"Keşfetme" evresinde, Cenevizliler kendi gemilerinin aşırı yüklemesini önlemek amacıyla yükleme hatları (Load Line) işaretleri geliştirmişlerdir. Burada keşfedilen, kötü hava koşulları ile gemilerin aşırı yüklenmesi arasında bir ilişki olduğunun bu tip gemilerin ve yükünün kaybedilmesiyle anlaşılmasıdır. "Öğrenme" evresi olarak, insanların kuralları geliştirme nedenlerinin altında yatan hayatı koruma ve yangın önleme konularının sonucu olarak ortaya çıkan SOLAS sözleşmesi örnek olarak verilmektedir. Bu evre insanların felaket olarak nitelendirilen olaylarda hayatı koruma ile ilgili gemide alınması gerekli tedbirleri, kurulması gerekli olan sistemleri

öğrenmeye başladığı evredir. Üçüncü evre olan "anlayış" evresi, koruma hissinin geliştirilmesi ve bunun da çevresel kazaları önlemeyi amaçlayan tedbirlerin alınmasını sağlaması olarak ifade edilmektedir. MARPOL Sözleşmesinin ardında yatan anlayışın da bu olduğu belirtilmektedir. Dördüncü ve son evrenin yani "Gelişim" evresinin ise ISM Kuralları olduğu belirtilmektedir. Bu evre, insana odaklamanın yapıldığı bir evredir. Çünkü gemi operasyonlarının emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesi için bu operasyonlarda görev alan insan faktörünün emniyetli bakış açısının ve yönetimsel becerilerinin devamlı olarak geliştirilmesi gerekmektedir.

Esasen ISM Uygulama Kuralları, yukarıda da görüldüğü gibi tüm uluslararası deniz hukuku konularının denizcilik örgütleri içerisinde yerini bulduğu bir yönetim felsefesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu felsefenin esas amacı örgütün tüm yönetim fonksiyonlarını ve uygulamalarını belirli standartlara kavuşturmaktır

Emniyetli yönetim felsefesi, toplam kalite yönetimi felsefesi ile çok yakın benzerlikler göstermektedir (Chauvel, 1997; 118, Er ve Söğüt, 1999). Gemi işletme örgütleri ISM Uygulama Rehberi Kuralları ile ilgili sağlamış oldukları standartlar kapsamında klas kuruluşları tarafından Uygunluk Belgesi (Document of Compliance -DOC-) ile belgelendirilmektedir. Günümüzde gemi işletme örgütleri, yönetim felsefesi olarak toplam kalite yönetimi standartları ve emniyetli yönetim standartlarının tamamını sağlamak zorundadır. Bu zorunluluk hem uluslararası kurallardan hem de gemi işletme örgütlerinin müşterileri (kiracı, yükleten, yükleyen, alıcı, yük sahibi) tarafından taşıma sözleşmelerinde (Petrol Ofisi A.Ş., 2006) talep edilmesinden kaynaklanmaktadır. Denizcilikte yönetim veya denizcilikte emniyetli yönetim kavramı esasen dört ana başlık altında incelenebilir. Bunlar; yönetim, insan, gemi ve donanımları, prosedürler şeklindedir (Chauvel, 1997; 8). Bu madde başlıklarının uluslararası kural olarak yerini bulduğu yer ise ISM Uygulama Rehberi Kuralları 'dır.

3.2.1. ISM (Code) Uygulama Rehberi ve Emniyetli Yönetim Felsefesi

ISM Uygulama Rehberi Kuralları, IMO Genel Kurulu tarafından 4 Kasım 1993 tarih ve A.741 (18) sayılı kararı ile kabul edilmiştir. Haziran 1994 tarihinde SOLAS uluslararası sözleşmesine dokuzuncu bölüm olarak girmiştir. Bu bölümde Uygulama Kuralları'nın uygulama takvimi de belirtilmektedir (IMO-Vega Database, CD 2002). Bu takvime göre ISM'in;

- Haziran 1996 da Avrupa Birliği limanları arasında sefer yapan yolcu ve RO-RO gemilerinde,
- Haziran 1998 de 500 grostondan büyük tüm yolcu, petrol tankeri, kimyasal tanker, gaz tankeri, dökme yük gemisi ve yüksek hızlı yük gemilerinde,
- Haziran 2002 de de 500 grostondan büyük tüm gemi ve hareketli platformlarda,

yürürlüğe girmesi planlanmıştır (IMO, 2002; 2).

ISM Uygulama Rehberi 13 başlık altında incelenmektedir. Bu madde başlıkları aşağıdaki gibidir (IMO, 2002):

1. Emniyet ve çevresel koruma yönetim sistemi.
2. Emniyet ve çevresel koruma politikası.
3. Şirket sorumlulukları ve yetkisi.
4. Atanmış kişi(ler).
5. Gemi kaptanının sorumluluğu ve yetkisi.
6. Kaynaklar ve personel.
7. Gemi operasyonları için planlar geliştirilmesi.
8. Acil durum hazırlıkları
9. Uygunsuzlukların, kaza ve tehlikeli durumlarının analiz edilmesi ve raporlanması.
10. Gemi ve donanımlarının bakım ve tutumları.
11. Dokümantasyon.

12. Şirketin incelenmesi, gözden geçirilmesi ve değerlendirmesi.
13. Sertifikalandırma, değerlendirme ve kontrol.

3.2.1.1. ISM Uygulama Rehberinin Amaçları

Toplam 16 madde başlığı altında düzenlenen ISM Uygulama Rehberi (IMO, 2002; 5-15) kapsamında, gemi işleten örgütün emniyetli yönetim kapsamında aşağıdaki sıralanan üç ana amacı vardır (Chauvel, 1997; 14):

- Operasyonların emniyetli çalışma ortamı içerisinde yapılmasını sağlamak.
- Tüm tanımlanmış risklere karşı emniyet önlemlerini almak.
- Karada ve denizde çalışanların becerilerini deniz çevresinin korunması amacıyla, emniyetli yönetim ve tüm acil durumlara hazırlık konularında devamlı olarak geliştirmek.

3.2.1.2. Emniyetli Yönetim Sisteminde Gemi İşletme Örgütlerinin Sorumluluğu

Yukarıda sıralanan Emniyetli Yönetim Sisteminin amaçlarına ulaşabilmek maksadıyla gemi işleten örgütler tarafından oluşturulması ve devamının sağlaması gereken uygulamalar vardır. Bu uygulamalar arasında emniyet ve çevre koruma politikasının oluşturulması, bu politika kapsamında uluslararası kuralların ve bayrak devleti kurallarının doğrultusunda prosedürler ve talimatlar oluşturulması, kara ve gemi personeli arasındaki iletişim ve yetki düzeylerinin tanımlanması (Bkz. Tablo 3.1), kaza ve kaza olmaya yakın durumlar ile uygunsuzlukların raporlanarak kara yönetimine bildirilmesi, acil durumlara karşı hazırlıklı olabilmek maksadıyla planlar ve bu planlar doğrultusunda gerçekleştirilmiş eğitimler, kendini kontrol felsefesine göre iç denetleme ve yönetimin gözden geçirilmesine ilişkin prosedürleri oluşturma (IMO, 2002; 7) sayılabilir.

3.2.1.3. Emniyetli Yönetim Sisteminde Örgütsel Yapı ve Yetkilerin Tanımlanması

Emniyetli yönetim sisteminin amaçlarının gerçekleştirilmesi maksadıyla kurulacak olan sistemin önemli basamaklarından biri sorumlulukların ve yetkilerin tespit edilmesidir. Bu süreç aşağıdaki adımlarla gerçekleştirilebilir (Chauvel, 1997; 37):

- Örgütün her seviyesindeki sorumluluklar ve yetkiler tanımlanmalıdır.
- Gemi işletme örgütü, bölümleri arasında olabildiğince net ve basit operasyonel bağlar tesis edilmelidir.
- Bölümlerdeki sorumlulukların ve yetkilerin yazılı hale getirilmelidir.
- Bölümler arasındaki operasyonel bağların yazılı hale getirilmelidir.

Yukarıda bahsedilen süreçlerin uygulamadaki örneği olarak Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş. tarafından geliştirilmiş olan operasyonel ilişkileri ve yönetimsel konulardaki sorumluluk ve yetkiler Tablo 3.1 de sunulmuştur. Tablo 3.1'de ISM Uygulama Rehberinde belirtilen uygulama konuları geminin havuz ve klas surveyi, rutin survey planlaması, planlı bakım tutum, geminin denetlenmesi, kaptan seçimi, baş mühendis seçimi, zabitan ve mürettebatın seçimi, mürettebatın performans kontrolü, acil durum yönetimi, emniyetli yönetim sisteminin uygulanması, kaptan ve zabitanın eğitimi olarak tespit edilmiştir.

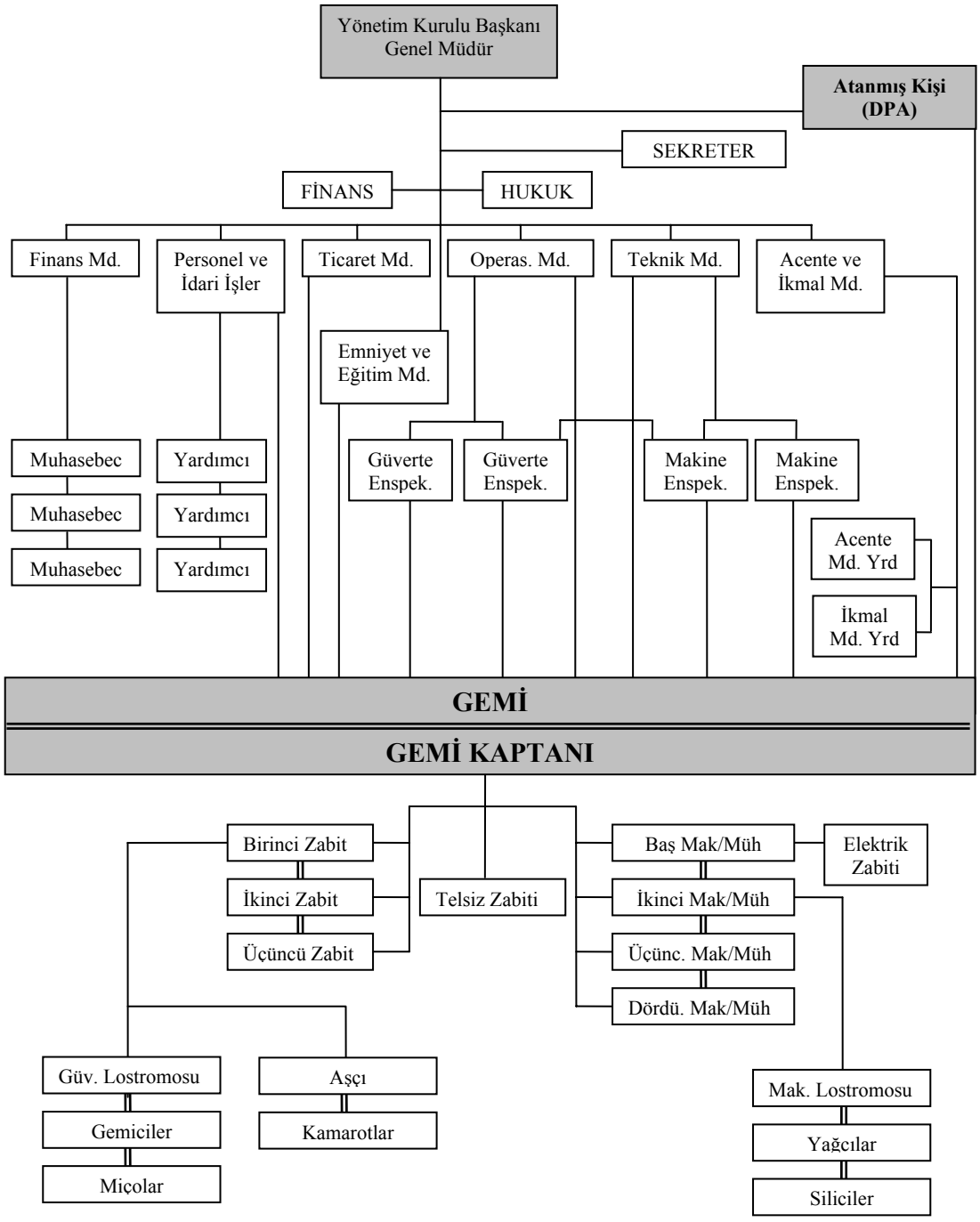
Şekil 3.5'de ise Gemi İşletme Örgütü ve Gemi Yönetimi Organizasyon Şemasında belirtilen departmanların sorumlukları ve yetki ilişkileri belirtilmiştir.

Tablo: 3.1. Gemi İşletme Örgütlerinin Bölümleri Arası İlişkiler ve Yönetimsel Sorumluluk ve Yetkileri

KONULAR	Yön. Kur. Bşk. Genel Müdür	Emniyet ve Eğitim Md.	Teknik Müdür	İşletme Müdürü	Personel Müdürü	Ticaret Müdürü	Finans Müdürü	Kaptan	Baş Mühendis
Geminin Havuz ve Klas Surveyi	K	B	Y,S	B	B	B	B	B	B
Rutin Survey Planlaması	B	B	K,Y,S	B	B	B	B	B	B
Planlı Bakım Tutum	B		K,Y	B				B	B
Geminin Denetlenmesi	K	S	Y,S	Y,S	Y,S			B	B
Kaptan Seçimi	B	K,Y	B	K,Y	S	B	B		
Baş Mühendis Seçimi	B	B	K,Y	B	S	B	B		
Zabitan ve Mürettebatın Seçimi	B	Y,B	Y,B	Y,B	K,S	B	B		
Mürettebatın Performans Kontrolü	B	T	B	B	B			Y,S	Y,S
Acil Durum Yönetimi	B	B,S	B,S	B,S	B	B	B	Y,S,K	Y,S
Emniyetli Yönetim Sisteminin Uygulanması	K	S,Y	S,Y	S,Y	B	B	B	S,Y	S,Y
Kaptan ve Zabitanın Eğitimi	B	K,S	K,S	K,S	Y	B	B		

S Sorumlu **K** Karar Verir
Y Yardım Eder **T** Takip Eder
B Bilgi Verilir

Kaynak : Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş. (1999)'dan uyarlanmıştır.



Şekil 3.5. Gemi İşletme Örgütleri ve Gemi Yönetimi Organizasyon Şeması

(Kaynak: Yazar)

Yetkiler, yönetim kurulu başkanından, genel müdür, emniyet ve eğitim müdürü, teknik müdür, işletme müdürü, personel müdürü, ticaret müdürü, finans

müdürü, kaptan, baş mühendise kadar tanımlanmıştır. Tanımlanan sorumluluk ve görevler ise; sorumlu, karar verir, yardım eder, takip eder, bilgi verilir şeklindedir (Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş., 1999).

Şekil 3.5'de ise Gemi İşletme Örgütlerinin örgütsel yapısı, birbirleriyle olan ilişkileri ve gemi yönetiminin örgütsel yapısı tek bir şekilde gösterilmektedir. Bu organizasyon yapısı içinde sorumluluklar ve yetki ilişkileri takip edilebilmektedir.

3.2.1.4. Emniyetli Yönetim Sisteminde Tanımlanan Sorumluluklar

Uygulama Rehberi Kuralları'nda açık olarak sorumlulukları tanımlanmış olan üç taraf vardır. Bunlar, karar yönetimi (şirket), atanmış kişi ve kaptandır. İşletme tarafından yetkilendirilmiş (atanmış) kişi (Designated Person Ashore), işletme sahibi veya genel müdür ile gemi kaptanı arasında ilişkileri doğrudan sağlayacak kişi olarak konumlandırılmıştır. Atanmış kişinin örgüt içerisindeki yeri Şekil 3.5'de gösterilmektedir.

ISM Uygulama Rehberi Kuralları kapsamında örgütün (şirketin) sorumluluğu aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır; Gemi işletmesinden sorumlu örgüt, geminin sahibi değilse, bu örgütün adı ve hakkındaki tüm bilgiler gemi sahibi tarafından idareye bildirmelidir. ISM Uygulama Kuralları, Bölüm B Madde 13'ye göre gemi işleten örgütlere ve gemilere ISM Uygulama Kuralları'na uygun olarak işletildiğini belgelendirme yetkisi Uygulama Kuralları'na göre bayrak devletine verilmiştir. Ama bayrak devleti gerek duyduğunda bu yetkisini uluslararası klas kuruluşlarına belirli şartlar altında devredebilir (IMO, 2002; 3). Ülkemizde de bu yetki belirli klas kuruluşlarına devredilmiştir. Kara yönetimi, emniyet ve kirlilikle mücadele konusundaki çalışmaları idare eden, yerine getiren ve kontrol eden personelin yetki, sorumluluk ve birbirleriyle karşılıklı iletişim şekillerini belirlemeli ve bunu yazılı olarak belirtmelidir. Kara yönetimi, "Atanmış Kişi" nin tüm fonksiyonlarını yerine getirmesine olanak verecek şekilde yeterli kaynak ile gerekli kara desteği sağlamakla yükümlüdür (IMO, 2002; 8).

3.2.1.5. ISM Uygulama Rehberi Kuralları'nda Gemi Kaptanının Sorumlulukları

Gemi kaptanının ISM Uygulama Kuralları'nda tanımlanan sorumluluğu aşağıdaki gibidir (DNV, 1997; 6, Chauvel, 1997; 68);

- Örgütün emniyet ve çevre politikalarının uygulanmasını sağlamak.
- Gemi personelinin örgüt politikalarını uygulayabilmesi için teşvik ve motive etmek. Ayrıca gözlemleme yapmak.
- Açık, basit ve anlaşılır uygun emirler ve talimatlar hazırlamak.
- Sistemin gerekleri konusunda gözlemlenen olguları tespit etmek.
- Kaliteli-emniyetli yönetim sistemini gözden geçirmek, Sistemin belirlenen eksikleri kara yönetimine raporlamak.

3.2.2. Emniyetli Yönetim Sistemi ve Toplam Kalite Yönetimi

Emniyetli yönetim uygulamaları ile toplam kalite yönetimi uygulamaları arasında benzerlikler olduğunu daha önceden de belirtilmişti. ISM uygulamalarının amacı gemilerde iş emniyetini bir emniyet şemsiyesi altında ele alarak standart toplam kalite yönetimi felsefesinin üzerine çıkarak kurmaktır (ITF, 2005). Birbiriyle iç içe geçmiş olan ISO 9002 ve ISM sistemlerin arasındaki farklar Chauvel (1997; 118) tarafından; sözleşmenin gözden geçirilmesi; satın alma; müşteriye sağlanan ürünün kontrolü; test ve ölçme ekipmanlarının, muayene kontrolü; elleçleme, depolama, paketleme, muhafaza ve sevkiyat; istatistiksel teknikler şeklinde sıralanmıştır. Er ve Söğüt (1999), araştırmalarında ISO 9002, STCW Uluslararası Sözleşmesi ve ISM Uygulama Rehberi standartlarını birleştirerek gemi işletmeleri için yönetim standartları modeli önermiştir. Daha sonra revizesi yapılarak yürürlüğe giren ISO 9002:2000 sisteminin ISM Uygulama rehberi ile karşılatırılması Er (2001) tarafından yapılmıştır.

Bu iki yönetim felsefesi, henüz emniyetli yönetim uygulama kurallarının kabul edilmesinden önce, kendilerine Beşler Gurubu adını veren bir grup tarafından "ISMA Standartları" adı altında bir araya getirilerek denizcilik sektörüne

sunulmuştur. ISMA, Uluslararası Gemi Yöneticileri Birliği (International Ship Managers' Association) Standartları adı adıyla ortaya çıkan kurallar, sektörün önde gelen klas kuruluşları (Lloyd's Register, Det Norske Veritas, ve Germanischer Lloyd) ve beş profesyonel gemi yöneticisi tarafından 1990 yılında hazırlanmıştır (Spruyt, 1991; 28). ISMA Standartları; Genel, İşletme Etiği, Örgüt, Personel, Emniyet, Çevre Koruma, Acil Durum Planları, Operasyonel Yetenek, Mali Verimlilik, Satın Alma, Sözleşme Yapma, Bakım Tutum ve Standartları, Teknik Yardım, Sigorta, Muhasebe, Sertifikalandırma / Yönetmelik ve Kurallara Uyum, Yük Elleçleme ve Yüke Özen, İletişim Prosedürü, Yönetim Antlaşması, Kayıtlar, Denetlemenin Yapısı, Kalite Sistemi, Dokuman Kontrolü, İç Kalite Denetlemesi adı altında yirmi iki bölümden oluşmaktadır. Bölümler kısaca Tablo 3.2'de özetlenmiştir.

3.2.3. ISM Uygulama Rehberi Kuralları ve Uygulanması

ISM Uygulama Rehberi Kurallarının yürürlüğe girdiği tarihlerde yapılan bazı çalışmalar bizlere denizcilik sektörünün ISM Uygulama Rehberi Kurallarını uygulamaya hazır olmadığının göstermiştir (Hahne vd, 2000; akt. Mejia 2005). Bunun nedeni belki de bu kuralların sektör tarafından tam anlaşılamamış olması ve uygulamadaki tecrübesizliklerdi. Kuralların uygulanması konusunda uzman (Chauvel, 1997) ve kurumlar (Nautical Institute, International Ship Managers Association) tarafından geliştirilen yaklaşımların oraya atılmaya başlanmasıyla sektör, hem kendisini hem de sistemi geliştirmeye başlamıştır. Fakat sistemin uygulamaya başlamasıyla tespit edilen eksiklikler ve olumsuzlar da ortaya konmaya başlanmıştır (Anderson, 2003). Yine aynı çalışmalarda Kurallar'ın denizcilik sektörüne ne gibi faydalar sağladığı da tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu çalışmalar hala devam etmektedir (Hanafi, 2005, Er, 2000). Anderson (2003) tarafından yapılan çalışmada ISM Uygulama Kuralları'nın denizcilikteki etkilerini tespit edilmeye çalışılmıştır. Anderson, hazırlamış olduğu anket çalışması ile, ISM Uygulama Kuralları'nın işlediğini gösteren ne gibi kanıtlar olduğunun tespit etmeye çalışmıştır. Çalışmada tanımlanan kanıtlar, deniz sigortaları, liman devleti kontrolleri, gemi operatörlerinin başından geçen kaza ve hasar sonuçları olarak sıralanmıştır.

Tablo 3.2. ISMA Uygulama Rehberi Kurallarının Özeti

Bölüm No	Bölüm Adı	Konusu ve Açıklama
1	**Genel**	Standartların amacı, referansları ve tanımların yapılmaktadır.
2	**İşletme Etiği**	Gemi işletme örgütlerinin uyması gerekli olan etik kurallar açıklanmaktadır.
3	**Örgüt**	ISMA Uygulama Kuralları'nın uygulanmasında gemi işletme örgütlerinin yapılanması ile ilgili açıklamalar.
4	**Personel**	Kaliteli yönetimi gerçekleştirmek için gerekli olan gerek kara gerekse deniz yönlü insan kaynağının tanımları, eğitimleri ve kuralları.
5	**Emniyet**	Gemi ve operasyonlarının emniyetleri ile ilgili kurallar.
6	**Çevre Koruma**	Çevre koruma politikaları ve prosedürleri.
7	**Acil Durum Planları**	Acil durum planlarının hazırlanması, yönetimi ve eğitimi ile ilgili kurallar
8	**Operasyonel Yetenek**	Geminin operasyonel kapasitelerinin belirlenmesi ile ilgili kurallar.
9	**Mali Verimlilik Satın Alma Sözleşme Yapma**	Mali verimlilik, satın alma, sözleşme yapma ile ilgili kurallar.
10	**Bakım Tutum ve Standartları**	Geminin bakım tutumlarıyla ilgili planların hazırlanması ve bunlar ile ilgili kurallar.
11	**Teknik Yardım**	Örgütün, karada deneyimli ve tecrübeli insan kaynakları ile gemiye gerekli olan teknik desteğin verilmesi ile ilgili kurallar.
12	**Sigorta**	Sigortalama ile ilgili genel prensipler ile hasardan doğan alacakların yönetimi ile ilgili kurallar.
13	**Muhasebe**	Örgütün muhasebe bölümünün örgütsel yapısından başlayarak yapılacak ödemelere kadar muhasebeyi ilgilendiren kurallar.
14	**Sertifikalandırma / Yönetmelik ve Kurallara Uyum**	Gemilerin tabi oldukları ulusal ve uluslararası kuralların ve yönetmeliklerin gereklerini yerine getirilmesi maksadıyla izlenecek olan kurallar.
15	**Yük Elleçleme ve Yüke Özen**	Yükleme ve boşaltma operasyonları ile seyir sırasında yüke gösterilecek olan özen ile ilgili kurallar.
16	**İletişim Prosedürü**	Gemi yönetimi ile kara yönetimi arasındaki iletişimin detay ve kuralları.
17	**Yönetim Antlaşması**	Gemi işleten örgüt, gemi sahibi ile yönetim konusunda yetki ve sorumlulukların belirtildiği bir yönetim antlaşması imzalaması ile ilgili kurallar.
18	**Kayıtlar**	Kara yönetimi ve gemi ile ilgili operasyonel ve kalite ile ilgili arşiv kayıtlarının tutulması ve saklanması ile ilgili kurallar.
19	**Denetlemenin Yapısı**	Uygulama Kuralları kapsamında kurallara uyum ile ilgili yapılacak olan denetlemenin bağımsız taraflarca yapılması konusundaki kurallar.
20	**Kalite Sistemi**	Kalite sisteminin için gerek duyulan uygulamaların yerine getirilmesi ile ilgili kurallar.
21	**Dokuman Kontrolü**	Doldurulan dokuman ve kayıtların incelenmesi ve değerlendirilmesi ile ilgili kurallar.
22	**İç Kalite Denetlemesi**	Örgüt içerisinden bir yetkilinin görevlendirilerek kalite uygulamalarının denetlenmesi ile ilgili kurallar.

Kaynak : Barber International A/S, Oslo; Columbia Shipmanagement Ltd., Limasol; Denholm Ship Management, Glasgow; Hanseatic Shipping Company Ltd., Limasol; Wescol International Marine, London; Det Norske Veritas; Germanisher Lloyd; Llyod's Register Cyprus. (1990).

Bu çalışmada ISM Uygulama Kurallarının uygulanması sırasında meydana gelen olumsuz yönler tespit edilmeye çalışılırken bir yandan da başarı ve hatalar da sıralanmıştır. Sonuçta Anderson (2003), ISM Uygulama Kuralları'nın emniyet kapsamı yanında verimlilik ve karlılık kapsamında da faydalarını tespit etmiştir.

Mejia (2001), ISM Uygulama Kuralları'na yönelik olarak performans ölçütleri önermiştir. Mejia, kuralların çıktısı olarak aşağıdaki önerileri getirmiştir:

- ISM Kuralları ile ile ilgili olarak liman devleti kontrollerinde tespit edilen uygunsuzluk veya eksiklikler.
- Gösterilmesi gereken anlık olarak ISM Kuralları ile ilgili olarak yapılan denetlemeler.
- Daha önceden tespit edilmiş eksiklik ve uygunsuzluklara yönelik yapılan denetlemeler.
- Gemi mürettebatı tarafından ISM Kurallarına uygunsuzluk ve eksiklik konusunda yapılmış raporlar.
- Yıllık ve ara inceleme raporları.

Mejia, ISM Uygulama Kurallarının performans çıktısı olarak ise aşağıdaki çıktıları önermektedir (2001; 115):

- kaza sayısı ve yaralanma sıklığı,
- mürettebatın moral durumu,
- emniyet kültürü,
- yaralanmalardan kaynaklanan zaman kaybı,
- geminin kira dışı kalma veya gecikmesi,
- mürettebatın yurda iadesi veya sahile tekrar eğitime gönderilmesi,
- sigorta primleri ve hasar seviyesi,
- emniyetli yönetim kurallarına aktif olarak bağlılık olarak sıralanmıştır.

Mejia vd. (2005) tarafından yapılan diğer bir çalışma ise ISM Uygulama Kurallarının liman devleti kurallarının istatistiksel verilerini analiz ederek emniyet düzeyi belirleme politikalarındaki etkisini incelemiştir. Bu çalışma sonucunda ISM Uygulama Kurallarına uyum ile liman devleti kontrollerinin performansı arasında pozitif yönlü bir ilişki tespit edilmiştir.

Bu çalışmada bireysel karar verme süreçlerinin inceleneceği gemi kaptanları, ISM Uygulama Kurallarının gemi üzerindeki baş uygulayıcısı ve uygulatıcısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Önceki araştırmalarda, gemi kaptanlarının ISM Uygulama Kurallarını nasıl değerlendirdikleri konusunda yapılan bir çalışmaya rastlanmamıştır. Yukarıda açıklandığı gibi ISM Uygulama Kurallarının performansı denildiği zaman, önceki çalışmalarda yalnızca emniyet bağlamında meydana getirdiği değişimler sorgulanmıştır. Özellikle kaza ve yaralanma sıklığındaki değişimler, bayrak devleti kontrollerindeki eksiklik veya uygunsuzlukların sayılarında meydana gelen değişimler, emniyet kültürü değişkenleri üzerindeki değişimler (Ek ve Mejia 2004; 26-34) incelenmiştir.

3.3. GEMİ YÖNETİMİ

ISMA Uygulama Rehberindeki "shipboard management" ifadesi "gemi yönetimi" olarak Türkçeleştirilmişti. Bu ifade geminin, gemi kaptanı tarafından Şekil 3.5'deki örgüt yapısı içerisinde yönetilmesi ile ilgili bir ifade olarak kabul edilmiştir. Bunun yanında Birinci Bölümde "gemi kaptanı" tanımlarında sıklıkla geçen geminin kumanda edilmesi tabirinin de aynı anlama geleceği düşünülebilir. Fakat burada kumanda tabiri tamamen hukuksal bir düzenlemenin ifadesiyken, "gemi yönetimi" ifadesi yönetim ve organizasyon felsefesinin bir ifadesi olarak kabul edilmiştir. Şekil 3.5'de gemi örgüt yapısı görüldüğü gibi iki ana bölüme ayrılmaktadır. Güvertede yapılan işlemlerin yönetimi geminin birinci zabiti tarafından gerçekleştirilirken, gemi makinesi ve mekanik aksamların bakım tutumları ile ilgili işlemler baş makinist/mühendis tarafından gerçekleştirilmektedir. Ana bölümler altında görevlendirilen diğer zabit ve tayfalar ise işlemlerin yürütülmesi ve takibinden

sorumludur. Gemideki tüm görev konumları için sorumluluklar, görevler ISM El Rehberlerinde belirtilmiştir (Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş. 1999).

Gemi yönetimi için aşağıda sıralanan ana operasyonel fonksiyonların yerine getirilmesi gerekmektedir (IBC Global Conferences Limited, 2001; 1.52):

Seyir; operasyon olarak birçok alt operasyonları ihtiva eder. Tanım olarak; bir noktadan hareket ederek varılacak olan noktaya en ekonomik ve en emniyetli rota üzerinden varmaktır (Yazar). Operasyonlarda birçok karar verme destek sistemi, bilgi teknolojisi ve aygıt kullanılır. Bunlardan bir kaçını sıralayacak olursak, radar, ARPA radar, küresel mevki bulma sistemleri, derinlik ölçer, parakete (hız ölçer), otomatik pilot, pusula vb. Seyir operasyonları kendi altında, astronomik seyir, elektronik seyir ve sahil seyri olmak üzere üçe ayrılır (Bowditch, 1984; 59). Gemi kaptanı seyir operasyonunu planlarken, sefer bölgesi içerisindeki meteorolojik şartlar, topografik şartlar, sefer bölgesindeki trafik yoğunluğu, taşıma sözleşmesi kuralları, seyir yardımcı kitap ve neşriyatlarındaki uyarı ve tavsiyeler ile gemisinin denize elverişlilik kısıtlarını dikkate alır (Yazar). Hazırlanan seyir planının uygulayıcıları olan zabitler için talimat ve emirler verir. Uyarılar yapar. Gemi kaptanının bundan sonraki görevi seyir operasyon planının takip edilip edilmediği ile ilgili gözetim, görevidir (Toremar, 2000 ; 28).

Yükleme ve Tahliye Operasyonları; her geminin tipine ve taşıdığı yüke göre farklılıklar göstermektedir. Operasyonları birbirinden farklı olan yükler, dökme, dökme sıvı, konteyner, soğutulmuş ve kuru yüklerdir. Farklı yüklerde kullanan farklı yük elleçleme donanımları, farklı istif özellikleri, farklı yük özellikleri, vb. nedeniyle operasyonları da birbirinden farklıdır (Kemp ve Young, 1971; 3). Gemi yükleme boşaltma operasyonları, geminin yük için hazırlanması ile başlar, daha sonra yüklenecek olan yüklerin geminin hangi ambarına/tankına, ne kadar alınacağının planlandığı yük istif planı yapılır. Yapılan plana göre geminin denge hesapları yapılır. Yükleme ve denge hesapları tamamlandıktan sonra oluşan son yük istif planına göre operasyonlar gerçekleştirilir. Yükleme operasyonundan önce yük elleçleme donanımları hazır hale getirilir. Dökme yükün gemideki ağırlığının

hesaplanabilmesi için gemide su çekimi (draft) hesabı (draft survey) gerçekleştirilir. Bunun için geminin boş ve yüklü durumlardaki deplasman farkı, su çekimlerinin tespiti ile saptanır. Deplasmanlar arasındaki fark kullanılarak yapılacak hesaplamalar yardımıyla yük miktarı hesaplanır (Erol, 1992; 3). Tahliye operasyonları da yapılacak olan planlamalar çerçevesinde gerçekleştirilir. Gemi boş durumda iken pervanesinin batması ve gemi dengesi açısından geminin balast tankı adı verdiğimiz tanklarına deniz suyu alınır. Gemi yükleme operasyonunda iken bahsedilen deniz suyu pompalar yardımıyla denize geri basılır. Bu operasyona balast operasyonu adı verilir (Yazar). Yük gemiye yüklendikten sonra ve seyir esnasında yüke özen ve korunması görevi gemiadamlarına aittir. Sorumluluğu ise gemi kaptanına aittir (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Bu amaçla yük teslim edilinceye kadar gerekli tüm tedbirler sefer boyunca alınır. Yükün teslim alınması ve teslim edilmesinde dikkat edilmesi gerekli hukuki ve ticari işlemler gerçekleştirilir. Yükleme sırasında yükün hasarlı olup olmadığının tespiti, yükün sayımı, ordinoların tetkiki, konşimentonun imzalanması, yükün teslimi, hasarın tespiti vb. işlemler (D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Genel Müdürlüğü,1990; 151) yerine getirilir. Yükleme ve tahliye operasyonlarında gemi kaptanının gözetim görevi vardır (Toremar, 2000 ; 28).

Gemi Manevrası Operasyonları; geminin doğal kuvvetlere nasıl cevap vereceğini gözleyerek, gemisinin devir dairesi, makinesini, tornistan uyumunu, manevra donanımlarının (dümen, ırgat, demir vb.) durumunu ve gemi personelinin manevralardaki kabiliyet durumlarını dikkate alarak, bazen kılavuz kaptanın rehberliğinde bazen tek başına gerçekleştirdiği, yanaşma, kalkma, ve demirleme operasyonlarının tümünü kapsar (Sügen, 1982; 517-542).

Gemi operasyonlarının ve gemideki personelin kontrolü; gemilerde 24 saatlik çalışma düzeninin olması, gemideki gemi adamlarının vardiyalar halinde çalıştırılmasını gerekli kılmaktadır. Gemi kaptanının gemi operasyonları üzerindeki gözetim sorumluluğu bu çalışma temposu içerisinde, vardiyaların ve operasyonların emniyetli bir şekilde yerine getirilmesini sağlayacak tedbirlerin alınmasını gerektirir. Gemi kaptanının daimi emirleri, gemi kaptanının vardiya talimatları, bunlardan bir

kaçıdır. Gemi kaptanı gemi operasyonlarının emniyetle yerine getirilmesinde ISM Uygulama Rehberi Kuralları'na göre hazırlanan operasyon planları, prosedürleri, görev tanımları vb. kaynaklardan faydalanır. Esasen gözetim görevini bu kaynaklar üzerinden gerçekleştirir. Ayrıca personelin acil durumlara hazırlanması, mesleki gelişimleri için eğitimler, oryantasyon eğitimlerinin planlanması gerekmektedir (D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Genel Müdürlüğü,1990). Gemideki personelin sağlığı ile ilgili problemlerde ve tıbbi yardıma ihtiyaç duyulduğu zaman, profesyonel bir yardım gelinceye kadar, gemi kaptanı ve diğer zabitler, gemideki haberleşme imkanlarıyla sağlık hizmeti veren istasyonlardan alınan öneriler veya gemide bulunan "Gemi Kaptanının Tıbbi Rehberi" (The Ship Captain Medical Guide) bilgilerine göre, gemi revirinde bulunan ilaç ve tıbbi malzemeleri kullanılarak, teşhis ve ilk yardım işlemlerini yerine getiriler (MCA, 1998).

Gemi makineleri işletme mühendisliği; gemilerin pervanelerini döndürerek, hareket edebilmelerini sağlayan makinelere "ana makine" adı verilir. Seyirde ve limanda gemilerin normal çalışma düzenini sürdüren makinelere "gemi yardımcı makineleri" adı verilir (D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Genel Müdürlüğü,1990; 42). Gemilerde gemi makinelerinin işletilmesinden sorumlu olan bölüm makine bölümüdür. Gemi makineleri işletme mühendis/makinistlerinin sorumluluğu gemi ana makinesi ve yardımcılarının etkin bir şekilde çalışmasını sağlamak ve bakım tutum ve onarım faaliyetlerini gerçekleştirmektir (T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002 tarih, 24832 sayılı). Gemi kaptanı ise gemiyi sevk ve idare sorumluluğunu yerine getirirken, gemi makinesini verdiği komutlarla kumanda eder.

Elektrik, elektronik ve kontrol mühendisliği; gemi kendi elektriğini üretip kullanan büyük bir fabrika gibidir. Bu yüzden gemide elektriği üretiminden dağıtımına ve kullanımına kadar olan süreçler kontrol edilmektedir (Hunt vd, 2002; 22;1-73). Gemilerde daha az personelle, daha verimli ve emniyetli iş yapabilmek için teknik ve elektronikten yararlanmanın yolu gemi otomasyonudur (Sügen, 1982; 563), Gemi otomasyonu günümüzdeki gemilerde insansız gemi ana makineleri, haberleşme teknolojileri, elektronik seyir sistemleri, çatışmadan kaçınma fonksiyonlarını yerine getiren tam otomatik köprüüstü donanımları, yükleme ve

tahliye operasyon kontrolü elektrik, elektronik ve kontrol mühendisliği'nin sağladığı imkanlar kullanılarak yerine getirilebilmektedir (Hayler, 1994; 93). Elektrik, elektronik ve kontrol mühendisliği'nin gemideki operasyonu ise, dizayn etmekten çok özellikle sistemlerin ve aygıtların kullanımı, bakım tutumu ve onarımı şeklinde gerçekleştirilmektedir. Ayrıca gemide bulunan tüm uyarı (yangın, deniz suyu basması, gaz algılayıcılar, sıcaklık, vb) sistemleri, gemi operasyonlarında karar verici destek sistemleri olarak kabul edilmektedir.

Bakım, tutum, onarım operasyonları; bir geminin görevini eksiksiz ve tam olarak yapabilmesi için makinelerinin, aygıtların, teçhizatlarının, devrelerinin, donanımlarının tam olarak çalışması şart olduğu gibi, geminin teknesinin de bakımlı olması gereklidir (Akdoğan 1989; 221). Bu kapsamda gemi teknik yönetimleri bakım tutum stratejisi belirler. Bu stratejiler; önleyici, kurallara bağlı, düzeltici, biriktirilmiş ve erteleyici stratejileridir (The University of Queensland, 1995). Gemilerde genellikle kullanılan strateji önleyici bakım tutum stratejisidir. Bu strateji ana ve yardımcı makinelerin performanslarına ve tecrübelerine göre belirli zaman aralıklarında planlanmış bakım tutum faaliyetlerini içerir (Hunt vd, 2002; 16;115). Güverte ve makine bölümleri için ayrı ayrı düzenlenen bakım tutum rehberleri, ISM Uygulama Rehberi Kuralları' içerisinde geçmektedir. Her şirket gemisi için uygun bir bakım turum prosedürü hazırlamalıdır (IMO, 2002; 10). Onarım operasyonları ise yine şirketin belirleyeceği onarım politikası çerçevesine dışarıdan hizmet alımı yoluyla mı yoksa gemi imkanları mı yapılacağına karar verilir (IBC Global Conferences Limited, 2001; 1.66).

Telsiz iletişimi; yeni haberleşme teknolojileri ve uydu haberleşme sistemleri, gemilerde yoğun olarak kullanılmaktadır. Gemiden bazen yük ilgilileri ile, bazen liman ve yerel otoritelerle yapılacak olan haberleşmede geminin karaya olan uzaklığına göre yüksek, orta ve alçak frekans haberleşme sistemleri ya da uydu haberleşme sistemleri kullanılabilmektedir. SOLAS sözleşmesinde ise "Denizde Tehlike ve Emniyet Haberleşmesi Sistemi (Global Maritime Distress and Safety System GMDSS)" ile ilgili kurallar bulunmaktadır. Bu sistem tehlikedeki bir gemi dünyanın hangi sularında seyir yaparsa yapsın, tehlikeyle ilgili bilgileri yakınındaki

gemilere de duyurabileceği gibi, daha uzaklardaki kıyı istasyonlarına ve dolayısıyla arama kurtarma merkezlerine de en kısa zamanda iletebilmektedir (Sarıcaoğlu 2000; 17). Tüm yukarıda sayılan rutin ve tehlike haberleşme sistemlerinin operasyonları günümüzde güverte zabitleri ve gemi kaptanları tarafından sağlanmaktadır (T.C. Resmi Gazete, 04.06.2004 tarih, 25482 sayılı).

3.3.1. Gemi Yönetimi ve Sorumluluklar

Gemi yönetiminde yönetim, operasyonel, destek ve standart yeterlik düzeylerinde dört farklı sorumluluk düzeyi tanımlanmıştır. Benzer sorumluluk düzeyleri STCW 95 Uluslararası Sözleşmesinde de tanımlanmıştır (IMO, 1996). Tanımlanan sorumluluk düzeyleri aşağıdaki gibidir (IBC Global Conferences Limited, 2001; 1.52):

Yönetim Düzeyi; gemi için tanımlanan tüm operasyonların yönetimindeki sorumluluklar olarak tanımlanmıştır. Yönetim düzeyindeki sorumluluk gemi kaptanı, birinci zabit, baş mühendis/makinist, ikinci mühendis/makinist yeterlikleri için tanınmıştır.

Operasyonel Düzey; denizde seyreden gemide, makine, güverte ve telsiz zabitlerinin yerine getirdikleri periyodik vardiya tutma hizmetleri ile adamsız gemi makinelerinde atanan mühendisler için tanımlanmıştır. Bu düzeyde sorumluluk, prosedürlere göre görevlendirildiği alanlarda yerine getirdiği fonksiyonların performanslarını kontrol etmek ve devamını sağlamaktır.

Destek Düzeyi, denizde seyreden bir gemide, tayin edildiği iş ve görev kapsamında tanımlanan sorumlulukları ifade eder.

Standart Yeterlik, uluslararası belirlenmiş kriterlere göre uygun bir performansın gösterilmesi ile ilgilidir.

Gemi yönetiminde, gemi kaptanının dışındaki personelin tanımlanan sorumluluklara rağmen TTK Madde 1095'de "kaptan, bir tehlikenin varlığı halinde, gemi zabitlerine danışmaya gerek görse bile, onların verdikleri kararla bağlı olmayıp alacağı önlemlerden daima bizzat sorumlu olur" ifadesiyle esas sorumluluğun kime ait olduğunu belirtmektedir (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı).

3.3.2. Gemi Yönetiminde Gemi Kaptanlarının Operasyonel Sorumlulukları

Gemi kaptanlarının öncelikli sorumluluğu, gemiadamlarının hayatı ve sağlığıdır. Yük sahibi ve ilgililerine karşı sorumluluğu ise, yüklerini hasarsız ve kayıpsız olarak taşıyarak menfaat ve ünlerini korumaktır. Gemi sahibine karşı ise gemisinin güvenle, verimli ve ekonomik bir şekilde işletilmesini sağlamaktır. Deniz çevresine karşı, çevrenin emniyetli ve temiz tutulmasından sorumludur. Üçüncü taraflara karşı ise, gemi operasyonlarından kaynaklanabilecek ticari değerlerini, geçim yollarını ve canlarını tehdit eden olaylara karşı korumaktır (Mahidhara, 1991; 40). Bununla birlikte deniz hukukunun kapsamı içerisine girmiş olan uluslararası sözleşmelerin tamamında gemi kaptanının ve şirketin sorumlulukları ayrı ayrı belirtilmiştir (IMO 1996, 2001, 2002, vb.).

3.3.3. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Sorumluluğun Paylaşımı

SOLAS'ın seyir emniyeti bölümünün 13. kuralında gemilerin denizde can güvenliği bakımından yeter sayıda yeterlikli gemiadamları ile donatılmasını sağlamak konusundaki sorumluluğu taraf ülkelere yüklemiştir (IMO 2001). STCW'nin Kural A I/14 de "şirket" sorumlulukları faslında, gemilerinden her birine atanan gemiadamınının (gemi kaptanın da gemi adamı sayılmaktadır) gemi operasyonlarında, gerekli bilgi ve beceri ile donatıldığı, acil durumlarda ve emniyet için veya kirlenmenin önlenmesi için gerekli iş birliğini yapabileceği konularında sorumlu olduğu belirtilmektedir (IMO 1996; s. 33). Bununla birlikte gemilerin denize elverişliliği konusunda bayrak ülkesi adına gemileri denetleyen ve sertifikalandıran klas kuruluşları olduğu gibi bölgesel olarak taraf ülkelerin oluşturduğu liman devleti kontrolleri de bulunmaktadır. Bunlar da gemilerin denize

ve yola elverişliliğinin kontrol edilmesi ile sorumludur (T.C. Resmi Gazete, 26.03.2006 tarih, 26120 sayılı). Gemilerin taşıyacakları yüklere uygun olup olmadıklarını denetleyen bağımsız denetçiler olduğu gibi sigorta gözlemcileri ve uzmanları da bulunmaktadır. Bunlar da gemilerin yüke uygun olup olmadıkları konularında yaptığı denetimlerden sorumludur. Dökme yük gemilerinin emniyetle yüklenmesi ve tahliye edilmesinden dökme yük terminallerinin sorumluluğu vardır (T.C. Resmi Gazete, 31.12.2005 tarih, 26040 sayılı).

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanı ile sorumluluğu paylaştığını belirttiğimiz ve yukarıda bir kaçını saydığımız taraflar gemi ile ilgili bir problem olduğu anda bu sorumlulukları sanki hiç yokmuş gibi davranmaktadırlar. Bu konuda en çarpıcı örnek Erica ve Prestige kazalarıdır. Ocak 2006 tarihi itibariyle 250 petrol, kimyasal tanker sahibi ve gemi işletme örgütünün üye olduğu INTERTANKO, özellikle tanker emniyeti ve petrolden kaynaklanan çevresel kirlilik risklerine karşı bilgi ve deneyimlerin paylaşıldığı uluslararası bir örgüttür (www.intertanko.com, erişim 06.06.2006). Bu örgütün yapmış olduğu yayınlarda, Erika ve diğer kazalardan öğrenilen en önemli şeyin, endüstrideki kalite zincirinin zayıflıklarının ve eksikliklerinin kaynağının endüstrideki tüm katılımcılarının sorumluluk zincirindeki konumlarının getirdiği gerekleri yerine getirmemesi olarak belirtilmektedir (INTERTANKO 2001, 3).

Avrupa Birliği, Prestige ve Erica kazalarından sonra özellikle petrol taşımacılığında önemli kısıtlamalar ve ağır cezalar getirici uygulamaları yürürlüğe sokmuştur. Özellikle 5 Mart 2003 de tartışmaya açtığı "Gemi Kaynaklı Kirlilik Direktifi" üzerinde çok büyük tartışmalar yapılmaktadır. Bu tartışmalara özellikle cezalandırılacak olan tarafların örgütleri bu direktifin kabul edilmesi halinde özellikle gemiadamlarına verilecek olan cezaların subjektif kriterlere göre tespit edileceğini ve gemiadamlarının özellikle de gemi kaptanlarının günah keçisi haline dönüşeceklerini bildirmektedirler. Ayrıca bu tip uygulamaların denizcilik mesleğine karşı heves kırılmasına yol açacağı uyarısında bulunulmuştur. (http://www.ecsa.be /publications/043.pdf, erişim 29.03.2005). Bu görüşlerden sonra gemi kaptanlarının karar verme ortamlarının nasıl etkilendiği konusunda da ip ucu vermektedir.

3.4. GEMİ KAPTANLARININ GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE VERDİĞİ KARARLAR

ISM Uygulama Rehberi Kuralları gereğince, gemideki tüm operasyonlar için prosedür, plan, talimat, kontrol listelerinin hazırlanması gerekmektedir (IMO, 2002; s 10). Ayrıca Uygulama Rehberinin sekizinci maddesine acil durumların tanımlanarak prosedürlerinin hazırlanması ve acil durumlar için hazırlıklar yapılması gerektiğini belirtmektedir (IMO, 2002; s 10). Gemi kaptanları her bir gemide hazırlanmış olan gemi operasyonları ile ilgili plan, prosedür ve talimatlar doğrultusunda karar vermek zorundadır. Çünkü ISM kurallarının gemideki uygulanması ve gözden geçirilmesi ile ilgili sorumluğu bulunmaktadır (IMO, 2002; 8-9). Bu sorumluluklarına rağmen gemi operasyonlarının yönetiminde ISM Uygulama Rehberinin gemi operasyonlarının emniyeti arttırdığı konusunda şüpheler bulunmaktadır. Gemideki seyir operasyonunun tanımlanan tehlikelerinden çatışma ve karaya otuma olaylarında ISM Uygulama Rehberi Kurallarının uygulanmasından sonra bir azalma olmadığı, bir çok kazanın ana sebebinin hala insan faktörü olduğunu belirtilmektedir (Hanafi, 2005; 23).

3.4.1. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanlarının Bireysel Kararlarını Yönlendiren Etkiler

Hanafi (2005) çalışmasında çatışma ve karaya oturma ile ilgili tehlikelerin algılanması ve algılara göre yapılan karar verme davranışını araştırmıştır. Bu çalışmada üzerine basarak belirtilen en önemli sonuç, karar verme sürecinin başlangıcında, karar vermeyi gerektiren sebebin algılanması ve değerlendirilmesi kararı direkt olarak etkilemektedir. Hanafi'nin çalışmasında örnek olarak Titanic olayı incelenmiştir. Titanic olayında kazadan önce bir çok buz dağı ihbarı alındığı halde, geminin batmayacağına olan inanç risk algısını direkt olarak etkilemiş ve önlem dahi alınmasına gerek duyulmamıştır.

Bu çalışmada gemi kaptanlarının operasyonel kararlarının operasyonel kurallara göre verilmesinden çok algısal olarak şekillendiğini göstermektedir. Benzer bir çalışmanın Horck (2004) tarafından da yapıldığından daha önce bahsedilmişti. Bu çalışmada ise karar verme sürecinde kültürel farkların etkileri incelenmiştir.

3.4.1.1. Örgütsel Etkiler

Gemi işletme örgütlerinin politikalarını şekillendiren faktörler Horck (2004) tarafından şekil 3.2'de belirtilmişti. Gemi işletme örgütlerinin denizcilik çevresi faktörleri ise Şekil 3.3'de incelenmişti. Tüm çevre faktörleri ise bütünleşik olarak Şekil 3.4'de incelenmişti. Bahsedilen iç ve dış çevre faktörleri, doğal olarak gemi kaptanını etkilemektedir. Bunun yanında örgütsel olarak gemi kaptanlarının kararlarını etkileyecek faktörler ise keşfedilmeyi beklemektedir.

3.4.1.2. Hukuksal Etkiler

IMO, Gemi kaptanlarının ilk ve en önemli önceliğinin deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması konularının olduğunu belirterek gemi kaptanları üzerinde gerek ekonomik gerekse gemi armatör veya kiracılarından gelebilecek baskıların kararlarına müdahale etmemesi için uyarılarda bulunma ihtiyacı hissetmiştir. IMO bu maksatla 25 Kasım 1979 tarih ve A.443 (XI) nolu "Gemi kaptanlarının deniz emniyeti ve deniz çevresinin korunması ile ilgili kararları" başlıklı kararında gemi kaptanlarının verdikleri kararlara gemi armatör ve kiracılarından gelen talimatlar ile aşırı derecede etki edilmemesi konusuna değinilmiştir. A 443 (XI) nolu kararla gemi kaptanının, kendi mesleki yargılarıyla ilgili kararlarında gemi armatörü, kiracı veya diğer kişiler tarafında zorlanamayacağı kararı alınmıştır (IMO, 1980; 262). SOLAS'ın Seyir Emniyeti ile ilgili beşinci bölümü, Kaptan'ın Seyir Güvenliği Konusundaki Takdir Yetkisi'ni belirten 10-1 nolu kuralda, "Kaptan özellikle ağır hava ve deniz koşulları altında, güvenli seyir için gerekli olan mesleki kararları yada herhangi bir kararı alırken, armatör, kiracı yada başka birisi tarafından sınırlandırılmayacaktır" şeklinde belirtilmektedir (IMO, 2001; 305).

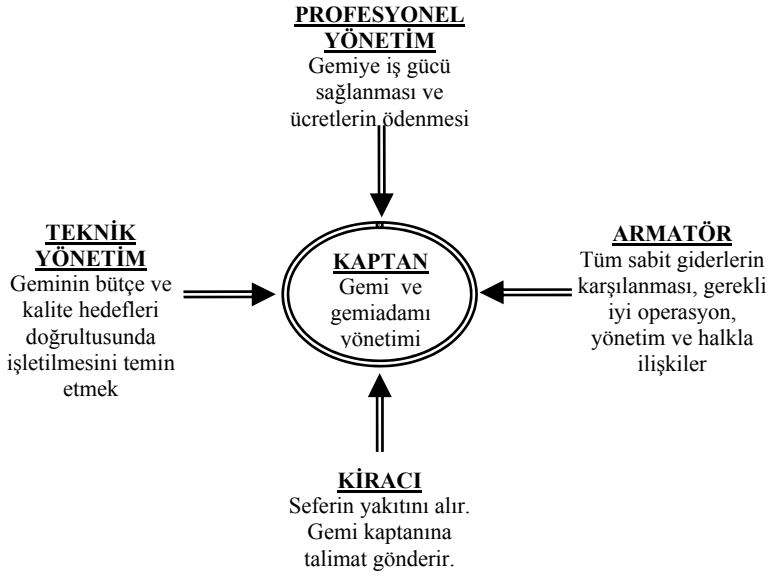
Tehlike durumlarında gemi kaptanının karar verme şekli aslında kurallar ile sınırlandırılmıştır. Bu gibi durumlarda karar verme durumu ile ilgili yöntemler de açıkça belirtilmiştir. SOLAS'ın seyir güvenliği bölümünün 10. kuralı tehlike durumlarındaki karar verme sürecini de açıklamaktadır (IMO, 2001; 305):

- Herhangi bir kaynaktan tehlike mesajını alan gemi kaptanı bütün hızı ile tehlikede bulunan insanların yardımına koşacaktır.
- Tehlike mesajını alan gemi kaptanı, birden fazla geminin yardıma gittiğini anladıysa birinci kuraldan muaf olacaktır. Fakat diğer gemilere yoluna devam ettiğini bildirecektir.
- Yardımın artık gerekli olmadığını anlayan gemi kaptanı 1 ve 2 nolu durumdan muaf olacaktır.

3.4.1.3. Deniz Taşımacılığındaki Tarafların Etkisi

Gemi işletmeciliğinde hukuksal anlamda taraflar, taşıyan (carrier), taşıtan (charterer), yükleten (shipper), gönderilen (consignee) olarak ifade edilmektedir (Aybay vd., 1998; 579). Pratikte ve çalışmamızda gemi kaptanının etkileşimde olduğu taraflar; gemiyi ticari olarak işleten örgüt yani kiracı, gemiyi teknik olarak işleten yani gemi sahibi veya kara yönetimi, yük ilgilileri yani yükleten ve gönderilen olarak kabul edilmiştir.

Şekil 3.6'da gemi kaptanlarının etkileşimde olduğu taraflar ve yerine getirdikleri fonksiyonlar görülmektedir.



Şekil 3.6. Kaptanın Taraflar Arasındaki Yeri ve Tarafların Görevleri

(Kaynak; Spruyt J. 1994; 15)

Spruyt, buradaki çalışmasında sadece deniz ticareti taraflarından gemi işletme yönetiminin bir kısmını ve gemi yönetimini tanımlamıştır. Halbuki gemi kaptanın çevreleyen denizcilik çevresi faktörleri Şekil 3.4'de tanımlanmış ve buradaki "müşteriler" olarak tanımlanan faktör gemi kaptanının çevresindeki taraflardır. Bahsedilen tarafların gemiye ve gemi kaptanına etkisi doğrudan olabildiği gibi, örgütsel kanallar yoluyla da gerçekleşebilmektedir. Şekil 3.4. incelendiğinde her iki yoldan da yapılan etkinin büyük bir etki olduğu görülmektedir.

3.4.1.4. Denizcilik Örgütlerinin Etkileri

Özellikle standart altı olan gemilerde çalışan gemi kaptanlarının kararlarında büyük ikilemler oluşmaktadır (Beetham 1991; 212). Gemi kaptanlarının standart altı gemilerde çalışma durumunda öncelikle verecekleri birkaç karar vardır. Bunlar, uluslararası kurallara uyma konusunda büyük eksikleri olan gemilerde kaptan olarak gemi operasyonlarının yönetilmesinin kabul etmek veya gemiyi terk etmek. Ya da geminin uluslararası belirlenmiş kurallara uyma konusunda meydana gelen zafiyet durumunu kabullenip sefere devam etme veya yapılacak operasyonları eksikler tamamlayıncaya kadar aldığı sorumluluğun altında büyük stresler yaşamak

şeklindedir. Tüm bu ikilemler özellikle de standart altı gemilerde çalışan gemi kaptanlarının karalarında yaşadıkları ikilemlere rehber olmak maksadıyla Londra'daki Denizcilik Enstitüsü'nün organizasyonunca Standart Altı Gemi Çalışma Gurubu oluşturulmuştur. Komisyonun başkanı sıfatıyla Beetham (1991; 212-213) tarafından kaleme alınan ve gemi kaptanının hangi baskılara hayır demesi gerektiği ile ilgili olarak belirlenmiş durumlar aşağıda sıralanmıştır.

Gemi kaptanının gemisini asla sefere çıkarmaması gerekli olan durumlar:

- Gemi mevsimsel yükleme hattından daha fazla batmış durumdaysa.
- Geminin yapısal stresi normali aşmış ise.
- Yük uygun bir şekilde korunamıyorsa.
- Ambar uygun bir şekilde korunamıyorsa.
- Sintine pompası çalışmıyorsa.

Gemi kaptanının gemisini açık denizlere veya okyanusa çıkartmaması gerekli durumlar:

- Su geçirmez kapılar kapanamıyorsa.
- Yangın pompası çalışmıyorsa.
- Çalışabilecek sadece tek bir jeneratör varsa.
- Gemi su geçirmez değil ise.
- Can kurtarma donanımı tatmin edici şekilde çalışmıyorsa.
- (Tankerler için) Baca gazı sistemi çalışmıyorsa.
- Her iki demir de kullanılabilir değilse. (Bir tanesinin yettiği anlaşılmalı).
- Sadece tek bir dümen motoru çalıştırılabiliyorsa.
- Radarı çalışmıyorsa. (Günümüzde radarların standartları daha da geliştirildiği için bu maddeyi "Radarları SOLAS standartlarını karşılamıyorsa" şeklinde düzeltilebilir).
- Haritaların ve seyir yardımcı kitapları güncellenmemişse.
- Açık deniz seyri süresice ana makine ve yardımcılarının kondisyonlarını korumalarından duyulan endişe varsa.

- Haberleşme sistemlerinin ve ekipmanları çalışmıyorsa.
- Geminin tankları, boru devreleri, pompa ve yük donanımlarının durumları, gemiyi yüke ve denize elverişli olmasını engelliyorsa.

Yukarıda sayılmış olan tüm durumlar, şartlara göre değişebileceği gibi bu durumlarda karar tamamen gemi kaptanına bırakılmıştır. Mevcut durumlar ve şartlar gemi kaptanının yetki aşım hakkı çerçevesinde de değerlendirilebilir. Burada esas kaygı gemi kaptanının işini kaybetme ile tarafların ihtiyaçlarını tam olarak tatmin etme noktası arasında gidip gelmektedir (Yazar).

3.4.1.5. Diğer Etkiler

Gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine yukarıda sayılı etkilerin dışında diğer etkilerin de araştırılarak saptanması gerekmektedir. Özellikle gemi kaptanının yaş, kültür, aile vb. bireysel özelliklerinin karar verme süreçlerine yaptığı etkilerin saptanması, görev yaptığı geminin tipinin, risk algısının, mesleki değerlerin vb. konuların karar verme süreci ile ilişkilerinin ortaya konması gerekmektedir.

3.4.2. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanlarının Bireysel Kararları İçin Karar Destek Sistemleri

Gemilerde bilgi teknolojileri kapsamında veri sağlayan dokuman, kontrol listeleri vb, araçlar kullanılmaktadır. Fakat gemilerde karar destek sistemi olarak ifade edilen sistemin literatürdeki karar destek sistemlerinden daha farklı olduğu görülmektedir (Statutory Instrument, 1999). Çünkü karar destek sistemi olarak ifade edilen sistem, acil durumlar için daha önceden hazırlanmış plan ve prosedürlerden oluşmaktadır. Bu plan ve prosedürlerin gemi kaptanlarının kararlarında yardımcı bir sistem olarak izlenecek hareket tarzlarının belirlenmesi konusunda faydalı olduğunu kabul etmemek imkansızdır. Bu durumda gemi kaptanının kararlarında yol gösterici fakat statik bir karar yardımcısını "karar destek sistemi" olarak ifade etmek de imkansızdır. Aşağıda gemilerde bulunması gerekli olan, uluslararası sözleşmelerde

kelime olarak “karar destek sistemi” adıyla geçen “acil durum karar destek sistemleri”ne ait kurallar verilmektedir.

3.4.2.1. Acil Durum Karar Destek Sistemleri

SOLAS’ın can kurtarma araçları ve donanımlarının incelendiği üçüncü bölümünün 29 nolu kuralında, yolcu gemisi kaptanları için acil durumların yönetimi konusunda köprüüstünde bulundurmasını gerekli kıldığı karar destek sistemleri sıralanmıştır (IMO 2001). SOLAS’ta sadece yolcu gemilerinde bulundurulması gerekli olan acil durum yönetimi için karar destek sistemleri, İngiltere’nin “Role Eğitimleri ve Karar Destek Sistemleri Konusundaki Deniz Ticareti Yönetmeliği”nde ise tüm gemilerde zorunlu tutulmuştur (Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions of UK, 1999).

SOLAS’a göre karar destek sistemleri aşağıdaki gibidir (IMO, 2001; 266-267):

- Sözleşmede tanımlanmış olan acil durumlar ile sınırlı kalmayacak tüm acil durumlar için planlar, acil durum planları, acil durum yöntemleri olacaktır.

- Planlar standart formda ve kullanış kolaylığı olmalıdır. Yolcu gemisinin sefer sırasındaki dengesini hesaplamak için kullanılan yükleme durumu, geminin hasar kontrol amacıyla da kullanılabilir olmalıdır.

- Bu planlar (acil durum planları, kontrol listeleri, yöntemleri) köprüüstünde bilgisayar tabanlı destek sistemi halinde olabilecektir.

İngiltere’nin “Role Eğitimleri ve Karar Destek Sistemleri Konusundaki Deniz Ticareti Yönetmeliği”ndeki karar destek sistemleri acil durum yönetimi kapsamında hazırlanacak olan acil durum planlarını kapsamaktadır. Bunlar yazılı ve İngilizce dokuman halinde olacaktır. Ayrıca gemideki kullanılan dil farklı ise gemide

kullanılan dilde de basılı halde olacaktır. Acil durum planları aşağıdaki konularda hazırlanacaktır (Statutory Instrument 1999):

- Yangın.
- Gemi hasarı.
- Gemiden kaynaklanan deniz kirliliği.
- Gemi emniyetini, yolcu ve mürettabatın güvenliğini tehdit eden kanun dışı olaylar.
- Ciddi kaza, yolcu veya mürettebatın yaralanması.
- Yük ile ilgili ciddi kazalar.
- Gerekmesi halinde diğer bir gemiye acil yardım sağlanması.

Yukarıda yazılı konularda geliştirilecek olan acil durum planlarının tanımlanmış her bir olay için prosedürlerinin oluşturulması gerekmektedir. Bu karar destek sistemlerinin, tanımlanmış tüm acil durum planlarının kombinasyonlarıyla birlikte gemi kaptanı tarafından uygulayabilmesine imkan vermelidir. Ayrıca gemi hasar kontrolü amacıyla yapılan, geminin sefer kondisyonundaki denge hesabının mevcut yükleme kondisyonunda da kullanılabilmesinin sağlanması gerekmektedir (Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions of UK., 1999). Yine aynı yönetmelikte basılı haldeki acil durum planlarına ilave olarak körüüstünde bilgisayar destekli karar destek sisteminin de bulunması gerekmektedir.

3.4.2.2. Gemi Operasyonlarında Kullanılan Karar Yardımcıları

ICS (International Chamber of Shipping) köprüüstü operasyonları için "Köprüüstü Prosedürleri Rehberi" geliştirmiştir. Burada amaç hem seyir operasyonları için hem de köprüüstü acil durumları için karar vericiye, karar verirken izleyeceği adımları öneren işlem basamakları sunmaktır (ICS, 1998). Aslında acil durumlarda bu tip rehberler, yapılması gereken işlemlerin unutulmadan ve sırasının atlamandan yapılmasını sağlamaktadır. Fakat kelime olarak karar destek sistemi olarak adlandırmak yerine karar yardımcıları olarak ifade edilmesi daha doğru olacaktır (Yazar). Köprüüstü Prosedürleri Rehberi'nde seyir operasyonları aşağıdaki

rehberler altında incelenmiştir. Köprüüstü organizasyonu, sefer planlaması, vardiya tutan zabitlerin görevleri, köprüüstü aygıtlarının operasyonu ve bakım tutumu (ICS, 1998; 11-56). Bunun yanında seyir operasyonlarında karar verme sırasında yardımcı olacak posterler bulunmaktadır (ICS, 1998; 58-66). Çeşitli seyir operasyonlarında yapılacak olan rutin işlemler için kontrol listeleri bulunmaktadır (ICS, 1998; 67-81). Ana makine ve dümen sistemi arızaları, çatışma, oturma, denize adam düşmesi, yangın, su baskını, arama ve kurtarma, gemiyi terk gibi acil durumlarda yapılacak işlemler için kontrol listeleri bulunmaktadır (ICS, 1998; 83-92).

Gemide her operasyon için bir operasyon rehberinin hazırlanması gerektiği MARPOL, SOLAS, vb. uluslararası sözleşmelerde belirtilmektedir (IMO-Vega Database, CD 2002). Operasyon rehberleri, gemide yapılan tüm operasyonların planlanması, risklerinin tanımlanması, uygulanması, kontrol edilmesi ve kayıt altına alınması gibi emniyetli yönetim felsefesi süreçlerini tanımlar. Bu süreçte verilmesi gerekli olan operasyonel kararlar da tanımlanır.

MARPOL Uluslararası Sözleşmesi Ek 1'de operasyon rehberinin hazırlanması gerektiğine işaret ederek operasyonel bilgilendirme işleminin gemi kaptanının sorumluğu olduğunu belirtmektedir (IMO-Vega Database, CD 2002). Her bir gemi operasyonuna ait bilgilerin ayrı birer rehber veya gemi rehberlerinin içerisinde oluşturulması gerektiğine işaret edilmektedir. Burada tanımlanmış olan bilgiler, parsel yükleme ve bu durumdaki balast durumları ile yükleme durumlarına ait onaylanmış klavuzu, inert gaz sistemleri ve ilgili trim, stress ve denge bilgilerini içermelidir (IMO-Vega Database, CD 2002).

3.4.2.3. Bilgisayar Tabanlı Karar Destek Sistemleri

Bilgisayar destekli karar destek sistemlerine örnek olarak, gemilerin yükleme ve boşaltma operasyonlarında, geminin el ile yapılırken saatler süren trim, denge ve stres hesaplarının yapıldığı bilgisayar programları (Load Master) verilebilir. Buradaki karar destek sistemleri statik bir programdan çok anlık değişimlerin incelenebildiği literatürdeki tanımına uygun bir karar destek sistemidir.

Gemilerin seyir operasyonlarında deniz trafiğinin kontrol edildiği ARPA (Automatic Radar Plotting Aid) radarlar hem gemi kaptanlarına hem de vardiya zabitlerine köprüüstünde bir karar destek sistemi olarak kullanılır.

Haberleşme operasyonlarında ise gemilerde bulunan ve günümüzde tamamen bilgisayar destekli hale gelen yer ve uygu haberleşme sistemleri kullanılmaktadır. Özellikle hava raporu alma işlemlerinde kullanılan bu haberleşme sistemleri, gelen hava raporu bilgisi ile tüm operasyonlarını planlayabilmektedir (Ertüre, 1997).

3.4.2.4. Karada Kurulu Karar Destek Sistemleri

Yine seyir operasyonlarında ama karadan gemiye yapılan karar destek hizmetleri de bulunmaktadır. Bunlar özellikle dar kanal ve sahil kesimlerinde gemilerin deniz trafiklerini düzenleyerek gemideki gemi kaptanlarına ve zabitlere emniyetli deniz trafiği için önerilerde bulunurlar. "Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi" adı ile anılan VTMIS (Vessel Trafic Management and Information System), sisteminin amacı, ülkelerin egemenlik sahaları içerisindeki seyir emniyetini ve verimini artırmak, can, mal ve çevreyi korumak üzere ulusal ve uluslararası kurallara uygun ve çağdaş teknolojik imkanlar tesis ederek, işletmek ve idame ettirmektir (T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, 2006).

Dünyada deniz trafiğinin yoğun olduğu birçok yerde, deniz trafiğinin emniyeti için VTMIS istasyonları tesis edilmiştir. Karardaki VTMIS istasyonlarında deniz trafiğinin gözlemlenmesi ve düzenlenmesi ile görevli VTMIS operatörleri ile gemi kaptanları arasında zaman zaman "uygulama ihlali" ve "talimatlara uymama" konularında tartışmalar olduğu rapor edilmektedir. Gemi kaptanları, yasal otoritelerine ve kararlarına müdahale olarak algıladıkları, karadan denizdeki operasyonların yönetilmesi konusu hala tartışma konusudur. (O'Neil, 1999; 15). Gemi kaptanlarının seyir operasyonlarında, karar verme sorumluğunun sulandırılması karşısında SOLAS'ın "seyir emniyeti" bölümünün 8-2 nolu kuralı 5. maddesi getirilerek "*Gemi Trafik Sistemi konusunda getirilen kuralların diğer*

uluslararası hukuk kurallarının önüne geçmeyecektir" (IMO-Vega Database, CD 2002) ifadesi ile tartışmalara son verilmiştir.

3.5. GEMİ KAPTANININ BİREYSEL KARARI

Denizcilik sektöründe her şey düzgün giderken gemi kaptanı ile pek fazla ilgilenilmez. Fakat bazı şeyler kötü gitmeye başladığında gemi kaptanı kendi problemleri ile yalnız başına ilginin odak noktasındadır (Toremar, 2000; 55). Bunlara en iyi örnek, Prestige kaptanı Apotos Mangouras ve Erika kaptanı Kaptan Mathur'dur. Her ikinin de ortak kaderi, kendi gemilerinde meydana gelen kazaların çevre felaketi ile sonuçlanmasıydı. Her ikisi de olayda günah keçisi ilan edilerek tek başlarına sorumlu tutulmuşlardır (IFSMA, 2002; 2). Prestige kazasından sonra meydana gelen deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda gemi sahibi, klas denetçileri ve diğer taraflar olaya dahil olmadıkları gibi herhangi bir çaba da sarf etmemiştir. Prestige kazasında sadece Kaptan Mangouras, yasal olarak deniz kirliliğine sebep olmaktan dolayı sorumlu tutulmuştur (Bansal, 2003; 13).

Bu gibi olaylarda, gemi kaptanlarının olayın merkezinde kalması onları kolaylıkla suçlanabilecek bir konuma taşımaktadır. Bunlar için birkaç örnek vermek gerekir ise; "Oued Eddahab" adındaki bir konteyner gemisi 29 Haziran 1999 tarihinde Casablanca'dan yüklediği konteynerleri La Spezia limanına tahliye etti. Bu sırada sahilde konteynerlardan çıktıkları sonradan anlaşılan 60 kaçak, liman polisi tarafından yakalandı. Bunun üzerine "Oued Eddahab" gemisi kaptanı kaçaklara yardım etmek suçundan tutuklandı (IFSMA, 1999 a; 22). Birleşik Arap Emirliklerinde bir gemi kaptanı gemisinin denizi kirletmesinden dolayı suçlu bulunarak ölüm cezasına çarptırıldı (IFSMA, 1999 b; 22). Achilles gemisi kaptanı Costas Litsakos, gemi sahibinin iflası üzerine Cezayir'de tutuklandı (IFSMA, 1999 c; 22).

Bu ve benzeri olaylar gemi kaptanlarının ne kadar savunmasız bir konumda olduğunu göstermektedir. "Uluslararası Gemi Kaplanları Birlikleri Federasyonu" meydana gelebilecek kazalardan sonra günah keçisi ilan edilen gemi kaptanlarını uluslararası platformlarda savunmak için çalışmalar yapmaktadır. IMO'nun Yasal

Komite toplantılarında gemi kaptanlarının cezalandırılmaları ile ilgili bilgilendirme notları ve raporlar sunarak, gemi kaptanlarını ve gemiadamlarını savunmaktadır (IFSMA, 2005; 3, IFSMA, 2003; 21).

Gemi kaptanının üzerindeki çevresel ve örgütsel faktörlerin etkisi yanında gemi içi faktörler ve gemi kaptanının bireysel özelliklerinin de etkisi mutlaka vardır. Tüm sayılan etkilere karşı tek başına ve bireysel davranmak zorundadır. TTK Madde 973, gemi kaptanının kararlarında neden bireysel davranması gerektiğine çok güzel ışık tutmaktadır. *Kaptanın, donatanın emrine uymuş olması; kaptanı, yukarda sayılan diğer kimselere karşı olan mesuliyetinden kurtaramaz* (T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956 tarih, 9353 sayılı). Tüm bu etkilerin altındaki gemi kaptanı, kararlarında da yalnız ve tek başınadır. Çünkü karar verme yetkisi de sorumluluğu da kendisine aittir. Ulaştırma operasyonunun taraflarından alacağı ticari ve teknik talimatlarda bile sorumluluğu bulunmaktadır.

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

Gemide kaptanın vereceği bireysel kararlar gemi operasyonlarının yönetimi amacıyla verildiği için bu kararlar operasyonel kararlar ile karıştırılabilmektedir. Fakat gemi operasyonlarının yönetiminde kaptan tarafından verilen kararların niteliği Eren (2001, a; 179) tarafından tanımlanan operasyonel kararların kapsamından çok daha farklıdır. Eren (2001, a; 178)'in ifadesinde operasyonel kararlar normalde planlanmış ve tekrarlı kararlar olarak nitelendirilirken, gemideki kararlar her

seferinde dünyanın başka bir yerinde, farklı hukuki ve ticari şartlar alında gerçekleştirilmektedir. Tanımlanan operasyonel kararlar yönetimin alt düzeyinde gerçekleştirilirken, gemide üst yönetimi temsil yetkisi ile gerçekleştirilmektedir. Tanımlanan operasyonel kararların çevreye etkisi az iken, gemide çevreye yapacağı etkinin boyutu çok büyüktür. Tanımlanan operasyonel kararlar programlanabilme özelliğine sahip olduğu halde gemideki kararlar durumun devamlı değişken olmasından dolayı yarı programlanabilir niteliktedir. Operasyonel kararların riskleri düşük iken gemidekilerin riskleri büyüktür.

İkinci Bölümde incelenen karar verme stil ve modellerinin gemi kaptanlarının bireysel karar verme davranışını açıklaması mümkün görülmemektedir. Bunun başlıca nedenleri, karar verme davranışına yaklaşım farklılıkları, bilim disiplinleri arasındaki farklılıklar, sektörel farklılıklar vb. sayılabilir. Araştırmanın konusunu oluşturan gemi kaptanının bireysel karar verme davranışı için hangi modelin esas alınacağı konusunda tereddüt oluşmaması açısından, tüm modellerin tanımlamaya çalıştıkları karar verme davranışına ait kuvvetler, faktörler, etkiler, yaklaşımlar ve değişkenler dikkate alınmıştır. Örneğin, Rowe ve Boulgarides (1994)'in karar verme stillerini etkileyen kuvvetler ve alt faktörleri bu çalışmada gemi kaptanlarının karar verme süreçlerine etki eden faktörlerin tespitinde alt modellerden biri olarak kullanılmıştır. Simon (1960), Driver vd. (1990), Nutt (1976), Harrison (1993), vd. teorisyen ve araştırmacıların yaklaşımlarından faydalanılmıştır. Tüm sayılan model ve yaklaşımlara ait kavramlar "bütünleşik bir model" altında düşünülerek araştırmada değerlendirilmiştir. Karar verme araştırmalarına "disiplinlerin" katkısı veya yaklaşımları konusunda Turban vd. (2005)'ın yaklaşımı dikkate alındığında, gemi kaptanlarının karar verme süreci davranışsal disiplinlerin kapsamında incelenmiştir. Harrison (1992)'un yaklaşımı dikkate alındığında, gemi kaptanının karar verme sürecine tüm disiplinlerin katkısı kapsamında yaklaşılmıştır. Burada unutulmaması gereken gemi kaptanının gemi üzerinde verdiği kararlar incelenmektedir. Bu kararların kapsam olarak yönetsel ve operasyonel olduğu, sorumluluk açısından ise bireysel olduğu görülmektedir. Gemi kaptanından işletmesi için stratejik boyutta kararlar alması istenmez. Veya işletmenin içerisinde bulunduğu pazar ile ilgili araştırmalar yapması, elde edilen verileri kullanarak analizler yapması

ve işletme ile ilgili rasyonel kararlar vermesi beklenmez. Gemi kaptanının yasal olarak tanımlanmış görevi, geminin sevk ve idare edilmesidir. Bu boyuttan bakıldığında gemi kaptanının kararları, gemi ve geminin etki alanı içerisinde, yönetsel ve operasyonel kararlardır. Sonuç olarak gemi kaptanının gemi operasyonları yönetiminde vermiş olduğu bireysel kararlara, Turban vd. (2005)'nin yaklaşımında belirtilen "davranış" ve "sistematik" disiplinleri arasından "davranış" disiplinleri kapsamında yaklaşılmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
ARAŞTIRMANIN AMACI, MODELİ, YÖNTEMİ VE DEĞİŞKENLERİN GELİŞTİRİLMESİ

Kaptan, karar verme, gemi operasyonları ve gemi yönetimi hakkındaki literatür çalışmaları, gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde vermiş olduğu bireysel karar süreci kapsamında incelenmiştir. Bu bölümde gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinin keşfedilmesine ve analizine yönelik yapılan araştırma açıklanmaktadır. Sırasıyla araştırmanın amacı, modeli, araştırmada kullanılan nitel ve nicel yöntemler, araştırmanın örneklemi, veri toplama aracı, verilerin toplanması ve analizi incelenecektir.

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI VE HEDEFLERİ

Araştırmanın amacı; "**gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden faktörlerin bütünleşik bir model yaklaşımı içerisinde tespit edilmesi ve karar verme davranışına ait karşılaştırmalı analizlerin yapılması**" olarak belirlenmiştir. Bu amaçla araştırmanın hedefleri aşağıdaki şekilde saptanmıştır.

1. Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden kavram ve temaların bütünleşik bir model yaklaşımı içerisinde nitel araştırma yöntemleri kullanılarak tespit edilmesi.

2. Yukarıda bahsedilen nitel araştırma yöntemi ile karar verme ve denizcilik literatüründen faydalanılarak;

    a. Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki değişkenlerin tespiti ve geliştirilmesi.

b. Gemi operasyonları ile ilgili olarak gemi kaptanlarının vereceği kararlarda kara yönetimi tarafından arzu etmediği bir kararı vermesi istenirse, gemi kaptanının tutumuna ait değişkenlerin tespit edilmesi ve geliştirilmesi.

c. Gemi işleten örgütlerin uygulamak zorunda oldukları Uluslararası Emniyetli Yönetim Sisteminin (SMS) gemi kaptanları tarafından algılanmasına ait değişkenlerin tespit edilmesi ve geliştirilmesi.

d. Bir geminin sevk ve idaresinden sorumlu gemi kaptanına, gemisine ve örgütüne ait profil değişkenlerinin tespit edilmesi.

3. Yukarıda bahsedilen değişkenlerin sorgulandığı bir veri toplama aracı kullanılarak ulaşılan nicel verilerin analiz edilmesiyle;

a. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, gemi kaptanlarının sevk ve idare ettiği gemilere ve çalıştıkları örgütlere ait profil bilgilerini belirlemek.

b. ISM uygulamalarının gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesine ait değişkenlerin önem sırasını belirlemek, bu değişkenleri gruplandırarak özetlemek.

c. Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki değişkenlerin önem sırasını belirlemek ve bu değişkenleri gruplandırarak özetlemek.

d. Gemi operasyonları ile ilgili olarak gemi kaptanlarının vereceği kararlarda kara yönetimi tarafından arzu etmediği bir kararı vermesi istenirse, gemi kaptanının tutumuna ait değişkenlerin önem sırasını belirlemek.

e. Aşağıdaki değişkenler arasında karşılaştırmalı analizler yapmak.

i. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, kumanda ettiği gemiye ve çalıştığı örgüte ait profil değişkenleri (H_{A1}).

ii. ISM uygulamalarının gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesine ait değişkenler ile çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, kumanda ettiği gemiye ve çalıştığı örgüte ait profil değişkenleri (H_{A2}).

iii. Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenler ile çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, kumanda ettiği gemiye ve çalıştığı örgüte ait profil değişkenleri (H_{A3}).

iv. Gemi operasyonları ile ilgili olarak gemi kaptanlarının vereceği kararlarda örgütsel baskı ve gemi kaptanlarının tutumlarına ait değişkenler ile çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, kumanda ettiği gemiye ve çalıştığı örgüte ait profil değişkenleri (H_{A4}).

v. ISM uygulamalarının gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesine ait değişkenlerin toplam performans skoru (H_{A5}).

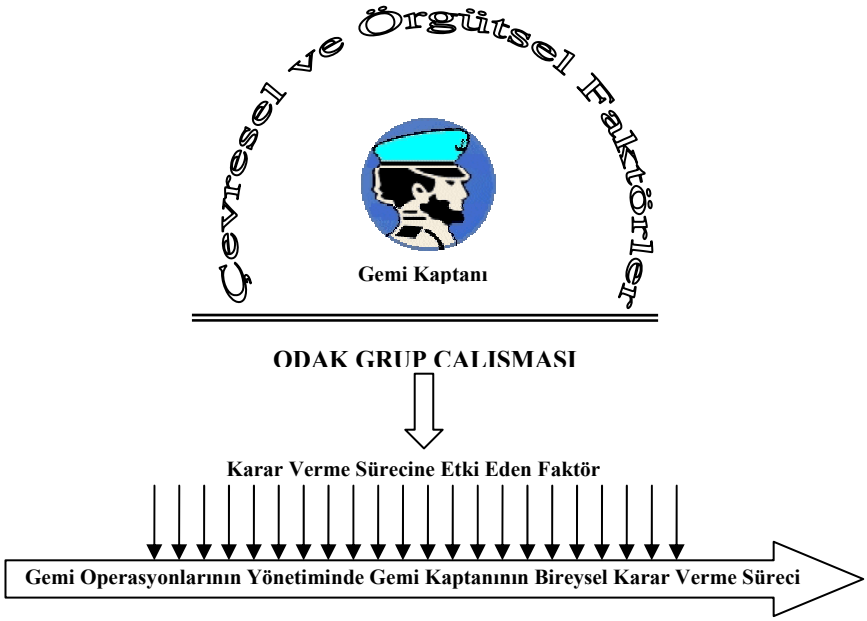
Bu analizler hipotezlere dönüştürülmüş olup, yukarıda beş ana grupta belirtilen karşılaştırmalı analizlere ilişkin olarak her bir analizin yanında parantez içinde belirtilen beş ana hipotez oluşturulmuştur. Hipotezler ve alt hipotezler ileride açıklanacaktır.

Araştırmanın amacına yönelik olarak nitel ve nicel araştırma modelleri tasarlanmıştır. Bu modellere ait açıklamalar aşağıda açıklanmıştır.

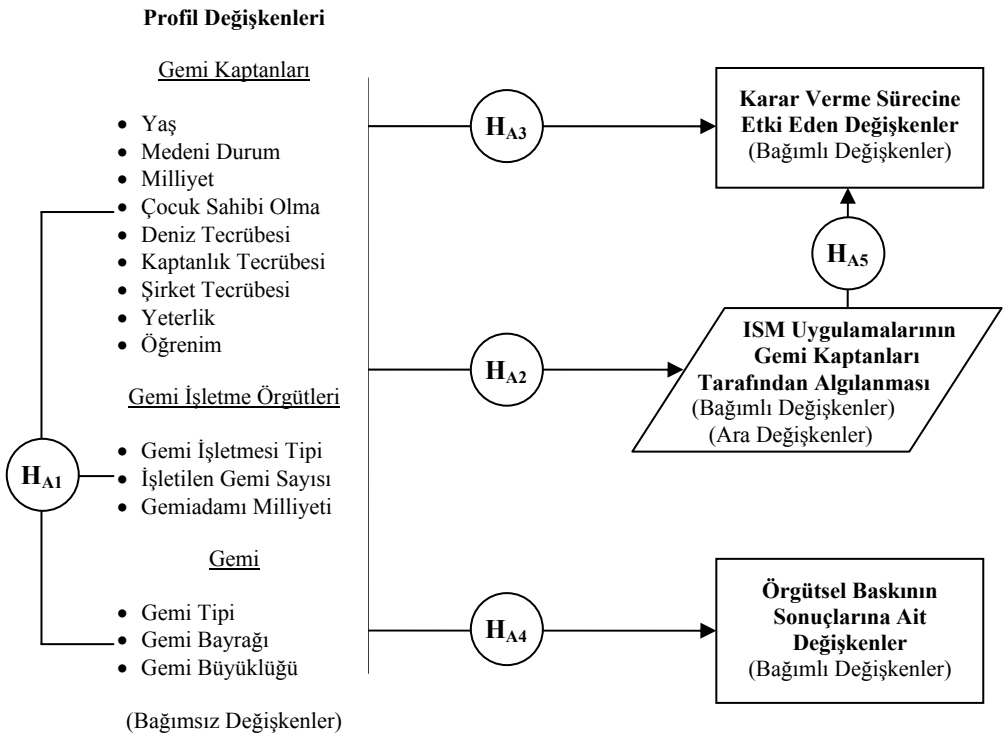
4.2. ARAŞTIRMANIN MODELİ

Araştırma modelimiz, araştırmanın amacından da görüleceği gibi keşfetmeye ve tanımlamaya yöneliktir. Bu nedenle araştırma modeli olarak, bilgi edinmeye, tanımlamaya ve keşfetmeye yarayan araştırma modeller kullanılmıştır. Bu tip modellerde amaç, problemin tanımlanması veya keşfedilmesi, problemin kesin olarak saptanması, problemin geçerli değişkenlerinin ve bunlar arasındaki ilişkilerin belirlenmesi, yeni alternatif hareket seçeneklerinin ve yeni hipotezlerin saptanmasıdır (Kurtuluş, 2004; 251). Araştırmanın ilk bölümünde, gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme sürecine etki eden değişkenlerin keşfedilmesi amacına yönelik bir çalışma yapılmıştır. Bununla ilgili araştırma modeli Şekil 4.1'de gösterilmiştir. Şekil 4.1'deki model, karar verme, denizcilik, yönetim ve organizasyon literatürü esas alınarak planlanmıştır. Burada amaç, nitel araştırma yöntemlerinden odak grup çalışması yöntemi kullanılarak gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme sürecine etki eden değişkenlerin keşfedilmesidir. Bu amaca ulaşmak için gemi kaptanının içinde bulunduğu çevresel ve örgütsel faktörler göz önüne alınarak ve karar verme modellerine ait değişkenler kullanılarak bir odak grup çalışması yapılmıştır. Araştırmanın ikinci bölümünde, araştırmanın birinci bölümünden elde edilen gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenler nicel araştırma yöntemlerinden saha çalışması ve veri toplama aracı olarak bir anket formu kullanılarak gemi kaptanlarına uygulanmıştır. Bu bölümle ilgili araştırma modeli Şekil 4.2'de verilmiştir. Şekil 4.2'deki nicel araştırma modeli incelendiğinde, gemi kaptanına, gemi işletme örgütüne ve gemiye ait profil bilgileri bağımsız değişken olarak kabul edilmiştir. Ana bağımlı değişkenler ise gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenlerdir. Araştırmanın birinci bölümündeki değişkenlerden yararlanılarak geliştirilen gemi kaptanına arzu etmediği kararları vermesi yönünde yapılan baskıların (örgütsel baskı) sonuçlarına ait değişkenler bağımlı değişken olarak kabul edilmiştir.

Ayrıca bu çalışmada geliştirilen ISM uygulamalarının gemi kaptanları tarafından algılanmasına ait değişkenler de hem ara değişken hem de bağımlı değişen olarak kabul edilmiştir.



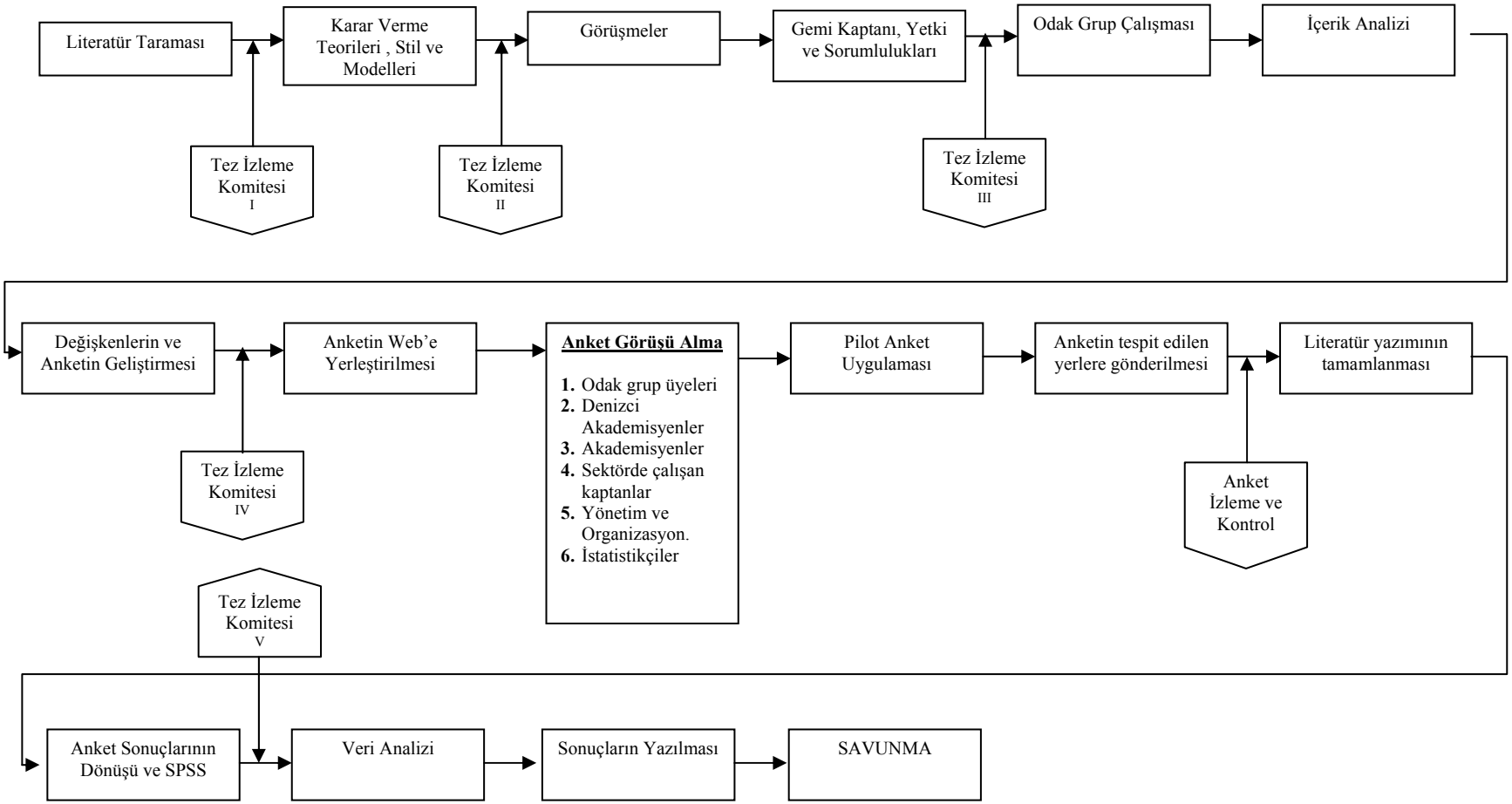
Şekil 4.1. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenlerin Tespiti Nitel Araştırma Modeli I.



Şekil 4.2. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreçlerinin Analizine Yönelik Nicel Araştırma Modeli II.

4.3. ARAŞTIRMA SÜRECİ

Araştırmada, karar verme, karar verme stilleri, karar verme modelleri, gemi kaptanı, yetki ve sorumlulukları, gemi kaptanlarının denizcilik işletmelerindeki yeri, gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçleri konularında literatür tarama çalışmaları yapılmıştır. Bu süreç içerisinde tez izleme jürisi ile birlikte beş adet izleme toplantısı yapılmıştır. Şekil 4.3'de araştırma sürecinin kavramsal akış diyagramı verilmiştir. Aşağıda araştırmanın gerçekleştirildiği aşamalar özetlenmiştir. Şekil 4.3'de gösterilen literatür taraması sürecine Haziran 2003 tarihinde başlanmıştır. Araştırma konusu ile ilgili ulusal ve uluslararası literatür taranmıştır. Dokuz Eylül Üniversitesi Kütüphanesinin sağlamış olduğu elektronik veri tabanları kullanılarak araştırma konusu ile ilgili yaklaşık 320 adet makaleye ulaşılmıştır. Dokuz Eylül Üniversitesi ve Ege Üniversitesi merkez kütüphanelerindeki kitap ve makalelerden faydalanılmıştır. Uluslararası kaynakların taranması sonucunda Türkiye'de ulaşılmayan literatüre ulaşma imkanı sağlanmıştır. Bu yoldan Denizcilik Akademisi (California State Üniversitesi) Kütüphanesi ve Perkins (Duke Üniversitesi) Kütüphanelerinden faydalanılmıştır. Yurt içinde araştırma konumuz ile ilgili olarak yayımlanmış olan bilimsel makaleler TÜBİTAK tarafından sağlanan veri tabanlarında taranmıştır. YÖK'ün sağlamış olduğu internetten tez tarama imkanları kullanılarak araştırma konusu ile ilgili tezler taranmıştır. Taranan tüm literatür, konularına, önem derecesine, türüne, kullanılan araştırma yöntemine, yayınlandığı dergi vb. konulara göre tasnif edilerek Ek 15'de verilmiş olan formatta özetlenerek tez izleme toplantısında sunulmuştur. İkinci aşamada karar verme konusu birçok akademisyenle tartışılmıştır. Konu, çeşitli bakış açıları ile değerlendirilmiştir. Bu konuda yapılan görüşmelere ilerideki bölümlerde değinilecektir. Ayrıca araştırmanın ikinci bölümünü oluşturacak olan karar verme, karar verme stilleri ve modelleri konularında hazırlanan araştırma raporu tez izleme komitesine sunulmuştur. Üçüncü aşamada konu ile ilgili görüşlerini almak için birçok gemi kaptanı ile birebir görüşülmüştür. Gemi kaptanı, yetki ve sorumlulukları konularında yapılan literatür çalışmaları sonucu hazırlanan ve tezin birinci bölümünü oluşturacak olan rapor komiteye sunulmuştur.



Şekil 4.3. Araştırma Sürecinin Kavramsal Akış Diyagramı

Bu dönem içerisinde araştırma konusu ile ilgili olarak yeni yayınlanan kitaplar ulusal ve uluslararası yayın evlerinden temin edilmiştir. Dördüncü aşamada, araştırmanın nitel yönü olan odak grup çalışması gerçekleştirilmiş, sonuçları içerik analizine tabi tutulmuştur. Elde edilen değişkenler kullanılarak araştırmanın nicel yönünü oluşturacak olan anket değişenleri hazırlanmıştır. Beşinci aşamada ise nicel araştırmanın sahalara ulaştırılması, uygulanması, takibi ve geri alınması işlemleri gerçekleştirilmiştir. Son aşamada ise verilerin Sosyal Bilimler için İstatistik Paket Programı SPSS 11 (Statistical Package for Social Sciences) programına girilerek verilerin analizi yapılmıştır.

4.4. ANA KÜTLE VE ÖRNEKLEM

Gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenlerin nicel yöntemler ile araştırılması aşamasında hangi gemi kaptanlarına ulaşılacağı, yani ana kütlenin ve örneklemin tam olarak kimlerden oluşacağı sorusunun yanıtının verilmesi gerekmektedir. Çünkü "gemi kaptanı" yeterliğine sahip olduğu halde gemi kaptanlığı dışında başka işlerle uğraşan gemi kaptanlarının da çalışmaya dahil edilmesi ana kütleyi hem ulaşılamaz hem de tanımlanamaz bir boyuta sürükleyecekti. Örnek verecek olursak, gemi yönetim şirketlerinde armatör, genel müdür, genel müdür yardımcısı yetkilendirilmiş kişi, filo müdürü, personel müdürü, güverte denetçisi, güvenlik bölümü sorumlusu, emniyet bölümü sorumlusu, gemi kiralama yöneticisi, vb. unvanlarda çalışan ve gemi kaptanı yeterliğine sahip olan kişiler bulunmaktadır. Yine karada teknik konularda hizmet veren, liman yöneticileri, kılavuzluk teşkilatı yöneticileri, deniz trafik operatörleri, kılavuz kaptanlar ve gemi kurtarma operatörlerinin büyük bir kısmı, gemi kaptanı yeterliğine sahiptir. Kamu kuruluşlarında görev yapan, genel müdür, genel müdür yardımcısı, daire başkanlığı, şef, merkez ve taşra teşkilatlarında görev yapan, liman başkanı, liman devleti kontrolörü, bayrak devleti kontrolörü, uzman, gemi denetleme kurulu yetkilileri, resmi ve özel eğitim kurumlarında görev yapan yönetici ve eğitim elemanları ile denizcilik sektörü ve diğer sektörlerde serbest olarak çalışan gemi kaptanı yeterliğine sahip kişiler de bulunmaktadır.

Bu kadar geniş bir alanda çalışma imkanı bulan gemi kaptanları, denizde çalıştıkları ortamdan uzak olarak, farklı örgütlerde farklı unvan ve işlerde, doğal olarak önceleri sahip olduğu yetki ve sorumluluklardan çok daha farklı yetki ve sorumluluklara sahip olarak görev yapmaktadırlar. Gemileri sevk ve idare ettikleri anlardaki hisleri, sorumlulukları, algıları ve yargıları, bilgileri, değerleri, beklentileri vb. değişkenler şu andaki ortamları gereği farklılaşmıştır.

Denizcilik sektörünün dinamik bir çevre yapısı içerisinde olduğu düşünüldüğünde, gemileri sevk ve idare eden bir gemi kaptanının çalıştığı ortamın da her an değişime uğradığı söylenebilir. Bu değişen ortama ayak uydurmaya çalışan gemi kaptanları gemi sevk ve idare görevini bırakmaları halinde, çalıştıkları ortamı en son bıraktıkları haliyle, yani tarihsel olarak eski haliyle hatırlayacaklardır.

Yukarıda sıralanan nedenlerden dolayı ve yapılan çalışmanın geçerliliği ve güvenirliliği açısından, araştırmada, sadece çalışmanın yapıldığı anda bir geminin sevk ve idaresinden sorumlu olan gemi kaptanlarının ana kütleyi oluşturmasına karar verilmiştir. Çalışmamızın ana kütlesinin tanımı olarak, "çalışmanın yapıldığı anda bir geminin sevk ve idaresinden sorumlu olan gemi kaptanları" kabul edilmiştir. Ana kütlenin sayısal ifadesi ise dünya üzerinde deniz ticaretinde kullanılan tüm gemileri fiilen sevk ve idare etmek durumunda olan gemi kaptanlarıdır.

4.4.1. Ana Kütle Olarak Dünya Deniz Ticaret Filosu ve Gemi Tipleri

Dünya deniz ticaret filosunun sayısal analizi farklı kaynaklarda farklı değerler ile verilmektedir. Dünya deniz ticaret filosundaki 300 groston ve daha büyük gemilerin toplam sayısı 39.932 olarak verilirken (ISL, 2005), Lloyd's Register Fairplay, Ocak 2005 sayısında, gemi büyüklüğü için hiç bir sınırlama getirilmeden gemi sayısını 46.222 adet olarak açıklamıştır. Kaynaklar arasındaki sayısal farklılıkların nedeni, istatistiksel veri olarak sisteme girecek olan gemi büyüklüğü için kabul edilen tonaj sınırlamalarının her kaynakta farklı kabul edilmesidir. Örneğin bazı kaynaklarda 300 grostondan büyük gemiler veri olarak kabul edilirken bazıları ise 500 grostondan büyük gemileri değerlendirmektedir.

Yine Lloyd's Register Fairplay, Ocak 2005 sayısında dünya deniz ticaret filosunun hacim olarak toplam büyüklüğü ise 597.709.000 groston olarak bildirilmektedir.

Tablo 4.1. Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Gemi Sayısının Gemi Tipi Cinsinden Dağılımı

Gemi Tipi	Adet	Toplam Sayıya Oranı (%)
Genel Kuruyük Gemisi	18.150	39
Tanker	11.356	25
Dökme Yük Gemisi	6.139	13
Konteyner Gemisi	3.165	07
Yolcu Gemisi	5.679	12
Diğerleri	1.733	04
TOPLAM	**46.222**	**100**

(Kaynak: Lloyd's Register Fairplay 2005).

Tablo 4.1'de toplam gemi sayısının gemi tipine göre yüzde dağılımı verilmektedir. Her bir geminin bir gemi kaptanı tarafından sevk ve idare edildiği düşünüldüğünde dünya deniz ticaretinde kullanılan gemi sayısı, çalışmanın ana kütle sayısına eşit olacaktır. Gemi sayısı için verilen istatistik değerlerinden Lloyd's Register Fairplay 2005, Ocak sayısındaki 46.222 sayısı dikkate alınmıştır.

Dünya deniz ticaret filosunun hacimsel değeri olarak yine farklı veri sınırlamaları nedeniyle farklı verilere ulaşılmaktadır. Ayrıca hacimsel ve büyüklük değerlerinin farklı birimler altında (gt, dwt) incelenmiş olması da farklı verilerin oluşmasına neden olmaktadır. İstatistiksel verilerin toplanması sırasında yapılan gemi tipi gruplandırmaları da verilerde farklılıklara yol açmaktadır. Tablo 4.2'de gemi tiplerine ait hacimsel büyüklük verileri Pletau Raporu'ndan alınmıştır. Bu tabloda

tankerler kendi aralarında üç gruba ayrılırken Tablo 4.1'de tankerler tek grup altında incelenmiştir.

Anket profil bilgilerinin içerisinde yer alan "çalışılan gemi tipi seçeneği" için Tablo 4.1'de belirtilen gemi tipi seçenekleri dikkate alınmıştır.

Tablo 4.2. Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Gemi Büyüklüğünün Gemi Tipi Cinsinden Dağılımı

Gemi Tipi	Hacim Groston (x 1.000.000)	Toplam Hacime Oranı (%)
Tanker	185	29,2
Dökme Yük	153	24,2
Konteyner	110	17,4
Sıvılaştırılmış Gaz Tankeri	30	04,7
Sıvılaştırılmış Petrol Gazı Tankeri	26	04,0
Yolcu Gemisi	18	02,8
RoRo	21	03,3
RoPax	23	03,7
Araba Gemisi	21	03,3
Diğerleri	47	07,4
TOPLAM	**634**	**100**

(Kaynak: The Plateu Report 2005, www.plateu.com, Erişim: 20.02.2006)

4.4.2. Örneklem ve Verilerin Toplanması

Çalışmamızın ana kütlesi yukarıda ayrıntılı bir şekilde incelenmişti. Bu incelemede ana kütleyi "araştırma sırasında bir gemiyi sevk ve idare eden gemi kaptanlarının" oluşturduğunu kabul ederek gemiden başka bir alanda çalışan, izinde olan, emekli olmuş diğer gemi kaptanlarının ana kütlenin dışında bırakıldığı belirtilmişti. Ana kütlenin sayısal ifadesinin ise şu anda dünya denizlerinde

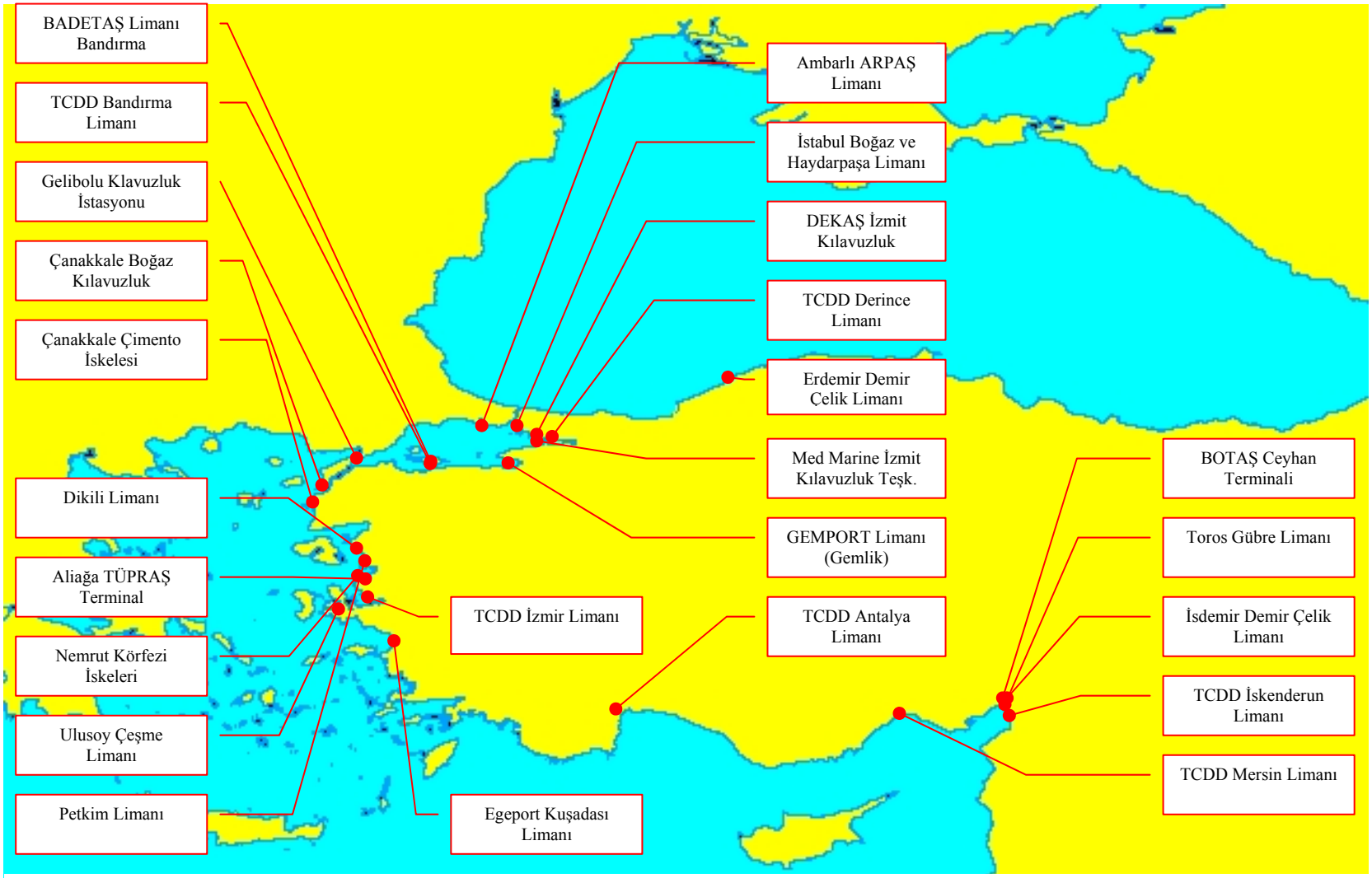
dolaşmakta olan ticari faaliyette kullanılan gemileri sevk ve idare eden gemi kaptanlarının adedine eşit olduğundan bahsedilmişti. Bu sayının 2005 ocak rakamlarına göre 46.222 adet olduğu belirtilmişti.

4.4.3. Örneklem Çerçevesi

Örneklem çerçevesinin ana kütle olarak kabul edilmesi dünyadaki tüm gemi üzerinde çalışan gemi kaptanlarına ulaşılması anlamına gelecektir. Bu ise hem maliyet hem de zaman açısından imkansız olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle Türk limanlarına uğrak yapan ve Çanakkale/İstanbul Boğazlarından transit geçiş yapacak olan gemileri sevk ve idare eden gemi kaptanları "örneklem çerçevesi olarak" olarak kabul edilmiştir. Örneklem çerçevesi Şekil 4.4'de gösterilmektedir.

Yapılan araştırmanın belki de en zor safhası, katılımcılara yani bir gemiyi sevk ve idare eden gemi kaptanlarına ulaşmadaki fiziksel, ve yasal engeller olarak belirtilmelidir. Çünkü, gemilerin devamlı hareket halinde olmaları, yanaştıkları limanların gümrüklü saha olması ve limana araştırma için olsa dahi giriş için izinlerin alınması gerektiği, Türkiye'deki limanlara aynı anda ulaşmanın zor olması, farklı zamanlarda farklı limanlarda izinler alınarak çalışmanın yapılmasının süreci uzatacağı vb. olaylar çözülmesi güç problemler olarak nitelendirilmelidir.

Bu problemi çözebilmek amacıyla örneklem çerçevesinin tanımı gereği irtibat kurulabilecek limanların listesi çıkartıldı. Bu limanlara uğrak yapacak olan gemilerin kaptanlarına anket çalışmasını ulaştırabilmek için tüm alternatifler sıralandı. Bu alternatifler sırasıyla; araştırmacının gemilere her bir liman için izin alarak kendisinin çıkması, yerel acentelerin anketör olarak kullanılması, profesyonel anketörlerin kullanılması, kılavuz kaptanların yardımına başvurulması olarak belirlendi.



Şekil 4.4. Anket Çalışmasının Yapıldığı Sahalar

Bu alternatiflerin tamamı gümrüklü ve özel bir sahada çalışmayı gerektirdiği için bu bölgeye giriş ve çıkışlarda deniz polisi ve gümrükten izinler alınmasını gerektiriyordu. Profesyonel anketörlerin görevlendirilmesi durumunda anketörlere verilecek ücretin maliyetinin karşılanabilmesi mümkün değildi. Bu durumda limanlarda kılavuzluk hizmeti veren kılavuz kaptanlardan gönüllü olarak anketörlük yapmalarının istenmesi en iyi alternatif olarak belirlendi.

Türkiye Denizcilik İşletmelerinden kılavuzluk hizmeti konusunda tekel hakkı bulunan limanlardaki kendilerine bağlı durumdaki kılavuzluk teşkilatlarında anket çalışmasının uygulanabilmesi amacıyla izinleri ve müsaadeleri resmi yazı ile talep edildi (Bkz Ek 6). Özel sektör tarafından kılavuzluk hizmeti verme konusunda tekel durumunda bulunan bazı limanlar için yine resmi izin ve müsaadeleri talep edildi. (Bkz. Ek 9).

Özel sektöre ait kılavuzluk teşkilatlarının görev yaptığı limanlarda bulunan kılavuz kaptanlar ile kişisel ilişkiler yardımıyla anket çalışmasının diğer limanlarda da uygulanması imkânı sağlandı. Gönüllü olarak anketörlük yapmayı kabul eden kılavuz kaptanların meslek örgütlerinden biri olan Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin de yardımlarını talep edebilmek maksadıyla resmi yazı yazıldı (Bkz Ek 7).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olan İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. (IDO) gemilerinde çalışan gemi kaptanlarına da anket çalışmasının uygulanabilmesi için resmi izin talep edildi (Bkz. Ek 8). Bazı limanların liman müdürleri ile kurulan kişisel ilişkiler yardımıyla anket çalışmasının liman müdürleri marifetiyle de yapılması sağlandı.

Kılavuzluk teşkilatları veya liman yönetimi aracılığı ile ulaşılamayan limanlara ise Denizcilik Müsteşarlığı'nın Liman Başkanlıkları aracılığı ile ulaşılarak anket çalışması yapılması imkânı sağlandı. Ayrıca Türkiye'de kurulu olan gemi yönetim şirketleriyle de temasa geçerek kendi filolarında görev yapan gemi kaptanlarının anketi yanıtlamaları istendi.Doktora çalışmasının konusunun amacının

ve yönteminin izah edildiği ve limanlarda yapılacak olan çalışmanın kapsamının açıklandığı resmi bir yazı örnek anket ile birlikte T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na gönderildi (Bkz. Ek 10). Örneklem çevresi ile ilgili olarak saha çalışmalarının yapılmış olduğu noktalar Şekil 4.4'de gösterilmiştir.

4.4.4. Örneklem Tekniği

Örnekleme tekniği açısından çalışmada "ihtimalsiz örnekleme" yöntemlerinden "**kolayca**" (Nakip, 2003; 184) tipi veya, "**bulunan**" (Baş, 2003; 41) örnekleme veya "tesadüfi olamayan" yöntemlerden "**kolay yoldan**" (İslamoğlu, 2003; 146) örnekleme veya "tesadüfi olmayan" yöntemlerden "**kolayda**" (Kurtuluş, 1998; 231) örnekleme veya İngilizce adıyla "non-probabilty sampling" yöntemlerinden "convenience" tipi (Kinnear ve Taylor, 1996; 411, Sekeran, 2003; 276) örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntemin kullanılmasının nedeni ana kütlenin devamlı olarak değişken olması, ana kütlenin tüm dünyaya dağılmış olması, gemi sevk ve idare eden gemi kaptanlarına sadece limanlarda olduğu anlarda ulaşabilme imkanının olmasıdır.

Tüm gemi tipleri arasında karşılaştırma yapabilecek katılımcı sayısı örneklem hacminin ulaşması beklenen en üst noktasıydı. Bunun için çalışmanın yapıldığı limanlar özellikle gruplandırılmıştır. Tankerler için Tüpraş Aliağa, Petkim, Ceyhan Terminali İzmit Körfezi limanları, dökme yük gemiler için İsdemir, Erdemir, Nemrut özel sektör iskeleleri, konteyner gemileri için İzmir, Ambarlı, Gemlik limanları, yolcu gemileri için İDO (İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Deniz Otobüsleri A,Ş.) gemileri, Çeşme, Kuşadası limanları, kuruyük için, İskenderun, Çanakkale Boğazı, Mersin, Dikili limanları belirlenmiştir (Bkz. Şekil 4.4.) Burada kullanılan örnekleme tekniği **yargısal örnekleme** (judgmental sampling) olarak kabul edilmiştir (Malhotra 2004; 322, Sekaran, 2003; 277, Kinnear ve Taylor, 1996; 412).

4.4.5. Örneklem Hacmi

Örneklem hacminin tespiti, ana kütleye genelleme konusunda çok zayıf bir yöntem olan kolayda örneklemenin seçilmiş olmasından dolayı belirli bir sürede ulaşılabilecek katılımcı sayısı örnek hacmi olarak kabul edilmiştir. Ayrıca yapılacak olan analizler için gerekli olan katılımcı sayısı örnek hacmini belirleyecektir. Bu açıdan örnek sayısı 11 Temmuz 2005 – 15 Eylül 2005 tarihleri arasında gerçekleştirilen çalışma sonucu 386 ile sınırlandırılmıştır.

Bununla birlikte örneklem hacminin tespiti için aşağıdaki varsayımlar tartışılmıştır.

Örneklem hacminin hesaplanması için ilk başta, anket uygulamasının yapılacağı sahalara uğrak yapan gemilerin yıllık verilerinin esas alınması düşünüldü. Fakat bir geminin aynı limana yıl içerisinde onlarca defa uğrak yapacağı, boğazlardan geçen gemilerin yıl içerisinde boğazlardan birkaç defa geçebileceği, bazı gemilerin her iki boğazdan transit geçiş yaparken bazılarının ise sadece tek bir boğaz geçerek Marmara'daki bir limana uğrak yapabileceği düşünüldüğünde örnek hacminin neredeyse ana kütle rakamına yaklaşabileceği tespit edilmiştir. Bu yüzden anket çalışmasının yapılacağı sahaya uğrak yapan gemi sayısının örneklem hacmi olarak kabul edilmesinden vazgeçilmiştir.

Anket uygulamasında sahalarında anketör olarak yardımcı olacak kılavuz kaptanların 24 saat hizmet verdiği düşünülerek yanıtlanacak olan anket sayısının oldukça yeterli olacağı düşünülmüştü. Fakat irtibata geçilen kılavuz kaptanların vardiyalı çalışma düzeninde görev yapmaları nedeniyle vardiya dışında oldukları zamanlarda anket uygulamasının yapılmaması söz konusuydu. Anket uygulanmasının gemi kaptanları tarafından geceleri kılavuz kaptan ile manevra yaptıkları bir sırada yanıtlanması fiziksel olarak imkansızdı. Bu yüzden anketler gündüz vakitlerinde doldurulabilecekti. Gemi kaptanlarının liman formaliteleri, operasyonlar, liman devleti denetlemeleri vb. nedenlerle limanlarda anketin yanıtlanabilmesini imkan vermiyordu.

Yukarıda sayılan sebepler, örneklem hacminin tam olarak tespit edilememesine neden oluyordu. Sahalara gönderilecek olan anket formu sayısı bu durumda istatistiki verilere değil, gönüllü anketörlük yapacak olan kılavuz kaptan veya liman görevlilerinin bu işe ayırabileceği zamana bağlıydı. Bu sebeple saha koordinatörlerinden bir ay süre ile kaç gemide anketin yapılabileceği bunlardan kaç tanesinin İngilizce kaç tanesinin Türkçe olarak gönderilmesi istediği soruldu. Gelen talepler doğrultusunda anket zarfları hazırlanarak anket sahası koordinatörlerinin posta adreslerine gönderildi (Bkz Şekil 4.4.).

Anket çalışması yapılan sahalara gönderilen anketler ve geri dönüş oranları Tablo 4.3'de görülmektedir. Tablo 4.3'e göre gönderilen 1325 adet anket formunun 386 tanesi (%29) yanıtlanarak geri gönderilmiştir. 34 adet anket formu ise doğrudan araştırmacının posta adresine gönderilmiştir. Bazı sahalarda yapılan anket çalışmasının geri dönüş oranları % 00 olarak görülmektedir. Bu da bu bölgelerden anket dönüşlerinin olmadığını izlemini uyandırmaktadır. Söz konusu limanlarda yapılan anket çalışmaları anketörler tarafından toplanamadığı (bir çok limanda gemi kaptanlarının anketi doldurma fırsatı bulamadığı anketörler tarafından bildirilmiştir.) durumlarda gemi kaptanlarından bir kısmı bir sonraki limana kadar anketi doldurarak acenteleri vasıtalarıyla anket zarfı üzerindeki adrese posta yardımıyla ulaştırmışlardır. Bu anketler için Tablo 4.3'de ayrı bir saha kodu "26" ile gösterilmiştir. Tabloda çalışmaya katılan denizcilik şirketleri ayrı ayrı belirtilmeden tek bir kod "40" ile gösterilmiştir.

Geri dönen anketler arasından 28 adedi, iptal edilerek değerlendirme dışında bırakılmıştır. Bu anketlerin on tanesi kılavuz kaptanlar tarafından yanıtlandığı, beş tanesi kara personeli tarafından yanıtlandığı, on iki tanesi de anket yanıtlama hataları bulunduğu ve bir tanesi de gemi kaptanı yerine vardiya zabiti tarafından yanıtlandığı tespit edildiği için iptal edilmiştir.

Sonuç olarak değerlendirmeye alınan anket sayısı 358 adettir. Anket çalışmasının bölgelerde ne kadar başarılı olduğunun sonucu açısından net geri dönüş oranı % 27 olmuştur. Değerlendirmeye alınan anketlerin 136 adedi (% 38) Türkçe,

222 adedi (% 62) ise İngilizce olarak düzenlenen anketlerdir. Milliyeti Türk olduğu halde anketin İngilizcesini dolduran 14 Türk gemi kaptanının olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 4.3. Anket Çalışma Sahaları, Gönderilen ve Alınan Anketler

Saha No	Saha Adı	Gönd. Anket Sayısı	Gelen Anket Saysı	İptal Edilen Anket Saysı	Kabul Edilen Anket Sayısı (n)	Dönüş Oranı %
1	TCDD İskenderun Limanı	20	13	2	11	55%
2	İsdemir Demir Çelik Limanı	90	14	-	14	16%
3	Toros Terminal Limanı	60	16	-	16	27%
4	Ceyhan Terminal	10	-	-	-	00%
5	TCDD Mersin Limanı	20	8	1	7	35%
6	TCDD Antalya Limanı	20	8	-	8	40%
7	Bodrum	5	1	-	1	20%
8	Ege Liman İşletmeleri AS. Kuşadası Yolcu Limanı	17	9	-	9	53%
9	TCDD İzmir Limanı	20	9	1	8	40%
10	Nemrut Kö. Özel Sektör İskeleleri	45	10	3	7	16%
11	Aliağa TÜPRAŞ Terminal	30	4	1	3	10%
12	Ulusoy Çeşme Limanı	10	1	1	-	00%
13	Aliağa PETKİM Terminal	20	3	-	3	15%
14	Dikili Limanı	20	4	-	4	20%
15	Çanakkale Çimento Limanı	20	5	-	5	25%
16	Çanakkale Boğaz Kılavuzluk	250	88	5	83	33%
17	TCDD Bandırma Limanı	20	13	1	12	60%
18	Bandırma BADETAŞ Limanı	15	11	1	10	67%
19	Ambarlı MARPORT ARPAŞ	135	61	3	58	43%
20	İstanbul Boğaz ve Haydarpaşa (Harem Kılavuzluk)	60	-	-	-	00%
21	İzmit Körfezi Med Marine	100	11	-	11	11%
22	İzmit Körfezi TCDD Derince	60	10	1	9	15%
23	Gemport Limanı	20	12	-	12	60%
24	Erdemir Demir Çelik Limanı	90	15	-	15	17%
26	POSTA YOLU İLE	---	34	3	31	--
40	DENİZCİLİK ŞİRKETLERİ	168	26	5	21	13%
	TOPLAM	**1325**	**386**	**28**	**358**	**27%**

Çalışmanın örneklem sayısı açısından karşılaştırılması gerekirse; gemi kaptanlarının tutumlarının ve algılarının ölçüldüğü benzer çalışmalar bulunmaktadır

(Asyalı 2001, Çokgörmüşler 2003). Asyalı (2001)'in çalışmasında VTS konusunda gemi kaptanlarının ve zabitlerin algıları ölçülmeye çalışılmıştır. Benzer bir örneklem çerçevesinin kullanıldığı anket çalışması iki ay sürdürülmüştür. 150 anket formunun 61'i yanıtlanmıştır. Çokgörmüşler (2003)'in çalışmasında da İzmir Körfezi deniz trafik yaklaşımının emniyeti anket çalışması yardımıyla araştırılmıştır. Çalışmada 97 kaptan ve zabit anket formunu yanıtlamıştır.

4.5. VERİ TOPLAMA YÖNTEMLERİ

Araştırmada nitel ve nicel yöntemlerle iki ayrı aşamada veri toplama işlemi gerçekleştirilmiştir.

İlk aşamada gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine etki eden faktörlerin keşfedilmesine yönelik bir veri toplama yöntemi izlenmiştir. Bu yöntem için karar verme literatüründeki karar verme stilleri, karar verme modelleri ve bireysel karar verme süreçleri konuları referans alınmıştır. Referans alınan literatürdeki araştırma ve uygulama alanı konusundaki farklılıklar, bilim disiplinlerinin farklı yaklaşımları, gemi kaptanının bireysel karar verme konusunda tek bir modelin referans alınamayacağını göstermiştir. Bu amaçla tüm yaklaşımları bütünleşik olarak uygulayabilmek amacıyla keşfedici bir çalışma ile gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarına etki eden değişkenlere ulaşılması gerekliliği doğmuştur. Keşfedici araştırmalar için önerilen nitel araştırma yöntemi seçilmiştir (Sekaran, 2003; 221). Bu araştırmanın yöntemlerinden bir olan odak grup çalışmasının uygulanmasına karar verilmiştir.

Odak grup çalışmasında gemi kaptanlarının örgütsel çevresini oluşturan ve etkileşimde olduğu çevre faktörlerine ait elamanlardan yapılandırılmış bir çalışma grubu oluşturulmuştur. Çalışmanın nitel araştırma yöntemleriyle elde edilen verileri, içerik analizi yöntemiyle kodlanarak, karar verme süreçlerine etki eden faktörlere ait değişkenler elde edilmiştir.

İkinci aşamada ise ilk aşamanın sonucunda elde edilen değişkenler kullanılarak geliştirilen anket formu, çalışmamızın nicel araştırma yöntemi sürecinde

veri toplama aracı olarak kullanılmıştır. Anket çalışmasının gerçekleştirildiği sırada bir gemiyi sevk ve idare eden gemi kaptanları üzerinde uygulanmıştır.

4.5.1. Nitel Araştırma Süreci

Gemi kaptanlarının karar verme süreçlerine etki eden değişkenlerin tespit edilmesi amacıyla keşifsel olarak gerçekleştirilen odak grup çalışması yöntemi ve süreçleri aşağıda anlatılmıştır.

4.5.1.1 Odak Grup Çalışması

İki yıl süresince gerçekleştirilen literatür taramalarında, tespit edilen karar verme sürecine ait değişkenlerin gemi kaptanlarının karar verme süreci değişkenleri ile aynı olup olmadığı veya tüm karar verme süreci yaklaşımları ve modellerinin gemi kaptanlarının karar verme süreci ve modeliyle ortak yönlerinin bulunup bulunmadığının ortaya konulması amaçlanmıştır. Ancak literatürde tespit edilen birçok karar verme modelinin belirli bir bilim disiplininin yaklaşımını temsil ettiği görülmüştür. Karar verme modelleri üzerinde yapılan literatür taraması derinleştirildikçe farklı disiplin dallarını içine alan modellerin geliştirildiği tespit edilmiştir. Bunlar, Rowe ve Boulgarides (1994) tarafından geliştirilen "Genişletilmiş Dört Kuvvet Modeli", Driver vd. (1990) tarafından geliştirilen "Karar Verme Modeli" Nutt (1976) tarafından geliştirilen "Örgütsel Karar Verme Modelleri", Harrison (1993) tarafından geliştirilen "Disiplinler Arası Karar Verme Modeli" dir.

Bu modellerin disiplinler arası bir yaklaşım ile geliştirildiği araştırmacıları tarafından ifade edilse de aralarında benzerliklerinin yanında farklılıklarının da olduğu görülmektedir. Tüm sayılan bu modelleri ve yaklaşımları bir arada temsil edecek olan bir karar verme modeli için bütünleşik karar verme modeli oluşturulması gerektiği düşünülmüştür. Bu amaçla tüm modellerin değişkenlerini kapsayan bütünleşik bir karar verme modeli değişkenleri dizisi hazırlanmıştır. Hazırlanan bu değişken dizisi nitel ve nicel araştırmalarda test edilmiştir.

Literatürde yapılan araştırmalarda gemi kaptanlarının karar verme süreçlerine ait bir çalışmaya rastlanamamış olması nedeniyle yukarıda ifade edilen bütünleşik bir model kullanılarak gemi kaptanlarının bireysel kararlarına ait bir modelin oluşturulabileceği sonucuna varılmıştır.

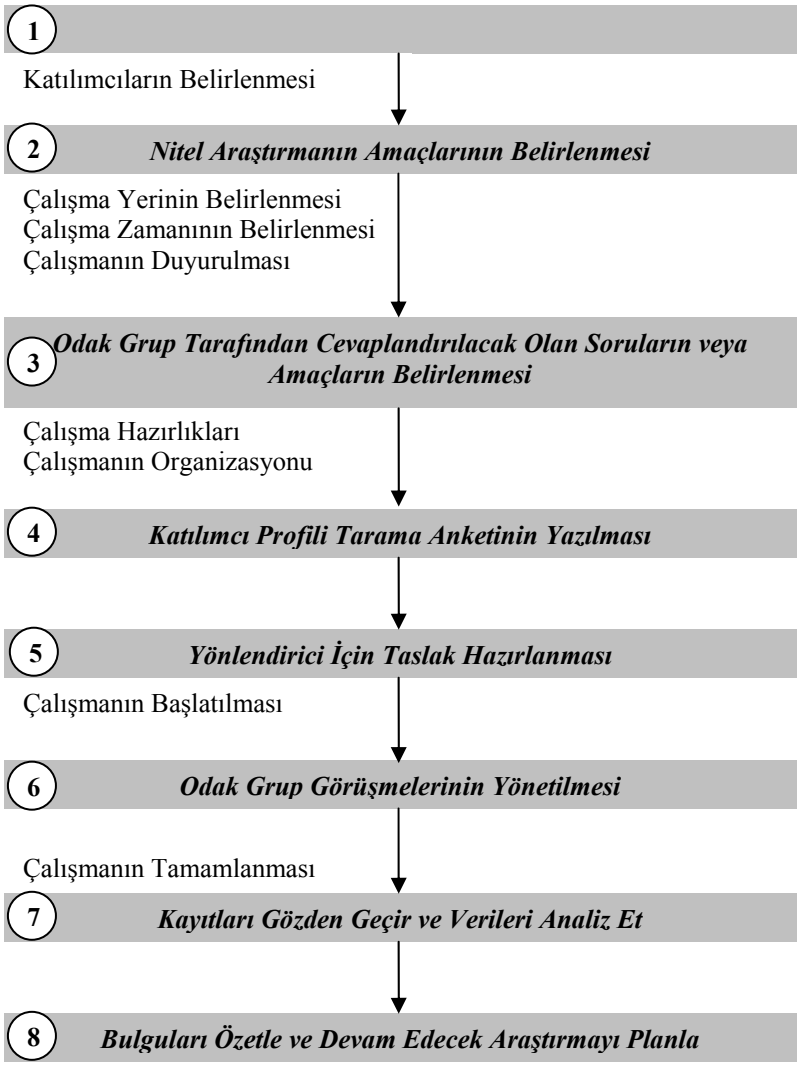
Nitel araştırma yöntemi olarak seçilen odak grup çalışmasında amaç, yukarıda anlatılan karar verme modellerinin oluşturduğu bütünleşik bir yapıda, gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine etki eden faktörlerin/değişkenlerin belirlenmesidir. Bu amacı gerçekleştirmek için odak grup çalışmalarında Malhotra (2004; 139, Nakip (2003; 70), Kinnear ve Taylor (1996; 309), Yıldırım ve Şimşek (2000; 51), ve Sekeran'ın (2003; 224) tarafından önerilen yöntemler takip edilmiştir.

4.5.1.1.1. Odak Grup Çalışmasının Planlanması

Odak grup çalışmalarının planlanması için literatürde bazı temel prosedürlere rastlamaktayız (Malhotra 2004; 141). Bu temel planlama prosedürü Şekil 4.4'de gösterilmektedir. Temel planlama süreci, (1) amaçların belirlenmesi ve problemin tanımlanması, (2) nitel araştırmanın amaçlarının belirlenmesi, (3) odak grup tarafından cevaplandırılacak olan soruların veya amaçların belirlenmesi, (4) tarama anketinin yazılması, (5) yönlendirici için taslak hazırlanması, (6) odak grup görüşmelerinin yönetilmesi, (7) kayıtları gözden geçir ve verileri analiz et, (8) bulguları özetle ve devam edecek araştırmayı planlamadan oluşmaktadır.

Bunun yanında Şekil 4.5'de gösterilen temel planlama basamaklarından hariç, uygulamada yapılması gerekli olan bir çok planlama basamakları da bulunmaktadır. Bunlar; çalışmada, katılımcılarının belirlenmesi, çalışma yerinin belirlenmesi çalışma zamanının belirlenmesi, çalışmanın duyurulması/bildirilmesi, çalışma hazırlıkları, çalışmanın organizasyonu, odak grup çalışmasının başlatılması, çalışmanın tamamlanmasıdır (Nakip, 2003; 71, Kinnear ve Taylor, 1996; 309, Yıldırım ve Şimşek, 2000; 51 ve Sekeran, 2003; 224). Bu basamaklar daha önce denizcilik alanında yapılmış olan çalışmalarda başarıyla uygulanmıştır. (Cerit, 2002, Nas vd,

2004, Deveci vd., 2005, Denktaş, 2005, Denktaş ve Cerit 2006). Bu planlama basamakları Şekil 4.5'de gösterilmiştir.



Şekil 4.5. Odak Grupların Planlama Prosedürü ve Yürütülmesi.

[Kaynak : Malhotra (2004; 141).]

Şekil 4.5'deki temel planlama basamakları ve diğer basamaklar aşağıda ayrıntılı olarak incelenmiştir. Ayrıca odak grup çalışması verilerinin kodlanması, kodların kavram haline getirilmesi, kavramların da temaya dönüştürülmesi ile ilgili ayrıntılı içerik analizi tabloları hazırlanmıştır. Oluşturulan içerik analizi tablolarında

her bir katılımcının ifadeleri kodlanırken katılımcıların kendi ifadelerine yüklemiş oldukları güç ve ağırlık ayrıca puanlandırılarak oluşan kavramları ağırlıkları hesaplanarak sıralandırılmıştır. Bu bize her bir soruda alınan verilerin anlamlı öncelik sıralarını tespit edebilmemizi sağlamıştır.

4.5.1.1.2. Odak Grup Çalışmasının Amacı

Odak grup çalışmasının planlamasının 1 numaralı temel basamağı araştırmanın amacın belirlenmesidir (Bkz. Şekil 4.5.). Odak grup çalışmasının amacı aşağıdaki gibidir: **literatürdeki karar verme modellerinin oluşturduğu bütünleşik bir yapıda, gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine etki eden faktörlerin/değişkenlerin neler olduğunun belirlenmesi ve gemi işletmelerinde örgütsel baskının sonuçları ile ilgili değişkenlere ulaşılması.**

4.5.1.1.3. Katılımcılarının Belirlenmesi

Yapılan çalışmalarda, odak grup çalışmalarına seçilecek olan katılımcıların, çalışmanın amacına, tecrübelerine, uzmanlıklarına vb kriterlere göre planlanarak homojen bir yapıda oluşturulması gerektiği belirtilmektedir Nakip (2003; 71), (Kinnear ve Taylor 1996; 310). Bunun yanında nitel çalışmalarda örnekleme yöntemlerinden "maksimum çeşitlilik örneklemesi" çalışmamızda kullandığımız örnekleme yöntemidir. Bu yöntemde amaç, göreli olarak küçük bir örneklem oluşturmak ve bu örneklemde çalışılan probleme taraf olabilecek bireylerin çeşitliliğini maksimum derecede yansıtmaktır. Bu örneklem şeklinde elde edilecek verileri ana kütleye genelleme yapmak için kullanmak yerine ne tür ortaklıkların, benzerliklerin ve farklılıkların bulunduğunu tespit etmek hedeflenmiştir. Yöntemde önemli diğer bir nokta ise araştırma konusu ile ilgili çeşitlilik kaynaklarını olabildiğince tanımlayarak örneklemin genel durumu yansıtacağı hususunda tatmin olunmalıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2000; 62-75). Maksimum çeşitlilik örnekleminde odak grup çalışması katılımcılarının, gemi kaptanlarının çalıştığı çevrenin veya ortamının bir benzerini oluşturacak nitelikte, çeşitli tipte gemileri işleten

işletmecileri, klas kuruluşlarını, deniz sigortacılarını, deniz hukukçularını, ülke idaresini, gemi kaptanlarını, armatörü ve en yakın görev arkadaşı baş mühendisini kapsaması gerekmektedir. Bunun yanında, kuru yük, dökme yük, konteyner, tanker ve ro-ro tipi gemilerin işletilmesinde tecrübe sahibi olan ve hatta bu tip gemilerde çalışmış olan uygun bir zümrenin seçilmesi, yapılacak olan çalışmanın güvenilirliği açısından önemli bir rol oynamaktadır. Uygun bir odak grup zümresinin oluşturulması amacıyla İzmir ve çevresinde bu vasıflara uygun olan adaylar aranması için çalışmalara yapıldı. Oluşturulacak olan çevre temsilcilerinin bazılarının İzmir'deki adaylar arasından temsil edilemeyeceği görüldüğünden İstanbul'daki denizcilik işletmeleriyle iletişime geçildi. Aday belirleme sırasında gemi kaptanının çevresini oluşturulan birçok unsurun (kılavuz kaptan, VTS operatörü, liman başkanı, acente, personel müdürü, liman yetkilileri, gümrük, tedarikçiler) daha ilave edilebileceği görüldü. Fakat odak grup çalışması için uygun katılımcı sayısını Kinnear ve Taylor (1996; 310), Malhotra (2004; 140) 10-12 kişi arasında olması gerektiğini ifade ederken, Sekeran (2003; 220) 8-10, Nakip (2003; 71) ise 10 kişiden oluşması gerektiğini bildirmektedir.

Yapılan çalışmada katılımcı sayısı, gemi kaptanının çevresini temsil edecek olan unsurlar düşünüldüğünde, kaptana kararlarında en fazla etki edebileceği düşünülen unsurların 11 kişi ile sınırlandırılmasına karar verildi. Grup üyelerinin olumsuz etkilenmemesi açısından katılımcıların daha önceden böyle bir odak grup çalışmasına katılmamış olmasına da dikkat edildi (Nakip, 2003; 71).

Tüm çevresel unsurların temsil edilmesine çalışılırken her bir aday katılımcının bir yedeğinin oluşturulması da gerekiyordu. Nitekim çalışmanın yapılacağı gün, üç katılımcı mazeretlerini dile getirerek katılamayacağını bildirdiklerinde, hazır durumda bulunan yedek katılımcılar çalışmaya çağırılarak çalışma 11 kişi ile gerçekleştirildi. Çalışmaya katılanlar ve profil bilgileri Tablo 4.4' de verilmiştir.

Tablo 4.4. Odak Grup Çalışması Katılımcı Profili

KATILIMCI KOD NUMARASI	KATILIMCI PROFİLİ BİLGİLERİ								
	Yaşı	**Yeterliği**	**Mezuniyeti**	**Deniz Tecrübesi** (yıl)	**Tecrübe Sahibi Olduğu Gemi Tipi**	**Temsil Ettiği Kurum**	**Kurumun Uzmanlığı**	**Temsil Unvanı**	**Görev Tecrübesi** (yıl)
K_1	56	Uzakyol Baş Mühendisi	Dz. Harp Okulu	27	Her Tip Gemi	-	-	Gemi Baş Mühendisi	-
K_2	37	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	16	Dökme Yük	-	-	Gemi Kaptanı	-
K_3	41	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	13	Ro-Ro, Konteyner, Dökmeyük	Ülke İdaresi	Gemi Sörveyi	Liman Devleti Kontrol Zabiti	5
K_4	46	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	14	Kuruyük, Tanker, Dökmeyük	P&I Sigorta	Gemi Sörveyi	Genel Müdür	7
K_5	46	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	12	Kuruyük, Tanker	Gemi İşletmecisi	Dökme Yük Taşımacılığı	Gemi Kiralama ve Operasyon Müdürü	8
K_6	51	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	12	Her Tip Gemi	Yerel Yönetim	Yolcu Taşımacılığı	Genel Müdür Vekili	5
K_7	31	Uzakyol Birinci Zabit	ITU Den. Fak.	5	Konteyner	Gemi İşletmecisi	Konteyner Taşımacılığı	Operasyon Müdürü	4
K_8	45	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	15	Tanker, Dökmeyük	Armatör	Tanker ve Dökmeyük Taşımacılığı	Genel Müdür	11
K_9	47	Uzakyol Kaptanı	ITU Den. Fak.	7	Tanker	Armatör	Tanker Taşımacılığı	Genel Müdür Yardımcısı	14
K_{10}	53	Gemi İnşa Mühendisi	ITU Gem.İnş.	-	-	Klas	Gemi Sörveyi	Gemi Sörveyörü	16
K_{11}	50	Avukat	DEU Hukuk Fak.	-	-	Özel	Deniz Hukuku	Avukat	20

4.5.1.1.4. Çalışma Yerinin Belirlenmesi

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

4.5.1.1.5. Çalışma Zamanının Belirlenmesi

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

4.5.1.1.6. Çalışmanın Duyurulması/Bildirilmesi

Çalışmanın katılımcılara bildirilmesi için Ek'1 deki yazı metni hazırlanmıştır. Metinde çalışmanın amacı, neden ve nasıl yapılacağı, süresi, adresi ve çalışmanın yapılacağı zaman ile ilgili çok genel ifadeler net olarak ortaya konmuştur. Yazı hazırlanıp katılımcı asil ve yedek adaylar belirlendikten sonra katılımcıların resmi olarak davet edilmeleri ve kurumlarından izin alabilmeleri maksadıyla EK 1'deki resmi yazı, adlarına hazırlanarak 3 Mayıs 2005 tarihinde adreslerine gönderilmiştir.

4.5.1.1.7. Araştırma Sorularının Belirlenmesi

Odak grup çalışmalarında katılımcıların konuşmalarını sağlayabilmek için önerilen soru şekli açık uçlu sorulardır (Kitzinger**,** 1995). Bu soruların genelden başlayarak araştırmanın amacına doğru bir yapıda olması gerekmedir. Bu amaçla odak gruplarda soru sorma tekniğine "sorgulama rotası" (questioning route) adı verilmektedir (Iwasaki vd. 2005). Odak grup araştırmalarında kullanılan sorgulama rotası; "açılış yorumu/sorusu" (opening comments), katılımcıları konuya ısındırmak için giriş soruları (introductory questions), tanımlama ve konunun anlamıyla ilgili olarak "geçiş soruları" (transition questions), sorunun nedenlerinin veya baş etme yollarının sorgulandığı "anahtar sorular" (key questions) ve tartışmayı özetleyecek ve çalışmanın ana konusunu teyit ettirmek için hazırlanan "sonuçlandırıcı sorular"dan (ending questions) oluşmaktadır (Krueger ve Casey 2000. akt. Iwasaki vd. 2005). Odak grup çalışmasında yukarıda açıklanan sorgulama rotası tekniği kullanılmıştır. Sorgulama rotası tekniğinde açılış yorumu ve sorusu aşağıda verilmiştir.

Çalışmanın literatür taramasında görüldüğü üzere, yönetim ve organizasyon alanında yapılmış olan bir çok çalışmada karar vermeyi ve süreçlerini örgütten bağımsız olarak düşünmek imkansızdır. Karar vericinin örgütten, örgütün de karar vericiden beklentileri karar verme davranışını doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle odak grup çalışmasının açılış sorusu (1) gemi yönetim örgütlerinin nasıl bir kaptan istediklerinin sorulması ile başlamıştır. Daha sonra hazırlanmış olan giriş (2), geçiş (3,4-5,6-7) ve anahtar (8) sorular temelde Rowe ve Boulgarides'in (1994), Nutt (1976) ve Harrison (1993) ortaya koymuş oldukları karar verme modellerine dayandırılmıştır. Özellikle Rowe ve Boulgarides'in (1994) ortaya koymuş oldukları "Genişletilmiş Dört Güç Modeli"nde karar verme sürecine etki eden faktörler incelenmiştir. Esasen araştırmacıların geliştirdikleri tüm modellere ait değişkenleri bütünleştirilerek, odak grup çalışmasının sorularının hazırlanmasında kullanılmıştır. Özellikle giriş ve geçiş soruları bahsedilen bütünleşik model değişkenleri referans alınarak hazırlanmıştır. Driver vd. (1990)'nin geliştirdikleri dinamik karar verme süreci yaklaşımı, çalışmanın dayandırıldığı bir başka dayanak olmuştur. Geliştirdikleri kuramda, karar verme sürecini etkileyen en önemli faktör olarak bilgi

ve bilgiyi kullanmayı ifade etmişlerdir. Bu faktörün gemi kaptanlarının karar verme süreçleri üzerindeki etkileri yine odak grup çalışmasının anahtar soruları (8) ile aydınlatılmaya çalışılmıştır. Sonuçlandırıcı soru (9-10), İkinci Bölüm'de incelenen "örgütsel baskı" kavramının gemi işletmelerinde yapılıp yapılmadığının aydınlatılmasına yönelik olarak hazırlanmıştır. Esasen tüm örgütlerin belki de farkında olmadan çalışanlarına çeşitli yollardan (Jones ve Ryan, 1998) örgütsel baskılar yaptığına daha önce değinilmişti. Sonuçlandırıcı sorulardan biri olarak hazırlanan 9. soru, gemi kaptanlarının bireysel kararlarına örgütsel baskının nasıl yapıldığının ortaya çıkartılması amacıyla hazırlanmıştır. Örgütsel baskıya boyun eğmenin derecesinin, çalışanın örgüte olan bağımlığı ile doğru orantılı olduğundan daha önce bahsedilmişti (Wahn, 1993). Hazırlanan 10. soru ile gemi kaptanının bireysel kararlarında böyle bir örgütsel baskıya uğraması karşısında nasıl davranacağı ile ilgili değişkenlere ulaşılmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinin üzerindeki baskılar, 9. ve 10. sorularda, örgütsel baskı boyutunda incelenerek verileri toplanılmaya çalışılmıştır. (Bkz Şekil 4.5'deki sürecin 3 numaralı basamağı)

Araştırma sorularının her biri yukarıda görüldüğü gibi belirli bilimsel kuramlara ve modellere dayandırılarak hazırlanmıştır. Sorular genelden ayrıntıya doğru, açık uçlu olarak toplam 10 adet hazırlanmıştır (Bkz. Ek 4).

4.5.1.1.8. Çalışma Hazırlıkları

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

Tüm odak grup çalışması, çalışma tamamlandıktan sonra verilerin incelenebilmesi ve tekrar gözden geçirilebilmesi için ses ve görüntü kayıtlarının

yapılması gerekmektedir (Malhotra, 2004; 140, Nakip, 2003; 71). Çalışmanın planlanan maksimum süresi dikkate alınarak, yapılacak olan ses ve görüntü kayıtları için en az üç saatlik bir imkan hazırlanmıştır. Ayrıca çalışmada ihtiyaç durulabilecek yedek batarya, şarj cihazı vb ek aygıtlar da temin edilerek çalışma ortamında hazırda tutulmuştur. Şekil 4.5'deki sürecin 4 numaralı basamağı olan katılımcılar için tarama anketinin yazılması işlemi yapılmıştır (Bkz Ek. 2).

Çalışmada ilginin dağılmaması açısından tek oturumda yapılaması daha önce yapılan çalışmalarda (Cerit, 2002, Nas vd, 2004, Denktaş 2005) tespit edilmiştir. Bu durum katılımcıların bireysel ihtiyaçlarının toplantı mekânında karşılanmasını gerektiriyordu. Bu amaçla çalışma sırasında ihtiyaç duyulabilecek su, meyve suyu, vb içecekler ile alınabilecek kuru pasta gibi gıdalar da planlanarak servis malzemeleri ile birlikte katılımcılara masa üzerinde sunulmuştur.

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

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

4.5.1.1.9. Çalışmanın Organizasyonu

Odak grup çalışmasında en kritik görevlerden biri olan yönlendiricilik görevi yazar tarafından yapılmıştır. Çalışma sırasında yönlendiricinin müdahale edemeyeceği durumlarda yardım etmesi maksadıyla iki kişi hazırda dinleyici olarak çalışmaya katılmışlardır. Yapılan video ve ses kayıt işlemlerinin takibi için çalışmanın yapıldığı okul öğrencilerinden bir kişi görevlendirilmiştir. Toplantı sırasında yapılacak olan çay servisi için iki kişi görevlendirilmiştir. Çalışmada görevli olanlar ve yardım edeceklerle toplantıdan önce kısa bir toplantı yapılarak

yapacakları görevler konusunda bilgilendirilmiştir. Şekil 4.5'deki sürecin 5 numaralı basamağı olan çalışma sırasında yönlendiricinin kullanılacağı taslak çalışma planı hazırlanmıştır (Bkz Ek. 3 ve 4).

4.5.1.1.10. Odak Grup Çalışmasının Başlatılması

Katılımcıların çalışmanın yapılacağı salona toplanmasını müteakip çalışma saat tam 14 00 da başlatılmıştır. Çalışmada öncelikle yönlendirici tarafından bir giriş konuşması yapılmıştır. Bu giriş konuşmasında çalışmanın amacı, bilimsel dayanağı ve çalışma süresince geçerli olacak kurallar konusunda uyarılar yapılmıştır (Bkz. Ek 3). Daha sonra, yapılacak olan çalışmanın yöntemi hakkında detaylı bilgiler verilerek katılımcılar için daha önceden hazırlanmış olan katılımcı profili anketini doldurmaları istenmiştir (Bkz Ek 2). Bu doldurma işlemi sırasında katılımcılardan adı, soyadı, çalıştığı kurum, işi ve görevi, çalıştığı süre, deniz tecrübesi vb. konularda kendilerini gruba tanıtmaları istenmiştir.

4.5.1.1.11. Çalışmanın Yürütülmesi

Odak grubun araştırma sorularının sorulmasına saat 14 34 de başlanmıştır. Sorulara verecekleri cevaplar için söz hakkı, yönlendiriciden başlayarak saat istikametinde, bir sonraki soru için ise saat istikametinin tersi yönünde verilerek devamlı olarak söz sırasının başlangıcı değiştirilmiştir.

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

Sorulara gelen cevapların süreleri titizlikle tutularak tahmini bitiş süresinin katılımcılara başta belirtilen süreyi aşmayacak şekilde ayarlanılmasına çalışılmıştır. İlk soruya 11 katılımcının verdiği cevaplama süresi, yaklaşık 16 dakika olmuştur. Her bir soru için ortalama 15 dakikalık bir cevaplama süresi için açılış süreci ile birlikte çalışmanın en az üç saat sürebileceği görülmüştür. Bundan sonraki sorularda

cevaplama süresinin kısaltılamaması durumunda bazı soruların birleştirilerek sorulması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Katılımcılar arasında meydana gelen ikili tartışmalar, aralarındaki soru-cevap vb durumlara müsaade edilmediği halde ikinci sorunun cevaplama süresi 32, üçüncü sorunun cevaplama süresinin ise 29 dakika tutması diğer soruların birleştirilerek sorulmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Bundan sonra dördüncü ve beşinci soru, altıncı ve yedinci soru, dokuzuncu ve onuncu sorular birleştirilerek, sekizinci soru ise tek başına sorulmuştur.

4.5.1.1.12. Çalışmanın Tamamlanması

Yapılandırılmış araştırma sorularının cevaplama süreci 16 40 da tamamlanabilmiştir. Çalışmanın sonucunda tekrar sıra ile çalışma konusunda geri bildirim verilmesi istenmiş ve müteakiben katılımcılara teşekkür edilerek uğurlanmışlardır. Çalışmanın toplam süresi yaklaşık üç saati bulmuştur. Çalışmanın ardından katılımcılara teşekkür yazıları gönderilmiştir (Bkz Ek 5).

4.5.1.2. İçerik Analizi

Nitel araştırmaların hedefi olan farklılıkların tespitinin, genelden çok bireysel algı ve değerlendirmeleri hedefleyen bir yapısı bulunmaktadır. Bu yapı değişkenlerin tespiti açısından kendi içerisinde de farklı yöntemleri içermektedir. Önemli yöntemlerden biri olan içerik analizi diğer, betimleme ve yorumlama gibi yöntemlerle birlikte kullanılabilmektedir. İçerik analizi, "verilerden doğrudan görülemeyen, ancak kavramsal kodlama ve sınıflama yoluyla temaların bulunması ve bu temalar arası anlamlı ilişkilerin ortaya çıkarılması" işlevidir (Yıldırım ve Şimşek, 2000; s.157).

4.5.1.2.1. İçerik Analizi Yöntemi

Odak grup çalışmalarından elde edilen veriler çalışmanın hemen ardından gözden geçirilmeye başlanmıştır. Bunun nedeni ise araştırmacının belleğinde bilgiler taze iken gözden geçirme, kodlama ve gerekli düzeltmeleri yapılabilme imkânına

sahip olmasıdır (Kurtuluş, 1998; 281). Çalışmamızda verilerin kodlanabilmesi maksadıyla tüm video, ses kayıtları ve yazılı notlar yazar tarafından değerlendirilmeye alınmıştır. Bunun yanında toplantı sırasında yönlendirici ve gözlemci sıfatıyla çalışmaya katılanların tutmuş oldukları notlar da değerlendirilmeye alınmıştır (Bkz Şekil 4.5'in 7 numaralı basamağı)

Her bir araştırma sorusunun cevaplarından elde edilen verilerin anlamlı bölümleri alınarak kendi aralarında kodlanmıştır. Bu kodlama işlemi sırasında her bir katılımcının ifadeleri belirli kalıplara alınmaya çalışılmıştır. Bu kalıplar ifade edilme düzeyine göre ağırlık puanı verilmiştir. Burada amaç kodlanmış olan ifadelerin önem derecelerini ve toplam içerisindeki ağırlığını tespit etmektir. Kodlamada verilen ağırlık puanları Tablo 4.5'de gösterilmektedir. İçerik analizi tablolarında kodlanmış olan veriler "Örnek" sütununda belirtilmiştir (Yıldırım ve Şimşek, 2000; s.178).

Tablo 4.5. İçerik Analizi Kodlarının Ağırlık Puanları

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

Tabloda verilen her bir ifadenin kodlaması aynı ağırlıkta değerlendirilebilirdi. Yani sadece kodların frekansları hesaba katılabilirdi. Genellikle birçok çalışmada sadece kodların frekansı dikkate alınmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2000; s.178). Fakat örnek olarak Tablo 4.5'de kodlanan "tecrübe" ifadesinin hangi ağırlıklarda ifade edildiği görülmektedir. Katılımcıların özellikle üzerinde vurgu yapmak istediği ifadeler ile sıradan ifadelerinin kodlanmasında bu tip ağırlık puanı verilmeden eşit olarak değerlendirmesi, çalışmanın sonuçlarının güvenirliğinin sorgulanmasına yol açmaktadır. İfadelerin bu tip ağırlık puanları ile birlikte kodlanması içerik analizinin

konusu içerisine girmektedir. Ayrıca, ifadelerin kodlanmasından sonra, kodlamalar arasında kurulacak ilişkiler sayesinde kavramlar yapılandırılmaktadır. Yapılandırılan kavramlar içerisindeki kodların ağırlığı yine kodlara verilen ağırlık puanları ile tespit edilebilmektedir. Ve bu nedenlerle verilerin sayısallaştırılması sırasında ağırlık puanı (intensity) kullanılmasına karar verilmiştir (Neuman, 2003). Ağırlık puanları Tablo 4.5'de verilmektedir. Verilerin sayısallaştırılması daha önce Nas vd. (2004) tarafından "ana" (major) ve "yan" (minor) ifade olarak iki ağırlık değerinde başarıyla uygulanmıştır. Bu çalışmada ise ağırlık puanları daha geniş bir ölçek içerisinde değerlendirilmiştir.

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

Kavramlar tespit edildikten sonra bazı kavramların belirli temalar altında sınıflandırılabileceği görülmüştür. Bu temalar özellikle 2, 4, 5 ve 6 no lu soruların verileri üzerinde yapılan içerik analizi tablolarında görülebilir.

4.5.1.2.2. Araştırma Soruları Verilerinin İçerik Analizi

Odak grup araştırması sorularının belki de en önemli sorusu olan ve başlangıçta sorulan "*Şirket Gemilerinde Nasıl Bir Kaptan İstiyor?*" sorusudur. Bu soruya ait elde edilen verilerin içerik analizi Tablo 4.6'da gösterilmektedir. İçerik analizinde tespit edilen kodlama ve kavramlar/temalar, ağırlık puanları ve frekansları ile Tablo 4.7'de özetlenmektedir.

Tablo : 4.6. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 1; Şirketler Gemilerinde Nasıl Bir Kaptan İstiyor ?"*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
UYUMLU VE İTAATKAR	**52**											
Uyumlu	**7**	3	1			3						
Kendi başına buyruk olmaması	**3**					3						
Kaptanın Şirkete danışması gerekir	**3**									3		
Ofis ile iyi diyalog	**3**								3			
En ufak olayda bile kendisine haber veren	**3**		3									
Zamanında haber veren	**3**								3			
Müdahale edilebilme imkanı	**3**						3					
Şirketin üzerinde etki edebileceği	**3**						3					
İtaatkar	**3**		3									
Tam itaatkar	**4**										4	
Yönetimle uyumlu	**3**										3	
Şirketle uyum halinde	**3**											3
Şirketle birebir temasta olan	**3**											3
Olumlu	**2**										2	
Uzun süreli	**3**					3						
Şirket politikalarını takip eden	**3**											3
EKONOMİK YÖNLÜ DÜŞÜNEN	**33**											
Para kazandıran bir kaptan.	**5**	3	1		1							
Para kaybettirmeyecek kaptan.	**4**			3	1							
Maliyetleri düşürecek kaptan arar	**3**				3							
Problem çıkartmayacak	**3**				3							
Gemiye hasar bela getirmeyecek	**3**					3						
Gemiye bakabilecek kaptan	**3**							3				
Gemiye katkısı olan	**3**								3			
Gemiye armatörü gözüyle bakabilecek	**3**							3				
Eldeki imkanlar ile maksimumuma ulaşabilen.	**3**											3
Her şeyin üstesinden gelip sorunsuz bir yönetim gerçekleştirmesi	**3**											3
MESLEKİ BİLGİ ve BECERİSİ	**26**											
Tecrübeli.	**6**		3			3						
Mesleki bilgili.	**6**	2	1							3		
Bilgili.	**2**										2	
Yeterli olması.	**3**					3						
Terminoloji iyi bilen.	**3**								3			
İyi İngilizce kullanabilen.	**3**									3		
Uluslar arası kuralları bilmeli.	**3**									3		

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.6. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 1; Şirketler Gemilerinde Nasıl Bir Kaptan İstiyor ? (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
YASAL KONULARA HAKİM	**21**											
Koyulan kuralların niteliğini bilen.	**3**				3							
Konulan kuralların anlamını anlayan.	**3**				3							
Kuralları dile getirmesini bilen.	**3**				3							
İmzasını attığı belgelerin ne olduğunu bilen.	**3**											3
Kaza belada gerekli ihbarları zamanında yapan.	**3**											3
Donatana koruyacak esneklikte rapor tutabilen.	**3**											3
Yasal sorun. çıkartmayan	**3**											3
TEMSİL VASIFLARINA SAHİP	**12**											
Şirketi en iyi derecede temsil edebilecek olması.	**4**							4				
Armatörü iyi temsil edebilen.	**3**								3			
Temsil kabiliyeti olmalı.	**3**									3		
Sosyal kontak ve takdimi kuvvetli.	**2**										2	
TEKNOLOJİ YÖNLÜ OLAN	**9**											
Bilgisayar ve teknolojiyi kullanmayı bilmeli.	**3**									3		
Yeni gelişmeleri takip etmeli.	**3**									3		
Yeni gelişmelere açık olmalı.	**3**									3		

*AP: Ağırlık Puanı

Şirketlerin nasıl bir kaptan istediği sorusuna cevaplar aranırken kaptan ile ilgili katılımcılar tarafından yapılmış olan ifadelerin betimsel olarak verilmesi kaptan ile ilgili düşünülenleri daha somut bir şekilde ortaya koymaktadır. Özellikle kaptanın en fazla "uyumlu ve itaatkar" (52) olmasının istenmesi (Bkz Tablo 4.7.) konusunda katılımcılardan gelen aşağıdaki ifade üzerinde tartışılması gerekmektedir.

Tablo 4.7. "*Soru 1; Şirket Gemilerinde Nasıl Bir Kaptan İstiyor?*" Özet İçerik Analizi

No	Kavramlar veya Temalar	Ağırlık Puanı	İfade Sıklığı
1	Uyumlu ve İtaatkar	52	18
2	Ekonomik Yönlü Düşünen	33	13
3	Mesleki Bilgi ve Beceri Sahibi	26	10
4	Yasal Konulara Hakim	21	7
5	Temsil Vasıflarına Sahip	12	4
6	Teknoloji Yönlü Olan	9	3

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

Aslında bu ifade şu an günümüzde yaşadığımız ikilemin ve problemin temelini yansıtan bir ifadedir. Kaptanın karar verme ve inisiyatif kullanma durumlarının ne kadar sınırlandırıldığını ortaya açık bir şekilde koymaktadır. Verilen ilk ifade ile çok benzerlik gösteren diğer bir ifade aslında durumun çok daha vahim olduğunun işaretini vermektedir.

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

İletişim teknolojilerinin günümüzdeki imkânlarının olmadığı zamanlarda gemi ile kara yönetimi arasındaki iletişim son derece sınırlı idi. Bu zamanlarda gemi kaptanı karar verme ve inisiyatif kullanma konusunda daha fazla yetkiye sahipti. Bu saptama bu konudaki yapılan çalışmalarla (Atken, 2004, Zorba vd., 2004, Toremar, 2000; 56) paralellik göstermektedir.

Araştırma sorusu olarak sorulan ikinci soru, *"Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Etki Yapan Faktörler Nelerdir?"* Bu soruya ait içerik analizi Tablo 4,8'de verilmiştir. Ayrıca ikinci soruya ait genel içerik analizinde tespit edilen kodlama ve kavramlar/temalar, ağırlık puanları ve frekansları ile Tablo 4,9'da özetlenmektedir.

Tablo : 4.8. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 2; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Etki Yapan Faktörler Nelerdir?"*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
1. GÖREVİN GEREKLERİ	**89**											
1.1. Bilgi												
Bilgi tecrübe hukuksal yönlü olmalı	**3**										3	
Bilgi tecrübe teknik yönlü olmalı	**3**										3	
Bilgi tecrübe etik yönlü olmalı	**3**										3	
Kişisel bilgi ve tecrübedir	**3**										3	
Bilgili	**1**								1			
Kararlarda tecrübeden çok bilgi önemli	**9**						5	4				
1.2. Tecrübe												
Tecrübe (kaptanın başına olay gelmişse daha çabuk çözebiliyor) Karar verme süreci daha hızlı oluyor.	**9**	3	3	3								
Tecrübe ve bilgi	**3**									3		
Tecrübe	**1**								1			
Tecrübe hızlı karar vermede önemli	**3**					3						
Sevk ve idaresinde ki karar verme kaptanın tecrübesine bağlı	**3**					3						
1.3. Uzmanlaşma												
Kaptanlık gemi tipi üzerinde ihtisaslaştırma gerektirir	**3**							3				
Gemiye sahip olması	**3**							3				
Mesleğinin gerekleri yani gemi tipinin gerekleri önemli	**3**							3				
Devamlı olarak aynı gemide çalışması	**4**								4			
Yük tipi, özellikleri ve hesapları dikkate almalıdır	**3**			3								
1.4. Emniyetli Yönetim												
Prosedürlerde kaptanın davranış ve yapacaklarına ilişkin tüm detaylar yazılı	**3**	3										
Gemideki prosedürler belli	**3**									3		
ISM sayesinde gemi sevk ve idaresi ile ilgili karları verebiliyor.	**3**					3						
Sorumluluğu çok büyüktür	**5**	5										
1.5. Kararın Tipi												
Karar ticari mi? Geminin sevk ve idaresi ile mi ilgili?	**3**					3						
Gemi kaptanları ticari olayları bilemez	**3**					3						
Ticari kararlar için kara yönetimine danışmalı	**3**									3		
Ticari kararlarda sınırlıdır.	**3**					3						
1.6. Deneyim												
Deneyim (bilgi ve becerilerin yenilenerek üzerine konulması)	**3**				3							
Aynı hatta çalışan bir kişi yirmi sene problemsiz gidip geliyorsa deneyimi azdır.	**3**				3							

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.8. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 2; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Etki Yapan Faktörler Nelerdir?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
2. ORGANIZASYONEL GÜÇLER	**46**											
2.1. Gemi-Şirket İlişkisi												
Şirket menfaatleri önemlidir	**3**						3					
Kaptanın başarısı açısından kara yönetimi önemlidir.	**5**										5	
Şirkete danışarak ortaklaşa hareket etmesi	**3**	3										
Kara yönetiminin direktifleri önemlidir	**4**										3	
Ofisin yardımcı olması	**4**	4										
2.2. Gemi İçi İlişkiler												
Gemi içi bütünlüğü.	**3**			3								
Gemi bünyesinde ise gemide de ortak karar vermeleri	**3**	3										
Herkes ona yardımcı olmalıdır. Gemide herkes doğal olarak yardım ediyor.	**3**	3										
Eğer bilgisi yoksa alt kadronun etkisi altında kalacaktır.	**3**							3				
2.3. Örgüt Politikaları												
Deneyimli şirket çalışanı istihdam etmek	**3**									3		
Şirket prosedürleri özümsediyse sevk ve idari kararlar için yeterli	**3**									3		
Ticari kararlarda kara yönetimi tarafından yönlendirilmelidir.	**3**					3						
2.4. Personel (İnsan Kay.)												
Personelin yeterliliği göze alınmalıdır.	**3**			3								
Personel yeterli midir?	**3**			3								
3. ÇEVRESEL GÜÇLER	**33**											
3.1. Kaynaklar												
Hangi konuda karar vermesi gerekiyorsa kurumsal şirketlerde o konuda yardım alabileceği insan kaynağına ulaşılabiliyor.	**3**				3							
Geminin kondisyonu çok önemli Kondisyonu düşük olan gemiye ne kadar tecrübeli personel koyarsanız koyun.	**5**			5								
3.2. Doğal Şartlar ve Çevre												
Kararlarında öncelik çevre kirliliği olmalı	**4**									4		
Doğal şartlar	**3**			3								
3.3. Rakipler												
P&I,	**3**						3					
Klas	**3**						3					
3.4. Yasal												
Deniz hukuku	**3**						3					

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.8. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 2; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Etki Yapan Faktörler Nelerdir?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
3.5. Müşteriler												
Armatörün kiracısının haklarını da koruması gerekir	**3**							3				
3.6. Teknoloji												
Teknoloji karar vermede yalnızlığı ortadan kaldırmaya başlamıştır.	**3**				3							
3.7. Toplum												
Devlet yararı ve başka menfaatler devlet için yapılıyor. Devlet ile ilgili olaylarda kaptan bazen korunabiliyor	**3**			3								
4. BİREYSEL FAKTÖRLER	**22**											
İş kaybetme	**3**											3
Özlük haklarının tanımlanması	**3**								3			
Verilen sözlerinin tutulması	**3**								3			
İzin ve izin dönüşleri	**3**								3			
Kaptanın ailesi ile ilgilenmesi ve aklını rahatlaması	**3**								3			
Kafasının dinç olması ne zaman izine çıkacak, parası yatacak mı, özlük hakları	**4**								4			
Sosyal zeka ve iletişim kabiliyeti.	**3**										3	
5. ACİL DURUMLAR	**21**											
Hayati kararlar vermek zorunda kalıyor	**3**				3							
Acil durumlar için eğitim gererli	**3**									3		
Acil durumlarda kaptanın karar verme yeterliğine sahip olmalıdır.	**3**						3					
Acil durumlarda bilginiz varsa inisiyatif kullanabilirsiniz.	**3**						3					
Eğitim ve ön hazırlık	**3**							3				
Durumun aciliyeti	**3**											3
Acil durumlarda ne kadar haberleşme yapılsa da kaptan karar verecektir.	**3**											3
6. GÜÇ VE OTORİTE İHTİYACI (Kaygı,engelleme,başarı,kontrol)	**15**											
Kararlar statik olarak verilemiyor gemide	**3**				3							
Tek başına karar vermek zorundadır	**3**				3							
Yanlış yapar mıyım endişesi	**3**	3										
Son karar gemi kaptanına ait	**3**								3			
Olayı çözüp kendi fikrini söyleyerek kara yönetiminden teyit alması	**3**							3				

*AP: Ağırlık Puanı

Tablo 4.9'da gemi kaptanlarının karar verme süreçlerine etki eden en önemli kavram olarak "görevin gerekleri" (89) tespit edilmiştir. Diğer kavramlar ise sırayla

örgütsel güçler (46), çevresel güçler (33), bireysel faktörler (22), acil durumlar (21) ve güç-otorite kullanma ihtiyacı (15) olarak tespit edilmiştir.

Tablo 4.9. "*Soru 2; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Etki Yapan Faktörler Nelerdir?*" Özet İçerik Analizi

No	Kavramlar veya Temalar	Ağırlık Puanı	İfade Sıklığı
1.	**Görevin Gerekleri**	**89**	**29**
	1.1. Bilgi	22	7
	1.2. Tecrübe	19	7
	1.3. Uzmanlaşma	16	5
	1.4. Emniyetli Yönetim	14	4
	1.5. Kararın Tipi	12	4
	1.6. Deneyim	6	2
2.	**Örgütsel Güçler**	**46**	**14**
	2.1. Gemi - Şirket İlişkisi	19	5
	2.2. Gemi İçi İlişkiler	12	4
	2.3. Örgüt Politikaları	9	3
	2.4. Gemi Personeli (İnsan Kaynakları)	6	2
3.	**Çevresel Güçler**	**33**	**10**
	3.1. Kaynaklar	8	2
	3.2. Doğal Şartlar ve Çevre	7	2
	3.3. Rakipler	6	2
	3.4. Yasal	3	1
	3.5. Müşteriler	3	1
	3.6. Teknoloji	3	1
	3.7. Toplum	3	1
4.	**Bireysel Faktörler**	**22**	**7**
5.	**Acil Durumlar**	**21**	**7**
6.	**Güç ve Otorite İhtiyacı**	**15**	**5**

Bununla birlikte ikinci araştırma sorusuna verilen cevaplarda dile getirilen bir ifade aşağıda verilmektedir. Bu ifadeden kara yönetiminin tecrübesinin ne kadar önemli anlaşılmaktadır. Fakat bu da gemi kaptanının yine kara yönetiminin etkisi ile hareket ettiğini görmektedir. Bunun sebebi olarak kara yönetiminin gemi kaptanına oranla çok daha fazla tecrübesinin olduğu gösterilebilir.

> *"Şirket kara kadrosu daha deneyimli, çünkü kaptana göre benzer olaylar karadaki insanların başlarına diğer gemiler vasıtası ile birkaç defa gelirken gemi kaptanı sadece bir defa karşılaşabilir bu durumda ona karadaki kadroların yardım etmesi gerekir."*

Üçüncü araştırma sorusu "*Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Çevresel Etkilerin Rolü Nelerdir?*". Bu soruya ait elde edilen verilerin içerik analizi Tablo 4.10'da gösterilmektedir.

Tablo : 4.10. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 3; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Çevresel Etkilerin Rolü Nelerdir?"*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
1. OPERASYONEL KURALLAR	**31**											
Kaptan kurallara sadık kalmalıdır.	**3**										3	
Acil durum prosedürü ve operasyonel prosedürlere uygun kararlar olmalı	**3**										3	
Çevresel etkilerlerin baskısını doğrudan kaptan üzerine yansıtmamak lazım.	**3**								3			
Kaptanın şirketin önerilerini dinlemesi gerekir.	**3**								3			
ISM prosedürüne uymalı.	**3**							3				
ISM'de sorumluluk, gemi personelinden armatöre kadar uzanıyor	**3**						3					
Kaptanın çevreyi düşünerek vereceği kararlar kalmadı çünkü bunlar kural olarak konmuş durumda.	**7**				3	4						
Kara yönetiminin ilgisizliği.	**3**	3										
Kaptanın karar vermesi bir ekip oyunudur.	**3**										3	
2. YASAL KURALLAR	**24**											
Her ülkenin kurallarının farklı olması kargaşa yaratıyor.	**4**									4		
Herhangi bir hapishaneye düşmek istemem.	**3**								3			
Amerikan sahillerinde deniz trafiği helikopterle izleniyor. Kaptan bu durumu değerlendirerek karar alıyor.	**3**			3								
Üçüncü dünya ülkelerinde rahat davranıyor.	**3**			3								
Cezalandırma kültürü önemli rol oynuyor.	**4**			4								
O bölgede yasal etkenler	**3**		3									
Gemi kaptanına hiçbir imkan vermeden sadece ceza veririm demek hatalı	**4**	4										
3. SOSYAL SORUMLULUK	**22**											
Kaptan bilgili ise hangi gemi ile nereye gideceğini bilir.	**3**								3			
Beni destekleyecekler mi sorusu vardır.	**3**								3			
Kaptanın iyi niyetli olması	**3**								3			

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.10. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 3; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Çevresel Etkilerin Rolü Nelerdir?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
Çevrenin kirlenmesi bilincine varıldı.	**4**					4						
Kaptanın vicdanı.	**3**					3						
Kaptanın sosyal durumu itibariyle doğru ve yanlışları belirleyecek.	**3**				3							
Gemi kaptanı çevreyi düşünüyorsa saygısı varsa.	**3**				3							
4. DOĞAL ÇEVRE	**20**											
Deniz kirliğinin yaratacağı etkiler farklı ülkelerce farklı şekilde değerlendiriliyor.	**3**									3		
Çöp alma aktivitesi yoksa gemi ne yapacak	**3**			3								
Kaptan kendini zorlayan çevre şartlarından etkilenmeden karar almalıdır.	**3**										3	
Özellikle tankerlerin çevre kirliliğine yol açması.	**3**					3						
Eskiden yapılan uygulamaların zararları bugün anlaşılıyor.	**3**					3						
Çöpler ile ilgili kurallar çıkartıldı.	**2**					2						
Çevre bilinci.	**3**			3								
5. KAYNAKLAR	**18**											
Personelin iyi olması.	**3**								3			
Kaptanın bilgili olması.	**3**								3			
Kara yönetiminin yeterliliği.	**3**							3				
Kaptan teyit almalı	**3**							3				
Kaptanın kara yönetimine güvenmesi.	**3**							3				
Kara yönetimi, kaptanın yaşadığı her sahnede rol alması gerekiyor.	**3**							3				
6. DEMOGRAFİ	**16**											
Gemi kaptanına gideceği yerdeki acentelerin tüm kurallar konusunda bilgi vermesi.	**3**							3				
Acentelerin gemi kaptanını yönlendirmesi.	**3**							3				
Çin de bir balıkçıya çarptıysa sadece Çinli bir avukat sizi savunabiliyor.	**3**			3								
Acentenin uyarması	**3**		3									
Kaptan yasal bir problemle karşı karşıya kaldığında yerel otoriteler bile çözüm bulamadığı halde kaptandan çözüm bekleniyor.	**4**	4										
7. POLİTİKA - DEVLET	**15**											
İzmir limanına verilmesi gerekli slaç alacak yer yok	**3**			3								

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.10. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 3; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Çevresel Etkilerin Rolü Nelerdir?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
Liman devleti kontrolünün kaptan üzerindeki baskısı.	**3**								3			
Liman devleti kontrolünün kaptan üzerindeki otoritesi.	**3**								3			
Sahil devleti kuralların uygulanması konusunda baskı yaparak farklı davranıyor (Ülke politikası).	**3**			3								
Ülke sahilini koruyacak tedbirleri almadıysa yapacak bir şey de yok.	**3**									3		
8. EKONOMİ	**10**											
ISM'e göre gemiler hareket edemiyor.	**3**			3								
Kara yönetimi prosedürlerin düzenli bir şekilde uygulandığını görmek isteyeceklerdir.	**4**			4								
Limanla ilgili faaliyetlerin yerine getirilmesi konusunda sıkıntı	**3**	3										
9. TEKNOLOJİ	**9**											
Gemi iyi durumda ise	**3**								3			
Gemi eski ise ISM'i uygulaması zordur.	**3**			3								
Prosedürler vardır ama uygulama imkanları var mıdır?	**3**			3								

*AP: Ağırlık Puanı

Üçüncü araştırma sorusuna ait verilerin içerik analizinde tespit edilen kodlama ve kavramlar/temalar, ağırlık puanları ve frekansları ile Tablo 4.11'da özetlenmiştir.

Tablo 4.11. "*Soru 3; Gemi Kaptanının Karar Verme Sürecine Çevresel Etkilerin Rolü Nelerdir?*" Özet İçerik Analizi

No	Kavramlar veya Temalar	Ağırlık Puanı	İfade Sıklığı
1	Operasyonel Kurallar	31	10
2	Yasal Kurallar	24	7
3	Sosyal Sorumluluk	22	7
4	Doğal Çevre	20	7
5	Kaynaklar	18	6
6	Demografi	16	5
7	Politika - Devlet	15	5

Gemi kaptanının karar verme sürecine etki eden çevresel etkiler, operasyonel kurallar (31), yasal kurallar (24), sosyal sorumluluk (22), doğal çevre (20), kaynaklar (16) demografi ve politika – devlet (15) olarak sıralanmıştır.

Dördüncü ve beşinci araştırma soruları birleştirilerek "*Şirket Amaç, Politika, Yapısı ve Prosedürlerinin Karar Verme Sürecine Etkileri Nelerdir?*" şeklinde sorulmuştur. Bu soruya ait elde edilen verilerin içerik analizi Tablo 4.12'de gösterilmektedir.

Tablo : 4.12. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 4-5; Şirket Amaç, Politika, Yapısı ve Prosedürlerinin Karar Verme Sürecine Etkileri Nelerdir ?"*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
1. ORGUT YAPISI	**53**											
1.1. Kurumsallaşma												
Kurumsal olmayan bir şirkette kaptan vereceği kararlarda arkasında kimsenin olmayacağını bilir	**3**			3								
Kurumsal bir şirkette ise arkasında bir ekibin olduğunu bilir.	**3**			3								
Sektörde başarılı olmak için kurumsallaşma önemli	**3**				3							
Şirketin kurumsal veya aile şirketi olması kaptanın kararlarını etkileyecektir.	**3**			3								
Kurumsallaşmanın anlamı kara yönetiminin bilgi beceri donanımının yeterli olması	**3**				3							
Kurumsallaşmada gemi kaptanının vereceği kararlarda doğruyu bulma konusunda yardımcı olmasıdır.	**3**				3							
Gelişim için kurumsallaşma gerekir.	**3**						3					
Şirketlerini kurumsal yapıya sokmayan şirketlerin sonu gelmiştir.	**4**									4		
1.2. Yapılanma												
Piramit yapılandırma	**3**									3		
En üstte patron olamamalı	**3**									3		
En üstte profesyonel birisi olmalı	**3**									3		
Şirketin yapısını bilerek ona göre karar vermesi lazım	**3**		3									
Şirketin yapılanması önemli	**4**					4						
Kaptanın vereceği kararlar ile kurumun yapısı çok önemlidir.	**3**			3								

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.12. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 4-5; Şirket Amaç, Politika, Yapısı ve Prosedürlerinin Karar Verme Sürecine Etkileri Nelerdir ?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
1.3. ISM												
Şirketin yapılandırılması ve yeni kurarlarla uyması gerekiyor	**3**											3
Kurumsal değilse bile ISM politikalarını tam oturtmuş olması gerekir.	**3**						3					
ISM'i tam layıkıyla uygulayan firmalar da sorun zaten çözülmüş oluyor.	**3**									3		
2. GEMİ-KARA YÖN. İLETİŞİMİ	**29**											
Kara yönetiminin içerisinde eğitim alacak kaptan zaten şirket amaç ve politikalarını yaşayarak öğrenmeli	**3**					3						
Kaptan şirketin karta yönetiminin içerisinde bulunarak işlemlerin nasıl işlediğini görmeli	**3**					3						
İletişim olanakları	**3**		3									
Kara yönetimi ile aynı dili konuşarak kaptan doğru kararlar verebililir.	**6**					3	3					
Aynı dili konuşabilmesi için kara yönetimi ile birlikte çalışmış olması gerekir.	**3**					3						
Kara yönetimi ile aynı dili konuşabilecek kaptan daha rahat edecektir.	**3**					3						
Her an, 24 saat kaptan, sıkıştığı anda kara yönetimini arayabilmesi lazım	**4**								4			
Kara yönetimi de kaptanın danıştığı konuda onu rahatlatması açısından hemen dönüp isteklerine cevap vermesi gerekir.	**4**								4			
3. TAKIM YÖNETİMİ	**25**											
Sorumluluğu paylaşması gerekir.	**3**						3					
Kara yönetimi ve deniz yönetimi bir takım oyunudur.	**3**							3				
Takım oyununda acente ve kumanyacı diğer oyunculardır	**3**							3				
Diğer departmanlar (gümrük acente, finans vb.) operasyon elemanlarını desteklemek gerekir.	**3**							3				
Kaptan kara yönetiminin bilgisi ve tecrübesine güvenmesi gerekiyor.	**4**								4			
Büyük taşıyıcı firmalar kuralları koymaya başladı ve bu kurallardan kaçış yok.	**3**									3		

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.12. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 4-5; Şirket Amaç, Politika, Yapısı ve Prosedürlerinin Karar Verme Sürecine Etkileri Nelerdir ?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
Karar yönetiminde iş bilmezlik, kural tanımazlık, hukuk tanımazlık devam ediyorsa kaptanın doğru kalması imkansızdır	**3**										3	
Gemilerinin eski veya değersiz olması durumunda kara yönetimi de gemi kaptanının arkasında olmaz	**3**			3								
4. KARA YÖNETİMİ TECRÜBESİ	**16**											
Karada yönetiminin tecrübeli olması	**3**		3									
Kara yönetimine gönderilen bilgilerin anlaşılamaması	**3**		3									
Kara yönetiminin mutlaka denizde yaşanan olayları yaşamış olması gerekir.	**4**						4					
Operasyonu yönlendirecek olan kişileri teknik ve ticari donanıma sahip olmalıdır.	**3**							3				
Okul mezunu olması	**3**		3									
5. AMAÇ ve POLİTİKALAR	**9**											
Koşullara bağlı olarak amaç politikalar göz ardı edilebiliyor	**3**		3									
Armatörün işine gelmediği zaman politika ve amaçlar göz ardı edilebiliyor.	**3**		3									
Şirkete geldiğiniz anda politika ve amaçları belirlidir.	**3**									3		

*AP: Ağırlık Puanı

Araştırma sorusu dört ve beş'e ait içerik analizinde tespit edilen kodlama ve kavramlar/temalar, ağırlık puanları ve frekansları ile Tablo 4.13'de özetlenmektedir.

Buna göre gemi kaptanının içinde bulunduğu örgütün amaç, politika, yapısı ve prosedürlerin gemi kaptanının operasyonel kararlarına etkisinde sırayla örgüt yapısı (53), gemi-kara yönetimi iletişimi (29), takım yönetimi (25), kara yönetiminin tecrübesi (16) ve örgütün amaç/politikaları (9) tema olarak tespit edilmiştir. "Örgüt yapısı" temasını oluşturan kavramlar ise, yapılanma, kurumsallaşma, ISM olarak sıralanmıştır.

Tablo 4.13. "*Soru 4-5; Şirket Amaç, Politika, Yapısı ve Prosedürlerinin Karar Verme Sürecine Etkileri Nelerdir ?*" Özet İçerik Analizi

No	Kavramlar veya Temalar	Ağırlık Puanı	İfade Sıklığı
1	**Orgüt Yapısı**	**53**	**17**
	1.1. Yapılanma	25	8
	1.2. Kurumsallaşma	19	6
	1.3. ISM	9	3
2	**Gemi-Kara Yönetimi İletişimi**	**29**	**9**
3	**Takım Yönetimi**	**25**	**8**
4	**Kara Yönetiminin Tecrübesi**	**16**	**5**
5	**Amaç ve Politikalar**	**9**	**3**

Araştırmanın birleştirilen altı ve yedinci soruları "*Şirket içi iletişim, işbirliği, şirket kültürü, ve karara yardımcı aktörlerin karar verme sürecine etkileri nelerdir?*" şeklinde sorulmuştur. Bu soruya ait elde edilen verilerin içerik analizi Tablo 4.14'de gösterilmektedir.

Tablo : 4.14. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 6-7; Şirket içi iletişim, işbirliği, şirket kültürü, ve karara yardımcı aktörlerin karar verme sürecine etkileri nelerdir ?"*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
1. GEMİ-KARA YÖNETİMİ İLETİŞİMİ	**46**											
1.1. Uyum												
Uyumlu kaptan olması kararın sağlıklı olması demek değildir.	**3**			3								
Kara yönetimi ile kaptan arasında uyum gemi kaptanının kararlarını etkileyecektir.	**3**				3							
Uyumlu çalışan şirketin iletişimi de iyidir.	**3**									3		
Uyumsuzluk varsa ya gemi kaptanı ayrılıyor ya da kara yönetimi ayrılmasını istiyor.	**3**											3
Kara yönetim kadroları gemiye şirketi daha iyi nasıl yönetebilirim diye soruyor	**3**	3										
1.2. Sorumluluk												
Top kimde kalacak olayı ortadan kalktı.	**3**							3				
Karada her bir gemiden sorumlu bir enspektör atadık	**3**							3				

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.14. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 6-7; Şirket içi iletişim, işbirliği, şirket kültürü, ve karara yardımcı aktörlerin karar verme sürecine etkileri nelerdir ?"(Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
Bir problem var ise hata mutlaka kara yönetiminden kaynaklanmaktadır.	**3**								3			
1.3. ISM												
ISM her şeyi kapsamaktadır. Rehber ISM olmalı	**4**										4	
Hem gemi kaptanı hem de kara yönetim kadrosu ISM kodu iyi bilmeli	**3**											3
1.4. Çatışma												
Kara yönetim kadrolarından herhangi biriyle gemi kaptanı arasında bir husumet var ise veya çekememezlik var ise karar almayı zorlaştırıyor.	**3**		3									
Gemiyi karadan suçlama kültürünün ortadan kalkması gerekir.	**3**								3			
1.5. İnsan Kaynakları												
İletişim iyi olabilmesi için şirket kara kadrolarında istihdam edilecek kişinin denizden itibaren yetişmiş kişilerin karaya adaptasyonu ile gelmesi gereklidir.	**3**							3				
Takım çalışması için egolu bir yapıda olunmaması gerekir.	**3**									3		
1.6. Güven												
Gemi kaptanı ile aralarında karşılıklı güven var ise vereceğiniz karalar daha sağlıklı oluyor	**3**		3									
2. KARA YÖNETİMİ İÇİNDEKİ İLETİŞİM	**40**											
2.1. Örgüt Yapılanması												
Kara yönetimi orkestra gibi olmalı	**3**					3						
Karar yönetimi piramit yapısı içinde olmalı	**3**					3						
Sorumluluk verildiğinde yetki de verilmeli	**3**					3						
Departmanlar arasında iletişim önemli	**3**					3						
Uyumun başlıca şartı takım çalışmasıdır	**3**									3		
Kara yönetiminde takım çalışması eğitimlerinin verilmesi gereklidir.	**3**									3		
Kara kadroları yeterli değilse kaptanın kararlarında sağlıklı olması beklenemez	**3**											3
2.2. Kurumsallaşma												
Şirket kurumsal değilse gemi kaptanının kararları da sağlıklı olmuyor.	**3**			3								

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.14. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 6-7; Şirket içi iletişim, işbirliği, şirket kültürü, ve karara yardımcı aktörlerin karar verme sürecine etkileri nelerdir ?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
Kurumsallaşma takip edilirse karar süreci sağlıklı etkilenir	**3**				3							
İletişim konusunda ekonomi veya tasarruf yapılmamalıdır.	**4**					4						
Tim çalışması için şirket içerisinde mesleki, hiyerarşik bir yapının olmaması gerekir	**3**									3		
Kara yönetim kadrolarının yeterliklerini tespit ettirmeleri gerekiyor.	**3**											3
İletişim sağlıklı olarak varsa vereceğiniz kararlar daha sağlıklı oluyor	**3**		3									
3. KARA YÖNETİMİ ve GEMİNİN DİĞER ORGÜTLERLE İLETİŞİMİ	**11**											
Armatör ile Yönetici firma arasındaki problemler de gemi kaptanının kararını etkiler	**4**		4									
Geminin yanaştığı limanda şirketin diğer unsurları (acente vb) tarafından desteklenebiliyor ise gemi kaptanının operasyonel kararını etkiler.	**3**						3					
Diğer unsurlar gemi kaptanının önüne yol haritası koyabilmeli	**4**						4					
4. GEMİ İÇİ İLETİŞİM	**6**											
Gemi güvenlik (emniyet) toplantıları	**3**	3										
Gemi kaptanı ile gemi içi arasındaki uyumsuzluk varsa alt kadroya yansır	**3**				3							

*AP: Ağırlık Puanı

Araştırmanın birleştirilen altı ve yedinci soru verilerinin içerik analizinde tespit edilen kodlama ve kavramlar/temalar, ağırlık puanları ve frekansları Tablo 4.15'de özetlenmektedir.

Tablo 4.15'de oluşan temalar sırasıyla gemi-kara yönetimi iletişimi (46), kara yönetimi içindeki iletişim (40), kara yönetimi ve geminin diğer örgütlerle iletişimi (11), gemi içi iletişim (6) olarak sıralanmıştır.

Tablo 4.15. "*Soru 6-7; Şirket içi iletişim, işbirliği, şirket kültürü, ve karara yardımcı aktörlerin karar verme sürecine etkileri nelerdir?"* Özet İçerik Analizi

No	Kavramlar veya Temalar	Ağırlık Puanı	İfade Sıklığı
1	**Gemi-Kara Yönetimi İletişimi**	**46**	**15**
	1.1. Uyum	15	5
	1.2. Sorumluluk	9	3
	1.3. ISM	7	2
	1.4. Çatışma	6	2
	1.5. İnsan Kaynaları	6	2
	1.6. Güven	3	1
2	**Kara Yönetimi İçindeki İletişim**	**40**	**13**
	2.1. Örgüt Yapılanması	21	7
	2.2. Kurumsallaşma	19	6
3	**Kara Yönetimi ve Geminin Diğer Orgütlerle İletişimi**	**11**	**3**
4	**Gemi İçi İletişim**	**6**	**2**

Araştırmanın sekizinci sorusu; "*Gemi kaptanının bireysel özelliklerinin karar verme sürecine etkileri nelerdir?* Bu soruya ait elde edilen verilerin içerik analizi Tablo 4.16'da gösterilmektedir.

Tablo : 4.16. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 8; Gemi kaptanının bireysel özelliklerinin karar verme sürecine etkileri nelerdir?"*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
1. AİLEVİ DURUMU	**41**											
1.1. Motivasyona Etkisi												
Teknoloji ile ulaştırılan ailesel kötü haberler motivasyonu bozmaktadır.	**3**							3				
Aileye ne kadar düşkünse gemide motivasyonu da az oluyor	**3**	3										
Aile karar verme sürecini kötü yönde etkiliyor	**3**			3								
Aile karar verme sürecini etkiler	**3**					3						
Ailede oluşan problem	**3**							3				
1.2. Denizi Bırakma Nedeni												
Mesleği bırakmadaki en önemli neden ailevidir.	**10**	5	5									
1.3. Kaygılar												
Bekar olduğunuz zaman maceracı davranabilirsiniz	**3**			3								

*AP: Ağırlık Puanı **./..**

Tablo : 4.16. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 8; Gemi kaptanının bireysel özelliklerinin karar verme sürecine etkileri nelerdir?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
Geride bıraktığı ailesi karar verme sürecine etkilidir.	**3**	3										
Aileniz olduğu zaman kararlarınızda ürkeklik veya çekiniklik vardır.	**3**			3								
1.4. Eşi												
Gemi kaptanının karısının kendisini aratmayacak kadar yeterli olması gerekir.	**3**	3										
Uyumlu bir aile yaşamı	**4**										4	
2. BEDENSEL ve RUHSAL SAĞLIK	**32**											
Bedensel sağlık	**4**										4	
Kendisi ile barışık olması karar verme sürecini etkiler	**6**					4	2					
Sosyalleşme isteği karar verme sürecini etkiler	**3**					3						
Kaptanın ruh sağlığının karar verme sürecini etkiler	**8**						5	3				
Sağlam kişiliğe sahip olması	**4**										4	
Mental sağlık	**4**										4	
Çalışma ve izin periyotlarına saygılı olması gerekir	**3**						3					
3. ALIŞKANLIK ve TARZ	**26**											
Alkole düşkün olmasının nedeni de ailedir.	**3**		3									
Olumlu bir alışkanlık	**4**										4	
Problemlerin üzerine gidenler	**3**											3
Problemleri arayanlar	**3**											3
Problemlerden korkanlar	**3**											3
Hiçbir şey olmaz tipi yaklaşım gösterenler	**3**											3
Kurallara tam uyanlar	**3**											3
Okula girerken gelecekte yapmak istediği ile ilgilidir.	**4**								4			
4. BECERİ ve KABİLİYETLERİ	**25**											
4.1. Teknoloji Kullanma												
Teknoloji kullanma karar verme sürecini iyi yönde etkiliyor	**3**			3								
Teknolojiye yakın olmalı	**6**						3			3		
Teknolojinin gerisinde kalması karar vermesini etkiler	**3**									3		
4.2. Genel												
Kabiliyet gemi kaptanlarının kararlarını olumlu etkiler	**4**		4									
Beceri karar verme sürecini iyi yönde etkiliyor	**3**			3								

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.16. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 8; Gemi kaptanının bireysel özelliklerinin karar verme sürecine etkileri nelerdir?"(Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
4.3. Liderlik												
Personeline ve çalışanlara güveni sağlamış kaptan olması	**3**							3				
Her olayda söyledikleri ve kararları ile otoritesini koymalı	**3**							3				
5. BİLGİ VE DONANIM	**21**											
Bilgili olması	**9**						3	3		3		
Donanımlı olmak karar verme sürecini etkiler	**3**					3						
Literatürü takip edebiliyor olması	**3**						3					
Armatörün kendi sistemleri ile kaptanın bireysel özelliklerini geliştirici eğitimleri aldırması gerekir	**3**								3			
Kariyer Planlaması	**3**								3			
6. YAŞ	**15**											
Yaş gemi kaptanlarının kararlarını etkiler	**3**		3									
Yaş karar verme sürecini kötü yönde etkiliyor	**6**			3						3		

*AP: Ağırlık Puanı

Yaş karar verme sürecini iyi yönde etkiliyor	**3**				3							
Eski kaptanları gemide çalıştırmak zor çünkü çağın gerisinde kalmıştır	**3**									3		
7. MADDİ BEKLENTİ	**9**											
Bu meslek sadece parası için yapılan bir meslektir	**3**	3										
Kimse zevkinden gemi kaptanı olmuyor	**3**	3										
Hayatını para karşılığı satar	**3**							3				
8. TECRÜBE ve DENEYİM	**9**											
Tecrübe gemi kaptanlarının kararlarını olumlu etkiler	**6**		3							3		
Tecrübe ve deneyim karar verme sürecini etkiler	**3**				3							
9. İŞİN DOĞASI	**7**											
Allah insanı denizde yaşaması için yaratmamıştır	**3**	3										
Denizcilik insanın doğasına aykırı bir meslektir	**4**						4					
10. KAYGI ve FOBİLER	**6**											
Ölüm korkusu karar verme sürecini etkiler	**3**			3								
Fobiler karar verme sürecini etkiler	**3**				3							

*AP: Ağırlık Puanı

Araştırmanın sekizinci sorusuna ait elde edilen verilerin içerik analizinde tespit edilen kodlama ve kavramlar/temalar, ağırlık puanları ve frekansları ile Tablo 4.17'de özetlenmektedir. Buna göre oluşan temalar sırasıyla, ailevi durumu (41), bedensel ve ruhsal sağlık (32), alışkanlıklar ve tarz (26), beceri ve kabiliyetleri (25), bilgi ve donanım (21), yaş (15), maddi beklenti (9), tecrübe ve deneyim (9), işin doğası (7), kaygılar ve fobiler (6) gelmektedir.

Tablo 4.17. "*Soru 8; Gemi kaptanının bireysel özelliklerinin karar verme sürecine etkileri nelerdir?*" Özet İçerik Analizi

No	Kavramlar veya Temalar	Ağırlık Puanı	İfade Sıklığı
1	**Ailevi Durumu**	**41**	**12**
	1.1. Ailenin İş Motivasyonuna Etkisi	15	5
	1.2. Denizi Bırakma Nedeni	10	2
	1.3. Kaygılar	9	3
	1.4. Eşi	7	2
2	**Bedensel ve Ruhsal Sağlık**	**32**	**9**
3	**Alışkanlıklar ve Tarz**	**26**	**8**
4	**Beceri ve Kabiliyetleri**	**25**	**8**
	4.1. Teknoloji Kullanma	12	4
	4.2. Genel	7	2
	4.3. Liderlik	6	2
5	**Bilgi ve Donanım**	**21**	**7**
6	**Yaş**	**15**	**5**
7	**Maddi Beklenti**	**9**	**3**
8	**Tecrübe ve Deneyim**	**9**	**3**
9	**İşin Doğası**	**7**	**2**
10	**Kaygılar ve Fobiler**	**6**	**2**

Araştırmanın birleştirilen dokuzuncu ve onuncu sorusu; "*Gemi kaptanına arzu etmediği kararları vermesi yönünde yapılan baskılar ve nedenleri nelerdir? Siz olsaydınız ne yapardınız?" şeklinde sorulmuştur.* Bu soruya ait elde edilen verilerin içerik analizi Tablo 4.18'de gösterilmektedir. İçerik analizinde tespit edilen kodlamanın ağırlık puan değerleri bu sorunun cevabı için yapılmamış olup veriler tamamen değişkenlerin tespitine yönelik olarak değerlendirilmiştir.

Tablo : 4.18. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 9-10; Gemi kaptanına arzu etmediği kararları vermesi yönünde yapılan baskılar ve nedenleri nelerdir? Siz olsaydınız ne yapardınız?"*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	**K_2**	**K_3**	**K_4**	**K_5**	**K_6**	**K_7**	**K_8**	**K_9**	**K_{10}**	**K_{11}**
Baskıyı Kim yapar												
Şirket arzu edilmeyen konularda karar alınması için baskı yapar	**11**	3				3	5					
Armatör tarafından gelir	**6**		3	3								
Yerel otorite	**6**			3			3					
Kiracı	**6**			3			3					
Her yerden	**6**				3					3		
Baskı son yıllarda yapılmamaktadır.	**5**								5			
Liman imkanları eksiklikleri yüzünden oluşan baskılar	**5**									5		
Uyum olmayan şirketlerde	**3**				3							
Kurumsal olmayan şirketlerde	**3**				3							
Piramit yapılandırılmamış kurumlar	**3**				3							
Liman Devleti Kontrolü	**3**				3							
Sahil Güvenlik	**3**				3							
Klas Denetçileri	**3**				3							
Kaptan Şirkete yapmaya başlamıştır	**3**								3			
Nasıl ve Neden Baskı Yapılır												
Kaptanın verdiği karara inanmasıdır.	**5**					5						
İyi yönetim şirketlerinde bu baskı kalmamıştır	**5**								5			
Karar konusunda baskı yapılabilmesi karşıdaki kişinin şahsiyeti ile ilgilidir.	**3**	3										
Mali konularda armatör lehine karar verilmesi konusunda karar verilebilir	**3**		3									
Yapılan baskının niteliği önemli	**3**					3						
Kararına saygılı davranmak lazım.	**3**						3					
Ticari ve yanıltıcı bir baskı mı	**3**										3	
Ekonomik yönlü	**3**							3				
Siz olsaydınız ne yapardınız												
Baskı yapılması durumunda gemiden ayrılırım	**6**	3				3						
Can güvenliği dikkate alınır	**5**			5								
Mal güvenliği dikkate alınır	**4**			4								
Gemi kaptanı hiçbir zaman kendisini tehlikeye atacak bir kararı almaz	**4**					4						
Alınacak kararın çevresel etkilerinin ne olacağı çok önemli	**4**					4						
Ticari bir karar ise şirketi ile hem fikir olmalı	**4**						4					
Gemi kaptanı hiçbir zaman gemisini tehlikeye atacak bir kararı almaz	**4**					4						
Hukuki sonuçları var ise vereceği kararda direnmelidir.	**4**						4					

*AP: Ağırlık Puanı

./..

Tablo : 4.18. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 9-10; Gemi kaptanına arzu etmediği kararları vermesi yönünde yapılan baskılar ve nedenleri nelerdir? Siz olsaydınız ne yapardınız?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
Siz olsaydınız ne yapardınız (Devam)												
Gemi personelinin can güvenliği ve sağlığına öncelik verilerek karar verilir	**3**		3									
Gemi ve yük güvenliği düşünülerek karar verilir	**3**		3									
Çevre güvenliği dikkate alınır	**3**			3								
Duruma göre davranıp yaparım	**3**					3						
Ticari yönde baskılar yapılabilir. Özellikle bir yere gitme konusunda hava varken	**3**					3						
Ticari bir karar ise şirketin yazılı güvencesini alarak karar veririm	**3**						3					
Gemi kaptanı verdiği karalarda sonuna kadar savunabilecekse karar vermelidir	**3**							3				
Yazılı olarak bu baskıyı bildirmesini isterim	**3**							3				
Tecrübelerine başvurmalı	**3**										3	
Teknik yönlü olarak analiz edilmelidir	**3**										3	
Güvenlik yönlü olarak analiz edilmelidir	**3**										3	
Etik yönlü olarak analiz edilmelidir	**3**										3	
Bu baskıların tehlikeye atabileceği şeyleri ifade edebilecek uyarıları içeren yazı yazarım ve teyit isterim.	**3**										3	
Tüm uyarılarıma rağmen baskı devam ederse gemiden ayrılırım.	**3**										3	
Sonucu ne olur												
Yerime gidecek birisi mutlaka bulunur	**3**	3										
Gözünü karartarak yapabilenler olur	**6**	3				3						
Yapanlar sonuç olarak cezasını bir şekilde çekiyorlar	**3**					3						
Baskı Tipleri												
Her kiralama sonunda gemiden yakıt çalması istenir	**3**		3									
Adamların daha fazla çalıştırılması istenir	**3**		3									
Boşaltın	**3**			3								
Çıkın	**3**			3								
Demire çıkın	**3**			3								
Belirli bir hızla gideceksin	**3**			3								
Ticari kaygılar ve bir yere yetişme konusunda rotanın belirlenmesi için baskı gelir	**6**				3	3						
Surveyleri bir şekilde atlat	**3**				3							

*AP: Ağırlık Puanı

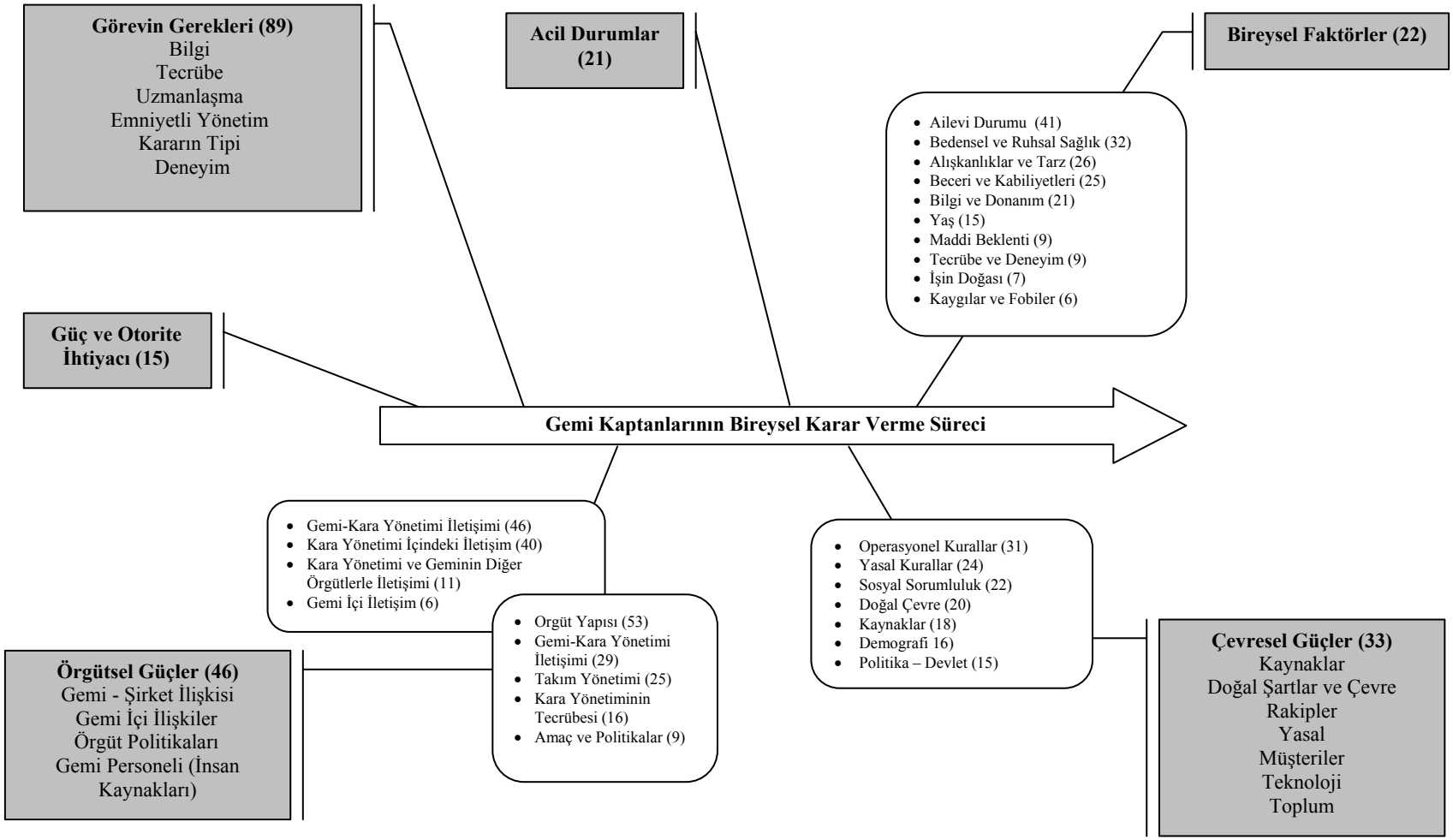
./..

Tablo : 4.18. Odak Grup Çalışması İçerik Analizi *"Soru 9-10; Gemi kaptanına arzu etmediği kararları vermesi yönünde yapılan baskılar ve nedenleri nelerdir? Siz olsaydınız ne yapardınız?" (Devam)*

TEMALAR, Kavramlar, Kodlamalar	AP*	**Katılımcıların Kodları ve İfade Puanları**										
		K_1	K_2	K_3	K_4	K_5	K_6	K_7	K_8	K_9	K_{10}	K_{11}
Baskı Tipleri (Devam)												
Ben bu yükün tamamını alamam	**3**							3				
Hazırlık mektubu zamanının belirlenmesi	**3**								3			
Konşimentonun imzalanması	**3**								3			
Taşınan yükün çalınması	**3**									3		
Balast ve slacın sahte barç evrakı düzenlenerek denize basılması	**3**									3		
Eski tarihli konşimento istenir.	**3**											3
Denize elverişli olmadığı halde yola çıkması istenir.	**3**											3
Hasarlı bir yük için temiz konşimento istenir.	**3**											3
Eksik personelle yola çıkması istenir. Bir sonraki limana kadar idare et denilir.	**3**											3
Klas, P&I vb denetimcilere şuraları buraları gösterme idare et atlatalım denir.	**3**											3
Kaçak yolculardan bir şekilde kurtulması istenir	**3**											3
Jurnali gerçek olmayan bir şekilde tutması istenir.	**3**											3
Yardımlaşmadan uzak durması istenir	**3**											3
Denizden adam kurtarmaması istenir	**3**											3
Kaza ve hasar raporlarının gerçeğe aykırı bir şekilde tutulması istenir.	**3**											3
Deniz raporu alınırken mahkemede aksi bir şekilde ifade vermesi istenir	**3**											3
Müşterek avarya olmadığı halde müşterek avarya ilan etmesi istenir	**3**											3
Kazalarda sigortadan tazmin edebilmek için ben çarptım ben yaptım demesi istenir.	**3**											3
Evrak değiştirmesi istenir.	**3**											3
Yerel otoriteler (PSC) vidanızın boyası düşmüş diye sudan bahanelerle zorlamalarda bulunur.	**3**											3
Gümrük zorlar	**3**											3
Seferden men edilen geminin kaçması istenir	**3**											3
Aşırı yüklü olacak şekilde yükleme yapması istenir	**3**											3

*AP: Ağırlık Puanı

Yapılan içerik analizi her bir soruya ait verilerin özetlenmesi maksadıyla kullanılmıştır. Tüm içerik analizi ayrıca Şekil 4.6'da özetlemiştir.



Şekil 4.6. İçerik Analizi Sonuçlarının Açıklayıcı Kavramsal Bir Şema Üzerinde Gösterilmesi

İçerik analizi kısmen, nicel yöntemlerdeki faktör analizine benzemektedir. Gemi kaptanlarının bireysel kararlarına etki eden kavramlar bu şekilde tespit edilmiştir (Bkz Şekil 4.5'in 8 numaralı basamağı). Odak grup çalışmasından elde edilen veriler üzerinde yapılan içerik analizi sonuçları Şekil 4.6'da açıklayıcı bir model üzerinde gösterilmeye çalışılmıştır. Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının karar verme sürecine etki eden çevresel etkiler modelin en dışındaki çerçevelerde koyu zemin üzerinde verilmiştir. Ayrıca her bir kavramın ağırlık puanları parantez içerisinde gösterilmiştir. Diğer odak grup sorularından elde edilen veriler üzerinde yapılan içerik analizleri Şekil 4.6'da verilen ilgili çevresel etkilerin üzerinde köşeleri yuvarlatılmış açık renk zeminli çerçeveler içerisinde verilmiştir.

Odak grup sorularından açılış sorusu olan "***Şirketler Gemilerinde Nasıl Bir Kaptan İstiyor ?"*** sorusu, sadece gemi yönetim örgütlerinin nasıl bir gemi kaptanı istediklerinin tespitine yönelik olarak hazırlanmıştır. Bu soru aşağıda incelenecek olan karar verme süreci değişkenlerine ait ifadelerin oluşturulmasında kullanılmıştır.

Nicel araştırma yönteminde kullanılacak olan değişkenlerin tespitinde ise kodlanan ifadelerden faydalanılmıştır. Aşağıda, gemi kaptanlarının karar verme sürecine etki eden değişkenlerin belirlenmesi süreci açıklanmaktadır.

4.5.2. Nicel Araştırma Süreci

Çalışmanın bu safhası nicel araştırma yöntemlerinin kullanıldığı bir safhadır. Yapılan odak grup çalışmasıyla elde edilen verilerinden ortaya çıkan karar verme süreçlerine ait değişkenlere ve bu bölümde açıklanacak olan değişken gruplarına, çalışma sırasında bir gemiyi sevk ve idare eden gemi kaptanlarının vereceği yanıtlar, 5'li Likert ölçeği kullanılarak alınmaya çalışılmıştır. Bunun için veri toplama aracı olarak bir anket formu geliştirilmiştir. Aşağıda geliştirilen anket formunda kullanılan değişken gruplarının neler olduğu ve nerelerden elde edildiği ile ilgili özet bir açıklamadan sonra veri toplama aracı olarak kullanılan anket formundaki değişkenlerin ve değişken gruplarının nasıl bir süreç içerisinde oluşturulduğu anlatılmıştır. Daha sonra geliştirilen son anket formundaki değişken grupları ve

oluşturulan değişkenler hakkında detaylı açıklama yapılmıştır. Son olarak veri toplama ve verilerin işlenme süreci anlatılmıştır.

4.5.2.1. Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Belirlenmesi

Gemi kaptanlarının operasyonel kararlarına ait süreçlerin tespitine yönelik olarak yapılan odak grup çalışmasından elde edilen veriler üzerinde içerik analizi uygulanmıştır. Analizde veriler kodlara, kodlar kavramlara, kavramlar da temalara dönüştürülmüştür. İçerik analizinde tüm veriler sistematik bir şekilde özetlenmeye çalışılırken oluşan kavram ve temaların genel özet içerisindeki ağırlıkları tespit edilmeye çalışılmıştır. Anket uygulaması için oluşturulacak olan değişkenler ise sorulara ait verilerden elde edilen kodlar kullanılarak oluşturulmuştur. Her bir soruya katılımcıların verdiği cevaplar birer değişken olarak kabul edilmiştir. Bu değişkenler üzerinde yapılan analizlerde tekrarlar ve anlam bozucu ifadeler giderilerek değişkenlere son halleri verilmiştir.

Odak grup sorularından özellikle 2, 3, 4-5, 6-7 ve 8. soruların cevaplarından elde edilen veriler üzerinde yapılan analiz sonucunda, gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden 60 adet değişken saptanmıştır. Odak grup sorularının hazırlanması sırasında yaralanılan Rowe ve Boulgarides (1994) ile Driver vd'nin (1990) model çalışmaları birçok değişkeni tespit etmemizi sağlamıştır. Bunun yanında karar verme modelleri üzerinde incelemeler yaparak çeşitli karar verme modelleri ve teoremleri ortaya koyan Simon (1976), Nutt (1979), Schermerhorn (1989), vb. araştırmacıların da işaret etmiş oldukları karar verme değişkenlerinden yararlanılmıştır. Bu değişkenlerin neler olduğu ilerideki bölümlerde açıklanmıştır. Ayrıca 9. ve 10. sorular gemi kaptanlarının kararlarına herhangi bir baskı olup olamadığının tespitine ve baskıların sonuçlarına ait değişkenlerin tespitine yönelik olarak hazırlanmıştı. Bu sorunun verilerinden yaralanılarak gemi kaptanlarının kararlarına baskı ve sonuçları konusundaki geliştirilen değişkenler, anket formunun son değişken grubunu oluşturmuştur. Bununla birlikte, değişkenler üzerinde yapılan analiz çalışmalarında birçok değişkenin Uluslararası Emniyetli Yönetim (ISM) felsefesi kavramları ile benzerlik taşıdığı ve karar verme süreci üzerinde çok etkili

olduğu tespit edilmiştir. Bunun üzerine ISM felsefesinin ilk olarak ortaya konduğu ve daha önceki bölümlerde incelemiş olduğumuz ISMA Uygulama Rehberi'nin çalışmamızın bir parçası olması gerektiği düşünülmüştür. Bu amaçla ISMA Uygulama Rehberi'nin maddeleri titizlikle incelenerek gemi kaptanlarının gemilerinde uygulanan/uyguladıkları Uluslararası Emniyetli Yönetim (ISM) ile ilgili algılarının ölçülebileceği bir değişken grubu hazırlanmıştır.

Odak grup çalışması verilerinden, karar verme literatürden ve denizcilik literatüründen elde edilen son halini almış değişkenleri incelemeden önce bu değişkenlerin nasıl bir süreç sonucunda oluşturulduğu aşağıda belirtilmiştir.

4.5.2.2. Veri Toplama Aracı Oluşturma Süreci

Gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreci üzerine etki eden faktör değişkenlerinin oluşturulması ve veri toplama aracı olan anket formunun geliştirilme süreci yaklaşık olarak iki aydır. Bu süreçte ön testlerin de yapıldığı sekiz aşama aşağıda ayrıntılarıyla incelenmiştir. Bu aşamalarda birçok defa değişik uzmanların görüşlerine de başvurulmuş ve her bir aşamada değişkenler daha anlamlı, anlaşılabilir, tekrarlardan kaçınılmış bir hale getirilmeye çalışmıştır (Baş, 2003).

Süreçle ilgili ayrıntılar aşağıda verilmiştir.

1. Aşama; 12 Mayıs 2005 de yapılan odak grubu çalışmasına ait verilerin içerik analizi 29 Mayıs 2005 tarihinde tamamlanarak, gemi kaptanlarının gemi operasyonlarında vermiş oldukları bireysel kararlara ait değişkenler 60 adet olarak tespit edilmiştir. İfade şeklindeki bu değişkenlerin yazılı olduğu form, odak grup katılımcılarının elektronik posta adreslerine gönderilmiştir. Konu ile ilgili tespit edilen değişkenlerin incelemesi yapılarak geri bildirim vermeleri istenmiştir. 4 odak grup katılımcısı yapılmasını gerekli gördükleri değişiklik ve önerileri belirttikleri geri bildirimleri elektronik posta yardımıyla göndermiştir.

2. Aşama; Odak grup katılımcılarının, dikkat ve titizlikle inceledikleri değişkenler üzerinde yapmış oldukları düzeltme ve eklemeler dikkate alınarak 02 Haziran 2005 tarihinde yeni bir anket formu geliştirilmiştir. Bu formda ifadelerin karşılarına 5'li Likert ölçeği konularak tekrar odak grup katılımcılarının yeni görüş ve önerileri istenmiştir. Bu aşamaya kadar ikinci taslak anket formunda sadece gemi kaptanlarının bireysel "karar verme süreci"ne ait olan değişkenler geliştirilmeye çalışılmıştır.

3. Aşama; Odak grup katılımcılarının yeni görüş ve önerileri ile birlikte gemi kaptanlarının bireysel "karar verme süreci"ne ait 60 olan değişken sayısı 66'ya yükselmiştir. Karar verme literatüründe karar verme sürecine ait değişkenler bu aşamada çalışmaya katılmıştır. Bu değişkenler ilerideki bölümde belirtilecektir. Yeni anket formu taslağına gemi kaptanlarının profil bilgilerinin sorgulanabileceği 8 değişkenli profil ölçeği konmuştur. Ayrıca gemi kaptanlarının örgütsel beklentilerinin sorgulandığı 8 adet "örgütsel beklenti" değişkeni geliştirilerek taslağa konmuştur (bu değişkenler, ilerideki süreçte ISM algısı ölçeğine dönüştürülecektir). Geliştirilen üçüncü anket formu taslağı, 08 Haziran 2005 tarihinde, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Güverte Bölümü'nde kadrolu olarak görev yapan deniz kökenli akademik personele görüşleri ve önerileri alınmak üzere sorulmuştur.

4. Aşama; Deniz kökenli akademik personelden gelen öneri ve görüşler doğrultusunda değişkenler gruplandırılarak 10 Haziran 2005 tarihinde dördüncü anket formu taslağı geliştirilmiştir. Geliştirilen anket formunda "karar verme süreci"ne ait 68 adet değişken, konuları itibariyle ana kavramlar altında aşağıdaki gibi gruplandırılmıştır.

- Karar verme sürecine genel etkiler, 14 değişken
- Karar verme sürecine örgütsel etkiler, 17 değişken
- Karar verme sürecine bireysel etkiler, 15 değişken
- Karar verme sürecinde denizcilik mesleğinin gerekleri, 22 değişken

Gemi kaptanlarının bireysel "karar verme süreci"ne etki eden değişkenlerin yanında, üçüncü aşamada geliştirilen ve ilerideki aşamalarda "ISM algısı" ölçeğine dönüştürülecek olan "örgütsel beklenti" değişkenleri 8'den 11'e çıkartılmıştır.

Odak grup çalışmasının 9. ve 10. sorularına (***Gemi kaptanına arzu etmediği kararları vermesi yönünde yapılan baskılar ve nedenleri nelerdir? Siz olsaydınız ne yapardınız?)*** ait verilerinden yola çıkarak, gemi kaptanının "örgütsel baskılar" karşısında nasıl davranacağına yönelik 10 adet değişken geliştirilmiştir.

Profil ölçeği hariç tüm değişken gruplarında ölçek olarak 5'li likert ölçeği kullanılmıştır. Geliştirilen dördüncü anket formu taslağı için Dokuz Eylül Üniversitesi'nde Yönetim ve Organizasyon Ana Bilim Dalı'nın uzmanlarının görüşleri ve önerileri istenmiştir. 15 Haziran 2005 tarihinde bu konuda görüşme yapılıştır. Ayrıca yine aynı tarihte yapılan tez izleme komitesi üyelerinin görüş ve önerileri alınmıştır.

5. Aşama; Tez izleme komitesi görüş ve önerileri ile Yönetim ve Organizasyon Ana Bilim Dalı uzmanı ile yapılan görüşmelerin ardından 24 Haziran 2005 tarihinde beşinci anket formu taslağı geliştirilmiştir (Özmen, 2005).

Gelen öneri ve eleştirilere göre "karar verme" sürecine ait değişkenlerin ana kavramlar altında gruplandırılmasının (4. aşamada belirtildiği gibi) anketi yanıtlayanları yönlendirebileceği belirtilmiştir. Bu nedenle gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine ait değişkenlerin gruplandırılmadan sorulmasına karar verilmiştir. Bireysel "karar verme süreci"ne ait değişken sayısı 68'den 70 adede çıkartılmıştır.

Bu aşamada gemi kaptanlarının "örgütsel beklenti"lerine ait değişkenler yerine Uluslararası Emniyetli Yönetim uygulamalarının gemi kaptanları tarafından algılanmasına ait bir değişkenlerin sorulmasına karar verilmiştir. Bu sayede ISM uygulamalarının karar verme değişkenleri ile ilişkisinin olup olmadığı tespit

edilecekti. Bu konuda ISMA Uygulama Rehberi esas alınarak 30 adet "ISM algısı" değişkeni geliştirilmiştir.

Gemi kaptanının "örgütsel baskılar" karşısında nasıl davranacağına yönelik geliştirilen 10 adet değişken sayısı 14'e çıkartılmıştır.

Anket uygulamasının yapılacağı sahalara Şekil 4.4'de değinilmişti. Anket uygulamasının bu sahalara uğrak yapan yabancı gemi kaptanlarının da yanıtlayabilmesi için anket formunun İngilizceye çevrilmesi gerekiyordu. Bu amaçla 5. aşamada oluşturulan değişkenler İngilizceye çevrilmeye başlamıştır. Bununla birlikte anketin internet ortamından uygulanabilmesi için gerekli yazılım ve altyapı desteği hazırlıkları başlamıştır.

Yeni geliştirilen beşinci anket formu taslağı, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu'nda kadrolu olarak görev yapan akademik personele görüşleri ve önerileri alınmak üzere tekrar sorulmuştur.

6. Aşama; Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu'nun akademik personelinden gelen görüş ve öneriler kapsamında geliştirilen altıncı anket formu taslağı internet üzerinden 27 Haziran 2005 tarihinde http://www.nasmaritime.com/leonnas/research.htm adresi üzerinden internette sadece Türkçe olarak uygulanabilir hale getirilmiştir.

Geliştirilen bu ankette, "karar verme süreci"ne ait değişken sayısı iki grupta toplam 70 adet olarak tespit edilmiştir.

ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi başlığı geliştirilen 30 adet değişken sayısı 25'e indirilmiştir.

Gemi kaptanının örgütsel baskılar karşısında nasıl davranacağına yönelik geliştirilen 14 adet değişken sayısı 13'e indirilmiştir.

Internet ortamında geliştirilen altıncı anket formu taslağı, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi mezunlarının oluşturdukları elektronik posta adresi "barbaros@yahoogroups" üzerinden anketin bulunduğu sayfanın adresi verilerek yanıtlamaları talep edilmiştir.

7. Aşama; Anketin internet üzerinden doldurulması ile ilgili olarak Barbaros elektronik posta grubundan verilen haberle birlikte 27 Haziran - 04 Temmuz 2005 tarihleri arasında toplam 12 katılımcı anketi tam olarak yanıtlamıştır. Sekiz katılımcı anketi tam olarak doldurmadıkları için değerlendirme dışı bırakılmıştır. Kabul edilen anketler ait verilerinin SPSS 11 (Statistical Package for the Social Sciences) Programı ile yapılan değerlendirmeleri sonucunda elde edilen değişkenlere ait güvenilirlik katsayısı Cronbach Alpha katsayıları Tablo 4.19'da gösterilmektedir.

Tablo 4.19. Anket Formu Geliştirme Süreci, 7. Aşama Değişken Gruplarına Ait Güvenilirlik Katsayıları (Altıncı Anket Formu Taslağı)

Değişken Grupları	Değişken Adedi	Alfa
ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi	25	0,9735
Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi I	45	0,9889
Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi II	25	0,9721
Örgütsel Baskının Sonuçları	13	0,8456

Tablo 4.19' da görüldüğü gibi altıncı anket formu taslağında yer alan değişkenlere ait güvenilirlik analizi sonuçları Cronbach Alfa katsayısı oldukça tatmin edici çıkmıştır. İnternet ortamındaki katılımcıların görüş ve önerileri, ayrıca anket formunun baskı görünümü üzerinde akademik çevrelerin görüş ve eleştirilerine dayanılarak yedinci anket formu taslağı geliştirilmiştir.

8. Aşama; Yedinci aşamadan sonra 05 Temmuz 2005 tarihinde geliştirilen yedinci anket formu taslağında "karar verme süreci"ne ait değişken sayısı iki grup altında toplam altmış 69 olarak tespit edilmiştir.

"ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi" başlığı altında geliştirilen 25 adet değişken üzerinde bazı değişiklikler yapılmıştır.

Gemi kaptanının "örgütsel baskılar" karşısında nasıl davranacağına yönelik 13 değişken üzerinde anlamı kuvvetlendirici bazı değişlikler yapılmıştır.

Ayrıca profil ölçeğinde de gelen görüşler doğrultusunda ekleme ve düzenlemeler yapılmıştır.

Anket formunda, değişkenlerin son halini almaya başlaması ile birlikte uluslararası uygulamalar için, gemi kaptanlarına İngilizceye çevrilmiş olan her bir değişkenin neyi ifade ettiği sorularak meydana gelen anlam farklılıkları ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır.

Geliştirilen anket formu, 01 Temmuz - 08 Temmuz 2005 tarihleri arasında İzmir'de ulaşılabilen 16 adet gemi kaptanı ve İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde güverte zabitlerine yönelik yapılan bir kursa katılan 16 adet zabiti olmak üzere toplam 32 katılımcıya uygulanmıştır. Uygulanan ankete verilen yanıtların SPSS 11 (Statistical Package for the Social Sciences) Programı ile yapılan değerlendirmeleri sonucunda değişkenlere ait güvenilirlik katsayıları (Cronbach Alfa katsayıları) Tablo 4.20'de gösterilmiştir.

Tablo 4.20. Anket Geliştirme Süreci, 8. Aşama Değişken Gruplarına Ait Güvenilirlik Katsayıları (Yedinci Anket Formu Taslağı)

Değişken Grupları	Değişken Adedi	Güvenilirlik Analizi
ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi	25	0,9081
Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi I	42	0,8082
Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi II	27	0,8120
Örgütsel Baskının Sonuçları	13	0,5323

Tablo 4.20'de görüldüğü gibi "örgütsel baskının sonuçları" hariç diğer değişkenlere ait güvenilirlik analizi (Cronbach Alfa) sonuçları 0,8'den yüksek çıkmıştır. Örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin güvenilirlik analizi (Cronbach Alfa) 0,5323 sonuçlarının düşük çıkmasının nedeni, İstanbul'da yapılan ön testi yanıtlayan grubunun, kaptanlık sürecini tamamlayamamış olan güverte zabitlerinden ve birinci zabitlerden oluşmuş olması gösterilebilir. Bu durumu sayısal olarak ifade edersek, altıncı anket formu taslağının uygulandığı katılımcıları % 80'i kaptan iken, yedinci anket formu taslağının uygulandığı katılımcıların ancak % 50'si gemi kaptanıdır.

Son aşamada araştırmanın konusunu, önemini, amacını, uygulanmasını vb bilgilerin bulunduğu bir anket formu kapak yazısı Gemi Kaptanlığı makamına hitaben hazırlanmıştır. Tüm anket formu ve kapak yazılarının İngilizce versiyonları çapraz olarak çeviriye tabi tutularak, Türkçe versiyonu ile arasındaki anlam farklılıkları ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Anlam farklılıklarını ortadan kaldırmak amacıyla altıncı aşamadan beri yapılan çalışmalarda, değişkenlerin Türkçelerinde bile değişiklikler yapılarak net ve kısa ifadeler kullanmaya özen gösterilmiştir. Sekizinci aşamada son şeklini alan anket formunun değişken sayıları Tablo 4.21'de görüldüğü gibi oluşmuştur. Anket formu ve İngilizce tercümesi ile birlikte gözden geçirilerek bu şekilde uygulanılmasına karar verilmiştir. Anket formu Ek 12'de, İngilizce tercümesi ise Ek 13'de sunulmuştur.

Tablo 4.21. Anket Formunda Yer Alan Değişken Grupları ve Değişken Sayıları

No	Değişkenler Grubu	Değişken Sayısı
1	Profil Ölçeği	18
2	ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi	24
3	**Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi I :** *Gemi Kaptanlarının gemi operasyonları yönetiminde ……..*	28
4	**Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi II :** *Gemi operasyonlarının yönetiminde verdiğim kararlarda ……..*	40
5	**Örgütsel Baskının Sonuçları** *Gemi operasyonları ile ilgili vereceğim kararlarda kara yönetimi tarafından arzu etmediğim bir kararı vermem istenirse;……*	13

Anket formu hazırlandıktan sonra Türkçesi kullanılarak dört adet katılımcının okuması, tam olarak anlaması ve cevaplaması istenmiştir. Katılımcıları anketi yanıtlama süresinin yaklaşık olarak 20 ila 30 dakika arasında değiştiği tespit edilmiştir. Bazı katılımcılara anketin İngilizcesi de verilerek anlaşılması ve yanıtlanması açısından karşılaştırma yapması istenmiştir. İki katılımcı İngilizcesinin Türkçe'den daha kolay olduğunu sadece bazı kelimelerin anlamları konusunda sözlük karıştırmanın zaman alacağını bildirmişlerdir.

4.5.2.3. Veri Toplama Aracının Bölümleri

Anket formu hazırlanırken odak grup çalışması sonuçlarının yanında literatür taramasının da etkili olduğu daha önce belirtilmişti. Odak grup çalışmasından elde edilememiş ama literatürde geçen bazı karar verme süreçlerine ait değişkenler, karar verme stillerinin tespitine yönelik değişkenler hazırlanan anket formuna yerleştirilmeye çalışılmıştır. Literatürde geçen bazı değişkenler ise odak grup çalışması ile çıkartılan değişkenler ile birleştirilmiştir. Bazı değişkenler her bir aşamada değişikliğe uğrayarak diğerleri ile birleşmiş veya çıkartılmış veya başka bölümlerde sorulması uygun görülmüştür. Tüm anket formu geliştirme aşamalarında değişkenlerin daha kolay anlaşılabilmesi, net ve açık yargılara ulaştırabilmesi için tekrar tekrar gözden geçirilmiştir. Akademik olarak tanımlanan fakat anlaşılmayan (Örgüt-Şirket, insan kaynakları – personel, iş akdi – kontrat, vb.) ifadeler konuşma dilinde kullanılan eş anlamlı kelimelerle değiştirilmiştir.

Anket formunun son hali itibariyle geliştirilen değişkenler, odak grup çalışmasının, literatürün ve uzman görüşlerinin bir potada eritilmesi ile geldiği son şekildir. Buna rağmen başlı başına literatürden alınarak doğrudan anket formuna eklenmiş değişkenler de mevcuttur. Bunlar ilerleyen bölümlerde tartışılacaktır.

4.5.2.3.1. Profil Değişkenleri Bölümü

Profil değişkenleri bölümünde toplam 18 adet değişken bulunmaktadır. (Bkz. Ek. 12) Profil değişkenleri üç ana başlık altında toplanmıştır.

Birincisi gemi kaptanına ait profil değişkenleri; gemi kaptanının yaşı, milliyeti, toplam deniz tecrübesi, kaptan olarak deniz tecrübesi, gemi tiplerindeki tecrübesi, gemi işletme örgütündeki tecrübesi, yeterliği ve öğrenim durumu sorulmuştur. Ayrıca gemi kaptanlarının medeni durumlarının bireysel kararları üzerindeki etkilerini tespit edebilmek amacıyla gemi kaptanının medeni durumuna ait soru da bulunmaktadır. Bununla birlikte çocuk sahibi olmanın gemi kaptanlarının kararları üzerindeki etkilerini tespit etmek amacıyla çocuğun cinsiyetinden sayısına kadar tüm verilerin alınabilmesi amacıyla sorular geliştirilmiştir.

İkinci profil grubu gemi işletme örgütüne ait profil değişkenleridir. Gemi kaptanının çalıştığı örgüt ile ilgili olarak, gemiyi yöneten armatör mü? yoksa profesyonel gemi işletme örgütü mü? olup olmadığı, çalışanların milliyetleri ve işletilen gemi sayısı gibi bilgiler sorulmuştur.

Üçüncü profil grubu gemiye ait profil değişkenleridir. Gemiye ait profil değişkenleri tipi, bayrağı, ve gemi büyüklüğüdür. Gemi büyüklüğü için sorulan "Geminizin Tonajı" sorgusu ayrıca anketin değerlendirme dışı bırakılıp bırakılmayacağı ile ilgili olarak anahtar sorusu olarak da kullanılmıştır. Çünkü, gemi kaptanlarının limanlarda doldurdukları bir çok resmi formda sorgulanan groston değerinin ankette belirtilmemiş olması, anketin dışarıdan başka birisinin doldurmuş olabileceği şüphesini uyandırmıştır ve bu sebeple anket değerlendirilme dışı bırakılmıştır.

4.5.2.3.2. ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi Bölümü

Bu bölümde 24 adet değişken aralıklı, 5 li Likert ölçeği ile sorgulanmıştır (Bkz. Ek. 12). Bölümle ilgili verilmiş olan ifadelere katılım derecelerinin belirlenmesi istenmiştir. Gemi kaptanlarının katılım dereceleri 1-kesinlikle katılmıyorum, 2-katılmıyorum, 3-kararsızım, 4-katılıyorum, 5-tamamen katılıyorum ölçeği üzerinden yapılması istenmiştir. Bu bölümde geliştirilen değişkenler daha

önce bahsedilen ISM in kaynağını oluşturan ISMA Uygulama Rehberinin maddelerinden çıkartılmıştır. Değişkenlerin her biri, ISM uygulamalarının gemide ne düzeyde gerçekleştirildiğinin sorgulanmasına yöneliktir. 24 adet değişkenin Likert ölçeği puanlarının toplamı, gemi ve çalışılan örgütte hakim olsun ISM uygulamalarının skorunu verecektir. Bu skoru belirleyen ise ISM uygulamalarının gemideki uygulatıcısı ve sorumlusu gemi kaptanıdır. Literatürde buna benzer birçok çalışma olduğu halde gemi kaptanlarının ISM uygulamalarını algısal değerlendirdiği ve performansını ölçtüğü bu tip bir çalışma ilk defa yapılmıştır. Daha önceki çalışmalar ISM performansına somut çıktı olarak (kaza ve kaza olamaya yakın olayların sayısı) veya bulunan uygunsuzluklar kapsamında yaklaşmaktadır (Anderson, 2003, Hanefi, 2005, Er, 2000 Hahne vd, 2000, Mejia 2001).

4.5.2.3.3. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi I Bölümü

Bu bölümde geliştirilen 28 adet değişken, aralıklı, 5'li Likert ölçeği ile ölçeklendirilmiştir (Bkz. Ek. 12). Burada amaç odak grup çalışması ile tespit edilen gemi kaptanının bireysel kararlarını etkileyen faktörlerin kararı ne sıklıkla etkilediğini belirlemektir. Bu yüzden kullanılan ölçek; 1-hiçbir zaman, 2-nadiren, 3-bazen, 4-çoğu kez, 5-her zaman şeklindeki aralıklı ölçektir.

28 değişkenin bulunduğu bu bölümde; gemi kaptanının objektif bir şekilde karar vermesini sağlamak amacıyla sanki dışarıdan bir değerlendirme yapıyor gibi hissetmesi, için üçüncü tekil şahıs ifadesi kullanılmıştır. Örnek olarak "ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler" ifadesini yanıtlayacak bir gemi kaptanının bu soruda kendisini özdeşleştirmek yerine objektif davranabilmesini sağlamak amacıyla genel olarak değerlendirme yapması istenmiştir. Gemi kaptanının ailesi ile ilgili yaşadığı olay münferit olabilir ve gizli kalmasını isteyebilir. Bu durumda bu ifadenin kişiselleştirilmesi soruya doğru yanıt alınması ihtimalini de düşürecektir.

Bu bölümde değişkenlerin normal akışından farklı olarak hazırlanmış olan değişkenler 23, 24 ve 25 nolu değişkenlerdir. Burada gemi kaptanının arzu etmediği

bir kararı vermesi konusunda kimlerden talep geldiğinin tespitine yönelik bir değişken grubudur. Ayrıca 26, 27 ve 28 numaralı ifadeler kararı etkileyen değişkenlerin frekanslarını tespitten çok odak grup çalışmasının sonuçlarından çıkartılmış, gemi kaptanının kararına dolaylı yollardan etki eden değişkenler olarak eklenmiştir (Bkz. Ek. 12).

4.5.2.3.4. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi II Bölümü

Bu bölümde geliştirilen 40 adet değişken, aralıklı ölçekli, 5'li Likert ölçeği ile ölçeklendirilmiştir (Bkz. Ek. 12). Burada amaç odak grup çalışmasından tespit edilen kararı etkileyen faktörlerin, kararı ne sıklıkla etkilediğini tespit etmektir. Bu yüzden kullanılan ölçek; 1-hiçbir zaman, 2-nadiren, 3-bazen, 4-çoğu kez, 5-her zaman şeklindeki aralıklı ölçektir.

40 değişkenin bulunduğu bu bölümde değişkenler ile gemi kaptanının bireysel olarak verdiği kararları özdeşleştirmesi istenmiş ve birinci tekil şahıs ifadesi kullanılarak geliştirilmiştir.

Bu bölümde de değişken akışından farklı bir şekilde geliştirilmiş değişkenler mevcuttur. Bunlar gruplar halinde düzenlenmiştir. Öncelikle odak grup çalışmasından çıkartılmış, tespit edilmesi istenen ama "karara dolaylı yoldan etki eden bir değişken grubu" olarak yer alan ifadeler bulunmaktadır. 26 ve 27. ifadeler kararın tipi ile ilgili olarak gemi kaptanlarının hissettikleri sorumluluğunu saptamaya yöneliktir. 36, 37, 38, 39 ve 40 numaralı değişkenler gemi kaptanlarının verdiği kararlardan sonra oluşabilecek problemlerin çözümü konusunda gemi kaptanının hangi kurumlara güvendiği veya kurumların güvenilirliğinin tespitine yönelik bir grubu oluşturmaktadır (Bkz. Ek. 12).

Literatüre dayalı olarak geliştirilen 29, 30 ve 31 numaralı değişkenler Schermerhorn (1989) yaklaşımının gemi kaptanları için tespitine yönelik değişkenlerdir (bu yaklaşım karar verme bölümünde incelenmiştir). Simon'nın

(1967) sınırlı rasyonellik teoremini sorgulayabilmek için 13. değişken "en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim" ilave edilmiştir. Bununla birlikte karar verme stilleri literatüründeki tüm değişkenlerin benzerleri odak grup çalışması ile tespit edildiği halde tespit edilemeyen 19 nolu değişken "kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim" direkt olarak literatürden eklenmiştir (Scott ve Bruce, 1995)

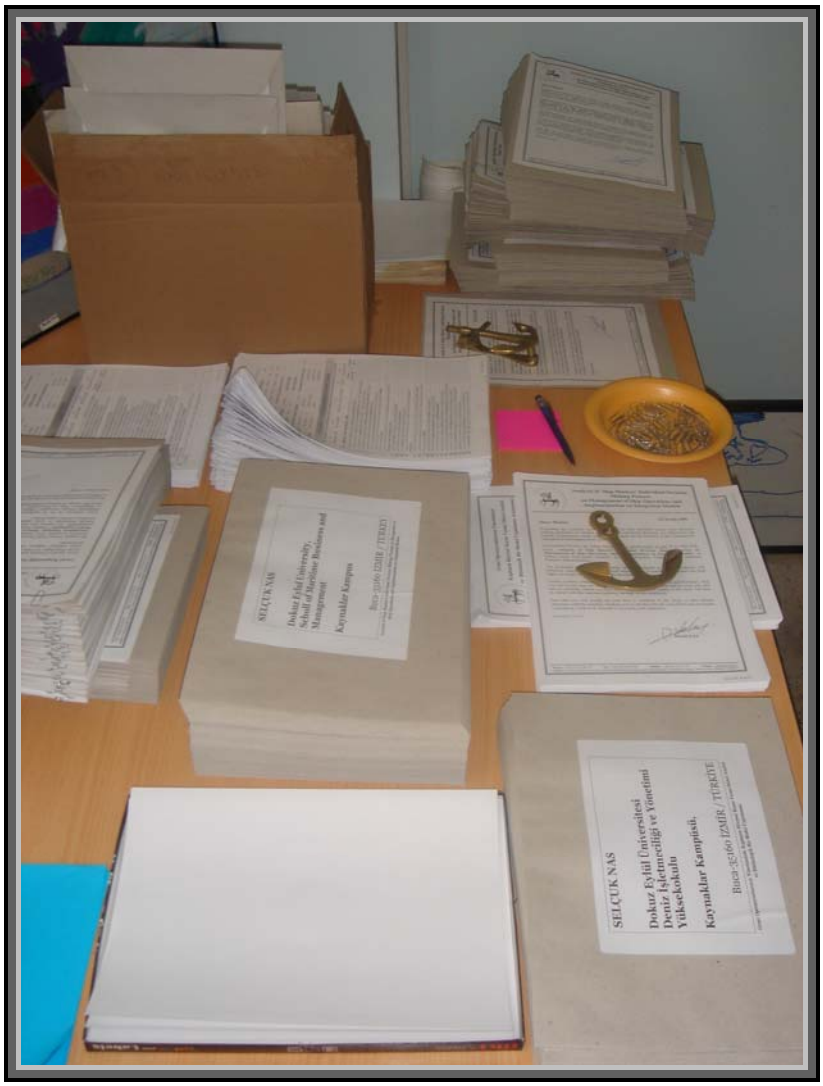
4.5.2.3.5. Örgütsel Baskının Sonuçları Bölümü

Bu bölümde geliştirilen 13 adet değişken aralıklı 5'li Likert ölçeği ile ölçeklendirilmiştir (Bkz. Ek. 12). Bu bölümde amaç, odak grup çalışmasında tespit edilen gemi kapatanının kararlarına yapılan baskı ve bu baskının sonuçlarının tespit edilmesidir. Örgütsel baskıyı ifade etmesi amacıyla "arzu edilmeyen bir kararı vermem istenirse…….. yaparım" şeklindeki bir ifade geliştirilmiştir. Kullanılan ölçek; 1-hiçbir zaman, 2-nadiren, 3-bazen, 4-çoğu kez, 5-her zaman şeklindeki aralıklı ölçektir. 13 değişkenin bulunduğu bu bölümde, gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskılar ile katılımcıların kendilerini özdeşleştirmesi istenmiş ve birinci tekil şahıs ifadeleri kullanılmıştır.

4.5.2.4. Verilerin Toplanması

Anketin uygulanacağı sahalar tespit edildikten sonra her bir noktada saha koordinatörleri belirlendi. Saha koordinatörlerine ait ad-/soyadı, telefon, mobil telefon, e-posta, posta vb bilgilerin toplandığı bir iletişim dosyası hazırlandı. Koordinatörlerin büyük bir çoğunluğunun kılavuz kaptan olması onların da kendi bölgelerinde anket uygulama organizasyonunu kurmalarını gerektiriyordu. Çünkü vardiyalı çalışma düzeninde çalışan kılavuz kaptanlar genellikle yedi gün çalışıp yedi gün dinlenmekteydi. Dinlenme süresi içerisinde diğer vardiyada bulunan kılavuz kaptana anketin, amacının, uygulama yönteminin anlatılması gerekiyordu. Kılavuzluk istasyonlarında bulunan ilan panolarına asılması amacıyla anket uygulama rehberi hazırlandı (Bkz. Ek 14). Anket zarfları sarı renkte 320x240 mm ebatlarında kendinden yapışkan kapaklıydı. Her bir zarfın üzerine yazarın görev

yaptığı okulun posta adresinin yazılı olduğu 140x200 mm. ebatlarında beyaz renkli kendinden yapışkanlı çıkartmalar yapıştırıldı. İngilizce anketler için hazırlanan zarflarda kullanılan adres etiketleri İngilizce olarak hazırlandı. Anketler zarflara yerleştirildikten sonra anketin diline göre hazırlanmış olan anket kapak yazısı zarfların üzerine ataç ile tutturuldu. Şekil 4.7'de hazırlanan anket formlarının gösterildiği bir fotoğraf bulunmaktadır. Sahalara göre belirlenen anket zarfı sayıları İngilizce ve Türkçe olarak hazırlandıktan sonra kargo zarflarına konarak kargo aracılığı ile anket sahalarına gönderildi.



Sekil 4.7. Hazırlanan Anket Zarfları

Tablo 4.22. de Anket saha kodları, saha adları, gönderilen anket sayısı, saha koordinatörlerinin görev yerleri ve sahalarda görev yapan gönüllü anketör sayıları görülmektedir.

Tablo 4.22. Anket Çalışma Sahaları, Gönderilen Anketler ve Anketörlere Ait Bilgiler

Saha No	Saha Adı	Gönderilen Anket Sayısı		Saha Koordinatörü	Anketör Sayısı
		Türk.	İng.		
1	TCDD İskenderun Limanı	10	10	TDİ Kılav. Teşk.	2
2	İsdemir Demir Çelik Limanı	60	60	Liman Müdürlüğü	1
3	Toros Terminal Limanı	20	40	Kılavuz Kaptan	2
4	Ceyhan Terminal	2	8	Baş Kılavuzluk	2
5	TCDD Mersin Limanı	10	10	Den Müs Böl Müd	2
6	TCDD Antalya Limanı	10	10	Den Müs Böl Müd Kılavuz Kaptan	3
7	Bodrum	-	5	Deniz Tic. Odası	1
8	Ege Liman İşletmeleri AS. Kuşadası Yolcu Limanı	2	15	Kılavuz Kaptan	2
9	TCDD İzmir Limanı	10	10	TDİ Kılav. Teşk.	8
10	Nemrut Kö. Özel Sektör İskeleleri	15	30	Kılavuz Kaptan.	8
11	Aliağa TÜPRAŞ Terminal	15	15	Kılavuz Kaptan	3
12	Ulusoy Çeşme Limanı	5	5	Kılavuz Kaptan	2
13	Aliağa PETKİM Terminal	10	10	Kılavuz Kaptan	1
14	Dikili Limanı	10	10	Liman İşlt. Müd.	2
15	Çanakkale Çimento Limanı	10	10	Kılavuz Kaptan	2
16	Çanakkale Boğaz Kılavuzluk	50	200	TDİ Kılav. Teşk.	48
17	TCDD Bandırma Limanı	10	10	TDİ Kılav. Teşk.	2
18	Bandırma BADETAŞ Limanı	5	10	Kılavuz Kaptan	2
19	Ambarlı MARPORT ARPAŞ	45	90	Kılavuz Kaptan	1
20	İstanbul Boğaz ve Haydarpaşa (Harem Kılavuzluk)	20	40	TDİ Kılav. Teşk.	3
21	İzmit Körfezi Med Marine	50	50	Kılavuz Kaptan	3
22	İzmit Körfezi TCDD Derince	30	30	Kılavuz Kaptan	2
23	Gemport Limanı	10	10	Gemport Kılav. Teşkilatı	6
24	Erdemir Demir Çelik Limanı	30	60	Liman Müdürlüğü	1

./..

Tablo 4.22. Anket Çalışma Sahaları, Gönderilen Anketler ve Anketörlere Ait Bilgiler (Devam)

Saha No	Saha Adı	Gönderilen Anket Sayısı		Saha Koordinatörü	Anketör Sayısı
Armatörlere Ait Gemiler için Saha Çalışmaları					
41	Beşiktaş Denizcilik	10	-	Personel Müdürü	1
42	Kerman Trans	5	-	Genel Müdür	1
43	Kalkanlar Denizcilik	1	-	Genel Müd. Yard.	1
44	Nemtaş	10	-	Personel Müdürü	1
45	Batınak	10	-	Personel Müdürü	1
46	Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş.	20	-	Personel Müdürü	1
47	Turkon Holding (Kaşif Kalkavan)	20	-	Personel Müdürü	1
48	Yardımcı	10	-	Personel Müdürü	1
49	IDO	65	-	Personel Müdürü	1
50	Akar Denizcilik	5	-	Genel Müdür	1
51	Dünya Denizcilik	12	-	Genel Müd. Yard.	1
	TOPLAM (1.325 adet anket)	**577**	**748**		**120 kişi**

Tablo 4.22. in sonunda bulunan ve 40 kod numaraları ile başlayan sahalar, doğrudan anketleri kendi gemilerinde uygulayan gemi işleten firmalara aittir. Çalışmada toplam olarak 1.325 adet anket ve anket zarfı hazırlanmış ve sahalara gönderilmiştir. Bunlardan 577 tanesi Türkçe, 748 tanesi ise İngilizce olarak hazırlanmıştır. Yapılan araştırmaya saha koordinatörleri ile birlikte 120 gönüllü anketör destek vermiştir.

Anket çalışması, Şekil 4.4'de tespit edilen sahalarda 11 Temmuz 2005 tarihinde uygulanmaya başladı. Araştırma sahalarına gönderilen anket formları teslim alınmasından sonra saha koordinatörleri ile periyodik olarak iletişime geçildi. Her pazartesi günü saha koordinatörleri mobil telefon ile aranarak anketlerin uygulanması konusunda herhangi bir aksaklığın olup olmadığı, yanıtlanan anket sayısı, gemi kaptanların anket doldurulurken vermiş oldukları geri bildirimleri, vb. bilgiler alınarak saha iletişim dosyasına kaydedildi.

Limanlarda kılavuz kaptanlar aracılığı ile yapılacak anket uygulaması için belirlenen yöntem şu şekilde gerçekleştirilmiştir: Kılavuz kaptan gemiye kılavuzluk

hizmetini vermek için çıktığında çantasına koymuş olduğu anket zarfını çıkartıp gemi kaptanına vererek yanıtlamasını isteyecek daha sonra geminin kalkışı sırasında kendisinden alacaktı. Fakat birçok gemi kaptanı limanda bağlı kaldığı süreç içerinde doldurma fırsatı bulamadığını ifade ederek varacağı ilk limanda kargo ile zarf üzerindeki adrese göndereceğini bildirmiştir.

Çanakkale boğazı geçişinde gemilerin boğazı ortalama olarak üç saatte geçmesi, Nara ve Kilitbahir mevkileri hariç olmak üzere kısmen rahat ve emniyetli bir seyir olması, gemi kaptanlarının anket formunun yanıtlanması açısından son derece elverişli bir ortamı oluşturuyordu. Kuzeyden güneye olan gemi trafiğinde hizmet veren kılavuz kaptan Gelibolu İstasyondan çıkış yapmaktadır. Güneyden kuzeye olan gemi trafiğinde ise Mehmetçik İstasyondan çıkış yapmaktadır. Her iki istasyonda en az 100 er adet İngilizce, 25 er adet de Türkçe anket zarfı kılavuzların kullanımı için hazırlanmıştır. Yanıtlanan anketler ise her iki istasyonda toplanarak daha sonra Gelibolu İstasyondan yazar tarafından alınmıştır. Son anketler ise saha koordinatörleri tarafından yazarın posta adresine kargo ile gönderilmiştir.

Araştırma sahalarından verilerin güvenilirliği açısından en önem verilen bölge Çanakkale Boğazı, Gelibolu Kılavuzluk İstasyonudur. Bu bölge süreç içerinde iki defa, ziyaret edildi. Dörder günlük üç vardiya halinde çalışan ve her vardiyada ortalama 16 kılavuz kaptanın görev yaptığı bölgede tüm kılavuzlara teker teker çalışmanın amacı, denizcilik sektörü açısından önemi, vb gibi konularda bilgi verilmiştir. İlk ziyarette Gelibolu Kılavuzluk İstasyonunda dört gün kalınarak birinci ve ikinci vardiyada görev yapan kılavuz kaptanlar ile görüşüldü. İkinci ziyarette ise iki gün kalınarak üçüncü vardiyada bulunan kılavuz kaptanlar ile görüşüldü. Her bir kılavuz kaptanın yapılan görüşmenin ardından çalışmanın önemini kavradığı için daha verimli bir şekilde yardımcı olduğu gözlendi. Bu görüşmeler ve kılavuzluk istasyonunda geçirilen süreç içerisinde kılavuz kaptanlardan anketin uygulaması sırasında oluşan olaylar, gemi kaptanların geri bildirimleri konularında gelen bilgiler kayıt altına alındı.

Anket uygulama süreci içerisinde ziyaret edilen diğer sahalar ise, Dikili Limanı, İzmir Limanı, Aliağa Tüpraş Limanıdır. Buralarda da anketin uygulaması, amacı ve önemi konularında saha koordinatörleri ve anketörler ile görüşmeler yapıldı.

Bu arada ilk başta bir aylık bir anket uygulama süreci planlanırken yabancı bayraklı gemilerde çalışan farklı milliyetlerdeki gemi kaptanları arasında yapılacak olan karşılaştırmalı analizler ve faktör analizleri için gerekli olan katılımcı sayısına ulaşabilmek amacıyla, anketlerin sahada uygulanma süresi bir aydan iki aya çıkartılmıştır.

Araştırma sahalarına yapılan ziyaretleri sırasında anketin uygulaması ile ilgili anketörlerden gelen geri bildirimler aşağıda sıralanmıştır.

- Anketin formunun yanıtlanmasının zaman aldığı ve anketin formunun uzun olduğu bildirildi.

- Gemi kaptanları anketin İngilizcesini anlayabilecek düzeyde İngilizce bilgisine sahip olmadığı bildirildi.

- Çanakkale'de geçiş sırasında VTS, Acente ve Kılavuz Kaptanlara raporlar gemi kaptanlarını yeterince meşgul ettiği, bu yüzden anketlerin yalnızca gündüz geçiş yapan gemilere verilebildiği bildirildi.

- Özellikle Hintli kaptanların bu anketi formunu yanıtlamaktan çok hoşlanacakları, Norveçli ve İsveçli kaptanların yanıtlayıp gönderecekleri, Alman kaptanların yanıtlayacağı ama gönderme masrafını armatörüne ödetmek istemeyecekleri, Çinlilerin asla yanıtlamayacağı hatta yanıtlayamayacağı, Rusların ise İngilizce problemleri nedeniyle yanıtlayamayacakları bildirildi.

- Soruları özel bulduğu için ret edenlerin olduğu, hatta Alman bir kaptanın ankette özel konulara fazla girildiğini bildirerek anketi yanıtlamayı reddettiği bildirildi.

- "Kararlarımda Allah'ın yardım etmesini isterim" ifadesinin bazı gemi kaptanlarında tepkilere neden olduğu belirtildi.

- Anket uygulama süreci içerisinde aynı gemi kaptanlarının çalışmanın yapıldığı farklı sahalarda aynı anket ile karşılaşınca şaşırdıklarını ifade edildi. Bununla birlikte Çanakkale boğaz geçişi yapan bir geminin kaptanı Çanakkale Boğazı kılavuz kaptanlarının yanıtlaması için kendisine uzattıkları zarfı almayıp Marmara da kendisine daha önceden verilen anketi daha yeni yanıtladığını bildirerek anketi kılavuz kaptana verdiği bildirilmiştir.

Gemi kaptanlarının bazıları anketi yanıtladıktan sonra anketin sonlarına "çok ilginç bir konu", "tebrik ederim çok önemli bir konu", "başarılar" gibi bazı notlar yazmış, bazıları mektup, bazıları ise kartvizit koyarak yine düşündüklerini ifade etmeye çalışmıştır. Bir İtalyan kaptan kendi ailesinin fotoğrafını koyarak hislerini ifade etmeye çalışmıştır.

Anket çalışması 15 Eylül 2005 tarihinde sonlandırılmıştır. 11 Temmuz 2005 tarihinden itibaren uygulanan anket çalışmasında geri dönüş açısından oldukça tatminkâr sonuçlara ulaşılmıştır. Anketler sahalardan saha koordinatörleri tarafından kargo verilerek yazarın posta adresine gönderilmiştir. Anket zarflarının bir kısmı anketörler tarafından gemi kaptanına verildikten sonra geminin kalkışına kadar yanıtlayamadığı için anket gemide bırakılmıştır. Gemide bırakılan bu anket formlarının bir kısmı posta ve kargo yoluyla anket zarfı üzerindeki adrese gemi kaptanları tarafından gönderilmiştir.

4.5.2.5. Verilerin İşlenmesi

Anket çalışmasının verileri araştırmamızdaki kullanım amaçlarına göre Ek 16 da verilen kodlama rehberine uygun olarak Sosyal Bilimler için İstatistik Paket Programı SPSS 11 programı yardımıyla analiz edilmiştir.

Anket dönüşleri başladığı andan itibaren SPSS veri girişleri anketin uygulandığıı saha bazında ayrı ayrı yapılmıştır. Her bir anket için EK 16 daki kodlama rehberine uygun olarak 147 veri girişi yapılmıştır. Sahalara ait ve genel anket verilerine ait güvenilirlik analizleri gerçekleştirilmiştir.

Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının istatistiki olarak profil bilgileri çıkartılmıştır. ISM algıları ile ilgili geliştirilen ölçek üzerinde faktör analizi yapılarak profil bilgileri ile arasındaki ilişkiler analiz edilmiştir. Karar verme süreçlerine ilişkin değişkenler üzerinde faktör analizi uygulanmıştır. Veri gruplarının türüne göre korelasyon, ve t testi çözümlemeleri yapılmıştır. Analizlerde 0,05 – 0.00 aralığındaki önem düzeyleri benimsenmiş ve daha yüksek önem düzeyleri de ayrıca belirtilmiştir.

Aşağıda analizlerde kullanılan yöntemlere ait açıklamalar verilmiştir.

4.5.2.5.1. Faktör Analizi

Faktör analizi, bir grup veri/değişken arasındaki ilişkilere dayanarak verilerin anlamlı ve özet biçimde sunulmasını sağlayan çok değişkenli istatistiksel analiz türüdür (Hair vd. 1998; 95, Kurtuluş, 2004; 397, İslamoğlu, 2003; 190, Nakip, 2003; 403). Büyüköztürk'e (2002; 117) göre ise, faktör analizi birbiriyle ilişkili p tane değişkeni bir araya getirerek az sayıda ilişkisiz ve kavramsal olarak anlamlı yeni değişkenler (faktörler, boyutlar) bulmayı, keşfetmeyi amaçlayan çok değişkenli bir istatistiktir.

İyi bir faktörleşmede değişken azaltma, üretilen yeni değişken ya da faktörler arasında ilişkisizlik sağlanmalı ve ulaşılan sonuçlar yani elde edilen faktörler anlamlı

olmalıdır (Büyüköztürk, 2002; 117). Faktör gruplarının oluşumunda her bir değişken için oluşan faktör yük değeri, faktör ile oluşan ilişki katsayısıdır. Bu katsayının 0,45 den büyük olması faktörleşme için iyi bir ölçüttür. Bazı durumlarda bu katsayı 0,30'a kadar kabul edilebilmektedir (Büyüköztürk, 2002).

Faktör analizinde açıklanan varyans oranı da dikkate alınacak bir ölçüttür. Analize dahil edilen değişkenlerle ilgili toplam varyansın 2/3'ü kadar miktarının ilk olarak kapsandığı faktör sayısı, önemli faktör sayısı olarak değerlendirilir. Faktör analizinde faktörlerin "bağımsızlık", "yorumlamada", "açıklık ve anlamlılık" sağlamak amacıyla eksen döndürme işlemi (rotation) yapılır. Bu döndürme işlemi ile faktörler kendileriyle ilişki veren maddeleri bulurlar ve faktörler daha kolay yorumlanabilir. Sosyal bilimlerde ölçek geliştirmede sıklıkla dik döndürme tekniklerinden "varimax" kullanılır (Büyüköztürk, 2002; 120).

Faktör analizinde gruplanan veriler anlamlı bir ifade ile özetlenir. Oluşturulan tabloda her bir faktör grubunun güvenilirlik katsayısı, ölçeğin ortalama değerleri ve standart sapmaları verilir. Faktör analizinde faktör analizine tabi tutulan p tane değişkenin anlamlı sonuç verebilmesi için katılımcı sayısının belli bir değerde olması gerekmektedir. İslamoğlu'na (2003) ve Hair vd. (1998; 99) göre faktör analizinde gözlem sayısı veya katılımcı sayısı en az 50 olmalıdır hatta örneklem sayısı 100 den fazla olmalıdır. Genel kural gözlem sayısının değişken sayısının beş katı olması gerekmektedir (Hair vd. 1998; 99). MacCallum vd. (2001) faktör analizinde katılımcı veya gözlem sayısının faktör analizine tabi tutulacak olan değişken sayısının en az dört katı olmasının gerekli olduğunu matematiksel yöntemler ile ispatlamışlardır. Malhotra (2004; 562) da faktör analizine tabi tutulacak değişken grubu sayısını dört veya beş katı örneklem büyüklüğünün olması gerektiğine işaret etmiştir.

Çalışmada faktör analizine tabi tutulacak olan değişken gruplarındaki değişken sayısı maksimum 68 dir. Yukarıdaki literatür verilerine göre faktör analizi için gerekli olan örneklem büyüklüğü 272-340 arasında olmalıdır. Çalışmamıza 358 gemi kaptanı katıldığı için faktör analizi için gerekli olan örneklem büyüklüğü değerlerinin üzerine çıkılmıştır.

4.5.2.5.2. “t” Testi

“t” testi, ilişkisiz iki örneklemin belirli bir değişkene ait ölçümlerinin karşılaştırılmasında kullanılan istatistiksel analiz yöntemidir (Hair vd. 1998; 331, Büyüköztürk, 2002, Nakip, 2003). Amaç, iki ilişkisiz örneklem ortalamaları arasındaki farkın manidar olup olmadığını test etmektir (Büyüköztürk, 2002; 39). “t” testi, bazı varsayımlara dayanmaktadır. Bunlar; bağımlı değişkenin aralıklı veya oran ölçeğinde olması, ölçümlerin dağılımının her iki örneklemde normal olması, karşılaştırılacak olan örneklemlerin ilişkisiz olması olarak sıralanabilir.

Çalışma için yapılan analizlerde grupların varyanslarının eşit olması durumunda ana kütle için ortak varyans tahmini kullanıldı. Bağımlı değişkene ilişkin varyansların her bir örneklem için eşit olup olmadığı SPSS programındaki “Levene Testi” kullanılarak test edildi.

4.5.2.5.3. Tek Yönlü Varyans Analizi (One-Way ANOVA)

Tek yönlü varyans analizi (One-Way ANOVA), ilişkisiz üç ya da daha çok örneklem ortalaması arasındaki farkın anlamlı olup olmadığını test etmek için kullanılan bir veri analiz yöntemidir (Hair vd. 1998; 332, Büyüköztürk, 2002; 44, Malhotra, 2004; 469).

Çalışmada ANOVA ile, analizi yapılan gruplar arasında anlamlı bir fark bulunduğunda, bu farkın hangi grupların arasında olduğunun tespiti için SPSS programında Post Hoc Çoklu Karşılaştırma Testi yapıldı. Post Hoc testinde grup varyanslarının eşit olup olmadığının testi için ise Levene Testi kullanıldı. Grup varyanslarının eşit olduğu durumlar için Scheffe, grup varyanslarının eşit olmadığı durumlar için ise Dunnett C testi yapıldı.

4.6. HİPOTEZLER

Araştırmada test edilecek ana hipotezler ve bu hipotezlere ait alt hipotezler aşağıda sıralanmıştır.

H_{A1}: Gemi kaptanlarının profilleri arasında anlamlı farklılıklar vardır (H_{01} – H_{21}).

H_{A2}: Gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına yönelik değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir (H_{22} – H_{30}).

H_{A3}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir (H_{31} – H_{41}).

H_{A4}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir (H_{42} – H_{51}).

H_{A5}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri ile ISM uygulamalarına yönelik değerlendirmeleri arasında ilişkiler vardır.

Araştırmanın her bir ana hipotezine bağlı olarak geliştirilen alt hipotezler aşağıda sıralanmıştır.

H_{A1}: Gemi kaptanlarının profilleri arasında anlamlı farklılıklar vardır.

Alt Hipotezler: H_1- H_{21}

H_1 : Gemi kaptanlarının yaşı milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_2 : Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübesi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_3 : Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_4 : Gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_5 : Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmenin büyüklüğü, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_6 : Gemi kaptanlarının yaşları, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_7 : Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_8 : Gemi kaptanlarının çalıştığı işletme tarafından işletilen gemi sayısı, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_9 : Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{10} : Gemi kaptanlarının yılda çalıştığı süre, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{11} : Gemi kaptanlarının yaşları, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{12} : Gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{13} : Gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmelerdeki tecrübesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{14} : Gemi kaptanlarının yılda çalıştıkları süre, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{15}: Farklı milliyetlerden gemiadamları ile birilikte çalışan gemi kaptanlarıyla aynı milliyetten gemiadamları ile birilikte çalışan gemi kaptanlarının profil bilgileri arasında anlamlı bir fark vardır.

H_{16}: Türk ve Yabancı gemi kaptanlarının profil bilgileri arasında anlamlı bir fark vardır.

H_{17} : Gemi kaptanlarının yaşları, çalıştıkları gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{18} : Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübesi, çalıştıkları gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{19} : Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{20} : Gemi kaptanlarının yıl içerisinde çalıştığı süre, gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{21} : Gemi kaptanlarının çalıştığı örgütler tarafından işletilen gemi sayısı, gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{A2}: Gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına yönelik değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir.

Alt Hipotezler: H_{22}- H_{30}

H_{22} : Türk ve yabancı gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına ait değişkenlerin değerlendirmelerine ait ortalamaları arasında anlamlı bir fark vardır.

H_{23} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının kumanda ettikleri geminin bayrak grubuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{24} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{25} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{26} : ISM Skoru ile gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri arasında bir ilişki vardır.

H_{27} : ISM Skoru ile gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri arasında bir ilişki vardır.

H_{28} : ISM Skoru ile gemi kaptanlarının gemi tipi tecrübeleri arasında bir ilişki vardır.

H_{29}: ISM Skoru ile gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübeleri arasında bir ilişki vardır.

H_{30} : ISM Skoru ile gemi kaptanlarının yıl içindeki çalışma süreleri arasında bir ilişki vardır.

H_{A3}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir.

Alt Hipotezler: H_{31}- H_{41}

H_{31} : Türk ve yabancı gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı bir fark vardır.

H_{32} : Gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirmelerinde medeni durumlarına göre anlamlı farklar vardır.

H_{33} : Çocuk sahibi olan ve olmayan gemi kaptanları arasında, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri açısından anlamlı farklar vardır.

H_{34} : Armatör işletmeleri ve profesyonel gemi yönetim işletmeleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{35} : Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{36} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{37} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{38} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{39} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{40} : OECD ülkelerine ve kolay Bayrak ülkelerine ait bayrakları taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{41} : Gemi kaptanlarının gemi operasyonları yönetimine, kumanda ettiği gemi tipi ile almış oldukları eğitimler arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H_{A4}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir.

Alt Hipotezler: H_{42}- H_{51}

H_{42} : Türk ve Yabancı gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenleri değerlendirmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{43} : Medeni durumları farklı olan gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{44} : Çocuk sahibi olan ve olmayan gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{45} : Armatör işletmeleri ve profesyonel gemi yönetim işletmeleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{46} : Aynı milliyetten ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{47} : OECD ülkelerine ve kolay bayrak ülkelerine ait bayrakları taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{48} : Farklı milliyet gruplarındaki gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{49} : Farklı büyüklüklerdeki gemi işletmelerinde çalışan gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{50} : Farklı tipteki gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{51} : Farklı düzeylerde eğitim almış gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{A5}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri ile ISM Skoru arasında ilişkiler vardır.

BEŞİNCİ BÖLÜM
BULGULAR

Bu bölümde saha çalışması yöntemiyle elde edilen nicel verilerin analizleri ve bulguları yer almaktadır. Ayrıca hipotez testleri yapılarak kabul edilen hipotezler özet tablolar halinde sunulmuştur.

5.1. GEMİ KAPTANLARININ PROFİL BİLGİLERİNE AİT BULGULAR

Saha araştırmasına ilişkin profil verileri özet halinde Tablo 5.1'de gösterilmektedir. Tablo 5.1'de gemi kaptanlarına ait profil verileri: yaş, deniz tecrübesi, kaptanlık tecrübesi, sahip olduğu çocuk sayısı, tecrübe sahibi olduğu gemi tipi sayısı ve eğitim durumları olarak incelenmiştir. Gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemilere ait profil verileri: gemi büyüklüğü dağılımı ve taşıdığı bayrak grubu kapsamında incelenmiştir. Gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi işletmelerine ait profil verileri: işletme büyüklüğü ve işletme modeli kapsamında incelenmiştir. Bu tablodaki her bir değişkene ait veriler ilerideki bölümlerde ayrıntılı olarak incelenmektedir.

Saha araştırmasına katılan 358 gemi kaptanının yaş ortalaması 45,5 olarak bulunmuştur. Gemi kaptanlarının yaşı 25 yaşından itibaren beşer senelik yaş aralıklarına göre gruplandırılmıştır. Gruplandırma sonucunda Şekil 5.1'deki dağılım gözlenmiştir. Gemi kaptanlarının yaş guruplarına göre dağılımında 30-34 yaş aralığındaki dağılımın genel dağılımda ani bir çıkış yaparak 45-49 yaş aralığına kadar bir artış gösterdiği buradan da ani ve hızlı bir düşüş yaptığı gözlenmektedir. Tablodaki bu değişim noktalarından 30-34 yaş aralığı, gemi kaptanlığı yeterliği ile göreve başlanılan bir aralık olarak kabul edilebilir. 45-49 yaş aralığı ise gemi kaptanlarının emekli olma veya denizi bırakma yaşı olarak kabul edilebilir. Milliyetlerine göre yaş ortalamalarına bakıldığı zaman, çalışmaya katılan Türk gemi kaptanlarının yaş ortalaması 44,0 iken yabancı kaptanlarının yaş ortalaması 46,5 olarak tespit edilmiştir.

Tablo 5.1. Profil Bilgileri Özet Tablosu

Profil Bilgileri

I. Gemi Kaptanlarına Ait Profil Bilgileri

Yaş	(n)	%
25-29	07	02,0
30-34	38	10,6
35-39	52	14,5
40-44	61	17,0
45-49	78	21,8
50-54	56	15,6
55-59	32	08,9
60-64	19	05,3
65-69	05	01,4
70-…	02	0,06
Yanıtlanmayan	08	02,2
Toplam	358	100,0

Deniz Tecrübesi (yıl)	n	%
00-02	--	--
03-05	01	0,03
06-08	10	02,8
09-11	27	07,5
12-14	27	07,5
15-17	35	09,8
18-20	45	12,6
21-23	31	08,7
24-26	46	12,8
27-29	24	06,7
30-32	39	10,9
33-35	30	08,4
36-38	11	03,1
39-41	8	02,2
41 -…	16	04,5
Yanıtlanmayan	8	02,2
Toplam	358	100,0

Kaptanlık Tecrübesi (yıl)	n	%
00-02	52	14,5
03-05	62	17,3
06-08	52	14,5
09-11	54	15,1
12-14	25	07,0
15-17	30	08,4
18-20	30	08,4
21-23	9	02,5
24-26	12	03,4
27-29	5	01,4
30-32	6	01,7
33-35	2	0,06
36-38	--	---
39-41	--	---
41 -…	--	---
Yanıtlanmayan	19	05,3
Toplam	358	100,0

Sahip Olduğu Çocuk Sayısı	(n)	%
Yok	50	14,0
1 Çocuk	81	22,6
2 Çocuk	138	38,5
3 Çocuk	42	11,7
4 Çocuk	16	04,5
5 Çocuk	04	04,0
Yanıtlanmayan	27	07,5
Toplam	358	100,0

Tecrübe Sahibi Olduğu Gemi Tipi Sayısı	(n)	%
1 Tipte	136	52,0
2 Tipte	70	19,6
3 Tipte	50	14,0
4 Tipte	30	08,4
5 Tipte	14	03,9
6 Tipte	02	0,06
Yanıtlanmayan	5	01,6
Toplam	358	100,0

Eğitim Durumu	(n)	%
İlk Öğretim	09	02,5
Lise	93	26,0
Mes. Y.O.	13	03,6
Dz Harp O.	98	27,4
Fak/YO.	94	26,3
Yük Lis/D.	21	05,9
Yanıtlanmayan	30	08,4
Toplam	358	100,0

II. Gemilere Ait Profil Bilgileri

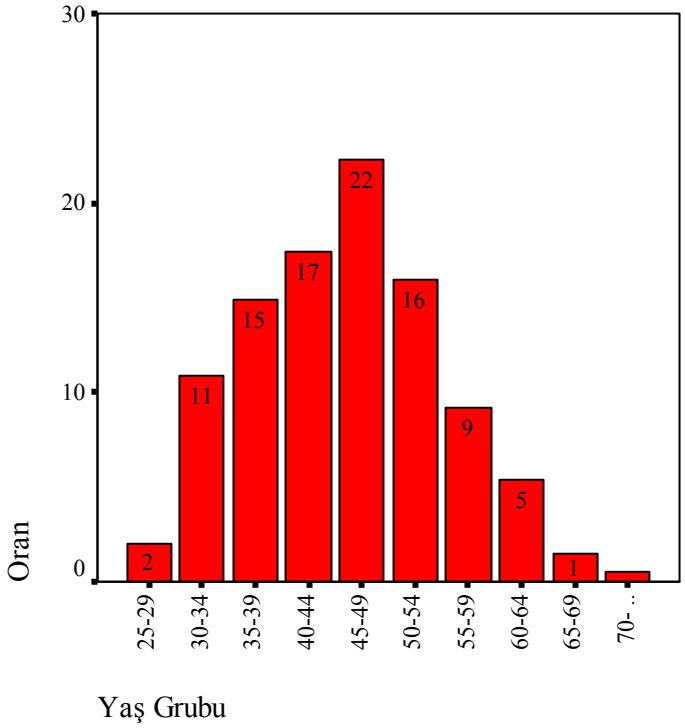
Gemi Büyüklüğü Dağılımı (Groston)	(n)	%
0 - 2.999	82	22,9
3.000 - 4.999	38	10,6
5.000 - 19.999	131	36,6
20.000 - ….....	98	27,4
Yanıtlanmayan	09	02,5
Toplam	358	100,0

Gemi Bayrağı Grubu	(n)	%
OECD Ülkeleri	155	43,3
Kolay Bayrak Ülk.	167	46,6
Diğer	29	08,1
Yanıtlanmayan	07	02,0
Toplam	358	100,0

III. Gemi İşletmelerine Ait Profil Bilgileri

Gemi İşletmelerinin Büyüklüğü	(n)	%
Küçük Ölçekli (1-5 Gemi)	108	30,2
Orta Ölçekli (6-20 Gemi)	136	38,0
Büyük Ölçekli (20 den fazla)	89	24,9
Yanıtlanmayan	25	07,0
Toplam	358	100,0

Gemilerin İşletme Modeli	(n)	%
Armatörü Tarafından İşletilen	224	62,6
Profesyonel Gemi İşletme Örgütleri Tarafından İşletilen	118	33,0
Yanıtlanmayan	16	04,5
Toplam	358	100,0



Şekil 5.1. Gemi Kaptanlarının Yaş Gruplarına Göre Oransal Dağılımı

Tablo 5.2'de çalışmaya katılan gemi kaptanlarının milliyetlerine göre dağılımları görülmektedir. Ayrıca tabloda gemi kaptanları milliyetlerine göre kendi aralarında bölgesel gruplandırmaya tabi tutulmuştur. Yapılan gruplandırmaya göre gemi kaptanlarının ortalama yaşları sıra ile "Batı Avrupa" ülkeleri (48,6), "Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri (47,0), "Asya ve Uzak Doğu" ülkeleri (45,8), "Türkiye" (44,0), "Kuzey Afrika ve Orta Doğu" ülkeleri (40,4) olarak tespit edilmiştir. Romanya, Bulgaristan ve Polonya gibi Avrupa Birliği Ülkeleri veya aday ülkeleri de "Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri grubunda yer almaktadır. Bunun sebebi şu anki mevcut gemi kaptanlarının eski Doğu Bloku rejimi altında yetişmiş ve eğitimlerini aynı rejimi döneminde yönetilen okullarda tamamlamış olmasıdır. Ayrıca, Montenegro, Slovenya, Hırvatistan ve Yugoslavya, eski Doğu Bloku ülkesi olan Yugoslavya'nın parçalanması ile oluşmuş ülkelerdir.

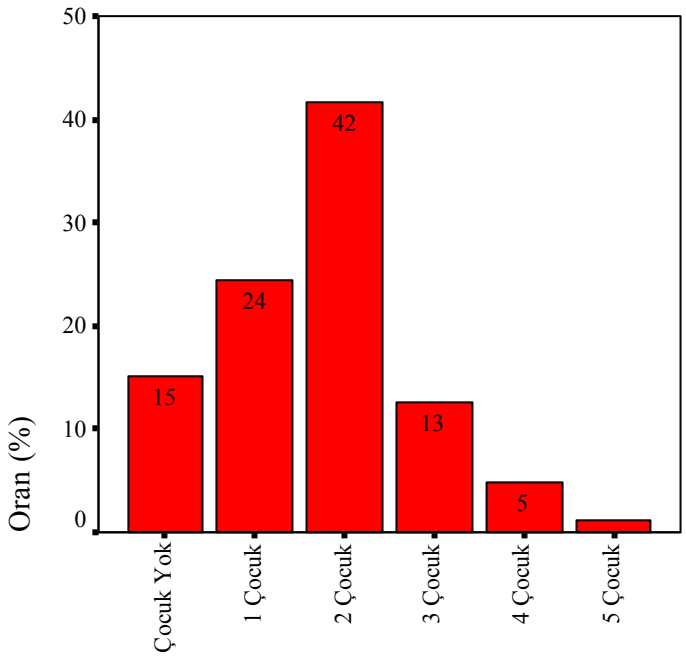
Tablo 5.2. Gemi Kaptanlarının Milliyetlerine Göre ve Coğrafi/Siyasi Bölgelere Göre Dağılımı

Türkiye		**Batı Avrupa**		**Doğu Avrupa ve Eski D. Bloku**		**Asya ve Uzak Doğu**		**Kuzey Afrika ve Orta Doğu**	
Türk	144	İtalya	24	Ukrayna	21	Hindistan	9	Suriye	12
KKTC	1	Yunanistan	16	Rusya	20	Filipinler	8	Mısır	3
		Hollanda	11	Bulgaristan	10	Kore	5	Lübnan	2
		Alman	10	Romanya	5	Çin	3	Cezayir	1
		İngiltere	8	Polonya	5	Japonya	2		
		İspanya	3	Hırvatistan	4	Myanmar (Burma)	2		
		Norveç	3	Litvanya	5	Pakistan	2		
		Danimarka	2	Karadağ	2	Tayvan	2		
		Fransa	1	Gürcistan	1	Singapur	1		
				Slovenya	1	Kamboçya	1		
				Yugoslavya	1				
				Azerbaycan	1				
	145		**78**		**76**		**35**		**18**
							TOPLAM	**353**	
Diğerleri -- Bahama (2), Belize (1), Malta (1), Antigua (1) --								**5**	
							GENEL TOPLAM	**358**	

Katılımcıların medeni durumları incelendiğinde aşağıdaki sonuçlara varılmıştır. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının 303'ü (% 85) evli, 20'si (% 6) nişanlı, 15'i (% 4) bekar, 15'i (% 4) boşanmış, 2'si (% 0) dul olduğunu belirtmişlerdir. Medeni durumunu bildirmek istemeyen gemi kaptanı sayısı ise 3'tür. Medeni olarak herhangi bir kadınla resmi olarak ilişkisi olmayan gemi kaptanı sayısı ise 31 (% 9) olarak tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarının 300'ü (% 84) çocuk sahibi iken 54'ü (% 15) çocuk sahibi değildir. 4 gemi kaptanı ise bu konuda bilgi vermemiştir. Evli olduğu halde çocuk sahibi olmayan 26 (% 7) gemi kaptanı vardır. Şekil 5.2'de gemi kaptanlarının sahip olduğu çocuk sayısı dağılımı görülmektedir. Gemi kaptanları sahip oldukları çocuk

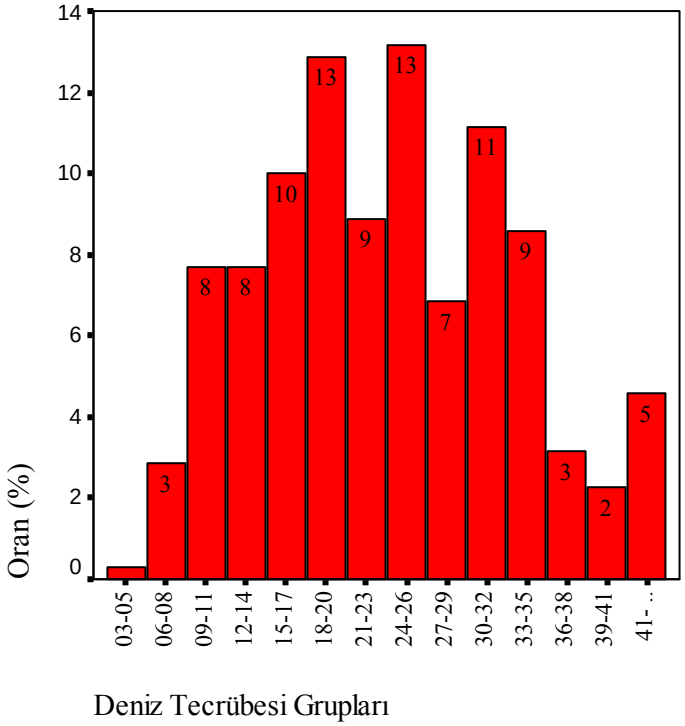
sayısı itibariyle en sık % 39 ile iki çocuk sahibidir. Sahip olunan çocuk sayısı itibariyle diğer dağılımlar ise; % 1'i 5, % 5'i 4, % 12 si 3, %23'ü de 1 çocuk sahibi şeklindedir. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının sahip oldukları toplam çocuk sayısı 567 iken bunların 295 (% 52) adedi erkek, 272 (% 48) adedi ise kız çocuğudur. Denizciler arasında yaygın bir inanışla "denizcilerin kızı olur" ifadesi aslında çalışmadan elde edilen verilere göre tam tersinin olabileceğini göstermektedir. Sadece erkek çocuğu veya çocukları olan gemi kaptanı sayısı 76 (% 25) iken, sadece kız çocuğu veya çocukları babası olan gemi kaptanı sayısı 85'dir (% 28). Çocuk cinsiyeti sonuçlarına bu şekilde bakıldığında ise toplamdaki cinsiyet sonuçları ile farklı bir sonuç elde edilmiş olmaktadır. Her iki cinsiyetten çocuk sahibi olan gemi kaptanı sayısı ise 121'dir (% 40). Çocuk sahibi olduğu halde çocuklarının cinsiyeti konusunda bilgi vermek istemeyen gemi kaptanı sayısı ise 18'dir (% 7).



Şekil 5.2. Gemi Kaptanlarının Sahip Olduğu Çocuk Sayısının Oransal Dağılımı

Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının ortalama deniz tecrübesi 23,69 yıl olarak hesaplanırken, gemi kaptanlığı tecrübesi ise 10,34 yıl olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri gruplandırılarak oluşturulan, gruplandırılmış deniz tecrübeleri dağılımı şekil 5.3'de gösterilmektedir. Şekil

incelendiğinde, 18-26 yıl aralığındaki deniz tecrübesi dağılımının maksimuma ulaştığı görülmektedir. Şekil 5.4'de ise gemi kaptanlarının, kaptan olarak görev yaptığı sürelerin, yani tecrübelerinin gruplandırıldığı bir dağılım grafiği görülmektedir. Grafikte 3-11 yıl aralığının maksimuma ulaştığı görülmektedir. 11 yılın ardından grafikte sert bir düşüş olduğu görülmektedir. Buna benzer sert bir düşme Şekil 5.1'de 49 yaş sonrası için görülmektedir.

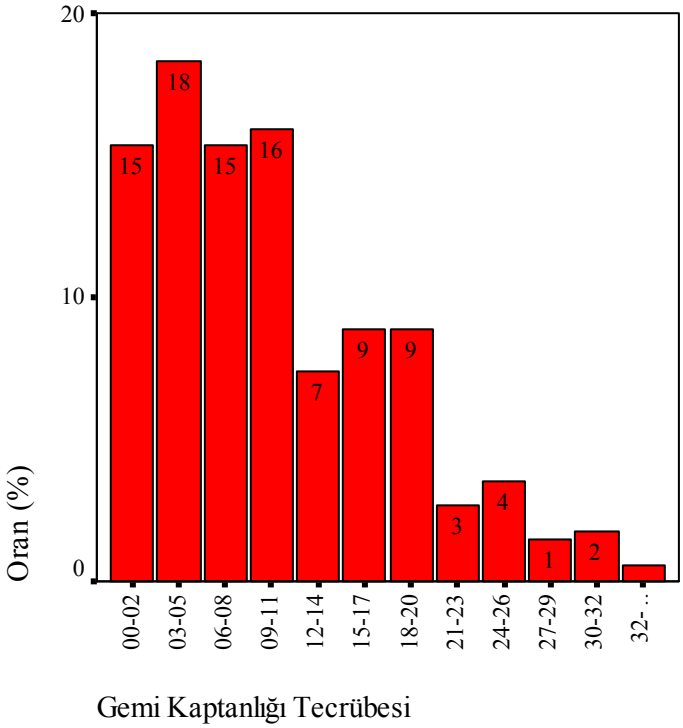


Şekil 5.3. Gemi Kaptanlarının Gruplandırılmış Deniz Tecrübeleri Dağılımı

Gemi kaptanlarının sahip oldukları kaptanlık tecrübelerinin milliyet gruplarına göre dağılımında ise en tecrübeli gemi kaptanlarının 12,16 yıl ile Batı Avrupalı gemi kaptanları olduğunu görmekteyiz. Bunu sırasıyla 10,30 yıl ile "Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri, 10,10 yıl ile "Türkiye", 8,76 yıl ile "Asya ve Uzak Doğu" ülkeleri, 8,00 yıl ile diğer ülkeler ve 7,75 yıl ile "Kuzey Afrika ve Orta Doğu" ülkeleri milliyetine sahip gemi kaptanları takip etmektedir.

Çalışmada gemi kaptanlarının gemi tiplerine göre sahip oldukları tecrübe bilgileri de sorgulanmıştır. Bu bilgi bir bakıma gemi kaptanlarının belli bir gemi

tipinde uzmanlaşmaları ile ilgili tercihlerinin saptanabileceği bir bilgidir. Çalışmada gemi kaptanlarından daha önceden çalışarak tecrübe sahibi oldukları gemi tiplerini de işaretlenmeleri istenmiştir.

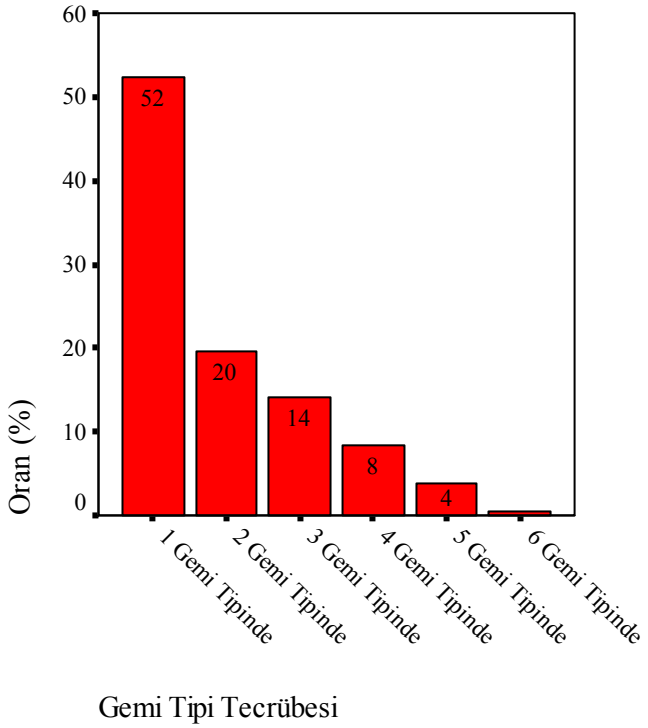


Şekil 5.4. Gemi Kaptanlarının Gruplandırılmış Kaptanlık Tecrübelerinin Oransal Dağılımı

Çalışma sunucunda gemi kaptanlarının 186'sının (% 52) tek tip bir gemide tecrübe sahibi olduğu görülürken, 2 gemi tipinde tecrübe sahibi olan gemi kaptanı sayısı 70 (% 20), 3 gemi tipinde 50 (% 14), 4 gemi tipinde 28 (% 8), 5 gemi tipinde 14 (% 4), 6 gemi tipinde ise 2 (% 1) olduğu görülmüştür. Bu da bize gemi kaptanlarının belirli bir gemi tipinde tecrübe sahibi olmak istedikleri veya şartların ve taleplerin bu doğrultuda olduğunu göstermektedir. Tecrübe sahibi olunan gemi tipi sayısı dağılımı Şekil 5.5'de gösterilmektedir.

Çalışmada gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipleri, kuru yük, tanker, Ro-Ro, konteyner, dökme yük ve yolcu gemisi olarak düzenlenmiştir. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının görev yapmış oldukları gemi tiplerinin dağılımı, kuru yük 107

(%30), tanker 71 (%20), Ro-Ro 17 (% 5), konteyner 87 (% 24), dökme yük 37 (% 10), yolcu gemisi 23 (%6), diğer 7 (% 2) şeklinde gerçekleşmiştir.

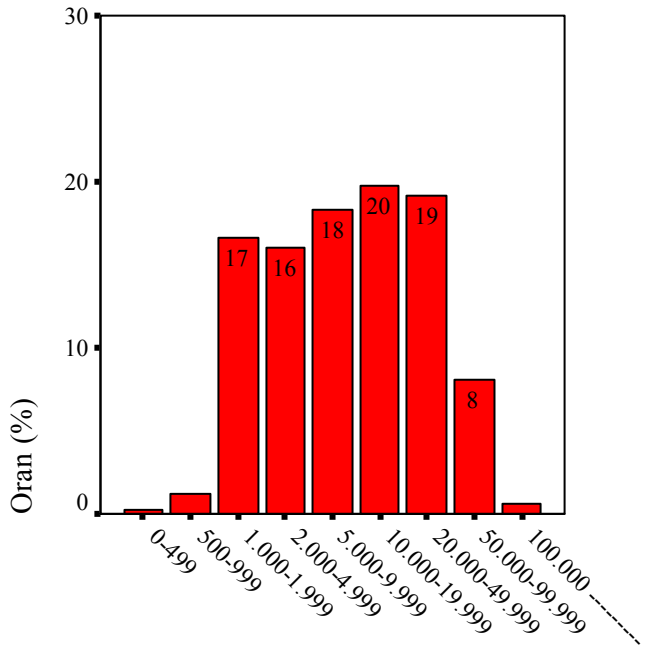


Şekil 5.5. Gemi Kaptanlarının Gemi Tiplerine Göre Sahip Oldukları Tecrübelerinin Oransal Dağılımı

Çalıştığı gemi tipi konusunda bilgi vermeyen gemi kaptanı sayısı ise 9'dur. Çalışmada görev yapılan gemilerin groston cinsinden büyüklükleri gruplandırılarak hazırlanmış olan grafik Şekil 5.6'da gösterilmektedir.

Yapılan çalışmada gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi büyüklüklerinin gruplandırılması bazı temel prensiplere göre yapılmıştır. Özellikle gemi işletme maliyetlerinin gemi büyüklüğü ile doğrudan ilişkili olması sebebiyle gruplandırmada; STCW 78/95 Uluslararası Sözleşmesi gereği gemilerin gemiadamları ile donatılmasında belirlenmiş sınırlar olması (0-499 groston arası, 500-3.000 groston arası ve 3.000 groston dan büyük gemiler), gemilerin yanaşma kalkma operasyonlarında tabi olduğu römorkör sayısının gemi büyüklüğüne göre belirlenmesi (0-1.999 groston aralığının römorköre tabi olmaması, 2.000-4.999

groston aralığındaki gemilerin tek römorköre, 5.000 ve üstü grostonlardaki gemilerin ise çift römorköre tabi olması) kriterleri dikkate alınmıştır. Ayrıca Lloyd's Register of Shipping tarafından hazırlanan dünya filo istatistiklerinde gemi büyüklüğüne ait ayrımlar benzer özellikler göstermektedir.



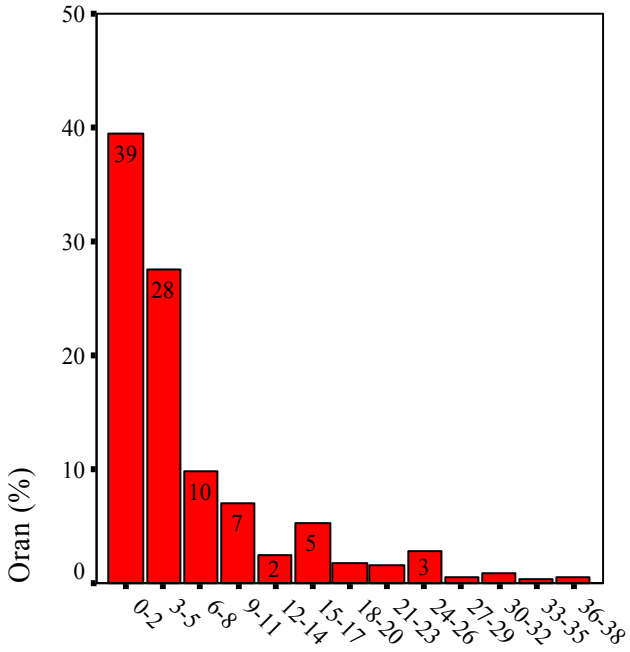
Şekil 5.6. Gemi Kaptanlarının Görev Yaptıkları Gemilerin Groston Cinsinden Gruplandırılmış Büyüklüklerinin Oransal Dağılımları

Şekil 5.6'daki grafikte, özellikle 1.000-1.999 aralığında ani bir artışla normal dağılımın bozulduğu görülmektedir. Bunun sebebi için yapılabilecek yorum, bu tonaj aralığının Akdeniz'de kısa mesafe deniz taşımalarında yaygın olarak kullanılmasıdır. Bu tonajdaki gemilerin işletme maliyetleri (gemi adamı donatımı kolaylığı, römorköre tabi olmaması vb.) diğer büyük tonajlara nazaran oldukça düşüktür. Çalışmada elde edilen verilere göre, gemi tiplerine göre tonaj dağılımı ortalaması sırayla; kuru yük gemilerinde 4.821 grt., yolcu gemilerinde 15.597grt., konteyner gemilerinde 19.676 grt., tankerlerde 25.937 grt., dökme yük gemilerinde 26.577., Ro-Ro gemilerinde ise 27.323 grt. olarak gerçekleşmiştir.

Gemi kaptanlarının bir yılda gemilerde çalıştıkları süre ortalama 7,95 ay olarak hesaplanmıştır. Yılda ortalama çalışma süreleri gemi tiplerine göre sıra ile; tankerlerde 7,36 ay, konteyner gemilerinde 7,71 ay, Ro-Ro gemilerinde 8,14 ay, kuru yük gemilerinde 8.19 ay, dökme yük gemilerinde 8,33 ay, yolcu gemilerinde ise 9,03 ay olarak gerçekleşmiştir. Sıralamaya dikkat edilirse en yoğun trafiğe sahip olan gemilerdeki ortalama çalışma sürelerinin diğerlerine nazaran daha az olduğu görülmektedir. Gemi kaptanlarının milliyet gruplandırmasına göre yıldaki ortalama çalışma süresi sırayla; "Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri 6,83 ay, Batı Avrupa ülkeleri 7,42 ay, "Asya ve Uzak Doğu" ülkeleri 7,93 ay, "Türkiye" 8,63 ay, "Kuzey Afrika ve Orta Doğu" ülkeleri 8,97 ay olarak tespit edilmiştir"Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri milliyetine sahip gemi kaptanlarının yıllık çalışma sürelerinin kısa olmasının sebebi diğer milliyet gruplarının tersine bu milliyet grubundaki gemi kaptanlarının yoğun olarak profesyonel gemi yönetim örgütlerin işlettiği gemilerde çalışıyor olması olabilir. Çünkü çalışmada bu farklılığı meydana getirebilecek en belirgin veriler Tablo 5.3'de görülmektedir.

Gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmede kaç yıldan beri çalıştıkları da sorgulanmıştır. Verilerden elde edilen sonuçlara göre gemi kaptanları çalıştıkları işletmelerde ortalama olarak 6,24 yıl çalışmaktadırlar. Gemi kaptanlarının bulundukları işletmede çalıştıkları süre gruplandırılarak Şekil 5.7'deki dağılım grafiği elde edilmiştir. 0-2 yıllık çalışma süresi grubu % 39 dan hızlı bir düşüş ile 6-8 yıl aralığında % 10'a ulaşmaktadır. Bu noktadan daha ilerideki dağılım sert olmasa da düşüş eğilimi devam etmektedir.

Araştırmada, gemi kaptanlarının çalışmış oldukları gemileri, işleten örgütlerin gemilerini hangi modele göre işlettikleri sorgulanmıştır. Buna göre gemi kaptanlarının çalıştıkları gemilerin 224 adedi (% 63) geminin armatörü tarafından işletilirken 118 adedi (% 33) ise profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilmektedir.



Şekil 5.7. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmedeki Çalışma Süresi Gruplarının Oransal Dağılımı

Çalışmada gemi kaptanlarının bulunduğu gemileri işleten örgütlerin yönetim modelleri ile gemi kaptanlarının milliyet grupları arasında elde edilen verilere göre Tablo 5.3. oluşturulmuştur. Gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre armatörlerin işlettiği gemilerde çalışma oranları sırayla, "Türkiye" % 82, "Kuzey Afrika ve Orta Doğu" ülkeleri % 72, Batı Avrupa ülkeleri % 62, "Asya ve Uzak Doğu" ülkeleri % 49, "Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri % 38 olarak tespit edilmiştir.

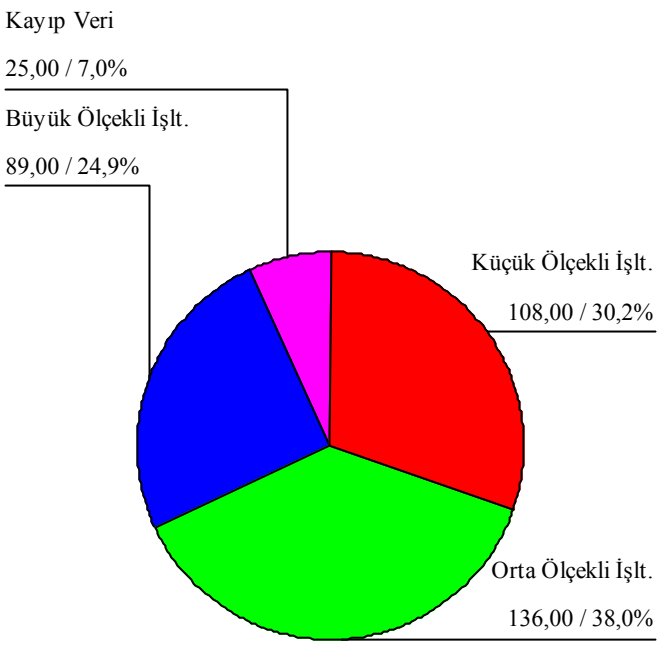
Gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre profesyonel gemi işletme örgütlerinin işlettiği gemilerde çalışma oranları sırayla, "Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri % 58 , "Asya ve Uzak Doğu" ülkeleri % 49, "Batı Avrupa" ülkeleri % 37, "Kuzey Afrika ve Orta Doğu" ülkeleri % 28, "Türkiye" % 18 olarak tespit edilmiştir (Bkz. Tablo 5.3.)

Tablo 5.3. Gemi Kaptanlarının Milliyetleri ve Gemi İşletme/Yönetim Modelleri

Gemi Kaptanlarının Milliyetleri	Gemi İşletme Örgütleri							
	Armatör		Profesyonel Gemi İş. Ör.		Diğer		Toplam	
	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloku Ülkeleri	28	38	44	58	2	3	**74**	**100**
Asya ve Uzak Doğu Ülkeleri	17	49	17	49	1	2	**35**	**100**
Batı Avrupa Ülkeleri	47	62	28	37	1	1	**76**	**100**
Kuzey Afrika ve Orta Doğu Ülkeleri	13	72	05	28			**18**	**100**
Türkiye	113	82	24	18	-		**137**	**100**
Diğer	5	100	-		-		**5**	**100**
	223		**118**		**4**		**345**	**100**

Gemileri işleten örgütlerin işlettiği gemi sayılarına ait veriler de çalışmada sorgulanmıştır. Bazı örgütlerin çok büyük gemi filolarını işletmesi nedeniyle aritmetik ortalamanın anlamlı bir sonuç vermeyeceği düşünülmüştür. Bu nedenle işletilen gemi sayısının medyan ortalaması 8 olarak tespit edilmiştir. İşletilen gemi sayısı cinsinden işletmeleri gruplandırmak gerekmektedir. Dünya Denizcilik Üniversitesi tarafından hazırlanan BIMCO ve Avrupa Birliği Komisyonu'nun 4. Çerçeve Programı kapsamında geliştirilen ve 2000 tarihinde yayımlanan "**MA**nagement **S**kills **S**upplementing **O**perations (MASSOP)" raporunda gemi işleten örgütler büyüklüklerine göre sınıflandırılmıştır (World Maritime University, 2000; 23) Bu raporun ISM Uygulama Rehberinin gemi yönetim işletmelerinin yönetim yapıları üzerindeki etkilerinin incelendiği 4. Çalışma Paketi'nde, işletilen gemi sayısı 1-5 arası olan işletmeler "küçük ölçekli işletme", 6-20 arası gemi işletenlere "orta ölçekli işletme", 21 ve daha üzerinde gemi işletenler ise "büyük ölçekli işletme" olarak adlandırılmıştır. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının

çalıştıkları gemi işletmelerinin 108 adedi (% 30,2) küçük ölçekli, 136 adedi (% 24,9) orta ölçekli, 89 adedi (% 24,9) ise büyük ölçekli işletmedir. 25 adet gemi kaptanı ise çalıştıkları örgütün işlettiği gemi sayısını anket üzerinde belirtmemişlerdir. Şekil 5.8'de gemi işletmelerinin büyüklüklerine ait dağılım görülmektedir.



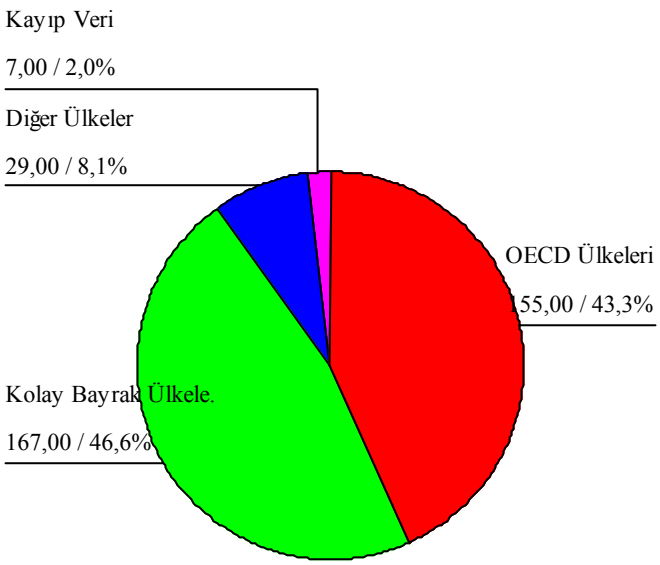
Şekil 5.8. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Örgütlerin İşlettiği Gemi Sayısı İtibariyle Büyüklükleri ve Dağılımı

Tablo 5.8'deki grafikte gösterilen işletme sayısı toplam 333 olarak görülse de aynı işletmeye bağlı gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının da bu çalışmaya katılmış olabileceği düşünüldüğünde incelenen işletme sayısı gerçekte çok daha az bir sayıda olacağı unutulmamalıdır.

Gemilerde çalışan gemi adamlarının aynı milliyetten mi yoksa farklı milliyetlerden mi oldukları sorulmuştur. Bu sorgulamanın sonucunda, çalışmaya katılan gemi kaptanlarının çalıştıkları gemilerin 211 adedinde (% 58,9) aynı milliyetten gemi adamları çalışırken, 136 adedinde (% 38) ise farklı milliyette gemi adamları çalışmaktadır. 11 adet gemide ise gemi kaptanı tarafından bu sorgulamaya

cevap verilmediği için gemi adamlarının milliyeti "kayıp veri" olarak değerlendirmeye girmiştir.

Gemi kaptanlarının çalıştıkları gemilerin bayrakları hazırlanan anket formunda sorgulanmıştır. Gemi bayraklarının OECD ülkeleri, kolay bayrak ülkeleri ve diğer ülkeler olarak gruplandırılarak ayrıldığı zaman elde edilen dağılım grafiği Şekil 5.9'de görülmektedir.



Şekil 5.9. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemilerin Bayrakları İtibariyle Ülke Gruplarına Göre Dağılımı

Tablo 5.4'de ise gemi bayraklarının ülkelere göre dağılımı verilmektedir. Sekil 5.9. ile birlikte incelendiğinde çalışmaya katılan gemi kaptanlarının çalıştığı gemi bayraklarının 155 adedi (% 42,5) OECD ülkelerine ait bir bayrak taşırken, 167 adedi (% 42,2) ise "kolay bayrak" diye adlandırılan, gemi sahibine ve/veya işletmecisine vergi, adam donatımı vb. konularda kolaylık getiren ülkelere ait bir bayrak taşımaktadır.

Tablo 5.4. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayraklarının Ülke Gruplarına Göre Dağılımı

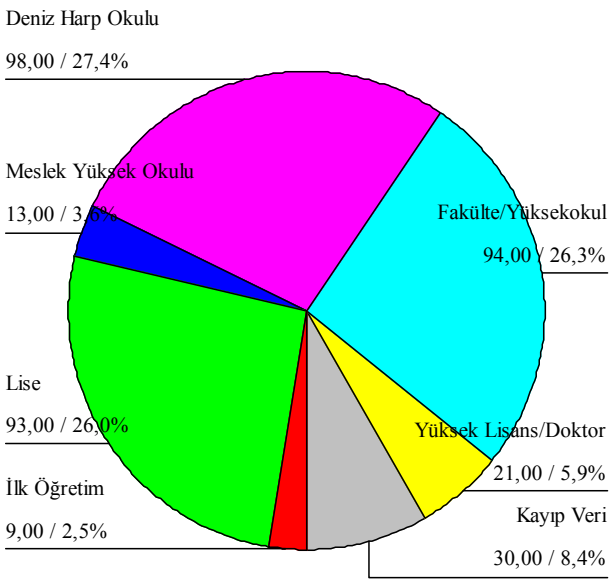
OECD ÜLKELERİ	(n)	KOLAY BAYRAK ÜLKELERİ	(n)	DİĞER ÜLKELER	(n)
Türkiye	112	Panama	34	Rusya	5
İtalya	12	Malta	27	Suriye	4
Hollanda	9	Liberya	19	Bulgaristan	4
Yunanistan	6	Antigua ve Barbuda	16	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	3
Güney Kore	3	Bahama	14	Hindistan	2
Norveç	3	Marshall Adaları	11	Iran	1
İngiltere	3	Saint Vincent ve Grenadine Adaları	10	Romanya	1
Slovakya	2	Gürcistan	6	Cezayir	1
Danimarka	1	Comoros Adaları	4	Hırvatistan	1
Fransa	1	Belize	3	Bahreyn	1
Almanya	1	Singapur	3	Tayland	1
Japonya	1	Kamboçya	2	Letonya	2
İspanya	1	Cayman Adaları	2	Azerbaycan	1
Avustralya	-	Cebelitarık	2	Moğolistan	1
Avusturya	-	Barbados	1	Çin Halk Cumhuriyeti PRC*	1
Belçika	-	Bermuda,	1		
Kanada	-	Dominika	1		
Çekoslovakya	-	Kuzey Kore	3		
Finlandiya	-	Güney Kıbrıs Rum Yö.	1		
Macaristan	-	Hong Kong	1		
İzlanda	-	Isle of Man	1		
İrlanda	-	Lübnan	1		
Lüksemburg	-	Hollanda Antilleri	1		
Meksika	-	Filipinler	1		
Yeni Zellanda	-	Ukrayna	1		
Polonya	-	Vanuatu	1		
Portekiz	-				
İsveç	-				
İsviçre	-				
Amerika Birleşik Devletleri	-				
Toplam	**155**	**Toplam**	**167**	**Toplam**	**29**
				Ara Toplam	351
				Kayıp Veri	7
				TOPLAM	**358**

*10 Nisan 2006 tarihinden itibaren PRC (People's Republic of China) olarak anılmaktadır (www.china-embassy.org, erişim 02.05.2006).

Bununla birlikte çalışmaya katılan gemi kaptanlarının 182 adedi (% 52) kendi milliyeti ile aynı bayrağa sahip gemilerde çalışırken 159 adedi (% 48) ise yabancı

bayraklı gemilerde çalışmaktadır. OECD ülkeleri (http://www.oecd.org; erişim: 15.08.2005) Tablo 5.4'de güncellenmiş olarak tamamı sıralanmıştır. Kolay bayrak ülkeleri (FOC Flag of Convenience) ise ITF vb. kuruluşlarca devamlı olarak güncellendiği için 02.Mayıs 2006 tarihi itibariyle www.itf.org.uk, ve http://www.crwflags.com/fotw/flags/xf-conv.html sitelerinden tam listelere ulaşılmıştır. Tablo 5.4'de tam liste yerine çalışma kapsamı içerisinde yer alan kolay bayrak ülkeleri belirtilmiştir. Tablo 5.4'deki ülke adları Türkçeleştirilerek verilmiştir (http://www.illeridaresi.gov.tr /modules.php?name=ulkeadlaribaskentleri, Erişim: 24.08.2006).

Gemi kaptanlarının eğitim durumları sorgulanırken farklı ülkelerde farklı eğitim modelleri ve farklı isimlendirmeler olabileceği düşünüldüğü için eğitim ile ilgili sorgulamalara ait cevapların çalışma açısından güvenirliğinin düşük olacağı kabul edilmiştir. Buna rağmen elde edilen verilere göre, sırasıyla 98 adedi (% 27) Deniz Harp Okulu mezunu, 94 adedi (26,3) Fakülte ve Yüksekokul mezunu, 93 adedi (% 26) Lise mezunu, 21 adedi (% 5,9) Yüksek Lisans / Doktora mezunu, 13 adedi (% 3,6) Meslek Yüksek Okulu mezunu, 9 adedi (%2,5) İlk Öğretim Okulu mezunu olarak sıralanmaktadır. Bu veriler ile ilgili grafik Şekil 5.10'da görülmektedir.



Şekil 5.10. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları İtibariyle Dağılımı

Gemi kaptanlarının 30 adedi (% 8,4) bu sorgulamaya cevap vermediği için eğitim durumları "kayıp veri" olarak değerlendirmeye girmiştir.

STCW 78/95 Uluslararası Sözleşmesindeki gemi kaptanları yeterlikleri konusundaki sınırlamalara rağmen değişik ülkeler değişik yeterlik sınırlamaları geliştirebilmekte veya istisnai durumlar yaratabilmektedirler. Bu durumun anket çalışmasındaki gemi kaptanlarının yanıtlayacağı yeterlik sınıflandırmalarının güvenilirliğini düşürecek bir etken olduğu önceden kabul edilmiştir. Buna rağmen yeterlik dağılımının istatistiksel verileri sırasıyla verilmiştir. Buna göre gemi kaptanlarının 254 adedi (%70,9) Uzak Yol yeterliğine sahip iken, 87 adedi (%24,3) Kaptan, 4 adedi (% 1,1) de Sınırlı Kaptan yeterliğine sahiptir. Gemi kaptanlarının 13 adedi (% 3,6) bu sorgulamaya cevap vermediği için yeterlikleri "kayıp veri" olarak değerlendirmeye girmiştir.

5.2. GEMİ KAPTANLARININ PROFİL BİLGİLERİNE İLİŞKİN ANALİZLER

5.2.1. Gemi Kaptanlarının Profil Bilgilerine Ait Hipotez Testleri

Çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, kumanda ettiği gemiye ve çalıştığı örgüte ait profil değişkenler arasında karşılaştırmalı analizler yapmak için aşağıdaki H_{A1} ana hipotez geliştirilmiştir.

H_{A1}: Gemi kaptanlarının profilleri arasında anlamlı farklılıklar vardır.

H_{A1} ana hipotezine ait alt hipotezler ($H_{01} - H_{21}$) aşağıda sıralanmıştır.

5.2.2. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Yaşlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının yaşı, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_1: Gemi kaptanlarının yaşı, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanının yaşı iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının milliyet gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları daha önce Tablo 5.2'de milliyetlerine göre gruplandırılmıştı. Bu hipotez testinde gemi kaptanlarının milliyet grupları için "Türkiye", "Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloku Ülkeleri", "Batı Avrupa Ülkeleri" ve "Asya ve Uzak Doğu Ülkeleri" referans alınmış, katılımcı sayısının yetersiz olması itibariyle "Kuzey Afrika ve Orta Doğu Ülkeleri" gemi kaptanları karşılaştırmaya alınmamıştır. H_1 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_1 hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.5'de verilmiştir.

Tablo 5.5. Gemi Kaptanlarının Yaşları ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	1136,682	3	378,894	4,921	0,002	Türkiye - Batı Avrupa
Gruplariçi	24791,011	322	76,991			
Toplam	25927,693	325				

[$F_{(3-322)}$=4,921, p<0,002]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

Tablo 5.5'den de görüleceği gibi gemi kaptanlarının yaşları ile milliyet gruplarına göre anlamlı bir fark olduğu tespit edilmiştir [$F_{(3-322)}$=4,921, p<0,002]. Milliyet grupları arasında anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, Türk gemi kaptanlarının yaş ortalaması 43,98 iken Batı Avrupa ülkeleri milliyetindeki gem kaptanlarının yaş ortalaması 48,48 olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak H_1 hipotezi kabul edilmiştir.

5.2.3. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Kaptanlık Tecrübesi Arasındaki Karşılaştırmalı Analiz

Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübesi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir? sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_2: Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübesi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübesi iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının milliyet gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları daha önce Tablo 5.2'de milliyetlerine göre gruplandırılmıştı. Bu hipotez testinde gemi kaptanlarının milliyet grupları için "Türkiye", "Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloku Ülkeleri", "Batı Avrupa Ülkeleri" ve "Asya ve Uzak Doğu Ülkeleri" referans alınmış, denek sayısının yetersiz olması itibariyle "Kuzey Afrika ve Orta Doğu Ülkeleri" gemi kaptanları karşılaştırmaya alınmamıştır. H_2 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_2 hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.6'da verilmiştir.

Tablo 5.6'den de görüleceği gibi gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri ile milliyet gruplarına göre anlamlı bir fark tespit edilememiştir. Sonuç olarak H_2 hipotezi reddedilmiştir.

Tablo 5.6. Gemi Kaptanlarının Kaptanlık Tecrübeleri ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	320,176	3	106,725	1,756	0,156	-----
Gruplariçi	18783,843	309	60,789			
Toplam	19104,019	312				

[$F_{(3-309)}$=1,756, p<0,156]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

5.2.4. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Çalıştığı İşletmedeki Tecrübesi Arasındaki Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_3 : Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının milliyet gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları daha önce Tablo 5.2'de milliyetlerine göre gruplandırılmıştı. Bu hipotez testinde gemi kaptanlarının milliyet grupları için "Türkiye", "Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloku Ülkeleri", "Batı Avrupa Ülkeleri" ve "Asya ve Uzak Doğu Ülkeleri" referans alınmış, denek sayısının yetersiz olması itibariyle "Kuzey Afrika ve Orta Doğu Ülkeleri" gemi kaptanları karşılaştırmaya alınmamıştır. H_3 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_3 hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.7'de verilmiştir.

Tablo 5.7. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmedeki Tecrübeleri ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	1532,951	3	510,984	10,581	0,000	Türk. – A.ve U.Doğu
Gruplariçi	14584,168	302	48,292			Türk. – Batı Avrupa
Toplam	16117,119	305				

[$F_{(3-302)}$=10,581, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

Tablo 5.7'den de görüleceği gibi gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi ile milliyet gruplarına göre anlamlı bir fark olduğu tespit edilmiştir [$F_{(3-309)}$=1,756, p<0,000]. Milliyet grupları arasında anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, Türk gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi 4,10 yıl iken Batı Avrupa ülkeleri milliyetindeki gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi 9,00 yıl, "Asya ve Uzak Doğu" ülkeleri milliyetindeki gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi 9,59 yıl olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak H_3 hipotezi kabul edilmiştir.

5.2.5. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Yıl İçerisinde Çalıştığı Süre Arasındaki Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_4 : Gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süre iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının milliyet gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları daha önce Tablo 5.2'de milliyetlerine göre gruplandırılmıştı. Bu hipotez testinde gemi kaptanlarının milliyet

grupları için "Türkiye", "Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloku Ülkeleri", "Batı Avrupa Ülkeleri" ve "Asya ve Uzak Doğu Ülkeleri" referans alınmış, denek sayısının yetersiz olması itibariyle "Kuzey Afrika ve Orta Doğu Ülkeleri" gemi kaptanları karşılaştırmaya alınmamıştır. H_4 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_4 hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.8'de verilmiştir.

Tablo 5.8'den de görüleceği gibi gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süre ile milliyet gruplarına göre anlamlı bir fark olduğu tespit edilmiştir [$F_{(3-284)}$=19,654, p<0,000]. Milliyet grupları arasında anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, Türk gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi 8,63 ay iken Batı Avrupa ülkeleri milliyetindeki gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi 7,41 ay, "Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri milliyetindeki gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi 6,85 ay olarak tespit edilmiştir.

Tablo 5.8. Gemi Kaptanlarının Yıl İçerisindeki Çalışma Süresi ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	152,558	3	50,853	19,654	0,000	Türk.–A.ve U.Doğu
Gruplariçi	734,809	284	2,587			Türk.–Batı Avrupa
Toplam	887,367	287				D. Bloku - A.ve U.Doğu

[$F_{(3-284)}$=19,654, p<0,000]. **Hipotez Kabul Edilmiştir.**

Ayrıca "Doğu Avrupa ve eski Doğu Bloku" ülkeleri milliyetindeki gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi 6,85 ay iken "Asya ve Uzak Doğu" ülkeleri milliyetindeki gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi 7,93 ay olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak H_4 hipotezi kabul edilmiştir.

5.2.6. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Çalıştığı İşletmenin İşlettiği Gemi Sayısı Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının çalıştığı örgütün işlettiği gemi sayısı (Gemi Yönetim İşletmesinin Büyüklüğü, 1-5 arası gemi "Küçük Ölçekli", 6-20 arası gemi "Orta Ölçekli", 21 ve üstü gemi "Büyük Ölçekli"), milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_5: Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmenin büyüklüğü, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının çalıştığı işletme tarafından işletilen gemi sayısı iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının milliyet gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları daha önce Tablo 5.2'de milliyetlerine göre gruplandırılmıştı. Bu hipotez testinde gemi kaptanlarının milliyet grupları için "Türkiye", "Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloku Ülkeleri", "Batı Avrupa Ülkeleri" ve "Asya ve Uzak Doğu Ülkeleri" referans alınmış, denek sayısının yetersiz olması itibariyle "Kuzey Afrika ve Orta Doğu Ülkeleri" gemi kaptanları karşılaştırmaya alınmamıştır. H_5 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_5 hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.9'da verilmiştir.

Tablo 5.9. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletme Tarafından İşletilen Gemi Sayısı ile Milliyet Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gruplar Arası Farklar	
Gruplararası	150151,457	3	50050,486	10,534	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	1444405,176	304	4751,333			Türkiye	Batı Av.
Toplam	1594556,633	307				8,76	62,65

[$F_{(3-304)}$=10,534, p<0,000]. **Hipotez Kabul Edilmiştir.**

Tablo 5.9'dan da görüleceği gibi gemi kaptanlarının çalıştığı işletme tarafından işletilen gemi sayısı ile milliyet gruplarına göre anlamlı bir fark olduğu tespit edilmiştir [$F_{(3-304)}$=19,654, p<0,000]. Milliyet grupları arasında anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, Türk gemi kaptanlarının çalıştığı işletme büyüklüğü orta ölçekli (8,76 adet gemi) iken Batı Avrupa ülkeleri milliyetindeki gemi kaptanlarının çalıştığı işletme büyüklüğü büyük ölçekli (62,65 adet gemi) olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak H_5 hipotezi kabul edilmiştir.

5.2.7. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Yaşları Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının yaşı, çalıştıkları gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_6 : Gemi kaptanlarının yaşları, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_6 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının yaşları, gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir fark göstermediği tespit edilmiştir [$F_{(2-340)}$=0,074, p<0,928]. Hipotez reddedilmiştir.

5.2.8. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Kaptanlık Tecrübeleri Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri, çalıştıkları gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_7: Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_7 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri, gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir fark göstermediği tespit edilmiştir [$F_{(2\text{-}328)}$=0,335, p<0,716]. Hipotez reddedilmiştir.

5.2.9. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Çalıştığı İşletme Tarafından İşletilen Gemi Sayısı Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının çalıştığı işletme tarafından işletilen gemi sayısı, çalıştıkları gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_8: Gemi kaptanlarının çalıştığı işletme tarafından işletilen gemi sayısı, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_5 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının çalıştığı işletme tarafından işletilen gemi sayısı, gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir fark göstermediği tespit edilmiştir [$F_{(2\text{-}324)}$=1,353, p<0,260]. Hipotez reddedilmiştir.

5.2.10. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Çalıştığı İşletmedeki Tecrübesi Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, çalıştıkları gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_9: Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_5 hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir fark gösterdiği tespit edilmiştir [$F_{(2-319)}$=3,352, p<0,036]. Hipotez kabul edilmiştir. Yapılan Scheffe testine göre OECD ülkelerine ait gemi bayrağı taşıyan gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi 5,51 yıl iken, diğer (kolay bayrak hariç) ülkelerin bayrağı taşıyan gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi 9,38 yıl olarak tespit edilmiştir.

5.2.11. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Bayrak Grupları ile Yılda Çalışma Süresi Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının yılda çalışma süreleri, çalıştıkları gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{10}: Gemi kaptanlarının yılda çalıştığı süre, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{10} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının yılda çalıştığı süre, gemi bayrak gruplarına göre anlamlı bir fark gösterdiği tespit edilmiştir [$F_{(2-302)}$=4,791, p<0,009]. Gemi bayrağı grupları arasında anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, OECD ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının yılda çalışma süresi 8,28 ay iken kolay bayrak ülkelerine ait gemilerdeki çalışma süresi ise 7,63 ay olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak hipotez kabul edilmiştir.

5.2.12. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklüğü ile Yaşları Arasında Karşılaştırmalı Analiz

İşletmelerin büyüklükleri daha önceden de belirtildiği gibi yönetmiş oldukları gemi sayısına göre değişmektedir. Buna göre 1-5 adet arasında gemi yöneten işletme, küçük ölçekli, 6-20 adet arasında gemi yöneten işletme orta ölçekli, 21 adet ve fazlası ise büyük ölçekli olarak tanımlanmıştır.

H_{11} : Gemi kaptanlarının yaşları, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{11} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının yaşları, çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir fark gösterdiği tespit edilmiştir [$F_{(2\text{-}322)}$=3,083, p<0,047]. Gemi işletme büyüklükleri arasındaki farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, küçük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının yaş ortalaması 43,84 iken büyük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının yaş ortalaması ise 47,08 olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak hipotez kabul edilmiştir.

5.2.13. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklüğü ile Deniz Tecrübesi Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri, çalıştıkları işletmelerin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{12} : Gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{12} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri, çalıştıkları işletmenin

büyüklüğüne göre anlamlı bir fark gösterdiği tespit edilmiştir [$F_{(2-325)}$=5,257, p<0,006]. Gemi işletme büyüklükleri arasındaki farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, küçük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının deniz tecrübesi 21,88 yıl iken büyük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının deniz tecrübesi ise 26,18 yıl olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak hipotez kabul edilmiştir.

5.2.14. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklüğü ile Çalıştıkları İşletmedeki Tecrübesi Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmedeki tecrübeleri, çalıştıkları işletmelerin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{13} : Gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmelerdeki tecrübesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{13} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmelerdeki tecrübesi, çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir fark gösterdiği tespit edilmiştir [$F_{(2-303)}$=19,161, p<0,000].

Tablo 5.10. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletme Büyüklüğü ile Çalıştıkları İşletmelerdeki Tecrübesine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	1854,175	2	927,087	19,161	0,000	Küçük – Büyük Ölçekli
Gruplariçi	14660,615	303	48,385			Orta – Büyük Ölçekli
Toplam	16514,789	305				

[$F_{(2-303)}$=19,161, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

Tablo 5.10'dan da görüldüğü gibi gemi işletme büyüklükleri arasındaki farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, küçük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi 3,98 yıl iken büyük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi ise 10,34 yıl olarak tespit edilmiştir. Ayrıca orta ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi 5,87 yıl iken büyük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi ise 10,34 yıl olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak hipotez kabul edilmiştir.

5.2.15. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklüğü ile Yılda Çalışma Süresi Arasında Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının yılda çalışma süreleri, çalıştıkları işletmelerin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{14} : Gemi kaptanlarının yılda çalıştıkları süre, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{14} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının yılda çalıştıkları süre, çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir fark gösterdiği tespit edilmiştir [$F_{(2-288)}$=8,407, p<0,000].

Tablo 5.11. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletme Büyüklüğü ile Yılda Çalışma Süresine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	49,936	2	24,968	8,407	0,000	Küçük – Büyük Ölçekli
Gruplariçi	855,313	288	2,970			Orta – Büyük Ölçekli
Toplam	905,249	290				

[$F_{(2-288)}$=8,407, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

Tablo 5.11'den de görüleceği gibi gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi ile işletme büyüklükleri arasında anlamlı bir fark olduğu tespit edilmiştir [$F_{(2-288)}$=8,407, p<0,000]. Gemi işletme büyüklükleri arasındaki farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, küçük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının yılda çalışma süresi 8,30 ay iken büyük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının yılda çalışma süresi ise 7,33 ay olarak tespit edilmiştir. Ayrıca orta ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının yılda çalışma süresi 8,22 ay iken büyük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının yılda çalışma süresi ise 7,33 ay olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak hipotez kabul edilmiştir.

5.2.16. Farklı Milliyetlerden Gemiadamları ve Aynı Milliyetten Gemiadamları ile Birlikte Çalışan Gemi Kaptanlarının Karşılaştırmalı Profil Bilgileri Analizi

"Farklı milliyetlerden gemiadamları ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının profil bilgileri ve aynı milliyetten gemiadamları ile birilikte çalışan gemi kaptanlarının profil bilgileri birbirlerinden farklı mıdır?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{15}: Farklı milliyetlerden gemiadamları ile birilikte çalışan gemi kaptanlarıyla aynı milliyetten gemiadamları ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının profil bilgileri arasında anlamlı bir fark vardır.

H_{15} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları Farklı milliyetlerden gemiadamları ile birilikte çalışan ve aynı milliyetten gemiadamları ile birilikte çalışan gemi kaptanları olarak iki gruba ayrılmıştır. Bu gruplar iki ilişkisiz örneklem grubu olarak kabul edilerek profil bilgilerine ait değişkenler üzerindeki değerlendirmelerinin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{15} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.12'de verilmiştir.

Tablo 5.12. Farklı Milliyetlerden Gemiadamları ve Aynı Milliyetten Gemiadamları ile Birlikte Çalışan Gemi Kaptanlarının Karşılaştırmalı Profil Bilgileri Analizi : Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama (n)	SONUÇ
H_{151}: FAMGA ve AMGA ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının yaş ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	----------	Desteklenmedi
H_{152}: FAMGA ve AMGA ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	AMGA : 22,86 (207) FAMGA: 24,97 (134)	**Desteklendi** $t_{(339)}$**=2,0420 p<0.04**
H_{153}: FAMGA ve AMGA ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	----------	Desteklenmedi
H_{154}: FAMGA ve AMGA ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme tecrübesi ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	AMGA : 5,36 (192) FAMGA: 7,84 (127)	**Desteklendi** $t_{(317)}$**=2,9127 p<0.00**
H_{155}: FAMGA ve AMGA ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının yıldaki çalışma süreleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	AMGA : 8,12 (177) FAMGA: 7,66 (124)	**Desteklendi** $t_{(299)}$**=2,3329 p<0.02**

"AMGA" Aynı Milliyetten Gemiadamları
"FAMGA" Farklı Milliyetlerden Gemiadamları

Tablo 5.12. incelendiğinde, farklı milliyetlerden gemiadamlarıyla beraber çalışan gemi kaptanları ile aynı milliyetten gemiadamlarıyla beraber çalışan gemi kaptanları, deniz tecrübeleri **(H_{152})**, çalıştıkları işletme tecrübesi **(H_{154})**, yıldaki çalışma süreleri **(H_{155})**, veri ortalamaları $p<0,05$ anlamlılık düzeyinde farklılık göstermektedir.

Gemiadamlarının milliyetleri ile gemi işletme büyüklüğü [$x^2_{(2)}=31,23$, $p<0,000$], gemi tipleri [$x^2_{(3)}=26,36$ $p<0,000$], gemi işletme modelleri [$x^2_{(2)}=9,56$ $p<0,008$] ve gemi bayrağı grupları [$x^2_{(1)}=49,40$ $p<0,000$] arasında yapılan ki-kare testleri sonucunda anlamlı bir ilişkiler tespit edilmiştir.

5.2.17. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanlarının Karşılaştırmalı Profil Bilgileri Analizi

"Türk ve yabancı gemi kaptanlarının profil bilgileri birbirlerinden farklı mıdır?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{16}: Türk ve Yabancı gemi kaptanlarının profil bilgileri arasında anlamlı bir fark vardır.

H_{16} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları Türk ve yabancı gemi kaptanları olarak iki gruba ayrılmıştır. Bu gruplar iki ilişkisiz örneklem grubu olarak kabul edilerek profil bilgilerine ait değişkenler üzerindeki değerlendirmelerinin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde T testi yapılmıştır. H_{16} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.13'de verilmiştir.

Tablo 5.13. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanlarının Karşılaştırmalı Profil Bilgileri Analizi : Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama (n)	SONUÇ
H_{161}: Türk ve yabancı gemi kaptanlarının yaş ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	T : 44,07 (138) Y : 46,50 (211)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,3389 p<0.02**
H_{162}: Türk ve yabancı gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	T : 21,78 (141) Y : 24,95 (208)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=3,1449 p<0.00**
H_{163}: Türk ve yabancı gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	T : 10,12 (132) Y : 10,42 (204)	Desteklenmedi
H_{164} Türk ve yabancı gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme tecrübesi ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	T : 4,14 (138) Y : 7,80 (188)	**Desteklendi** **$t_{(324)}$=5,1446 p<0.00**
H_{165}: Türk ve yabancı gemi kaptanlarının yıldaki çalışma süreleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.	T : 8,62 (141) Y : 7,47 (208)	**Desteklendi** **$t_{(306)}$=5,4611 p<0.00**

"T" Türk
"Y" Yabancı

Tablo 5.13. incelendiğinde, Türk ve yabancı gemi kaptanları, yaş ortalamaları **(H_{161})**, deniz tecrübeleri **(H_{162})**, çalıştıkları işletme tecrübesi **(H_{164})**, yıldaki çalışma süreleri **(H_{165})**, veri ortalamaları $p<0,05$ anlamlılık düzeyinde farklılık göstermektedir.

5.2.18. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Gemi Kaptanlarının Yaşlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının yaşları, çalıştıkları gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez

kurulmuştur.

H_{17} : Gemi kaptanlarının yaşları, çalıştıkları gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{17} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipi ile gemi kaptanlarının yaşlarının anlamlı bir fark göstermediği tespit edilmiştir [$F_{(3-307)}$=1,469, p<0,223]. Sonuç olarak hipotez reddedilmiştir.

Gemi tonajı ve gemi kaptanlarının gemi işletmesindeki çalışma süreleri arasındaki ilişkiyi tespit etmek amacıyla Pearson ilişki testi yapılmıştır. Sonuçta düşük düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r=0,291, p<0,000).

5.2.19. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Gemi Kaptanlarının Kaptanlık Tecrübelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri, çalıştıkları gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{18} : Gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübesi, çalıştıkları gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{18} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanmıştır. Gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipi ile gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübelerinin anlamlı bir fark göstermediği tespit edilmiştir [$F_{(3-301)}$=1,703, p<0,166]. Sonuç olarak hipotez reddedilmiştir.

5.2.20. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Çalıştıkları İşletmedeki Tecrübelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipine göre çalıştıkları işletmedeki çalışma süreleri (tecrübeleri) birbirlerinden farklı mıdır?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{19} : Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki çalışma süresi iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipidir. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tiplerine ait profil bilgileri daha önce verilmişti. Buna göre gemi tipleri; Kuru yük (Ro-Ro dahil), Tanker, Konteyner ve Dökme yük olmak üzere tekrar gruplandırılmıştır. H_{19} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{19} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.14'de verilmiştir.

Tablo 5.14. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile Çalıştıkları İşletmelerdeki Tecrübelerine Ait Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	1253,988	3	417,996	8,932	0,000	Kuru yük - Tanker
Gruplariçi	13524,448	289	46,797			Kuru yük – Dökme yük
Toplam	14778,436	292				Tanker - Konteyner

[$F_{(3-289)}$=8,932, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

Tablo 5.14'den de görüleceği gibi gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipine göre çalıştıkları işletmedeki tecrübeleri arasında anlamlı farklar olduğu tespit edilmiştir [$F_{(3-289)}$=8,932, p<0,000]. Gemi tipleri arasındaki farkın hangi gruplar

arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, kuru yük gemilerinde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi 4,12 yıl iken tankerlerde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi ise 8,46 yıl olarak tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerinde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi 4,12 yıl iken dökme yük gemilerinde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi ise 9,36 yıl olarak tespit edilmiştir. Ayrıca tankerlerde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi 8,46 yıl iken konteyner gemilerinde çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi ise 5,14 yıl olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak hipotez kabul edilmiştir.

5.2.21. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Yılda Çalıştıkları Sürelere Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipine göre yıl içerisinde çalıştıkları süreler birbirlerinden farklı mıdır?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{20}: Gemi kaptanlarının yıl içerisinde çalıştığı süre, gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının yıl içerisinde çalıştığı süre iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipidir. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tiplerine ait profil bilgileri daha önce verilmişti. Buna göre gemi tipleri; Kuru yük (Ro-Ro dahil), Tanker, Konteyner ve Dökme yük olmak üzere tekrar gruplandırılmıştır. H_{20} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{20} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.15'de verilmiştir.

Tablo 5.15. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile Yıldaki Çalışma Sürelerine Ait Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	35,947	3	11,982	4,469	0,004	Kuru yük - Tanker
Gruplariçi	737,281	275	2,681			
Toplam	773,228	278				

[$F_{(3-275)}$=4,469, p<0,004]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.15'den de görüleceği gibi gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipine göre yıl içerisindeki çalışma süreleri arasında anlamlı farklar olduğu tespit edilmiştir [$F_{(3-275)}$=4,469, p<0,004]. Gemi tipleri arasındaki farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, kuru yük gemilerinde çalışan gemi kaptanlarının yılda çalışma süresi 8,18 ay iken tankerlerde çalışan gemi kaptanlarının yılda çalıma süresi ise 7,36 ay olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak hipotez kabul edilmiştir.

5.2.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları Gemi Tipi ve Çalıştıkları İşletmeler Tarafından İşletilen Gemi Sayılarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipine göre örgütleri tarafından işlettiği gemi sayısı birbirlerinden farklı mıdır?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{21} : Gemi kaptanlarının çalıştığı örgütler tarafından işletilen gemi sayısı, gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının çalıştığı örgüt tarafından işletilen gemi sayısı iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipidir. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tiplerine ait profil bilgileri daha önce verilmişti. Buna göre gemi tipleri; Kuru yük (Ro-Ro dahil), Tanker, Konteyner ve Dökme yük olmak üzere

tekrar gruplandırılmıştır. H_{21} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{21} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.16'de verilmiştir.

Tablo 5.16. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile İşletilen Gemi Sayısına Ait Varyans Analizi Sonuçları

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Anlamlı Farklar
Gruplararası	46586,292	3	15528,764	6,353	0,000	Kuru yük - Konteyner
Gruplariçi	721081,494	295	2444,344			
Toplam	767667,786	298				

[$F_{(3-295)}$=6,353, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

Tablo 5.16'dan da görüleceği gibi gemi kaptanlarının çalıştıkları gemi tipine göre örgütlerin işlettiği gemi sayıları arasında anlamlı farklar olduğu tespit edilmiştir [$F_{(3-295)}$=6,353, p<0,000]. Gemi tipleri arasındaki farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testinin sonuçlarına göre, kuru yük gemilerinde çalışan gemi kaptanlarının çalıştıkları örgütler tarafından işletilen gemi sayısı 13,92 adet iken konteyner gemilerinde çalışan gemi kaptanlarının çalıştıkları örgütler tarafından işletilen gemi sayısı 45,03 adet olarak tespit edilmiştir. Sonuç olarak hipotez kabul edilmiştir.

Gemi işletme örgütlerinin işlettiği gemi tipi ile işletme büyüklükleri arasında ilişkiyi araştırmak için ki-kare testi yapılmış ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir [$x^2_{(6)}$=56,75, p<0,000].

1. ana hipotez kapsamında geliştirilen alt hipotezlerden kabul edilmiş olanları bir arada toplanarak Tablo 5.17'de özetlenmektedir.

H_{A1}: Gemi kaptanlarının profilleri arasında anlamlı farklılıklar vardır.

Alt Hipotezler: H_1- H_{21}

Tablo 5.17. 1. Ana Hipoteze (Gemi kaptanlarının profilleri arasında anlamlı farklılıklar vardır) Ait Kabul Edilen Alt Hipotezlerin Özet Tablosu

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_1	**Gemi kaptanlarının yaşı milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türkler 43,98 - Batı Avrupa 48,48). [$F_{(3-322)}$=4,921, p<0,002].	ANOVA
H_3	**Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türkler 4,10 yıl –Batı Avrupa 9,00 yıl), (Türkler 4,10 yıl - Asya ve Uzak Doğu 9,59 yıl). [$F_{(3-309)}$=1,756, p<0,000].	ANOVA
H_4	**Gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türkler 8,63 ay –Batı Avrupa 7,41 ay), (Türkler 8,63 ay - Asya ve Uzak Doğu 7,93 ay). [$F_{(3-284)}$=19,654, p<0,000].	ANOVA
H_5	**Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmenin büyüklüğü, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türkler 8,76 adet gemi –Batı Avrupa 62,65 adet gemi). [$F_{(3-304)}$=19,654, p<0,000].	ANOVA
H_9	**Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (OECD ülkeleri bayrağı 5,51 yıl – diğer ülke bayrakları 9,38 yıl). [$F_{(2-319)}$=3,352, p<0,036].	ANOVA
H_{10}	**Gemi kaptanlarının yılda çalıştığı süre, gemi bayrağı gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (OECD ülkeleri bayrağı 8,28 ay – kolay bayrak ülke bayrakları 7,63 ay). [$F_{(2-302)}$=4,791, p<0,009].	ANOVA
H_{11}	**Gemi kaptanlarının yaşları, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli işletmelerde yaş ortalaması 43,84 - büyük ölçekli işletmelerde yaş ortalaması 47,08). [$F_{(2-322)}$=3,083, p<0,047].	ANOVA
H_{12}	**Gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli işletmelerdeki kaptanların deniz tecrübesi 21,88 - büyük ölçekli işletmelerdeki kaptanların deniz tecrübesi 26,18). [$F_{(2-325)}$=5,257, p<0,006].	ANOVA

./..

Tablo 5.17. 1. Ana Hipoteze (Gemi kaptanlarının profilleri arasında anlamlı farklılıklar vardır) Ait Kabul Edilen Alt Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{13}	**Gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmelerdeki tecrübesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli işletmelerdeki kaptanların işletmedeki tecrübesi 3,98 yıl - büyük ölçekli işletmelerdeki kaptanların işletmedeki tecrübesi 10,34), (orta ölçekli işletmelerdeki kaptanların işletmedeki tecrübesi 5,87 yıl - büyük ölçekli işletmelerdeki kaptanların işletmedeki tecrübesi 10,34). [$F_{(2-303)}$=19,161, p<0,000].	ANOVA
H_{14}	**Gemi kaptanlarının yılda çalıştıkları süre, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli işletmelerde çalışan kaptanların yıl içindeki çalışma süresi 8,30 ay - büyük ölçekli işletmelerde çalışan kaptanların yıl içindeki çalışma süresi 7,33 ay), (orta ölçekli işletmelerde çalışan kaptanların yıl içindeki çalışma süresi 8,22 ay - büyük ölçekli işletmelerde çalışan kaptanların yıl içindeki çalışma süresi 7,33 ay) [$F_{(2-288)}$=8,407, p<0,000].	ANOVA
H_{15}	**Farklı milliyetlerden gemiadamları ile birilikte çalışan gemi kaptanlarıyla aynı milliyetten gemiadamları ile birilikte çalışan gemi kaptanlarının profil bilgileri arasında anlamlı bir fark vardır.** "AMGA" Aynı Milliyetten Gemiadamları "FAMGA" Farklı Milliyetlerden Gemiadamları	**Ana Hipotez**
$H_{15\text{-}02}$	**FAMGA ve AMGA ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.** AMGA: 22,86 (207), FAMGA: 24,97 (134). ($t_{(339)}$=2,0420 p<0.04).	"t" testi
$H_{15\text{-}04}$	**FAMGA ve AMGA ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme tecrübesi ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.** AMGA : 5,36 (192), FAMGA: 7,84 (127). ($t_{(317)}$=2,9127 p<0.00).	"t" testi
$H_{15\text{-}05}$	**FAMGA ve AMGA ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının yıldaki çalışma süreleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.** AMGA : 8,12 (177), FAMGA: 7,66 (124). ($t_{(299)}$=2,3329 p<0.02).	"t" testi
H_{16}	**Türk ve Yabancı gemi kaptanlarının profil bilgileri arasında anlamlı bir fark vardır.** "T" Türk "Y" Yabancı	**Ana Hipotez**
$H_{16\text{-}01}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanlarının yaş ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.** T : 44,07 (138), Y : 46,50 (211). ($t_{(347)}$=2,3389 p<0.02).	"t" testi

./..

Tablo 5.17. 1. Ana Hipoteze (Gemi kaptanlarının profilleri arasında anlamlı farklılıklar vardır) Ait Kabul Edilen Alt Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{16\text{-}02}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.** T : 21,78 (141), Y : 24,95 (208). ($t_{(347)}$=3,1449 p<0.00).	"t" testi
$H_{16\text{-}04}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme tecrübesi ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.** T : 4,14 (138)., Y : 7,80 (188). ($t_{(324)}$=5,1446 p<0.00).	"t" testi
$H_{16\text{-}05}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanlarının yıldaki çalışma süreleri ortalamaları birbirlerinden farklılık göstermektedir.** T : 8,62 (141), Y : 7,47 (208). ($t_{(306)}$=5,4611 p<0.00).	"t" testi
H_{19}	**Gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi, çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük 4.12 yıl – tanker 8,46 yıl), (kuru yük 4.12 yıl – dökme yük 9,36 yıl), (tanker 8,46 yıl – konteyner 5,14 yıl). [$F_{(3\text{-}289)}$=8,932, p<0,000].	ANOVA
H_{20}	**Gemi kaptanlarının yıl içerisinde çalıştığı süre, gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kururyük 8,18 ay – tanker 7,36 ay). [$F_{(3\text{-}275)}$=4,469, p<0,004].	ANOVA
H_{21}	**Gemi kaptanlarının çalıştığı örgütler tarafından işletilen gemi sayısı, gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük 13,92 adet – konteyner 45,03 adet), [$F_{(3\text{-}295)}$=6,353, p<0,000].	ANOVA

5.3. GEMİ KAPTANLARININ ISM UYGULAMALARI KONUSUNDAKİ DEĞERLENDİRMELERİ

ISM uygulamalarının gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesine ait değişkenlerin önem sırasını belirlemek ve bu değişkenleri gruplandırarak özetlemek amacıyla aşağıdaki çalışma yapılmıştır.

Anket formunda profil ölçeğinden sonra gelen ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi bölümünde 24 adet değişken bulunmaktadır (Bkz. Ek: 12). Bu değişkenler 5'li Likert ölçeğinde (1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum) değerlendirilmiştir. 24 adet değişkenin güvenirlik analizi sonucu 0,9599 (Cronbach Alfa) olarak ölçülmüştür.

Tablo 5.18'de görüldüğü gibi, gemi kaptanlarının ISM uygulamalarının ortalama değerinin en yüksek çıktığı değişkenler sırasıyla; örgüt gemi arasındaki iletişim olanaklarının etkin bir şekilde kullanılması 4.349, ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesinin sağlanması 4.342, yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine önem vermesi 4.314, gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlı olması 4.277, acil durumlarda yetki aşımı hakkını kullanması konusunda garanti vermesi 4.259 olarak tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarının ISM uygulamalarının ortalama değerlerinin en küçük çıktığı değişkenler sırayla, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini etkin şekilde kullanması 3.811, astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişim için gerekli tedbirlerin alınması 3.792, personel seçim politikasının etkin bir şekilde yürütülmesi 3.757, uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirlerin alınması 3.634, mesleki gelişim için gerekli kariyer planlarının yapılması 3.609 olarak tespit edilmiştir.

Tablo 5.18. ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesine Ait Sonuçlar

ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi	(n)	Ortalama *	Standart Sapma
Şu an Çalışmakta Olduğum Şirket;			
Gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır.	355	4,3493	,72230
ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlar.	354	4,3418	,70136
Yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine önem vermektedir.	350	4,3143	,68431
Gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlıdır.	350	4,2771	,82253
Acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir.	351	4,2593	,86422
Gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden almaktadır.	351	4,2593	,84753
Gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmektedir.	356	4,1854	,78680
Gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklıdır.	355	4,1775	,79159
Tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumluluklar net ve uygulanabilirdir.	352	4,1591	,78281
Yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusunda duyarlıdır.	356	4,1264	,84138
Tarafından geliştirilen talimat, prosedür ve planlar anlaşılır, net ve açıktır.	356	4,1124	,83498
Gemi operasyonları yönetiminde tüm imkânlarıyla beni destekler.	353	4,0963	,82697
Beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır.	351	4,0855	,75486
Gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına almıştır.	356	4,0590	,82864
Gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulamaktadır.	355	4,0451	,82558
Kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmektedir.	354	3,9802	,94743
Gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir.	356	3,9663	,84852
Gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır.	354	3,9040	,97378
Gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez.	351	3,8974	,91699
Gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini etkin şekilde kullanmaktadır.	354	3,8107	,92849
Astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişim için gerekli tedbirleri almaktadır.	355	3,7915	,93364
Personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmektedir.	350	3,7571	,99908
Uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri almaktadır.	352	3,6335	1,05372
Mesleki gelişimim için gerekli kariyer planlarını yapmaktadır.	350	3,6086	1,01757

* 5-li Likert ölçeği- 1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

En düşük ortalama değerlerinin insan kaynakları yönetimi ile ilgili değişkenlerde olduğu görülmektedir. Değişkenlerin tümüne ait veriler ortalama değerin büyüklüğüne göre sıralanarak Tablo 5.18'de verilmiştir.

5.3.1. ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesine Ait Değişkenler Üzerinde Yapılan Faktör Analizi

Gemi kaptanlarının ISM uygulamalarını değerlendirdiği değişkenler üzerinde yapılan faktör analizine ait sonuçlar Tablo 5.19. de sunulmuştur.

Tablo 5.19. ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesine Ait Değişkenler Üzerinde Yapılan Faktör Analizi

Faktörler				**Faktör Grupları ve Yük Değerleri**		
ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesi	**Alfa**	**Orta.*[1]**	**SS.*[2]**	**I**	**II**	**III**
	0,9599					
1. İnsan Kaynakları Yönetimi ve Eğitim	0,9429					
Gemiadamları performans değerlendirmeleri.		3,8107	0,9284	0,7846		
Personel seçim politikası		3,7571	0,9990	0,7685		
Mesleki gelişim ve kariyer planlaması.		3,6086	1,0175	0,7616		
Astlar için hizmet içi eğitim ve gelişim.		3,7915	0,9336	0,7403		
Uzun süreli istihdam için motivasyon tedbirleri.		3,6335	1,0537	0,6924		
Çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi.		3,9040	0,9737	0,6760		
ISM uygulamalarının personelce içselleştirmesi.		3,9663	0,8485	0,5818		
Personelin acil durum planlarına hazır olması.		4,1775	0,7915	0,5651		
İç ve dış denetimlere hazır olunması.		4,1854	0,7868	0,5600		
Yeni kuralların tanıtımı ve uygulanması.		4,1264	0,8413	0,5469		
Talimat, prosedür, planların anlaşılabilir olması		4,1124	0,8349	0,5323		
Bakım tutum planına uyulması		4,0451	0,8255	0,4849		
2. Gemi Operasyonları Yönetimi	0,9048					
Kara yönet. tüm imkânlarıyla desteklemesi		4,0963	0,8269		0,7775	
Sigorta güvencesi kapsamının geniş olması		4,3418	0,7013		0,7265	
Görev, yetki ve sorum. net ve uygulanabilir		4,1591	0,7828		0,7209	
Gemi ile şirket arası iletişimin etkin olması.		4,3493	0,7223		0,6842	
Yetki aşımı hakkının kullanmasına imkan.		4,2593	0,8642		0,6830	
Kara yönetiminin deniz tecrübesinin olması.		3,9802	0,9474		0,6005	
ISM geri bildirimlerinin yerinde kullanılması.		4,0590	0,8286		0,5667	
Geminin operasyonel kabiliyetinin zorlanması.		3,8974	0,9169		0,5132	
Gemi emniyeti için tedbirlerin alınması.		4,2593	0,8475		0,5059	
3. Stratejik Gemi Yönetimi	0,8013					
Çevreye verilebilecek zarar konusunda duyarlı.		4,2771	0,8225			0,7908
Verdiği hizmetin kalitesine önem verilmesi		4,3143	0,6843			0,7737
Amaç/politika ve uygulamalar arasında uyum.		4,0855	0,7548			0,6466

5-li Likert ölçeği- 1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.
*[1]Ortalama
*[2] Standart Sapma.

Gemi kaptanlarının değerlendirmeleri doğrultusunda, ISM uygulamalarına ait ifadeler 3 faktör grubunda toplanmıştır. Her bir faktör grubu için güvenilirlik değerleri [(0,9429 – 0,9048 – 08013, (Cronbach Alfa)] oldukça yüksektir. Bu üç faktörün ölçeğe ilişkin açıkladıkları varyans % 62,817'dir. Faktör grupları, (1) insan kaynakları yönetimi ve eğitim, (2) gemi operasyonları yönetimi, (3) stratejik gemi yönetimi olarak adlandırılmıştır (Bkz. Tablo 5.18.). Faktör grupları sırasına göre en yüksek yük değerine sahip değişkenler şöyledir; gemiadamları performans değerlendirmeleri (0,7846), kara yönetiminin tüm imkânlarıyla kaptanı desteklemesi (0,7775) çevreye verilebilecek zararlar konusunda duyarlılıktır (0.7908) (Bkz. Tablo 5.19).

5.3.2. Gemi Kaptanlarının Profil Bilgileri ve ISM Uygulamalarının Gemi Kaptanları Tarafından Değerlendirilmesine Ait Hipotez Testleri

ISM uygulamalarının gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesine ait değişkenler ile çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, kumanda ettiği gemiye ve çalıştığı örgüte ait profil değişkenleri arasında karşılaştırmalı analizler yapmak için aşağıdaki H_{A2} ana hipotez geliştirilmiştir.

H_{A2} : Gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına yönelik değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir

H_{A2} ana hipotezine ait alt hipotezler (H_{22} – H_{30}) aşağıda sıralanmıştır.

5.3.2.1. Gemi Kaptanlarının Milliyetleri ve ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirilmelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"ISM uygulamalarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi gemi kaptanlarının milliyetlerine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{22} : Türk ve yabancı gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına ait değişkenlerin değerlendirmelerine ait ortalamaları arasında anlamlı bir fark vardır.

H_1 hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları Türk ve Yabancı gemi kaptanları olarak iki gruba ayrılmıştır. Bu gruplar iki ilişkisiz örneklem grubu olarak kabul edilerek ISM uygulamalarına ait değişkenler üzerindeki değerlendirmelerinin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_1 hipotezine ilişkin alt hipotezler ve $p<0,05$ anlamlılık düzeyinde elde edilen sonuçlar Tablo 5.20'da verilmiştir.

Tablo 5.20'den de görüldüğü gibi, örgütün amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyumu **(H_{22-01})**, şirketin çevreye verebileceği zarar riskleri konusundaki duyarlılığını **(H_{22-02})**, örgütün çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlığı **(H_{22-04})**, örgütün personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmesi **(H_{22-05})**, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerinin etkin bir şekilde kullanılması **(H_{22-06})**, çalışanların mesleki gelişimi için gerekli tedbirlerin alınması **(H_{22-07})**, örgütün gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlanması **(H_{22-08})**, örgütün mesleki gelişim için gerekli kariyer planlarını yapması **(H_{22-09})**, örgütün uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri alması **(H_{22-10})**, örgütün gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması **(H_{22-11})**, şirketin yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusundaki duyarlılığını **(H_{22-12})**, şirket tarafından geliştirilen talimat, prosedür ve planların anlaşılır, net ve açık olması konusunu **(H_{22-13})**, şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmesi konusunu **(H_{22-14})**, örgüt ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi **(H_{22-15})**, şirketin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin bir şekilde uyguladığı konusunu **(H_{22-16})**, örgütün geminin operasyonel kabiliyetinden daha fazlasını talep etmesi **(H_{22-17})**, örgütün acil durumlarda yetki aşımı hakkının kullanılması konusunda verdiği garanti **(H_{22-20})**, kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam edilmesi **(H_{22-21}),** gemi operasyonları yönetiminde şirketin tüm imkânlarıyla desteklenmesi konusunu **(H_{22-22}),** şirketin ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri döndürülmesi konusunu **(H_{22-23})** Türk ve yabancı gemi kaptanları farklı değerlendirmektedirler.

Tablo 5.20. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Karşılaştırmalı ISM Uygulamaları Değerlendirmesi Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{22\text{-}01}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyumunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,8239 (142) Y: 4,2609 (207)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=5,2032 p<0.000**
$H_{22\text{-}02}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin çevreye verebileceği zarar riskleri konusundaki duyarlılığını" farklı değerlendirmektedir.	T: 4,1608 (143) Y: 4,3561 (205)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,0719 p<0.039**
$H_{22\text{-}03}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine verdiği önemi" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{22\text{-}04}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlığını" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,4965 (143) Y: 4,1818 (209)	**Desteklendi** **$t_{(350)}$=6.3600 p<0.000**
$H_{22\text{-}05}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,2517 (143) Y: 4,1122 (205)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=8,1472 p<0.000**
$H_{22\text{-}06}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerinin etkin bir şekilde kullanıldığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,3194 (144) Y: 4,1587 (208)	**Desteklendi** **$t_{(350)}$=8,5494 p<0.000**
$H_{22\text{-}07}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "çalışanların mesleki gelişimi için gerekli tedbirlerin alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,3889 (144) Y: 4,0766 (209)	**Desteklendi** **$t_{(351)}$=6,7780 p<0.000**
$H_{22\text{-}08}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlanması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9583 (144) Y: 4,3254 (209)	**Desteklendi** **$t_{(351)}$=4,3853 p<0.000**
$H_{22\text{-}09}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin mesleki gelişim için gerekli kariyer planlarını yapması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,2113 (142) Y: 3,8883 (206)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=6,0037 p<0.000**
$H_{22\text{-}10}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,3333 (144) Y: 3,8398 (206)	**Desteklendi** **$t_{(348)}$=4,3375 p<0.000**
$H_{22\text{-}11}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 4,0764 (144) Y: 4,3805 (205)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=3,2675 p<0.001**
$H_{22\text{-}12}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusundaki duyarlılığını" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9861 (144) Y: 4,2238 (210)	**Desteklendi** **$t_{(352)}$=2,6255 p<0.009**
$H_{22\text{-}13}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirket tarafından geliştirilen talimat, prosedür ve planların anlaşılır, net ve açık olması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9931 (144) Y: 4,2000 (210)	**Desteklendi** **$t_{(352)}$=2,1805 p<0.030**
$H_{22\text{-}14}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 4,0486 (144) Y: 4,2810 (210)	**Desteklendi** **$t_{(352)}$=2,5393 p<0.012**
$H_{22\text{-}15}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirket ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,7431 (144) Y: 4,1286 (210)	**Desteklendi** **$t_{(352)}$=4,0314 p<0.000**
$H_{22\text{-}16}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin bir şekilde uyguladığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,8819 (144) Y: 4,1531 (209)	**Desteklendi** **$t_{(351)}$=2,9017 p<0.004**
$H_{22\text{-}17}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin geminin operasyonel kabiliyetinden daha fazlasını talep etmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,6111 (144) Y: 4,0976 (205)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=4,7679 p<0.000**
$H_{22\text{-}18}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanaklarının etkin bir şekilde kullanıldığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{22\text{-}19}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirket tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumlulukların net ve uygulanabilir olduğu konusu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{22\text{-}20}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin acil durumlarda yetki aşımı hakkının kullanılması konusunda verdiği garantiyi" farklı değerlendirmektedir.	T: 4,0426 (141) Y: 4,4038 (208)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=3,5897 p<0.000**
$H_{22\text{-}21}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam edilmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,7762 (143) Y: 4,1148 (209)	**Desteklendi** **$t_{(350)}$=3,0714 p<0.002**
$H_{22\text{-}22}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "gemi operasyonları yönetiminde şirketin tüm imkânlarıyla desteklenmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9790 (143) Y: 4,1731 (208)	**Desteklendi** **$t_{(349)}$=2,0625 p<0.040**
$H_{22\text{-}23}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri döndürülmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9097 (144) Y: 4,1619 (210)	**Desteklendi** **$t_{(352)}$=2,6532 p<0.009**
$H_{22\text{-}24}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm risklerinin, sigorta güvencesi altına alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

T: Türk kaptanlar, **Y**: Yabancı kaptanlar;
*5-li Likert ölçeği- 1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

5.3.2.2. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Bayrağı Grupları ve ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirmelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi Kaptanları, çalıştığı gemi bayrağı gruplarına göre ISM uygulamalarını farklı mı değerlendirmektedir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{23} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının kumanda ettikleri geminin bayrak grubuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişkenler, ISM uygulamalarına ait olup, bu değişkenler ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemilerin bayrak gruplarıdır. Bu hipotez testinde gemi bayrakları grubu "Kolay Bayrak Ülkeleri" ve "OECD Ülkeleri" olarak ayrılmıştır. Bu gruplar iki ilişkisiz örneklem grubu olarak kabul edilerek ISM uygulamalarına ait değişkenler üzerindeki değerlendirmelerinin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_1 hipotezine ilişkin alt hipotezler ve $p<0,05$ anlamlılık düzeyinde elde edilen sonuçlar Tablo 5.21'de verilmiştir.

Tablo 5.21. OECD Ülkeleri ve Kolay Bayrak Ülkeleri Bayraklı Gemilere Ait Karşılaştırmalı ISM Uygulamaları Değerlendirmesi Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{23\text{-}01}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyumunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,9400 (150) K: 4,1879 (165)	**Desteklendi** **$t_{(313)}$=2,9043 p<0.004**
$H_{23\text{-}02}$: : OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin çevreye verebileceği zarar riskleri konusundaki duyarlılığını" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{23\text{-}03}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine verdiği önemi" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{23\text{-}04}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlığını" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,7320 (153) K: 4,0485 (165)	**Desteklendi** **$t_{(316)}$=2,8769 p<0.004**
$H_{23\text{-}05}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,4934 (152) K: 3,9444 (162)	**Desteklendi** **$t_{(312)}$=4,0084 p<0.000**
$H_{23\text{-}06}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerinin etkin bir şekilde kullanıldığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,5556 (153) K: 4,0120 (166)	**Desteklendi** **$t_{(317)}$=4,3953 p<0.000**
$H_{23\text{-}07}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "çalışanların mesleki gelişimi için gerekli tedbirlerin alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,6039 (154) K: 3,9091 (165)	**Desteklendi** **$t_{(317)}$=2,9051 p<0.004**
$H_{23\text{-}08}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlanması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 4,0519 (154) K: 4,2788 (165)	**Desteklendi** **$t_{(317)}$=2,5963 p<0.010**
$H_{23\text{-}09}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin mesleki gelişim için gerekli kariyer planlarını yapması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,4013 (152) K: 3,7284 (162)	**Desteklendi** **$t_{(312)}$=2,8480 p<0.005**
$H_{23\text{-}10}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,4444 (153) K: 3,7927 (164)	**Desteklendi** **$t_{(315)}$=2,9410 p<0.004**
$H_{23\text{-}11}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 4,1242 (153) K: 4,3765 (162)	**Desteklendi** **$t_{(313)}$=2,6305 p<0.009**
$H_{23\text{-}12}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusundaki duyarlılığını" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{23\text{-}13}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirket tarafından geliştirilen talimat, prosedür ve planların anlaşılır, net ve açık olması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{23\text{-}14}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{23\text{-}15}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirket ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,8571 (154) K: 4,0904 (166)	**Desteklendi** **$t_{(318)}$=2,4407 p<0.015**
$H_{23\text{-}16}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin bir şekilde uyguladığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,9346 (153) K: 4,1566 (166)	**Desteklendi** **$t_{(317)}$=2,3801 p<0.018**
$H_{23\text{-}17}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin geminin operasyonel kabiliyetinden daha fazlasını talep etmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,7190 (153) K: 4,0675 (163)	**Desteklendi** **$t_{(314)}$=3,4216 p<0.001**
$H_{23\text{-}18}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanaklarının etkin bir şekilde kullanıldığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{23\text{-}19}$: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirket tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumlulukların net ve uygulanabilir olduğu konusu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

./..

Tablo 5.21. OECD Ülkeleri ve Kolay Bayrak Ülkeleri Bayraklı Gemilere Ait Karşılaştırmalı ISM Uygulamaları Değerlendirmesi Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
H_{23-20}: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin acil durumlarda yetki aşımı hakkının kullanılması konusunda verdiği garantiyi" farklı değerlendirmektedir.	O: 4,1258 (151) K: 4,4085 (164)	**Desteklendi** **$t_{(313)}$=2,8771 p<0.004**
H_{23-21}: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam edilmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
H_{23-22}: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemi operasyonları yönetiminde şirketin tüm imkânlarıyla desteklenmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	O: 3,9868 (151) K: 4,1867 (166)	**Desteklendi** **$t_{(315)}$=2,8771 p<0.035**
H_{23-23}: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri döndürülmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
H_{23-24}: OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm risklerinin, sigorta güvencesi altına alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

O: OECD Ülkeleri bayrağı taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları
K: Kolay bayrak ülkeleri bayrağı taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları
*5-li Likert ölçeği- 1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

Tablo 5.21'den de görüldüğü gibi, örgütün amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyumu **(H_{22-01})**, örgütün çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlığı **(H_{22-04})**, örgütün personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmesi **(H_{22-05})**, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerinin etkin bir şekilde kullanılması **(H_{22-06})**, çalışanların mesleki gelişimi için gerekli tedbirlerin alınması **(H_{22-07})**, şirketin gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlanması konusunu **(H_{22-08})** örgütün mesleki gelişim için gerekli kariyer planlarını yapması **(H_{22-09})**, örgütün uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri alması **(H_{22-10})**, örgütün gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması **(H_{22-11})**, şirket ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi konusunu **(H_{22-15})**, şirketin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin bir şekilde uyguladığı konusunu **(H_{22-16})**, örgütün geminin operasyonel kabiliyetinden daha fazlasını talep etmesi **(H_{22-17})**, işletmenin acil durumlarda yetki aşımı hakkının kullanılması konusunda verdiği garanti **(H_{22-20}),** gemi operasyonları yönetiminde şirketin tüm imkânlarıyla desteklenmesi konusunu **(H_{22-22})** değişkenleri, OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir.

5.3.2.3. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipleri ve ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirmelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının ISM Uygulamaları konusundaki değerlendirmeleri, çalıştıkları gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{24} : Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalama değerleri iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştığı gemi tipidir. Buna göre gemi tipleri; Kuru yük (Ro-Ro dahil), Tanker, Konteyner ve Dökme yük olmak üzere tekrar gruplandırılmıştır. H_{24} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{24} hipotezinin analizinden $p<0,05$ anlamlılık düzeyinde elde edilen sonuçlar Tablo 5.22'de verilmiştir.

Tablo 5.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları

$H_{24\text{-}01}$: "Şirket, beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	9,657	3	3,219	5,691	0,001	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	175,353	310	0,566			Kuru yük	Tanker
Toplam	185,010	313				(3,86)	(4,21)
						Kuru yük	Konteyner
						(3,86)	(4,20)
[$F_{(3\text{-}310)}$=5,691, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Kuru yük	Dökme yük
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(3,86)	(4,27)

$H_{24\text{-}02}$: "Şirket, gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlıdır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	7,532	3	2,511	3,753	0,011	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	206,080	308	0,669			Kuru yük	Tanker
Toplam	213,612	311				(4,09)	(4,27)

[$F_{(3\text{-}308)}$=3,753, p<0,011]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}03}$: "Şirket, yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine önem vermektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	4,410	3	1,470	3,191	0,024	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	143,254	311	0,461			---	---
Toplam	147,663	314				---	---

[$F_{(3\text{-}311)}$=3,191, p<0,024]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}04}$: "Şirket, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	10,573	3	3,524	3,900	0,009	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	281,027	311	0,904			Kuru yük	Konteyner
Toplam	291,600	314				(3,71)	(4,14)

[$F_{(3\text{-}311)}$=3,900, p<0,009]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{24\text{-}05}$: "Şirket, personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	5,113	3	1,704	1,702	0,166	---	---
Gruplariçi	307,325	307	1,001			---	---
Toplam	312,437	310				---	---

[$F_{(3\text{-}307)}$=1,702, p<0,166]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}06}$: "Şirket, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini etkin şekilde kullanmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	5,151	3	1,717	1,971	0,118	---	---
Gruplariçi	270,893	311	0,871			---	---
Toplam	276,044	314				---	---

[$F_{(3\text{-}311)}$=1,971, p<0,118]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}07}$: "Şirket, astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişim için gerekli tedbirleri almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	4,401	3	1,467	1,674	0,173	---	---
Gruplariçi	273,434	312	0,876			---	---
Toplam	277,835	315				---	---

[$F_{(3\text{-}312)}$=1,674, p<0,173]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}08}$: "Şirket, gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklıdır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	1,871	3	0,624	0,966	0,409	---	---
Gruplariçi	201,483	312	0,646			---	---
Toplam	203,354	315				---	---

[$F_{(3\text{-}312)}$=0,966, p<0,409]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{24\text{-}09}$: "Şirket, mesleki gelişimim için gerekli kariyer planlarını yapmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	3,590	3	1,197	1,148	0,330	---	---
Gruplariçi	321,022	308	1,042			---	---
Toplam	324,612	311				---	---

[$F_{(3\text{-}308)}$=1,148, p<0,330]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}10}$: "Şirket, uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	5,493	3	1,831	1,610	0,187	---	---
Gruplariçi	352,558	310	1,137			---	---
Toplam	358,051	313				---	---

[$F_{(3\text{-}310)}$=1,610, p<0,187]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}11}$: "Şirket, gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	3,999	3	1,333	1,829	0,142	---	---
Gruplariçi	224,501	308	0,729			---	---
Toplam	228,500	311				---	---

[$F_{(3\text{-}308)}$=1,829, p<0,142]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}12}$: "Şirket, yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusunda duyarlıdır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	0,676	3	0,225	0,325	0,808	---	---
Gruplariçi	217,437	313	0,695			---	---
Toplam	218,114	316				---	---

[$F_{(3\text{-}313)}$=0,325, p<0,808]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{24\text{-}13}$: "Şirket, tarafından geliştirilen talimat, prosedür ve planlar anlaşılır, net ve açıktır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	1,885	3	0,628	0,905	0,439	---	---
Gruplariçi	217,282	313	0,694			---	---
Toplam	219,167	316				---	---

[$F_{(3\text{-}313)}$=0,905, p<0,439]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}14}$: "Şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	3,934	3	1,311	2,280	0,079	---	---
Gruplariçi	180,047	313	0,575			---	---
Toplam	183,981	316				---	---

[$F_{(3\text{-}313)}$=2,280, p<0,079]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}15}$: "Şirket ve gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	6,863	3	2,288	3,329	0,020	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	215,124	313	0,687			Kuru yük (3,81)	Konteyner (4,13)
Toplam	221,987	316					

[$F_{(3\text{-}313)}$=3,329, p<0,020]. Hipotez Kabul edilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}16}$: "Şirket, gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulamaktadır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	4,580	3	1,527	2,267	0,081	---	---
Gruplariçi	210,154	312	0,674			---	---
Toplam	214,734	315				---	---

[$F_{(3\text{-}312)}$=2,267, p<0,081]. Hipotez Reddedilmiştir. *1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{24\text{-}17}$: "Şirket, gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	8,675	3	2,892	3,404	0,018	Dunnett-C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	261,629	308	0,849			Kuru yük	Dökme yük
Toplam	270,304	311				(3,71)	(4,16)

[$F_{(3\text{-}308)}$=3,404, p<0,018]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}18}$: "Şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	5,892	3	1,964	3,689	0,012	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	166,117	312	0,532			Kuru yük	Konteyner
Toplam	172,009	315				(4,19)	(4,47)

[$F_{(3\text{-}312)}$=3,689, p<0,012]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}19}$: "Şirket, tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumluluklar net ve uygulanabilirdir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	2,266	3	0,755	1,266	0,286	---	---
Gruplariçi	184,417	309	0,597			---	---
Toplam	186,684	312				---	---

[$F_{(3\text{-}309)}$=1,266, p<0,286]. Hipotez Reddedilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}20}$: "Şirket, acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	7,483	3	2,494	3,447	0,017	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	224,291	310	0,724			Kuru yük	Tanker
Toplam	231,774	313				(4,11)	(4,51)

[$F_{(3\text{-}310)}$=3,447 p<0,017]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.22. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı Gemi Tipi ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{24\text{-}21}$: "Şirket, kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmektedir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	18,891	3	6,297	7,396	0,000	Dunnett-C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	264,791	311	0,851			Kuru yük	Konteyner
Toplam	283,683	314				(3,68)	(4,15)
						Kuru yük	Dökme yük
						(3,68)	(4,35)
[$F_{(3\text{-}311)}$=7,396, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Kuru yük	Tanker
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(3,68)	(4,04)

$H_{24\text{-}22}$: "Şirket, gemi operasyonları yönetiminde tüm imkânlarıyla beni destekler" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	5,120	3	1,707	2,477	0,061	---	---
Gruplariçi	213,559	310	0,689			---	---
Toplam	218,678	313				---	---

[$F_{(3\text{-}310)}$=2,477, p<0,061]. Hipotez Reddedilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}23}$: "Şirket, ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlar" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	1,956	3	0,652	0,917	0,433	---	---
Gruplariçi	222,517	313	0,711			---	---
Toplam	224,473	316				---	---

[$F_{(3\text{-}313)}$=0,917, p<0,433]. Hipotez Reddedilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{24\text{-}24}$: "Şirket, gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına almıştır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	Gemi Tipleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	8,883	3	2,961	6,341	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	145,708	312	0,467			Kuru yük	Konteyner
Toplam	154,592	315				(4,16) S	(4,53)
[$F_{(3\text{-}312)}$=6,341, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Kuru yük	Dökme yük
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(4,16) S	(4,54)

Hipotezde bağımlı değişkenler, ISM uygulamalarına ait olup, bu değişkenler ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştıkları gemilerin tipleridir. H_{24} hipotezine ait alt hipotezleri test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{24} hipotezine ait alt hipotezlerin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.21'de verilmiştir.

Tablo 5.21'den de görüleceği gibi **H_{24-01}**, **H_{24-02}**, **H_{24-03}**, **H_{24-04}**, **H_{24-15}**, **H_{24-17}**, **H_{24-18}**, **H_{24-20}**, **H_{24-21}**, **H_{24-24}**, hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezler için gemi tipleri arasındaki farkın hangi gruplar arasında anlamlı olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett – C testleri yapılmış ve sonuçları Tablo 5.21'de sunulmuştur. Buna göre, "Şirket, beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" değişkeni kuru yük gemilerini (3,86) ve tankerleri (4.21) kumanda eden gemi kaptanları ile kuru yük gemilerini (3,86) ve konteyner gemilerini (4,20) kumanda eden gemi kaptanları ile kuru yük gemilerini (3,86) ve dökme yük gemilerini (4.27) kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-310)}$=5,691, p<0,001].

"Şirket, gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlıdır" değişkeni kuru yük (4,09) ve tanker (4,27) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-308)}$=3,753, p<0,011].

"Şirket, yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine önem vermektedir" değişkeni gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tipine göre farklı değerlendirmektedir [$F_{(3-311)}$=3,191, p<0,024]. Hangi gemi tipleri arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tipine göre ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır: Kuru yük (4,18), Tanker (4,40), Konteyner (4,43), Dökme yük (4,46).

"Şirket, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır" değişkeni kuru yük (3,71) ve konteyner (4,14) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-311)}$=3,900, p<0,009].

"Şirket ve gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir" değişkeni kuru yük (3,81) ve konteyner (4,13) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-313)}$=3,329, p<0,020].

"Şirket, gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez" değişkeni kuru yük (3,71) ve dökme yük (4,16) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-308)}$=3,404, p<0,018].

"Şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır" değişkeni kuru yük (4,19) ve konteyner (4,47) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-312)}$=3,689, p<0,012].

"Şirket, acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir' değişkeni kuru yük (4,11) ve konteyner (4,51) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-310)}$=3,447, p<0,017].

"Şirket, kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmektedir" değişkenini kuru yük (3,68) ve konteyner (4,15) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları ile kuru yük (3,68) ve dökme yük (4,35) ile kuru yük (3,68) ve tanker (4,04) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-311)}$=7,396, p<0,000].

"Şirket, gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına almıştır" değişkenini kuru yük (4,16) ve konteyner (4,53) ile kuru yük (4,16) ve dökme yük (4,54) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-312)}$=6,341, p<0,000].

5.3.2.4. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ve ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirmelerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanları, çalıştığı işletmenin büyüklüğüne göre ISM uygulamalarını farklı mı değerlendirmektedir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{25}: Gemi kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Hipotezde bağımlı değişken gemi kaptanlarının ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalama değerleri iken, bu değişken ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştığı işletmenin büyüklüğüdür. Buna göre işletme büyüklükleri; "küçük ölçekli", "orta ölçekli" ve "büyük ölçekli" olarak gruplandırılmıştır. H_{25} hipotezini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{25} hipotezinin analizinden $p<0,05$ anlamlılık düzeyinde elde edilen sonuçlar Tablo 5.23'de verilmiştir.

Tablo 5.23. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları

$H_{25\text{-}01}$: "Şirket, beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	P	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	14,675	2	7,337	13,630	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	174,414	324	0,538			Küçük Ölç.	Orta Ölç.
Toplam	189,089	326				(3,81)	(4,10)
						Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
						(3,81)	(4,36)
[$F_{(2\text{-}324)}$=13,630, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Orta Ölç.	Büyük Ölç.
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(4,10)	(4,36)

$H_{25\text{-}02}$: "Şirket, gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlıdır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	7,445	2	3,723	5,563	0,004	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	216,153	323	0,669			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	223,598	325				(4,09)	(4,48)

[$F_{(2\text{-}323)}$=5,563, p<0,004]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}03}$: "Şirket, yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine önem vermektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	2,460	2	1,230	2,608	0,075	---	---
Gruplariçi	152,362	323	0,472				
Toplam	154,822	325					

[$F_{(2\text{-}323)}$=2,608, p<0,075]. Hipotez Reddedilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}04}$: "Şirket, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	11,664	2	5,832	6,151	0,002	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	310,036	327	0,948			Küçük Ölç.	Orta Ölç.
Toplam	321,700	329				(3,64)	(3,99)
[$F_{(2\text{-}327)}$=6,151, p<0,002]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(3,64)	(4,09)

./..

Tablo 5.23. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{25\text{-}05}$: "Şirket, personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	16,505	2	8,253	8,427	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	316,332	323	0,979			Küçük Ölç.	Orta Ölç.
Toplam	332,837	325				(3,44)	(3,78)
[$F_{(2\text{-}323)}$=8,427, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(3,44)	(4,02)

$H_{25\text{-}06}$: "Şirket, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini etkin şekilde kullanmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	18,623	2	9,311	11,057	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	275,365	327	0,842			Küçük Ölç.	Orta Ölç.
Toplam	293,988	329				(3,50)	(3,81)
						Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
						(3,50)	(4,13)
[$F_{(2\text{-}327)}$=1,524, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Orta Ölç.	Büyük Ölç.
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(3,81)	(4,13)

$H_{25\text{-}07}$: "Şirket, astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişim için gerekli tedbirleri almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	25,321	2	12,660	15,210	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	273,018	328	0,832			Küçük Ölç.	Orta Ölç.
Toplam	298,338	330				(3,46)	(3,78)
						Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
						(3,46)	(4,18)
[$F_{(2\text{-}328)}$=15,210, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Orta Ölç.	Büyük Ölç.
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(3,78)	(4,18)

./..

Tablo 5.23. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı işletmenin Büyüklüğü ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{25\text{-}08}$: "Şirket, gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklıdır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*
Gruplararası	8,043	2	4,021	6,581	0,002	Scheffe Testi (p<0,05)
Gruplariçi	200,441	328	0,611			Küçük Ölç. Büyük Ölç.
Toplam	208,483	330				(3,99) (4,40)

[$F_{(2\text{-}328)}$=6,581, p<0,002]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}09}$: "Şirket, mesleki gelişimim için gerekli kariyer planlarını yapmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*
Gruplararası	14,431	2	7,216	7,116	0,001	Scheffe Testi (p<0,05)
Gruplariçi	327,523	323	1,014			Küçük Ölç. Büyük Ölç.
Toplam	341,954	325				(3,40) (3,93)

[$F_{(2\text{-}323)}$=1,007, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}10}$: "Şirket, uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*
Gruplararası	12,020	2	6,010	5,523	0,004	Scheffe Testi (p<0,05)
Gruplariçi	354,739	326	1,088			Küçük Ölç. Büyük Ölç.
Toplam	366,760	328				(3,42) (3,92)

[$F_{(2\text{-}326)}$=5,523, p<0,004]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}11}$: "Şirket, gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*
Gruplararası	8,960	2	4,480	6,441	0,002	Scheffe Testi (p<0,05)
Gruplariçi	225,358	324	0,696			Küçük Ölç. Büyük Ölç.
Toplam	234,318	326				(4,06) (4,48)

[$F_{(2\text{-}324)}$=6,441, p<0,002]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.23. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{25\text{-}12}$: "Şirket, yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusunda duyarlıdır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	9,387	2	4,694	6,809	0,001	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	226,782	329	0,689			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	236,169	331				(3,94)	(4,38)

[$F_{(2\text{-}329)}$=6,809, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}13}$: "Şirket, tarafından geliştirilen talimat, prosedür ve planlar anlaşılır, net ve açıktır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	3,366	2	1,683	2,366	0,095	---	---
Gruplariçi	233,945	329	0,711			---	---
Toplam	237,310	331				---	---

[$F_{(2\text{-}329)}$=2,366, p<0,095]. Hipotez Reddedilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}14}$: "Şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	8,396	2	4,198	7,019	0,001	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	196,761	329	0,598			Küçük Ölç.	Orta Ölç.
Toplam	205,157	331				(3,96)	(4,24)
[$F_{(2\text{-}329)}$=7,019, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(3,96)	(4,36)

$H_{25\text{-}15}$: "Şirket ve gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	9,352	2	4,676	7,169	0,001	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	214,600	329	0,652			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	223,952	331				(3,79)	(4,22)

[$F_{(2\text{-}329)}$=7,169, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.23. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{25\text{-}16}$: "Şirket, gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulamaktadır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*
Gruplararası	5,760	2	2,880	4,362	0,014	Scheffe Testi (p<0,05)
Gruplariçi	216,561	328	0,660			Küçük Ölç. Büyük Ölç.
Toplam	222,320	330				(3,91) (4,25)

[$F_{(2\text{-}328)}$=4,3621, p<0,014]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum,5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}17}$: "Şirket, gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*
Gruplararası	14,642	2	7,321	8,996	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)
Gruplariçi	264,480	325	0,814			Küçük Ölç. Büyük Ölç.
Toplam	279,122	327				(3,66) (4,20)

[$F_{(2\text{-}325)}$=8,996, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}18}$: "Şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*
Gruplararası	4,757	2	2,379	4,675	0,010	Scheffe Testi (p<0,05)
Gruplariçi	166,886	328	0,509			Küçük Ölç. Büyük Ölç.
Toplam	171,644	330				(4,19) (4,48)

[$F_{(2\text{-}328)}$=4,675, p<0,010]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}19}$: "Şirket, tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumluluklar net ve uygulanabilirdir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*
Gruplararası	4,962	2	2,481	4,082	0,018	Scheffe Testi (p<0,05)
Gruplariçi	198,132	326	0,608			Küçük Ölç. Büyük Ölç.
Toplam	203,094	328				(3,98) (4,28)

[$F_{(2\text{-}326)}$=4,082, p<0,018]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.23. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{25\text{-}20}$: "Şirket, acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	P	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	17,167	2	8,584	12,032	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	231,151	324	0,713			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	248,318	326				(4,04)	(4,63)

[$F_{(2\text{-}324)}$=12,032 p<0,000].Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}21}$: "Şirket, kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmektedir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	P	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	16,703	2	8,351	9,614	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	284,052	327	0,869			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	300,755	329				(3,72)	(4,30)

[$F_{(2\text{-}327)}$=9,614, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}22}$: "Şirket, gemi operasyonları yönetiminde tüm imkânlarıyla beni destekler" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	P	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	2,972	2	1,486	2,156	0,117	---	---
Gruplariçi	224,718	326	0,689			---	---
Toplam	227,690	328				---	---

[$F_{(2\text{-}326)}$=2,156, p<0,117]. Hipotez Reddedilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

$H_{25\text{-}23}$: "Şirket, ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlar" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	P	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	10,539	2	5,269	8,111	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	213,726	329	0,650			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	224,265	331				(3,86)	(4,33)

[$F_{(2\text{-}329)}$=8,111, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.

./..

Tablo 5.23. Gemi Kaptanlarının Çalıştığı İşletmenin Büyüklüğü ile ISM Uygulamaları Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{25\text{-}24}$: "Şirket, gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına almıştır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varyansın Kaynağı	Kareler Toplamı	sd	Kareler Ortalaması	F	p	İşletme Büyüklükleri Arası Anlamlı Farklar ve Ortalamaları*	
Gruplararası	6,944	2	3,472	7,456	0,001	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	152,280	327	0,466			Küçük Ölç.	Orta Ölç.
Toplam	159,224	329				(4,15)	(4,41)
[$F_{(2\text{-}327)}$=7,456, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
*1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.						(4,15)	(4,51)

Hipotezde bağımlı değişkenler, ISM uygulamalarına ait olup, bu değişkenler ile ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüdür. H_{25} hipotezine ait alt hipotezleri test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{25} hipotezine ait alt hipotezlerin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.23'de verilmiştir.

Tablo 5.23'den de görüleceği gibi **$H_{25\text{-}01}$**, **$H_{25\text{-}02}$**, **$H_{25\text{-}04}$**, **$H_{25\text{-}05}$**, **$H_{25\text{-}06}$**, **$H_{25\text{-}07}$**, **$H_{25\text{-}08}$**, **$H_{25\text{-}09}$**, **$H_{25\text{-}10}$**, **$H_{25\text{-}11}$**, **$H_{25\text{-}12}$**, **$H_{25\text{-}14}$**, **$H_{25\text{-}15}$**, **$H_{25\text{-}16}$**, **$H_{25\text{-}17}$**, **$H_{25\text{-}18}$**, **$H_{25\text{-}19}$**, **$H_{25\text{-}20}$**, **$H_{25\text{-}21}$**, **$H_{25\text{-}23}$**, **$H_{25\text{-}24}$**, hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezler için işletme büyüklükleri arasındaki farkın hangi gruplar arasında anlamlı olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testi yapılmış ve sonuçları Tablo 5.22'de sunulmuştur.

Buna göre, "Şirket, beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" değişkeni küçük ölçekli (3,81) ve orta ölçekli (4.21) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ile küçük ölçekli (3,81) ve büyük ölçekli (4,36) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ayrıca orta ölçekli (4,10) ve büyük ölçekli (4,36) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}324)}$=13,630, p<0,000].

"Şirket, gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlıdır" değişkeni küçük ölçekli (4,09) ve büyük ölçekli (4.48) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}323)}$=5,563, p<0,004].

"Şirket, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır" değişkeni küçük ölçekli (3,64) ve orta ölçekli (3,99) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ile küçük ölçekli (3,64) ve büyük ölçekli (4,09) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}324)}$=6,151, p<0,002].

"Şirket, personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmektedir" değişkeni küçük ölçekli (3,44) ve orta ölçekli (3,78) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ile küçük ölçekli (3,44) ve büyük ölçekli (4,02) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}323)}$=8,427, p<0,000].

"Şirket, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini etkin şekilde kullanmaktadır" değişkeni küçük ölçekli (3,50) ve orta ölçekli (3.81) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ile küçük ölçekli (3,50) ve büyük ölçekli (4,13) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ayrıca orta ölçekli (3,81) ve büyük ölçekli (4,13) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}327)}$=11,057, p<0,000].

"Şirket, astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişim için gerekli tedbirleri almaktadır" değişkeni küçük ölçekli (3,46) ve orta ölçekli (3.78) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ile küçük ölçekli (3,46) ve büyük ölçekli (4,18) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ayrıca orta ölçekli (3,78) ve büyük ölçekli (4,18) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}328)}$=15,210, p<0,000].

"Şirket, gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklıdır" değişkeni küçük ölçekli (3,99) ve büyük ölçekli (4.40) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-328)}$=6,581, p<0,002].

"Şirket, mesleki gelişimim için gerekli kariyer planlarını yapmaktadır" değişkeni küçük ölçekli (3,40) ve büyük ölçekli (3.93) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-323)}$=7,116, p<0,001].

"Şirket, uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri almaktadır" değişkeni küçük ölçekli (3,42) ve büyük ölçekli (3.92) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-326)}$=5,523, p<0,004].

"Şirket, gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden almaktadır" değişkeni küçük ölçekli (4,06) ve büyük ölçekli (4,48) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-324)}$=6,441, p<0,002].

"Şirket, yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusunda duyarlıdır" değişkeni küçük ölçekli (3,94) ve büyük ölçekli (4,38) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-329)}$=6,809, p<0,001].

"Şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmektedir" değişkeni küçük ölçekli (3,96) ve orta ölçekli (4,24) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ile küçük ölçekli (3,96) ve büyük ölçekli (4,36) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-329)}$=7,019, p<0,001].

"Şirket ve gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir" değişkeni küçük ölçekli (3,79) ve büyük ölçekli (4,22) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-329)}$=7,169, p<0,001].

"Şirket, gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulamaktadır" değişkeni küçük ölçekli (3,91) ve büyük ölçekli (4,25) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-328)}$=4,362, p<0,014].

"Şirket, gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez" değişkeni küçük ölçekli (3,66) ve büyük ölçekli (4,20) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-325)}$=8,996, p<0,000].

"Şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır" değişkeni küçük ölçekli (4,19) ve büyük ölçekli (4,48) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-328)}$=4,675, p<0,010].

"Şirket, tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumluluklar net ve uygulanabilirdir" değişkeni küçük ölçekli (3,98) ve büyük ölçekli (4,28) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-326)}$=4,082, p<0,018].

"Şirket, acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir" değişkeni küçük ölçekli (4,04) ve büyük ölçekli (4,63) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-324)}$=12,032, p<0,000].

"Şirket, kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmektedir" değişkeni küçük ölçekli (3,72) ve büyük ölçekli (4,30) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-}$

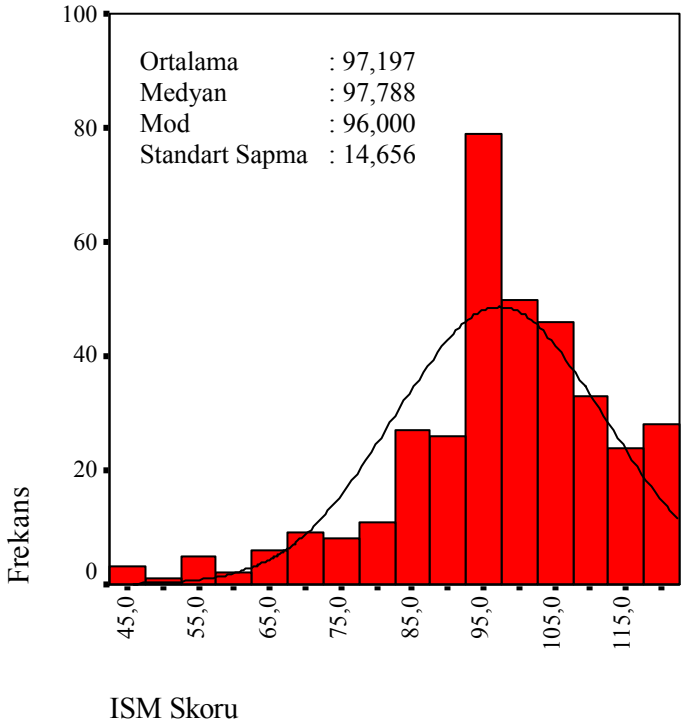
$_{327)}$=9,614, p<0,000].

"Şirket, ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlar" değişkeni küçük ölçekli (3,86) ve büyük ölçekli (4,33) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}329)}$=8,111, p<0,000].

"Şirket, gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına almıştır" değişkeni küçük ölçekli (4,15) ve orta ölçekli (4,41) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları ile küçük ölçekli (4,15) ve büyük ölçekli (4,51) denizcilik işletmelerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}327)}$=7,456, p<0,001].

5.3.3. Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamaları Konusundaki Değerlendirmelerine Ait "ISM Skoru"

ISM uygulamaları değişkenlerinin gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesinde kullanılan ölçek, aynı zamanda denizcilik işletmelerinin ISM uygulamalarına ait performansını da yansıtmaktadır. Tüm uygulamalara ait performans değerlendirmelerinin toplamı ise ISM'in gemilerde ve işletmelerde uygulanmasına ait skoru verecektir. Bu kapsamda ISM uygulamalarının değerlendirildiği 24 adet değişkene verilen cevapların puan değerleri toplamı "ISM Skoru" olarak kabul edilmiştir. Değerlendirmede 5'li ölçek kullanıldığından, çalışmada ISM Skoru'nun değeri, minimum 24 (1x24), maksimum 120 (5x24) puan arasında oluşacaktır. Cevap verilmeyen değişkenlere ait puanların toplam ISM Skoru'nu etkilememesi için bu değişkenlere, yine bu değişken için oluşan ortalama değer, veri olarak atanmıştır. Şekil 5.11'de ISM Skoru'na ait dağılım grafiği görülmektedir. Bu dağılımın normal dağılım eğrisi oluşturduğu görülmektedir. ISM skorunun ortalaması 97,197 iken medyan ortalama da yakın bir değer ile 97,788 olarak tespit edilmiştir.



Şekil: 5.11. ISM Skoru'na Ait Dağılım Grafiği

5.3.4. ISM Skoru ve Gemi Kaptanlarının Profil Bilgileri Arasındaki İlişkilere Ait Hipotez Testleri

"Gemi kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamalarının performansı olarak isimlendirdiğimiz ISM Skoru, gemi kaptanlarının profil bilgileri ile bir ilişkisi var mıdır?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotezler kurulmuştur.

H_{26} : ISM Skoru ile gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri arasında bir ilişki vardır.

H_{27} : ISM Skoru ile gemi kaptanlarının kaptanlık tecrübeleri arasında bir ilişki vardır.

H_{28} : ISM Skoru ile gemi kaptanlarının gemi tipi tecrübeleri arasında bir ilişki vardır.

H_{29}: ISM Skoru ile gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesi arasında bir ilişki vardır.

H_{30} : ISM Skoru ile gemi kaptanlarının yıldaki çalışma süreleri arasında bir ilişki vardır.

Yukarıda sıralanan hipotezleri test etmek için basit korelasyon (Person korelasyon katsayısı) testi yapılmıştır. Bu testin sonuçlarına ait veriler Tablo 5.24'de verilmiştir.

Tablo 5.24. ISM Skoruna Ait İlişki Testleri

		H_{26} Deniz Tecrübesi	**H_{27}** Kapt. Tecrübesi	**H_{28}** Gemi Tipi Tecrübe.	**H_{29}** İşletmede Tecrübesi	**H_{30}** Çalışma Süresi
ISM Skoru	P*. Correlation	0,078	0,029	-0,005	0,258**	0,020
	Sig. (2-tailed)	0,145	0,598	0,924	0,000	0,727
	N	350	337	355	327	309

* P: Pearson, ** İlişki p<0.01 (2-kuyruklu) seviyesinde anlamlıdır.

Tablo 5.24'den de görüldüğü gibi H_{26}, H_{27}, H_{28}, H_{30} hiptezleri p<0,001 düzeyinde anlamlı bulunmadığından reddedilmiştir. H_{29} hipotezi için ISM skoru ile gemi kaptanının işletmedeki tecrübesi arasında düşük düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r=0,258, p<0,000).

ISM Skorunun diğer profil değişkenleri ile ilişkileri çeşitli analiz yöntemleri ile test edilmiştir. Bu testlere ait bulgular aşağıda verilmiştir.

ISM Skoru ile gemi bayrağı grupları arasında ilişki olup olmadığı "t" testi ile analiz edilmiştir. Buna göre OECD bayrağı taşıyan gemilerin ISM Uygulama skoru ile kolay bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerin ISM Uygulama skoru arasındaki fark anlamlı bulunmuştur [$F_{(2\text{-}348)}$=6,254, p<0,002].

ISM Skoru ile Türk-yabancı gemi kaptanları arasında ilişki olup olmadığı "t" testi ile analiz edilmiştir. Buna göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin ISM Skoru ile yabancı gemi kaptanlarını istihdam eden gemi

işletmelerinin ISM Skoru arasındaki fark anlamlı bulunmuştur ($t_{(354)}$=5,4518, p<0,000)

Gemi işletmelerin ISM Skorlarının gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tipine göre farklı olup olmadığı ANOVA testi ile analiz edilmiştir. Buna göre gemi tipleri arasındaki ISM skorlarının farkı anlamlı bulunmuştur [$F_{(3-315)}$ =4,141, p<0,007].

Gemi işletmelerin ISM Skorlarının işletmenin büyüklüğüne göre farklı olup olmadığı ANOVA testi ile analiz edilmiştir. Buna göre gemi işletme büyüklükleri arasındaki ISM skorlarının farkı anlamlı bulunmuştur [$F_{(2-330)}$ =13,327, p<0,000].

ISM Uygulamalarının gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesine ait ana hipotez ve kabul edilen hipotezler özet halinde Tablo 5.25'de gösterilmektedir.

H_{A2}: Gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına yönelik değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir.

Alt Hipotezler: H_{22}- H_{30}

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{22}	**Türk ve yabancı gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına ait değişkenlerin değerlendirmelerine ait ortalamaları arasında anlamlı bir fark vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum. T: Türk kaptanları Y: Yabancı kaptanlar	**Ana Hipotez**
$H_{22\text{-}01}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyumunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,8239 (142), Y: 4,2609 (207). $t_{(347)}$=5,2032 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}02}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin çevreye verebileceği zarar riskleri konusundaki duyarlılığını" farklı değerlendirmektedir.** T: 4,1608 (143), Y: 4,3561 (205). $t_{(346)}$=2,0719 p<0.039.	"t" testi
$H_{22\text{-}04}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlığını" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,4965 (143), Y: 4,1818 (209). $t_{(350)}$=6.3600 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}05}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,2517 (143), Y: 4,1122 (205). $t_{(346)}$=8,1472 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}06}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerinin etkin bir şekilde kullanıldığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,3194 (144), Y: 4,1587 (208). $t_{(350)}$=8,5494 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}07}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "çalışanların mesleki gelişimi için gerekli tedbirlerin alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,3889 (144), Y: 4,0766 (209). $t_{(351)}$=6,7780 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}08}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlanması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9583 (144), Y: 4,3254 (209). $t_{(351)}$=4,3853 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}09}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin mesleki gelişim için gerekli kariyer planlarını yapması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,2113 (142), Y: 3,8883 (206). $t_{(346)}$=6,0037 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}10}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,3333 (144), Y: 3,8398 (206). $t_{(348)}$=4,3375 p<0.000.	"t" testi

./..

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{22\text{-}11}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 4,0764 (144), Y: 4,3805 (205). $T_{(347)}$=3,2675 p<0.001.	"t" testi
$H_{22\text{-}12}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusundaki duyarlılığını" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9861 (144), Y: 4,2238 (210). $T_{(352)}$=2,6255 p<0.009.	"t" testi
$H_{22\text{-}13}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirket tarafından geliştirilen talimat, prosedür ve planların anlaşılır, net ve açık olması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9931 (144), Y: 4,2000 (210). $T_{(352)}$=2,1805 p<0.030.	"t" testi
$H_{22\text{-}14}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 4,0486 (144), Y: 4,2810 (210). $T_{(352)}$=2,5393 p<0.012.	"t" testi
$H_{22\text{-}15}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirket ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,7431 (144), Y: 4,1286 (210). $T_{(352)}$=4,0314 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}16}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin bir şekilde uyguladığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,8819 (144), Y: 4,1531 (209). $T_{(351)}$=2,9017 p<0.004.	"t" testi
$H_{22\text{-}17}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin geminin perasyonel kabiliyetinden daha fazlasını talep etmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,6111 (144), Y: 4,0976 (205). $T_{(347)}$=4,7679 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}20}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin acil durumlarda yetki aşımı hakkının kullanılması konusunda verdiği garantiyi" farklı değerlendirmektedir.** T: 4,0426 (141), Y: 4,4038 (208). $T_{(347)}$=3,5897 p<0.000.	"t" testi
$H_{22\text{-}21}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam edilmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,7762 (143), Y: 4,1148 (209). $T_{(350)}$=3,0714 p<0.002.	"t" testi

./..

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{22\text{-}22}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "gemi operasyonları yönetiminde şirketin tüm imkânlarıyla desteklenmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9790 (143), Y: 4,1731 (208). $t_{(349)}$=2,0625 p<0.040.	"t" testi
$H_{22\text{-}23}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları "şirketin ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri döndürülmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9097 (144), Y: 4,1619 (210). $t_{(352)}$=2,6532 p<0.009.	"t" testi
H_{23}	**Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının kumanda ettikleri geminin bayrak grubuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** 5-li Likert ölçeği- 1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum. O: OECD Ülkeleri bayrağı taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları K: Kolay bayrak ülkeleri bayrağı taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları	"t" testi
$H_{23\text{-}01}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyumunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,9400 (150), K: 4,1879 (165). $t_{(313)}$=2,9043 p<0.004.	"t" testi
$H_{23\text{-}04}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlığını" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,7320 (153), K: 4,0485 (165). $t_{(316)}$=2,8769 p<0.004.	"t" testi
$H_{23\text{-}05}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,4934 (152), K: 3,9444 (162). $t_{(312)}$=4,0084 p<0.000.	"t" testi
$H_{23\text{-}06}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerinin etkin bir şekilde kullanıldığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,5556 (153), K: 4,0120 (166). $t_{(317)}$=4,3953 p<0.000.	"t" testi
$H_{23\text{-}07}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "çalışanların mesleki gelişimi için gerekli tedbirlerin alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,6039 (154), K: 3,9091 (165). $t_{(317)}$=2,9051 p<0.004.	"t" testi

./..

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{23\text{-}08}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlanması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 4,0519 (154), K: 4,2788 (165). $t_{(317)}$=2,5963 p<0.010.	"t" testi
$H_{23\text{-}09}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin mesleki gelişim için gerekli kariyer planlarını yapması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,4013 (152), K: 3,7284 (162). $t_{(312)}$=2,8480 p<0.005.	"t" testi
$H_{23\text{-}10}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,4444 (153), K: 3,7927 (164). $t_{(315)}$=2,9410 p<0.004.	"t" testi
$H_{23\text{-}11}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 4,1242 (153), K: 4,3765 (162). $t_{(313)}$=2,6305 p<0.009.	"t" testi
$H_{23\text{-}15}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirket ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,8571 (154), K: 4,0904 (166). $t_{(318)}$=2,4407 p<0.015.	"t" testi
$H_{23\text{-}16}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin bir şekilde uyguladığı konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,9346 (153), K: 4,1566 (166). $t_{(317)}$=2,3801 p<0.018.	"t" testi
$H_{23\text{-}17}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin geminin operasyonel kabiliyetinden daha fazlasını talep etmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,7190 (153), K: 4,0675 (163). $t_{(314)}$=3,4216 p<0.001.	"t" testi
$H_{23\text{-}20}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin acil durumlarda yetki aşımı hakkının kullanılması konusunda verdiği garantiyi" farklı değerlendirmektedir.** O: 4,1258 (151), K: 4,4085 (164). $t_{(313)}$=2,8771 p<0.004.	"t" testi
$H_{23\text{-}22}$	**OECD ülkeleri ve kolay bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemi operasyonları yönetiminde şirketin tüm imkânlarıyla desteklenmesi konusunu" farklı değerlendirmektedir.** O: 3,9868 (151), K: 4,1867 (166). $t_{(315)}$=2,8771 p<0.035.	"t" testi

./..

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{24}	**Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** 1:Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.	
$H_{24\text{-}01}$	**"Şirket, beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 3,86 - Tanker 4,21), (Kuru yük 3,86 - Konteyner 4,20), (Kuru yük 3,86 - Dökme yük 4,27). ($[F_{(3\text{-}310)}=5,691, p<0,001]$.	ANOVA
$H_{24\text{-}02}$	**"Şirket, gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlıdır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 4,09 - Tanker 4,27). $[F_{(3\text{-}308)}=3,753, p<0,011]$.	ANOVA
$H_{24\text{-}03}$	**"Şirket, yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine önem vermektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** $[F_{(3\text{-}311)}=3,191, p<0,024]$.	ANOVA
$H_{24\text{-}04}$	**"Şirket, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 3,71 - Konteyner 4,14). $[F_{(3\text{-}311)}=3,900, p<0,009]$.	ANOVA
$H_{24\text{-}15}$	**"Şirket ve gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 3,81 - Konteyner 4,13). $[F_{(3\text{-}313)}=3,329, p<0,020]$.	ANOVA
$H_{24\text{-}17}$	**"Şirket, gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 3,71 - Dökme yük 4,16). $[F_{(3\text{-}308)}=3,404, p<0,018]$.	ANOVA

./..

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{24\text{-}18}$	**"Şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 4,19 - Konteyner 4,47). [$F_{(3\text{-}312)}$=3,689, p<0,012].	ANOVA
$H_{24\text{-}20}$	**"Şirket, acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 4,11 - Tanker 4,51). [$F_{(3\text{-}310)}$=3,447 p<0,017].	ANOVA
$H_{24\text{-}21}$	**"Şirket, kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmektedir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 3,68 - Tanker 4,04), (Kuru yük 3,68 - Konteyner 4,15), (Kuru yük 3,68 - Dökme yük 4,35). [$F_{(3\text{-}311)}$=7,396, p<0,000].	ANOVA
$H_{24\text{-}24}$	**"Şirket, gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına almıştır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Kuru yük 4,16 - Konteyner 4,53), (Kuru yük 4,16 - Dökme yük 4,54). [$F_{(3\text{-}312)}$=6,341, p<0,000].	ANOVA
H_{25}	**Gemi kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** Kesinlikle Katılmıyorum, 5:Tamamen Katılıyorum.	
$H_{25\text{-}01}$	**"Şirket, beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,81 – orta ölçekli 4,10), (küçük ölçekli 3,81 – büyük ölçekli 4,36), (büyük ölçekli 4,36 – orta ölçekli 4,10). [$F_{(2\text{-}324)}$=13,630, p<0,000].	ANOVA
$H_{25\text{-}02}$	**"Şirket, gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlıdır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 4,09 – büyük ölçekli 4,48). [$F_{(2\text{-}323)}$=5,563, p<0,004].	ANOVA

./..

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{25\text{-}04}$	**"Şirket, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,64 – orta ölçekli 3,99), (küçük ölçekli 3,64 – büyük ölçekli 4,09). [$F_{(2\text{-}327)}$=6,151, p<0,002].	ANOVA
$H_{25\text{-}05}$	**"Şirket, personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,44 – orta ölçekli 3,78), (küçük ölçekli 3,44 – büyük ölçekli 4,02). [$F_{(2\text{-}323)}$=8,427, p<0,000].	ANOVA
$H_{25\text{-}06}$	**"Şirket, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini etkin şekilde kullanmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,50 – orta ölçekli 3,81), (küçük ölçekli 3,50 – büyük ölçekli 4,13), (orta ölçekli 3,81 – büyük ölçekli 4,13). [$F_{(2\text{-}327)}$=1,524, p<0,000].	ANOVA
$H_{25\text{-}07}$	**"Şirket, astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişim için gerekli tedbirleri almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,46 – orta ölçekli 3,78), (küçük ölçekli 3,46 – büyük ölçekli 4,18), (orta ölçekli 3,78 – büyük ölçekli 4,18). [$F_{(2\text{-}328)}$=15,210, p<0,000].	ANOVA
$H_{25\text{-}08}$	**"Şirket, gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklıdır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,99 – büyük ölçekli 4,40). [$F_{(2\text{-}328)}$=6,581, p<0,002].	ANOVA
$H_{25\text{-}09}$	**"Şirket, mesleki gelişimim için gerekli kariyer planlarını yapmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,40 – büyük ölçekli 3,93). [$F_{(2\text{-}323)}$=1,007, p<0,001].	ANOVA
$H_{25\text{-}10}$	**"Şirket, uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,42 – büyük ölçekli 3,92). [$F_{(2\text{-}326)}$=5,523, p<0,004].	ANOVA

./..

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{25\text{-}11}$	**"Şirket, gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden almaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 4,06 – büyük ölçekli 4,48). [$F_{(2\text{-}324)}$=6,441, p<0,002].	ANOVA
$H_{25\text{-}12}$	**"Şirket, yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusunda duyarlıdır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,94 – büyük ölçekli 4,38). [$F_{(2\text{-}329)}$=6,809, p<0,001].	ANOVA
$H_{25\text{-}14}$	**"Şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmektedir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,96 – büyük ölçekli 4,36), (küçük ölçekli 3,96 – orta ölçekli 4,24). [$F_{(2\text{-}329)}$=7,019, p<0,001].	ANOVA
$H_{25\text{-}15}$	**"Şirket ve gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,79 – büyük ölçekli 4,22). [$F_{(2\text{-}329)}$=7,169, p<0,001].	ANOVA
$H_{25\text{-}16}$	**"Şirket, gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulamaktadır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,79 – büyük ölçekli 4,22). [$F_{(2\text{-}328)}$=4,3621, p<0,014].	ANOVA
$H_{25\text{-}17}$	**"Şirket, gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,66 – büyük ölçekli 4,20). [$F_{(2\text{-}325)}$=8,996, p<0,000].	ANOVA
$H_{25\text{-}18}$	**"Şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 4,19 – büyük ölçekli 4,48). [$F_{(2\text{-}328)}$=4,675, p<0,010].	ANOVA

./..

Tablo 5.25. 2. Ana Hipoteze Ait (Gemi Kaptanlarının ISM Uygulamalarına Yönelik Değerlendirmeleri, Profil Özelliklerine Göre Farklılıklar Gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{25\text{-}19}$	**$H_{25\text{-}19}$: "Şirket, tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumluluklar net ve uygulanabilirdir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,98 – büyük ölçekli 4,28). [$F_{(2\text{-}326)}$=4,082, p<0,018].	ANOVA
$H_{25\text{-}20}$	**"Şirket, acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 4,04 – büyük ölçekli 4,63). [$F_{(2\text{-}324)}$=12,032 p<0,000].	ANOVA
$H_{25\text{-}21}$	**"Şirket, kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmektedir" Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,72 – büyük ölçekli 4,30). [$F_{(2\text{-}327)}$=9,614, p<0,000].	ANOVA
$H_{25\text{-}23}$	**"Şirket, ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlar" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 3,86 – büyük ölçekli 4,33). [$F_{(2\text{-}329)}$=8,111, p<0,000].	ANOVA
$H_{25\text{-}24}$	**"Şirket, gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına almıştır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli 4,15 – büyük ölçekli 4,51), (küçük ölçekli 4,15 – orta ölçekli 4,41), [$F_{(2\text{-}327)}$=7,456, p<0,001].	ANOVA
H_{29}	**ISM Skoru ile gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübeleri arasında bir ilişki vardır.** (r=0,258, p<0,000).	Pearson Korelasyon

5.4. GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE GEMİ KAPTANININ BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİ ANALİZİ

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki değişkenlerin önem sırasını belirlemek ve bu değişkenleri gruplandırarak özetlemek amacıyla aşağıdaki çalışma yapılmıştır.

Gemi kaptanlarının gemi operasyonları yönetimindeki vermiş oldukları bireysel karar verme süreçlerinin değerlendirildiği anket formunun üçüncü bölümünde 28, dördüncü bölümünde ise 40 değişken bulunmaktadır. Toplam 68 değişkenin değerlendirildiği karar verme sürecine ait iki farklı bölümde değişkenlerin 5'li Likert ölçeğinde (1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman) değerlendirilmesi yapılmıştır. 28 adet değişkenin güvenilirlik analizi sonucu 0,9410 (Cronbach Alfa) olarak ölçülmüştür. Karar vermeye ait ikinci bölümdeki 40 değişkenin güvenilirlik analizi sonucu ise 0,8396 (Cronbach Alfa) olarak ölçülmüştür Değişkenlere ait ortalama, standart sapma ve örneklem sayısı Tablo 5.26'da sunulmuştur. Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi değişkenlerine ait Likert ölçeği ortalamalarına göre karar sürecine en sık etki eden değişkenler sırayla, can emniyeti riski (4,829), uluslararası kurallar (4,717), gemi sevk ve idaresi ile ilgili sorumluluk (4,693), armatörün menfaatleri (4,689), şirket amaç ve politikaları (4,583), ISM plan ve prosedürleri (4,558), teknolojinin imkanları (4,536), yerel ve resmi otoritelerin talimatları (4,532), gemi güvenlik riski (4,509) olarak bulunmuştur.

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi değişkenlerine ait Likert ölçeği ortalamalarına göre karar sürecine en az etki eden değişkenler sırayla, problemlerin görmezlikten gelinmesi (1,843), milliyetçi görüşler (2,231), ailesi ile yaşadığı problemler (2,314), inisiyatifinin teknoloji ile kısıtlanması (2,398), şirketin amaç ve politikalarının ikilem yaratması (2,430), harekete geçme konusunda erteleme tercihi (2,555), arzu etmediği kararları verme konusunda yerel ve resmi otoritelerden talep gelmesi (2,573) olarak bulunmuştur.

Tablo 5.26. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Sonuçlar

Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi

D. No	Gemi operasyonlarının yönetiminde, ……	(n)	Ort.	S. S.
II-30	meydana gelebilecek problemleri **görmezlikten** gelirim.	345	1,843	1,158
I-18	sahip olduğu **milliyetçi görüşleri** kararını etkiler.	351	2,231	1,279
I-01	**ailesi** ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler.	354	2,314	1,257
I-27	inisiyatifi **haberleşme teknolojileri** nedeniyle kısıtlanır.	349	2,398	1,174
I-26	kararı şirketin **amaç** ve **politikaları** ile ikilemler yaratabilir.	351	2,430	1,103
II-19	kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda **ertelemeyi** tercih ederim.	344	2,555	1,187
I-24	**arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir.	351	2,573	1,053
I-22	kara yönetimiyle ile **ters düşme kaygısı** kararını etkiler.	351	2,624	1,256
I-12	gemi personelinin **farklı milliyetlerden** bir araya gelmiş olması kararını etkiler.	346	2,630	1,293
I-17	sahip olduğu **muhafazakar veya liberal görüşleri** kararını etkiler.	350	2,680	1,207
I-25	**arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir.	350	2,717	1,124
II-13	**en iyi seçeneği** aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim.	347	2,723	1,265
I-23	**arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir.	350	2,729	1,155
I-19	sahip olduğu **İngilizce dili hakkındaki bilgisi** kararını etkiler.	353	2,765	1,391
II-39	oluşabilecek problemlerin çözümünde **ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim.**	340	2,844	1,311
I-02	**kontrat süreleri ve düzeni** kararını etkiler.	353	2,858	1,387
I-28	kararını, **liman, şirket, yerel otoriteler** vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler.	351	2,883	1,111
I-21	**araştırmacı ve meraklı yapısı** kararını etkiler.	349	2,926	1,189
I-13	**aynı tip gemilerde** çalışıyor olması kararını etkiler.	348	2,991	1,405
I-15	kendilerini **başarılı** olmak zorunda **hissetmesi** kararını etkiler.	349	2,994	1,302
I-06	**yoğun çalışma** temposu kararını etkiler.	350	3,031	1,274
II-40	oluşabilecek problemlerin çözümünde **yerel otoritelere** güvenirim.	344	3,047	1,175
I-14	**yerel acente** görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler.	350	3,089	1,171
II-17	gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi **göstermek veya ispatlamak** isterim.	346	3,185	1,354
I-05	**kişisel özellikleri** kararını etkiler.	351	3,197	1,335
I-20	sahip olduğu **tecrübe,** kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler.	349	3,278	1,208
II-32	**hukuksal bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	341	3,305	0,946
I-10	**motivasyonu** kararını etkiler.	351	3,336	1,261
II-38	oluşabilecek problemlerin çözümünde **bayrak devletine** güvenirim.	346	3,355	1,164
I-07	kara yönetimi çalışanlarının **tecrübeleri ve uzmanlığı** kararını etkiler.	352	3,361	1,214
II-26	**ticari kararların** sonuçlarından sadece ben sorumluyum.	340	3,385	1,311
I-09	şirketin kara yönetimi içindeki **etkin iletişim** kararını etkiler.	350	3,426	1,218
I-16	sahip olduğu **liderlik vasıfları** kararını etkiler.	353	3,530	1,359
I-04	**bakım tutum** ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler.	352	3,531	1,188
I-03	mevcut **gemisinin kondisyonu** kararını etkiler.	352	3,540	1,242
II-25	**maliyet boyutu**, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir.	344	3,599	0,999
II-09	kara yönetiminin **yol** göstermesini beklerim.	349	3,625	1,022
II-37	oluşabilecek problemlerin çözümünde **klas kuruluşuna** güvenirim.	347	3,637	1,051
II-33	**deniz ticareti bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	344	3,642	0,937
II-12	**Allah'ın** yardım etmesini isterim.	343	3,647	1,427
II-16	**başarısız olma olasılığı** kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar.	346	3,659	1,046
I-08	**gemi çalışanlarının** bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler.	350	3,686	1,184
II-36	oluşabilecek problemlerin çözümünde **P&I Kulübe** güvenirim.	347	3,703	1,012

* 5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman., S.S. : Standart Sapma, **D.No:** Değişken Numarası **./..**

Tablo 5.26. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Sonuçlar (Devam)

Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi

D. No	Gemi operasyonlarının yönetiminde, ……	(n)	Ort.	S. S.
I-11	**görev, yetki ve sorumlulukların** şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler.	352	3,716	1,263
II-34	**teknik bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	341	3,742	0,877
II-15	**sezgilerime** güvenirim.	344	3,762	0,961
II-18	**sosyal sorumluluğumu** ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm.	342	3,962	1,017
II-29	çıkması muhtemel problemleri **arar** ve **üzerine** giderim.	345	3,977	1,094
II-14	etki altında kalmadan **bireysel olarak** karar vermeyi tercih ederim.	347	4,035	0,952
II-06	**gemi çalışanlarının görüşleri** benim için önemlidir.	349	4,040	0,833
II-11	yapacağım hesaplama ve planlamalarda **teknolojiye güvenirim**.	346	4,110	0,841
II-10	kararımı verdikten sonra kara yönetiminin **beni desteklemesini** beklerim.	347	4,161	0,990
II-31	problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda **iyiyimdir**.	346	4,176	0,788
II-35	**mesleki bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	345	4,270	0,803
II-24	öncelikli olarak **mesleksel değerleri ve etik** kurallarını gözetirim.	343	4,344	0,851
II-22	öncelikli olarak **yük emniyeti** riskini değerlendiririm.	348	4,408	0,882
II-01	**kiracı ve yük ilgililerinin** menfaatlerini korurum.	350	4,446	0,795
II-03	**kara yönetiminin** talimatlarını izlerim.	346	4,480	0,665
II-20	**çevreye** verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm.	347	4,481	0,769
II-23	öncelikli olarak **gemi güvenlik** (security) riskini değerlendiririm.	348	4,509	0,791
II-04	**yerel resmi otoritelerin** talimatlarını izlerim.	348	4,532	0,722
II-05	**teknolojinin** tüm **imkânlarını** kullanmayı tercih ederim.	349	4,536	0,676
II-07	**ISM plan ve prosedürlerini** uygularım.	351	4,558	0,643
II-08	şirket **amaç ve politikalarını** dikkate alarak hareket ederim.	350	4,583	0,574
II-02	**armatörün** menfaatlerini korurum.	350	4,689	0,617
II-27	**gemi sevk** ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum**.**	349	4,693	0,703
II-28	**uluslararası** kurallara bağlı kalarak karar veririm.	350	4,717	0,564
II-21	öncelikli olarak **can emniyeti** riskini değerlendiririm.	350	4,829	0,524

* 5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman., S.S. : Standart Sapma, **D.No:** Değişken Numarası

5.4.1. Gemi Kaptanlarının Karar Verme Süreçlerine Ait Değişkenler Üzerinde Gerçekleştirilen Faktör Analizi

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ilişkin olarak iki farklı bölüm hazırlandı. Her iki bölümde kullanılan değişkenlerin amacı, gemi kaptanlarının karar verme sürecine etki eden faktörlerin tespit edilmesine yönelikti. Hazırlanan bu bölümlerin ilki (**I**), gemi kaptanlarının karar vermelerinde etki eden faktörlerin dışarıdan objektif bir gözle değerlendirilmesinin istendiği bir bölümdür. Diğer bölüm ise (**II**) gemi kaptanının kendi karar verme sürecini değerlendirdiği ve daha öznel değerlendirmelerin

yapılmasının istendiği birinci tekil şahıs ifadelerinin kullanıldığı bir bölüm olarak hazırlandı (Bkz. Ek: 12). Aynı amaca hizmet eden bu farklı iki bölüm algının ölçülmesindeki yöntem farklılığı nedeniyle ayrı ayrı faktör analizine tabi tutulmuştur. Faktör analizi sonuçları Tablo 5.27. ve Tablo 5.28'de verilmektedir.

Tablo 5.27. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi (I) Değişkenleri Üzerinde Yapılan Faktör Analizi

Faktörler				**Faktör Grupları ve Yük Değerleri**				
Gemi Kaptanlarının Verdiği Kararları Etkileyen Faktörler (I)	**Alfa**	**Orta.*[1]**	**SS.*[2]**	**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**
	0.9410							
1. Bireysel Faktörler	0,8678							
Başarılı olmak zorunda hissetmesi.		2,9943	1,3021	0,6699				
Sahip olduğu liderlik vasıfları.		3,5297	1,3588	0,6681				
Sahip olduğu tecrübe, karalarını daha fazla etkiler.		3,2779	1,2083	0,6320				
Kaptanın araştırmacı ve meraklı yapısı.		2,9255	1,1891	0,6314				
Yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri.		3,0886	1,1706	0,5923				
Sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi.		2,7649	1,3914	0,5824				
Aynı tip gemilerde çalışıyor olması.		2,9914	1,4050	0,5580				
Sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri.		2,6800	1,2067	0,5467				
2. Örgütsel Faktörler	0,8597							
Şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim.		3,4257	1,2178		0,7856			
Gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri.		3,6857	1,1842		0,7469			
Görev, yetki ve sorumlulukların net ve açık olarak tanımlanmış olması		3,7159	1,2627		0,7084			
Kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı		3,3608	1,2139		0,6654			
Motivasyonu		3,3362	1,2608		0,5864			
3. Kişisel Faktörler	0,8630							
Ailesi ile ilgili yaşadığı problemler		2,3136	1,2575			0,7739		
Kontrat süreleri ve düzeni		2,8584	1,3868			0,7525		
Yoğun çalışma temposu		3,0314	1,2742			0,7231		
Sahip olduğu milliyetçi görüşleri		2,2308	1,2787			0,6040		
Kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı		2,6239	1,2563			0,5276		
Gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması		2,6301	1,2928			0,4114		
Kişisel özellikleri		3,1966	1,3346			0,3824		
4. Dış Çevre Faktörleri	0,8427							
Arzu etmediği bir karar için yerel resmi otoritelerden talep		2,5726	1,0528				0,8347	
Arzu etmediği bir karar için kara yönetiminden talep		2,7171	1,1241				0,7210	
Arzu etmediği bir karar için kiracı ve yük ilgililerinden talep		2,7286	1,1546				0,7181	
Liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi		2,8832	1,1113				0,6382	
İnisiyatifinin haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanması		2,3983	1,1740				0,6022	
Şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratması.		2,4302	1,1033				0,4990	
5. Geminin Fiziksel Durumu	0,7246							
Mevcut gemisinin kondisyonu.		3,5398	1,2420					0,7573
Bakım tutum ile ilgili şirket politikaları.		3,5312	1,1883					0,6308

*[1]-Ortalama *[2] Standart Sapma (5-li Likert ölçeği 1: Hiçbir Zaman, ---- 5 : Her Zaman)

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi (**I**) değişkenleri 5 faktör grubunda toplanmıştır. Bu beş faktörün ölçeğe ilişkin açıkladıkları varyans % 61,678'dir. Faktör grupları, (1) Bireysel Faktörler, (2) Örgütsel Faktörler, (3) Kişisel Faktörler, (4) Dış Çevre Faktörleri, (5) Geminin Fiziksel Durumu (Bkz. Tablo 5.27.). Her bir faktör grubunun güvenilirlik katsayısı oldukça yüksektir.

Faktör grupları sırasına göre en yüksek yük değerlerine sahip değişkenler şöyledir; Gemi kaptanının kendini başarılı olmak zorunda hissetmesi (0,6699), Şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim (0,7856), Ailesi ile ilgili yaşadığı problemler (0,7739), Arzu etmediği bir karar için yerel resmi otoritelerden talep gelmesi (0,8347), Mevcut gemisinin kondisyonu (0,7573).

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi (**II**) değişkenleri üzerinde yapılan faktör analizi Tablo 5.28'de verilmiştir. Buna göre gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi (II) değişkenleri 10 faktör grubunda toplanmıştır. Bu on faktörün ölçeğe ilişkin açıkladıkları varyans % 59,167'dir. Faktör grupları, (1) Talimat ve menfaatlerin korunması, (2) Denizcilik ile ilgili kurum ve kuruluşlar, (3) Emniyet güvenlik ve etik kurallar, (4) Tedbirli davranma, (5) Görevin gerekleri, (6) Bilginin kullanımı, (7) Sosyal sorumluluk ve değerler, (8) Stil, (9) Onaylanma ihtiyacı, (10) Yasal faktörler şeklinde oluşmuştur. Bazı faktörlerin altlarında az sayıda değişken toplanmasından dolayı güvenilirlik katsayıları düşük çıkmıştır.

Faktör grupları sırasına göre en yüksek yük değerlerine sahip değişkenler şöyledir; Armatörün menfaatleri (0,8383), Klas kuruluşlarına güvenirim (0,8117), Yük emniyeti riski (0,8473), En iyi seçenek yerine en kısa yol (0,6989), ISM plan ve prosedürleri (0,5999), Mesleki bilgilerimi daha fazla kullanırım (0,8265), Sezgilerime güvenirim (0,6906), Problemleri arar ve üzerine giderim (0,6287), Kararın başarısız olma olasılığı (0,6549), Ticari kararlardan ben sorumluyum (0,7229) (Bkz. Tablo 5.28.).

Tablo 5.28. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi (II) Değişkenleri Üzerinde Yapılan Faktör Analizi

Faktörler				Faktör Grupları ve Yük Değerleri									
Gemi Kaptanlarının Verdiği Kararları Etkileyen Faktörler (II)	**Alfa**	**Orta.*[1]**	**SS.*[2]**	**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**	**VI**	**VII**	**VII**	**IX**	**X**
	0,8396												
1. Talimatlar ve Menfaatlerin Korunması	0,7961												
Armatörün menfaatleri (II-02)		4,6886	0,6175	0,8383									
Kiracı ve yük ilgililerinin menfaatleri (II-01)		4,4457	0,7948	0,7565									
Kara yönetiminin talimatları (II-03)		4,4798	0,6645	0,6682									
Yerel resmi otoritelerin talimatları (II-04)		4,5316	0,7215	0,6285									
Teknolojinin imkânları (II-05)		4,5358	0,6755	0,4768									
Can emniyeti riski (II-21)		4,8286	0,5237	0,4260									
2. Denizcilik ile İlgili Kurum ve Kuruluşlar	0,8278												
Klas kuruluşuna güvenirim (II-37)		3,6369	1,0511		0,8117								
Bayrak devletine güvenirim (II-38)		3,3555	1,1638		0,8083								
P&I Kulübe güvenirim (II-36)		3,7032	1,0121		0,7476								
Yerel otoritelere güvenirim (II-40)		3,0465	1,1746		0,7140								
ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim (II-39)		2,8441	1,3111		0,6128								
3. Emniyet, Güvenlik ve Etik Kurallar	0,7696												
Yük emniyeti riski (II-22)		4,4080	0,8821			0,8473							
Gemi güvenlik (security) riski (II-23)		4,5086	0,7907			0,8151							
Mesleksel değerler ve etik kurallar (II-24)		4,3440	0,8505			0,5970							
4. Tedbirli Davranma	0,3856												
En iyi seçenek yerine, en kısa yol (II-13)		2,7233	1,2647				0,6989						
Karar için harekete geçme konusunda erteleme (II-19)		2,5552	1,1866				0,6346						
Problemleri görmemezlikten gelme (II-30)		1,8435	1,1583				0,6102						
Çevreye verebileceği zararın risklerini dik. alma (II-20)		4,4813	0,7690				-0,3593						

*[1] Ortalama *[2] Standart Sapma (5-li Likert ölçeği 1: Hiçbir Zaman, ---- 5 : Her Zaman)

./..

Tablo 5.28. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi (II) Değişkenleri Üzerinde Yapılan Faktör Analizi (Devam)

Gemi Kaptanlarının Verdiği Kararları Etkileyen Faktörler (II)	Alfa	Orta.*[1]	SS.*[2]	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
	0,8396												
5. Görevin Gerekleri	0,5450												
ISM plan ve prosedürleri (II-07)		4,5584	0,6426					0,5999					
Kara yönetiminin desteği (II-10)		4,1614	0,9897					0,5861					
Problemlerin üstesinden gelme ve çözme becerisi (II-31)		4,1763	0,7880					0,5826					
Şirket amaç ve politikaları (II-08)		4,5829	0,5742					0,5309					
Hukuksal bilgilerimi daha fazla kullanırım (II-32)		3,3050	0,9460					0,4389					
6. Bilginin Kullanımı	0,7368												
Mesleki bilgilerimi daha fazla kullanırım (II-35)		4,2696	0,8032						0,8265				
Teknik bilgilerimi daha fazla kullanırım (II-34)		3,7419	0,8766						0,7800				
Deniz ticareti bilgilerimi daha fazla kullanırım (II-33)		3,6424	0,9368						0,5451				
7. Sosyal Sorumluluk ve Değerler	0,5748												
Sezgilerime güvenirim (II-15)		3,7616	0,9605							0,6906			
Bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim (II-14)		4,0346	0,9520							0,6540			
Toplumsal ve sosyal sorumluluk bilinci (II-18)		3,9620	1,0167							0,5012			
Allah'ın yardım etmesini isterim (II-12)		3,6472	1,4269							0,4847			
Kararın maliyet boyutu (II-25)		3,5988	0,9995							0,3503			
8. Stil	0,3926												
Problemleri arar ve üzerine giderim (II-29)		3,9768	1,0941								0,6287		
Hesaplama ve planlamalarda teknoloji kullanımı (II-11)		4,1098	0,8407								0,6284		
Gemi çalışanlarının görüşleri (II-06)		4,0401	0,8329								0,4561		
9. Onaylanma İhtiyacı	0,5080												
Kararın başarısız olma olasılığı (II-16)		3,6590	1,0464									0,6549	
Deneyimlerimi göstermek veya ispatlamak (II-17)		3,1850	1,3536									0,6068	
Kara yönetiminin yol göstermesi (II-09)		3,6246	1,0225									0,4038	
10. Yasal Faktörler	0,4228												
Ticari kararların sorumluluğu (II-26)		3,3853	1,3109										0,7229
Gemi sevk ve idaresi ile ilgili sorumluluklar (II-27)		4,6934	0,7034										0,5790
Uluslararası kurallara bağlı kalmak (II-28)		4,7171	0,5640										0,4125

*[1] Ortalama *[2] Standart Sapma (5-li Likert ölçeği 1: Hiçbir Zaman, ---- 5 : Her Zaman)

5.4.2. Gemi Kaptanlarının Profil Bilgileri ve Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Hipotez Testleri

Bu bölümde gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenler ile çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, kumanda ettiği gemiye ve çalıştığı örgüte ait profil değişkenleri arasında karşılaştırmalı analizler yapmak için aşağıdaki H_{A3} ana hipotez geliştirilmiştir.

H_{A3} : Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir.

H_{A3} ana hipotezine ait alt hipotezler ($H_{31} - H_{41}$) aşağıda sıralanmıştır.

5.4.2.1. Gemi Kaptanlarının Milliyetleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait değişkenlerin değerlendirilmesi gemi kaptanlarının milliyetlerine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{31} : Türk ve yabancı gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı bir fark vardır.

H_{31} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları Türk ve Yabancı gemi kaptanları olarak iki gruba ayrılmıştır. Bu gruplar iki ilişkisiz örneklem grubu olarak kabul edilerek, gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi değişkenlerinin değerlendirilmelerine

ait ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{31} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.29'de verilmiştir.

Tablo 5.29'dan da görüldüğü gibi, *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}03.}$**,*" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}09.}$**,*" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}11.}$**,*" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}12.}$**,*" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}17.}$**,*" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}19.}$**,*" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}21.}$**,*" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}22.}$**,*" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* **$H_{31\text{-}II\text{-}01.}$**,*" armatörün menfaatlerini korurum"* **$H_{31\text{-}II\text{-}02.}$**,*" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}03.}$**,*" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}05.}$**,*" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}09.}$**,*" Allah'ın yardım etmesini isterim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}12.}$**,*" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}13.}$**,*" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}14.}$**,*" sezgilerime güvenirim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}15.}$**,*"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}17.}$**,*" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* **$H_{31\text{-}II\text{-}18.}$**,*" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}19.}$**,*" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}24.}$**,*" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* **$H_{31\text{-}II\text{-}26.}$**, *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}29.}$**,*" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}30.}$**,*" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* **$H_{31\text{-}II\text{-}34.}$**, *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}40.}$** değişkenleri, Türk ve yabancı gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir.

Tablo 5.29. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{31\text{-}I\text{-}01.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}02.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}03.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,7676 (142) Y: 3,3876 (209)	**Desteklendi** **$t_{(349)}$=2,8386 p<0.005**
$H_{31\text{-}I\text{-}04.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}05.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}06.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}07.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}08.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}09.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,2000 (140) Y: 3,5694 (209)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,8074 p<0.005**
$H_{31\text{-}I\text{-}10.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" motivasyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}11.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,5282 (142) Y: 3,8373 (209)	**Desteklendi** **$t_{(349)}$=2,1912 p<0.029**
$H_{31\text{-}I\text{-}12.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,4599 (137) Y: 2,7404 (208)	**Desteklendi** **$t_{(343)}$=1,9778 p<0.049**
$H_{31\text{-}I\text{-}13.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}14.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}15.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}16.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}17.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,4848 (142) Y: 2,8357 (207)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,7836 p<0.006**
$H_{31\text{-}I\text{-}18.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}19.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,9930 (142) Y: 2,6190 (210)	**Desteklendi** **$t_{(350)}$=2,4939 p<0.013**
$H_{31\text{-}I\text{-}20.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}21.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,1418 (142) Y: 2,7874 (208)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,7619 p<0.007**
$H_{31\text{-}I\text{-}22.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,4507(142) Y: 2,7452 (207)	**Desteklendi** **$t_{(348)}$=2,1624p<0.034**

T: Türk kaptanlar; **Y**: Yabancı kaptanlar;

* 5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.29. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{31\text{-}I\text{-}23.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları " arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}24.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}25.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}26.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}27.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}I\text{-}28.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}01.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,5874 (143) Y: 4,3447 (206)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,9550 p<0.003**
$H_{31\text{-}II\text{-}02.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,7622 (143) Y: 4,6359 (206)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,0275 p<0.043**
$H_{31\text{-}II\text{-}03.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,3357 (143) Y: 4,5792 (202)	**Desteklendi** **$t_{(343)}$=3,4027 p<0.001**
$H_{31\text{-}II\text{-}04.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}05.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,6690 (142) Y: 4,4466 (206)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=3,2473 p<0.001**
$H_{31\text{-}II\text{-}06.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}07.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}08.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}09.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,2183 (142) Y: 3,9029 (206)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=6,4833 p<0.000**
$H_{31\text{-}II\text{-}10.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}11.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}12.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9130 (138) Y: 3,4706 (204)	**Desteklendi** **$t_{(340)}$=2,9032 p<0.004**
$H_{31\text{-}II\text{-}13.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,4676 (139) Y: 2,8937 (207)	**Desteklendi** **$t_{(344)}$=3,1063 p<0.002**
$H_{31\text{-}II\text{-}14.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,2378 (143) Y: 3,8867 (203)	**Desteklendi** **$t_{(344)}$=3,4302 p<0.001**
$H_{31\text{-}II\text{-}15.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sezgilerime güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9643 (140) Y: 3,6305 (207)	**Desteklendi** **$t_{(341)}$=3,2170 p<0.001**

T: Türk kaptanlar; **Y**: Yabancı kaptanlar;

* 5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.29. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{31\text{-}II\text{-}16.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}17.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,6286 (140) Y: 3,5561 (205)	**Desteklendi** **$t_{(343)}$=6,6369 p<0.000**
$H_{31\text{-}II\text{-}18.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,1678 (143) Y: 3,8182 (198)	**Desteklendi** **$t_{(339)}$=3,1747 p<0.002**
$H_{31\text{-}II\text{-}19.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,1206 (141) Y: 2,8663 (202)	**Desteklendi** **$t_{(341)}$=6,0215 p<0.000**
$H_{31\text{-}II\text{-}20.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}21.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}22.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}23.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}24.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,2270 (141) Y: 4,4229 (201)	**Desteklendi** **$t_{(340)}$=2,0227p<0.044**
$H_{31\text{-}II\text{-}25.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}26.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,9856 (139) Y: 3,6750 (200)	**Desteklendi** **$t_{(337)}$=4,9417 p<0.000**
$H_{31\text{-}II\text{-}27.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}28.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}29.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,3404 (141) Y: 3,7291 (203)	**Desteklendi** **$t_{(342)}$=5,6595 p<0.000**
$H_{31\text{-}II\text{-}30.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 1,5070 (142) Y: 2,0842 (202)	**Desteklendi** **$t_{(342)}$=4,8962 p<0.000**
$H_{31\text{-}II\text{-}31.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}32.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}33.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}34.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9281 (140) Y: 3,6219 (201)	**Desteklendi** **$t_{(338)}$=3,4090 p<0.001**
$H_{31\text{-}II\text{-}35.}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

T: Türk kaptanlar; **Y**: Yabancı kaptanlar;

* 5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.29. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{31\text{-}II\text{-}36}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}37}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}38}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}39}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{31\text{-}II\text{-}40}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,8417 (142) Y: 3,1863 (207)	**Desteklendi** **$t_{(341)}$=2,6872 p<0.008**

T: Türk kaptanlar; **Y**: Yabancı kaptanlar;

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.4.2.2. Gemi Kaptanlarının Medeni Durumu ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Karşılaştırmalı Analiz

Gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait değişkenlerin değerlendirilmesi gemi kaptanlarının bir bayan ile ilişkisi olup olmamasına göre bir farklılık göstermekte midir? sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{32} : Gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirmelerinde medeni durumlarına göre anlamlı farklar vardır.

Çalışmaya katılan tüm gemi kaptanları erkektir. H_{32} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan birinci grup gemi kaptanları dul, bekar ve boşanmış olanlar "bir bayanla ilişkisi olmayan" grup olarak kabul edilirken, ikinci grup ise nişanlı ve evli olanlar "bir bayanla ilişkisi olan" grup olarak kabul edilmiştir. Bu kabullenmenin güvenirliği tartışılabilir olsa da çalışmada bazı sonuçlara ulaşılabileceği düşünülmektedir. Belirli kabuller altında oluşturulan iki grup iki

ilişkisiz örneklem grubu olarak varsayımıyla, gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi değişkenlerinin değerlendirilmelerine ait ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{32} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.30'da verilmiştir.

Tablo 5.30'dan da görüldüğü gibi, "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* **$H_{32\text{-}I\text{-}01.}$**,*"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* **$H_{32\text{-}I\text{-}02.}$**,*"kişisel özellikleri kararını etkiler"* **$H_{32\text{-}I\text{-}05.}$**,*" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* **$H_{32\text{-}I\text{-}07.}$**,*" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* **$H_{32\text{-}I\text{-}18.}$**,*" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* **$H_{32\text{-}I\text{-}20.}$**, *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* **$H_{32\text{-}I\text{-}22.}$**,*" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* **$H_{32\text{-}II\text{-}07.}$**,*" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* **$H_{32\text{-}II\text{-}13.}$**,*" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{32\text{-}II\text{-}14}$**, *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* **$H_{32\text{-}II\text{-}23.}$** değişkenleri bir bayan ile ilişkisi olan ve olmayan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir.

Tablo 5.30. Bir Bayan İle İlişkisi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{32\text{-}I\text{-}01.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları"*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,9032 (031) B: 2,2594 (320)	**Desteklendi** **$t_{(349)}$=2,7411 p<0.006**
$H_{32\text{-}I\text{-}02.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,4194 (031) B: 2,8056 (319)	**Desteklendi** **$t_{(348)}$=2,3590 p<0.019**
$H_{32\text{-}I\text{-}03.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}04.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}05.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*"kaptanın kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,6774 (031) B: 3,1478 (318)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,4890 p<0.017**
$H_{32\text{-}I\text{-}06.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}07.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,7667 (031) B: 3,3197 (319)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,3489 p<0.024**
$H_{32\text{-}I\text{-}08.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}09.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}10.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" motivasyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}11.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}12.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}13.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}14.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}15.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}16.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}17.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}18.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,7000 (030) B: 2.1792 (318)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,1488 p<0.032**
$H_{32\text{-}I\text{-}19.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Bayan İle İlişkisi Olmayan; **B**: Bayan İle İlişkisi Olan

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.30. Bir Bayan İle İlişkisi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{32\text{-}I\text{-}20.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,7742 (031) B: 3,2254 (315)	**Desteklendi** **$t_{(344)}$=2,4221 p<0.016**
$H_{32\text{-}I\text{-}21.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}22.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,0645 (031) B: 2,5773 (317)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,0663 p<0.040**
$H_{32\text{-}I\text{-}23.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}24.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}25.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}26.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}27.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}I\text{-}28.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}01.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}02.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}03.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}04.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}05.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}06.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}07.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,3226 (031) B: 4,5804 (317)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,1392 p<0.033**
$H_{32\text{-}II\text{-}08.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}09.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}10.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Bayan İle İlişkisi Olmayan; **B**: Bayan İle İlişkisi Olan

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.30. Bir Bayan İle İlişkisi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{32\text{-}II\text{-}11.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}12.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}13.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,1935 (031) B: 2,6709 (313)	**Desteklendi** **$t_{(342)}$=2,5299 p<0.016**
$H_{32\text{-}II\text{-}14.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,5484 (031) B: 4,0735 (313)	**Desteklendi** **$t_{(342)}$=2,9629 p<0.003**
$H_{32\text{-}II\text{-}15.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sezgilerime güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}16.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}17.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}18.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}19.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}20.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}21.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}22.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}23.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,2258 (031) B: 4,5350 (314)	**Desteklendi** **$t_{(343)}$=2,0817 p<0.038**
$H_{32\text{-}II\text{-}24.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}25.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}26.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}27.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-}II\text{-}28.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" uluslar arası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Bayan İle İlişkisi Olmayan; **B**: Bayan İle İlişkisi Olan

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.30. Bir Bayan İle İlişkisi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{32\text{-II-}29.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}30.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}31.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}32.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}33.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}34.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}35.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}36.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}37.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}38.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}39.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{32\text{-II-}40.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Bayan İle İlişkisi Olmayan; **B**: Bayan İle İlişkisi Olan

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.4.2.3. Gemi Kaptanlarının Çocuk Sahibi Olması ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait değişkenlerin değerlendirilmesi gemi kaptanlarının çocuk sahibi olup olmamasına göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez

kurulmuştur.

H_{33} : Çocuk sahibi olan ve olmayan gemi kaptanları arasında, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri açısından anlamlı farklar vardır.

H_{33} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları çocuk sahibi olanlar ve olmayanlar olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi değişkenlerini değerlendirmelerine ait ortalamalar arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{33} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.31'de verilmiştir. Tablo 5.31'den de görüldüğü gibi, "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}01.}$**,*"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}02.}$**,*"kişisel özellikleri kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}05.}$**,*" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}07.}$**,*"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}08.}$**,*" motivasyonu kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}10.}$**,*" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}11.}$**,*" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}12.}$**,*" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}13.}$**,*" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}16.}$**,*" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}19.}$**,*" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}21.}$**,*" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* **$H_{33\text{-}I\text{-}22.}$**,*" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* **$H_{33\text{-}I\text{-}26.}$**,*" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* **$H_{33\text{-}II\text{-}10.}$**,*" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{33\text{-}II\text{-}14.}$**,*" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* **$H_{33\text{-}II\text{-}16.}$**,*" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* **$H_{33\text{-}II\text{-}23.}$**,*" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* **$H_{33\text{-}II\text{-}34.}$**,*" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* **$H_{33\text{-}II\text{-}37.}$**,*" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* **$H_{33\text{-}II\text{-}38.}$** değişkenleri çocuk sahibi olan ve olmayan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir.

Tablo 5.31. Çocuk Sahibi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{33\text{-}I\text{-}01.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*"ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,7963 (054) B: 2,2331 (296)	**Desteklendi** **$t_{(348)}$=3,0562 p<0.002**
$H_{33\text{-}I\text{-}02.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,3148 (054) B: 2,7763 (295)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,6364 p<0.009**
$H_{33\text{-}I\text{-}03.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}04.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}05.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,6296 (054) B: 3,1088 (294)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,6555 p<0.008**
$H_{33\text{-}I\text{-}06.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}07.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,7778 (054) B: 3,2755 (294)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,8220 p<0.005**
$H_{33\text{-}I\text{-}08.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,0000 (054) B: 3,6177 (293)	**Desteklendi** **$t_{(345)}$=2,4758 p<0.015**
$H_{33\text{-}I\text{-}09.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}10.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" motivasyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,6852 (054) B: 3,2799 (295)	**Desteklendi** **$t_{(345)}$=2,1822 p<0.030**
$H_{33\text{-}I\text{-}11.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,0926 (054) B: 3,6429 (294)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=3,0265 p<0.003**
$H_{33\text{-}I\text{-}12.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,9608 (051) B: 2,5636 (291)	**Desteklendi** **$t_{(340)}$=2,3444 p<0.022**
$H_{33\text{-}I\text{-}13.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,3519 (051) B: 2,9276 (291)	**Desteklendi** **$t_{(342)}$=2,3554 p<0.021**
$H_{33\text{-}I\text{-}14.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}15.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}16.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,8704 (054) B: 3,4576 (295)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,6479 p<0.009**
$H_{33\text{-}I\text{-}17.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}18.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}19.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,1296 (054) B: 2,6949 (295)	**Desteklendi** **$t_{(347)}$=2,1189 p<0.035**
$H_{33\text{-}I\text{-}20.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Çocuk Sahibi Değil ; **B**: Çocuk Sahibi

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.31. Çocuk Sahibi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{33\text{-}I\text{-}21.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,2264 (053) B: 2,8630 (292)	**Desteklendi** **$t_{(343)}$=2,0067 p<0.04**
$H_{33\text{-}I\text{-}22.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,0189 (053) B: 2,5476 (294)	**Desteklendi** **$t_{(345)}$=2,5246 p<0.012**
$H_{33\text{-}I\text{-}23.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}24.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}25.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}26.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,7358 (142) B: 2,3763 (295)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,1940 p<0.029**
$H_{33\text{-}I\text{-}27.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}I\text{-}28.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}01.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}02.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}03.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}04.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}05.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}06.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}07.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}08.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}09.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}10.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,9245 (053) B: 4,2138 (290)	**Desteklendi** **$t_{(341)}$=1,9913 p<0.047**
$H_{33\text{-}II\text{-}11.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}12.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Çocuk Sahibi Değil ; **B**: Çocuk Sahibi

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.31. Çocuk Sahibi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{33\text{-}II\text{-}13.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}14.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,6981 (053) B: 4,0828 (290)	**Desteklendi** **$t_{(341)}$=2,3634 p<0.021**
$H_{33\text{-}II\text{-}15.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sezgilerime güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}16.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,8868 (053) B: 3,6125 (289)	**Desteklendi** **$t_{(340)}$=2,1582 p<0.034**
$H_{33\text{-}II\text{-}17.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}18.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}19.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}20.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}21.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}22.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}23.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,2264 (053) B: 4,5567 (291)	**Desteklendi** **$t_{(342)}$=2,2682 p<0.027**
$H_{33\text{-}II\text{-}24.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}25.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}26.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}27.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}28.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}29.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}30.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Çocuk Sahibi Değil ; **B**: Çocuk Sahibi

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.31. Çocuk Sahibi Olan İle Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{33\text{-}II\text{-}31.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}32.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}33.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}34.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,9804 (051) B: 3,7133 (286)	**Desteklendi** **$t_{(335)}$=2,3819 p<0.020**
$H_{33\text{-}II\text{-}35.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}36.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}37.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,3462 (052) B: 3,6942 (291)	**Desteklendi** **$t_{(341)}$=2,2144 p<0.027**
$H_{33\text{-}II\text{-}38.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,0192 (052) B: 3,4207 (290)	**Desteklendi** **$t_{(340)}$=2,6275 p<0.010**
$H_{33\text{-}II\text{-}39.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{33\text{-}II\text{-}40.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Çocuk Sahibi Değil ; **B**: Çocuk Sahibi

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.4.2.4. Gemi Kaptanlarının Kumandasını Yaptığı Gemileri İşleten Örgüt Tipleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait değişkenlerin değerlendirilmesi gemi kaptanlarının çalıştığı gemiyi yöneten örgütlerin tipine göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{34} : Armatör işletmeleri ve profesyonel gemi yönetim işletmeleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{34} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemileri işleten örgütler, armatör ve profesyonel gemi yönetim işletmeleri olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi değişkenlerinin değerlendirilmelerine ait ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{34} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.32'de verilmiştir.

Tablo 5.32'den de görüldüğü gibi,*"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* **$H_{34\text{-}I\text{-}06.}$**" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" **$H_{34\text{-}I\text{-}23.}$**,*" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* **$H_{34\text{-}II\text{-}09.}$**,*" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* **$H_{34\text{-}II\text{-}10.}$**,*" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* **$H_{34\text{-}II\text{-}30.}$** değişkenleri armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedirler.

Tablo 5.32. Armatör ve Profesyonel Gemi İşletme Örgütleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{34\ -I-01.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları"*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-02.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-03.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-04.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-05.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-06.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,9401 (217) B: 3,2564 (117)	**Desteklendi** **$t_{(332)}$=2,1899 p<0.029**
$H_{34\ -I-07.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-08.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-09.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-10.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" motivasyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-11.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-12.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-13.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-14.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-15.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Armatör Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Profesyonel Gemi Yönetim İşletmeleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.32. Armatör ve Profesyonel Gemi İşletme Örgütleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{34\ -I-16.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-17.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-18.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-19.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-20.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-21.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-22.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-23.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,7963 (054) B: 2,2331 (296)	**Desteklendi** **$t_{(332)}$=1,9865 p<0.048**
$H_{34\ -I-24.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-25.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-26.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-27.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -I-28.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\ -II-01.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Armatör Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Profesyonel Gemi Yönetim İşletmeleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.32. Armatör ve Profesyonel Gemi İşletme Örgütleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{34-II-02}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-03}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-04}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-05}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-06}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-07}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-08}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-09}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,4954 (218) B: 3,8696 (115)	**Desteklendi** **$t_{(331)}$=3,1866 p<0.002**
$H_{34-II-10}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,0737 (217) B: 4,2982 (114)	**Desteklendi** **$t_{(329)}$=2,1177 p<0.035**
$H_{34-II-11}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-12}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-13}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-14}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-15}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sezgilerime güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34-II-16}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Armatör Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Profesyonel Gemi Yönetim İşletmeleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.32. Armatör ve Profesyonel Gemi İşletme Örgütleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{34\text{ -II-17.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-18.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-19.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-20.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-21.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-22.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-23.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-24.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-25.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-26.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-27.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-28.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-29.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{ -II-30.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 1,7488 (215) B: 2,0348 (115)	**Desteklendi** **$t_{(328)}$=2,0180 p<0.045**

A: Armatör Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Profesyonel Gemi Yönetim İşletmeleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.32. Armatör ve Profesyonel Gemi İşletme Örgütleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{34\text{-II-31}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-32}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-33}}$.:Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-34}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-35}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-36}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-37}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-38}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-39}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{34\text{-II-40}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Armatör Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Profesyonel Gemi Yönetim İşletmeleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.4.2.5. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemilerdeki Gemi Adamlarının Milliyetleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci ne Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemide çalışan gemiadamlarının aynı milliyetten olması ve farklı milliyetlerden olmasına göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{35}: Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{35} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemilerin aynı milliyetten gemiadamları ile donatılanlar ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılanlar olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi değişkenlerinin değerlendirilmelerine ait ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{35} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.33'de verilmiştir.

Tablo 5.33. Aynı Milliyetten ve Farklı Milliyetlerden Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{35\ -I-01.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları"*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-02.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-03.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-04.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-05.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-06.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-07.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-08.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-09.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,3137 (204) B: 3,6222 (135)	**Desteklendi** **$t_{(337)}$=2,3258 p<0.021**
$H_{35\ -I-10.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" motivasyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-11.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-12.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,5000 (200) B: 2,8444 (135)	**Desteklendi** **$t_{(333)}$=2,3937 p<0.017**
$H_{35\ -I-13.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-14.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-15.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-16.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Aynı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Farklı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.33. Aynı Milliyetten ve Farklı Milliyetlerden Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{35\ -I-17.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,5196 (204) B: 2,9259 (135)	**Desteklendi** **$t_{(337)}$=3,0617 p<0.002**
$H_{35\ -I-18.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-19.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-20.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-21.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-22.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-23.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-24.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-25.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-26.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-27.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -I-28.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -II-01.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -II-02.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\ -II-03.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,4175 (206) B: 4,6047 (129)	**Desteklendi** **$t_{(333)}$=2,6233 p<0.009**

A: Aynı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Farklı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.33. Aynı Milliyetten ve Farklı Milliyetlerden Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{35\text{-II-04.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-05.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-06.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-07.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-08.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-09.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,4612 (206) B: 3,9091 (132)	**Desteklendi** **$t_{(336)}$=4,0290 p<0.000**
$H_{35\text{-II-10.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-11.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-12.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-13.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-14.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,1561 (205) B: 3,8333 (132)	**Desteklendi** **$t_{(335)}$=2,9625 p<0.003**
$H_{35\text{-II-15.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sezgilerime güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-16.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-17.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,0441 (204) B: 3,3817 (131)	**Desteklendi** **$t_{(333)}$=2,2508 p<0.025**
$H_{35\text{-II-18.}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Aynı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Farklı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.33. Aynı Milliyetten ve Farklı Milliyetlerden Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{35\text{-II-19}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,4265 (204) B: 2,8062 (129)	**Desteklendi** **$t_{(332)}$=2,9014 p<0.004**
$H_{35\text{-II-20}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-21}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-22}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,3430 (207) B: 4,5385 (130)	**Desteklendi** **$t_{(335)}$=2,0596 p<0.040**
$H_{35\text{-II-23}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-24}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,2624 (202) B: 4,4692 (130)	**Desteklendi** **$t_{(330)}$=2,3163 p<0.021**
$H_{35\text{-II-25}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-26}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-27}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-28}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-29}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,0829 (205) B: 3,8062 (129)	**Desteklendi** **$t_{(332)}$=2,1701 p<0.031**
$H_{35\text{-II-30}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-31}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-32}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-II-33}}$.: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Aynı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Farklı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.33. Aynı Milliyetten ve Farklı Milliyetlerden Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{35\text{-}II\text{-}34.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-}II\text{-}35.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-}II\text{-}36.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-}II\text{-}37.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-}II\text{-}38.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-}II\text{-}39.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{35\text{-}II\text{-}40.}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Aynı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Farklı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

Tablo 5.33'den de görüldüğü gibi, *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}09.}$**,*" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}12.}$**,*" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* **$H_{31\text{-}I\text{-}17.}$**,*" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}03.}$**,*" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}09.}$**,*" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}14.}$**,*"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}17.}$**,*" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}19.}$**, *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* **$H_{31\text{-}II\text{-}22.}$**,*" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}24.}$**,*" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* **$H_{31\text{-}II\text{-}29.}$** değişkenleri aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir.

5.4.2.6. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreci analizi değişkenleri, milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{36}: Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{36} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler gemi kaptanının gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme sürecine ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının milliyet gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları "Türkiye", "Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloku Ülkeleri", "Batı Avrupa Ülkeleri" ve "Asya ve Uzak Doğu Ülkeleri" milliyetlerine göre gruplandırılmıştır H_{36} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{36} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.34'de verilmiştir.

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları

$H_{36\text{-}1\text{-}01.}$: "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,012	3	0,671	0,427	0,734	---	
Gruplariçi	511,640	326	1,569			---	---
Toplam	513,652	329				---	---

[$F_{(3\text{-}326)}$=0,427, p<0,734]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\text{-}1\text{-}02.}$: *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,853	3	0,951	0,482	0,695	---	
Gruplariçi	640,697	325	1,971			---	---
Toplam	643,550	328				---	---

[$F_{(3\text{-}325)}$=0,482, p<0,695]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\text{-}1\text{-}03.}$: *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	19,158	3	6,386	4,239	0,006	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	488,062	324	1,506			Türk	A. U. Doğu
Toplam	507,220	327				(3,00)	(3,77)

[$F_{(3\text{-}324)}$=4,239, p<0,006]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\text{-}1\text{-}04.}$: *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,610	3	2,203	1,536	0,205	---	
Gruplariçi	467,645	326	1,434			---	---
Toplam	474,255	329				---	---

[$F_{(3\text{-}326)}$=1,536, p<0,205]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\text{-}1\text{-}05.}$: *"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,505	3	2,168	1,215	0,304	---	
Gruplariçi	576,559	323	1,785			---	---
Toplam	583,064	326				---	---

[$F_{(3\text{-}323)}$=1,215, p<0,304]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\text{-}1\text{-}06.}$: *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,253	3	0,418	0,253	0,859	---	
Gruplariçi	533,720	323	1,652			---	---
Toplam	534,972	326				---	---

[$F_{(3\text{-}323)}$=0,6253, p<0,859]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ -I-07.}$: *" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,147	3	2,382	1,584	0,193	---	
Gruplariçi	487,292	324	1,504			---	---
Toplam	494,439	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=1,584, p<0,193]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-08.}$: *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,980	3	2,660	1,864	0,136	---	
Gruplariçi	460,943	323	1,427			---	---
Toplam	468,924	326				---	---

[$F_{(3-323)}$=1,864, p<0,136]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-09.}$: *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	15,483	3	5,161	3,485	0,016	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	478,278	323	1,481			Türk	Doğu Av.
Toplam	493,761	326				(3,19)	(3,71)

[$F_{(3-323)}$=3,485, p<0,016]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-10.}$: *" motivasyonu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,696	3	0,899	0,552	0,647	---	
Gruplariçi	529,176	325	1,628			---	---
Toplam	531,872	328				---	---

[$F_{(3-325)}$=0,552, p<0,647]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-11.}$: *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	12,155	3	4,052	2,508	0,059	---	
Gruplariçi	523,330	324	1,615			---	---
Toplam	535,485	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=2,508, p<0,059]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\,-I-12.}$: *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,095	3	3,365	1,983	0,116	---	
Gruplariçi	541,181	319	1,696			---	---
Toplam	551,276	322				---	---

[$F_{(3-319)}$=1,983, p<0,116]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\,-I-13.}$: *" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	12,677	3	4,226	2,094	0,101	---	
Gruplariçi	649,952	322	2,018			---	---
Toplam	662,629	325				---	---

[$F_{(3-322)}$=2,094, p<0,101]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\,-I-14.}$: *" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	12,983	3	4,328	3,153	0,025	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	446,118	325	1,373			Doğu Avrupa	Batı Av
Toplam	459,100	328				(3,40)	(2,86)

[$F_{(3-325)}$=3,153, p<0,025]. Hipotez Kabul Edilmiştir * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\,-I-15.}$: *" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	15,356	3	5,119	2,981	0,032	Dunnett-C (p<0,05)	
Gruplariçi	554,534	323	1,717			Doğu Avrupa	Batı Av.
Toplam	569,890	326				(3,34)	(2,76)

[$F_{(3-323)}$=2,981, p<0,032]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\,-I-16.}$: *" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,605	3	1,868	0,995	0,396	---	
Gruplariçi	610,583	325	1,879			---	---
Toplam	616,188	328				---	---

[$F_{(3-325)}$=0,995, p<0,396]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ -I-17.}$: *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	16,519	3	5,506	3,811	0,010	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	468,161	324	1,445			Türk	A. U. Doğu
Toplam	484,680	327				(2,46)	(3,21)

[$F_{(3-324)}$=3,811, p<0,010]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-18.}$: *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,616	3	2,205	1,366	0,253	---	
Gruplariçi	521,628	323	1,615			---	---
Toplam	528,245	326				---	---

[$F_{(3-323)}$=1,366, p<0,253]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-19.}$: *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	25,137	3	8,379	4,349	0,005	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	626,242	325	1,927			Türk	Batı Avru.
Toplam	651,380	328				(3,00)	(2,30)

[$F_{(3-325)}$=4,349, p<0,005]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-20.}$: *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,480	3	1,160	0,767	0,513	---	
Gruplariçi	485,763	321	1,513			---	---
Toplam	489,243	324				---	---

[$F_{(3-321)}$=0,767, p<0,513]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-21.}$: *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	13,929	3	4,643	3,287	0,021	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	454,834	322	1,413			---	---
Toplam	468,764	325				---	---

[$F_{(3-322)}$=3,287, p<0,021]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ -I-22.}$: " kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,082	3	3,027	1,871	0,134	---	
Gruplariçi	524,354	324	1,618			---	---
Toplam	533,436	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=1,871, p<0,134]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-23.}$: " arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,837	3	0,612	0,452	0,716	---	
Gruplariçi	437,979	323	1,356			---	---
Toplam	439,817	326				---	---

[$F_{(2-323)}$=0,452, p<0,716]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-24.}$: *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,986	3	1,329	1,218	0,303	---	
Gruplariçi	353,499	324	1,091			---	---
Toplam	357,485	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=1,218, p<0,303]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-25.}$: *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,577	3	0,192	0,146	0,932	---	
Gruplariçi	424,053	323	1,313			---	---
Toplam	424,630	326				---	---

[$F_{(3-323)}$=0,146, p<0,932]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -I-26.}$: *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,590	3	1,197	0,980	0,402	---	
Gruplariçi	395,772	324	1,222			---	---
Toplam	399,363	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=0,980, p<0,402]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ –I-27.}$: *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.*

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,465	3	1,155	0,818	0,485	---	
Gruplariçi	454,624	322	1,412			---	---
Toplam	458,089	325				---	---

[$F_{(3-322)}$=0,818, p<0,485]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –I-28.}$: *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,974	3	1,658	1,337	0,262	---	
Gruplariçi	400,555	323	1,240			---	---
Toplam	405,529	326				---	---

[$F_{(3-323)}$=1,337, p<0,262]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –II-01.}$: *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,864	3	0,955	1,606	0,188	---	
Gruplariçi	193,215	325	0,595			---	---
Toplam	196,079	328				---	---

[$F_{(3-325)}$= 1,606, p<0,188]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –II-02.}$: *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,482	3	0,494	1,393	0,245	---	
Gruplariçi	114,833	324	0,354			---	---
Toplam	116,314	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=1,393, p<0,245]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –II-03.}$: *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,805	3	2,602	6,554	0,000	Dunnett-C (p<0,05)	
Gruplariçi	127,426	321	,397			Türk	Doğu Av.
Toplam	135,231	324				(4,33)	(4,70)
[$F_{(3-321)}$=6,554, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	Batı Avru.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(4,33)	(4,59)

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ –II-04.}$: *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.*

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,263	3	0,088	0,172	0,915	---	
Gruplariçi	164,844	323	0,510			---	---
Toplam	165,107	326				---	---

[$F_{(3-323)}$=90,172, p<0,915]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –II-05.}$: *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,882	3	0,961	2,327	0,075	---	
Gruplariçi	133,773	324	0,413			---	---
Toplam	136,655	327				---	---

[$F_{(3-324)}$= 2,327, p<0,075]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –II-06.}$: *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,870	3	1,623	2,431	0,065	---	
Gruplariçi	216,350	324	0,668			---	---
Toplam	221,220	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=2,431, p<0,065]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –II-07.}$: *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,669	3	0,223	0,571	0,635	---	
Gruplariçi	126,936	325	0,391			---	---
Toplam	127,605	328				---	---

[$F_{(3-325)}$=90,571, p<0,635]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –II-08.}$: *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,800	3	0,267	0,853	0,466	---	
Gruplariçi	101,619	325	0,313			---	---
Toplam	102,419	328				---	---

[$F_{(3-325)}$=0,853, p<0,466]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ –II-09.}$: *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	46,734	3	15,578	16,803	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	300,388	324	0,927			Türk	Doğu Av.
Toplam	347,122	327				(3,22)	(3,95)
						Türk	A. U. Doğu
						(3,22)	(4,26)
[$F_{(3-324)}$=16,803, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	Batı Avru.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(3,22)	(3,76)

$H_{36\ –II-10.}$: *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,358	3	3,453	3,611	0,014	Dunnett-C (p<0,05)	
Gruplariçi	307,851	322	0,956			Türk	A. U. Doğu
Toplam	318,209	325				(4,09)	(4,69)
						Doğu Avrupa	A. U. Doğu
						(4,12)	(4,69)
[$F_{(3-322)}$=3,611, p<0,014]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						A. U. Doğu	Batı Avru.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(4,69)	(4,21)

$H_{36\ –II-11.}$: *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,138	3	2,379	3,478	0,016	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	218,887	320	0,684			Doğu Avrupa	Batı Avru.
Toplam	226,025	323				(4,29)	(3,88)

[$F_{(3-320)}$=3,478, p<0,016]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ –II-12.}$: *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	42,373	3	14,124	7,204	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	621,521	317	1,961			Türk	Doğu Av.
Toplam	663,894	320				(3,91)	(3,29)
						Türk	Batı Av.
						(3,91)	(3,11)
[$F_{(3-317)}$=7,204, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						A. U. Doğu	Batı Av.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(3,94)	(3,11)

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ -II-13.}$: *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	15,798	3	5,266	3,486	0,016	Dunnett-C (p<0,05)	
Gruplariçi	484,971	321	1,511			Türk	Doğu Av.
Toplam	500,769	324				(2,46)	(3,03)

[$F_{(3-321)}$=3,486, p<0,016]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-14.}$: *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,592	3	3,531	4,014	0,008	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	283,211	322	0,880			Türk	Batı Avru.
Toplam	293,804	325				(4,22)	(3,81)

[$F_{(3-322)}$=4,014, p<0,008]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-15.}$: *" sezgilerime güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	12,951	3	4,317	4,748	0,003	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	289,173	318	0,909			Türk	Doğu Av.
Toplam	302,124	321				(3,96)	(3,48)

[$F_{(3-318)}$=4,748, p<0,003]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-16.}$: *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,820	3	2,940	2,670	0,048	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	353,488	321	1,101			Türk	A. U. Doğu
Toplam	362,308	324				(3,57)	(4,11)

[$F_{(3-321)}$=2,670, p<0,048]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-17.}$: *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	80,488	3	26,829	16,850	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	511,124	321	1,592			Türk	Doğu Av.
Toplam	591,612	324				(2,63)	(3,64)
						Türk	A. U. Doğu
						(2,63)	(3,97)
[$F_{(3-321)}$=16,850, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	Batı Av.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(2,63)	(3,25)

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ -II-18.}$: *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,299	3	2,766	2,769	0,042	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	317,688	318	0,999			---	---
Toplam	325,988	321				---	---

[$F_{(3-318)}$=2,769, p<0,042]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-19.}$: *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	41,459	3	13,820	10,905	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	405,514	320	1,267			Türk	Doğu Av.
Toplam	446,972	323				(2,12)	(2,97)
[$F_{(3-320)}$=10,905, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	Batı Avru.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(2,12)	(2,72)

$H_{36\ -II-20.}$: *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,169	3	0,056	0,103	0,958	---	
Gruplariçi	175,221	322	0,544			---	---
Toplam	175,390	325				---	---

[$F_{(3-322)}$=0,103, p<0,958]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-21.}$: *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,267	3	0,422	1,623	0,184	---	
Gruplariçi	84,539	325	0,260			---	---
Toplam	85,805	328				---	---

[$F_{(3-325)}$=1,623, p<0,184]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-22.}$: *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,583	3	1,194	1,523	0,208	---	
Gruplariçi	253,322	323	0,784			---	---
Toplam	256,905	326				---	---

[$F_{(3-323)}$=1,523, p<0,208]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ -II-23.}$: *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.*

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,010	3	0,670	1,062	0,365	---	
Gruplariçi	203,702	323	0,631			---	---
Toplam	205,713	326				---	---

[$F_{(3-323)}$=1,062, p<0,365]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-24.}$: *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,539	3	1,180	1,638	0,181	---	
Gruplariçi	231,230	321	0,720			---	---
Toplam	234,769	324				---	---

[$F_{(3-321)}$=1,638, p<0,181]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-25.}$: *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,659	3	2,220	2,260	0,081	---	
Gruplariçi	314,255	320	0,982			---	---
Toplam	320,914	323				---	---

[$F_{(3-320)}$=2,260, p<0,081]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-26.}$: *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	33,808	3	11,269	6,945	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	511,164	315	1,623			Türk	Doğu Av.
Toplam	544,972	318				(2,99)	(3,59)
[$F_{(3-315)}$=6,945, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	Batı Av.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(2,99)	(3,69)

$H_{36\ -II-27.}$: *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,282	3	0,094	0,195	0,900	---	
Gruplariçi	156,437	324	0,483			---	---
Toplam	156,720	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=0,195, p<0,900]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ -II-28.}$: *" uluslar arası kurallara bağlı kalarak karar veririm" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.*

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,637	3	0,212	0,704	0,550	---	
Gruplariçi	97,753	324	0,302			---	---
Toplam	98,390	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=0,704, p<0,550]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-29.}$: *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	29,225	3	9,742	8,938	0,000	Dunnett-C (p<0,05)	
Gruplariçi	348,763	320	1,090			Türk	Doğu Av.
Toplam	377,988	323				(4,35)	(3,77)
						Türk	A. U. Doğu
						(4,35)	(3,74)
[$F_{(3-320)}$=8,938, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	Batı Av.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(4,35)	(3,71)

$H_{36\ -II-30.}$: *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	24,272	3	8,091	6,634	0,000	Dunnett-C (p<0,05)	
Gruplariçi	389,047	319	1,220			Türk	Doğu Av.
Toplam	413,319	322				(1,50)	(2,16)
[$F_{(3-319)}$=6,634, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	Batı Av.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(1,50)	(2,91)

$H_{36\ -II-31.}$: *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,141	3	1,714	2,867	0,037	Dunnett-C (p<0,05)	
Gruplariçi	191,862	321	0,598			---	---
Toplam	197,003	324				---	---

[$F_{(3-321)}$=2,867, p<0,037]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-32.}$: *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,761	3	1,587	1,830	0,142	---	
Gruplariçi	273,126	315	0,867			---	---
Toplam	277,887	318				---	---

[$F_{(3-315)}$=1,830, p<0,141]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{36\ -II-33}$.: *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,441	3	0,814	0,936	0,423	---	
Gruplariçi	276,317	318	0,869			---	---
Toplam	278,758	321				---	---

[$F_{(3-318)}$=0,936, p<0,423]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-34}$.: *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,112	3	3,037	4,149	0,007	Dunnett-C (p<0,05)	
Gruplariçi	231,360	316	0,732			Türk	Batı Av.
Toplam	240,472	319				(3,94)	(3,55)

[$F_{(3-316)}$=4,149, p<0,007]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-35}$.: *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,917	3	0,639	1,043	0,374	---	
Gruplariçi	195,445	319	0,613			---	---
Toplam	197,362	322				---	---

[$F_{(3-319)}$=1,043, p<0,374]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-36}$.: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,013	3	0,671	0,637	0,591	---	
Gruplariçi	338,923	322	1,053			---	---
Toplam	340,936	325				---	---

[$F_{(3-322)}$=0,637, p<0,591]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\ -II-37}$.: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,320	3	1,773	1,575	0,195	---	
Gruplariçi	362,509	322	1,126			---	---
Toplam	367,828	325				---	---

[$F_{(3-322)}$=1,575, p<0,195]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.34. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam).

$H_{36\text{-II-38}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,548	3	1,849	1,337	0,262	---	
Gruplariçi	443,880	321	1,383			---	---
Toplam	449,428	324				---	---

[$F_{(3\text{-}321)}$=1,337, p<0,262]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\text{-II-39}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,198	3	0,733	0,429	0,732	---	
Gruplariçi	539,549	316	1,707			---	---
Toplam	541,747	319				---	---

[$F_{(3\text{-}316)}$=0,429, p<0,732]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{36\text{-II-40}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,295	3	2,765	2,050	0,107	---	
Gruplariçi	431,508	320	1,348			---	---
Toplam	439,802	323				---	---

[$F_{(3\text{-}320)}$=2,050, p<0,107]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.34'den de görüleceği gibi **$H_{36\text{-I-03}}$**, **$H_{36\text{-I-09}}$**, **$H_{36\text{-I-14}}$**, **$H_{36\text{-I-15}}$**, **$H_{36\text{-I-17}}$**, **$H_{36\text{-I-19}}$**, **$H_{36\text{-I-21}}$**, **$H_{36\text{-II-03}}$**, **$H_{36\text{-II-09}}$**, **$H_{36\text{-II-10}}$**, **$H_{36\text{-II-11}}$**, **$H_{36\text{-II-12}}$**, **$H_{36\text{-II-13}}$**, **$H_{36\text{-II-14}}$**, **$H_{36\text{-II-15}}$**, **$H_{36\text{-II-16}}$**, **$H_{36\text{-II-17}}$**, **$H_{36\text{-II-18}}$**, **$H_{36\text{-II-19}}$**, **$H_{36\text{-II-26}}$**, **$H_{36\text{-II-29}}$**, **$H_{36\text{-II-30}}$**, **$H_{36\text{-II-31}}$**, **$H_{36\text{-II-34}}$**, hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezlerdeki gruplar arasındaki anlamlı farkının hangi milliyet grupları arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett-C testi sonuçları yine Tablo 5.34'de sunulmuştur.

Buna göre *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkeni Türk (3,00) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (3,77) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3\text{-}324)}$=4,239, p<0,006].

"Şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler" değişkeni Türk (3,19) ve Doğu Avrupalı (3,71) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-323)}$=3,485, p<0,016].

"Yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler" değişkeni Doğu Avrupalı (3,40) ve Batı Avrupalı (2,86) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-325)}$=3,153, p<0,025].

"Kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler" değişkeni Doğu Avrupalı (3,34) ve Batı Avrupalı (2,76) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-323)}$=2,981, p<0,032].

"Sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler" değişkeni Türk (2,46) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (3,21) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-324)}$=3,811, p<0,010].

"Sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler" değişkeni Türk (3,00) ve Batı Avrupalı (2,30) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-325)}$=4,349, p<0,005].

"Araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler" değişkeni farklı milliyet gruplarındaki gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-322)}$=3,287, p<0,021]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte milliyet gruplarına ait ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Türk (3,15), Doğu Avrupalı (2,78), "Asya ve Uzak Doğulu" (2,63), Batı Avrupalı (2,75).

"Kara yönetiminin talimatlarını izlerim" değişkeni Türk (4,33) ve Doğu Avrupalı (4,70) ile Türk (4,33) ve Batı Avrupalı (4,59) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-321)}$=6,554, p<0,000].

"Kara yönetiminin yol göstermesini beklerim" değişkeni Türk (3,22) ve Doğu Avrupalı (3,95) ile Türk (3,22) ve Batı Avrupalı (3,76) ile Türk (3,22) ve

"Asya ve Uzak Doğulu" (4,26) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-324)}$=16,803, p<0,000].

"Kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim" değişkeni Türk (4,09) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (4,69) ile "Asya ve Uzak Doğulu" (4,69) ve Batı Avrupalı (4,21) ile "Asya ve Uzak Doğulu" (4,69) ve Batı Avrupalı (4,21) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-322)}$=3,611, p<0,014].

"Yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim" değişkeni Doğu Avrupalı (4,29) ve Batı Avrupalı (3,88) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-320)}$=3,478, p<0,016].

" Allah'ın yardım etmesini isterim" değişkeni Türk (3,92) ve Doğu Avrupalı (3,29) ile Türk (3,92) ve Batı Avrupalı (3,11) ile "Asya ve Uzak Doğulu" (3,94) ve Batı Avrupalı (3,11) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-317)}$=7,204, p<0,000].

"En iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim" değişkeni Türk (2,46) ve Doğu Avrupalı (3,03) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-321)}$=3,486, p<0,016].

"Etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim" değişkeni Türk (4,22) ve Batı Avrupalı (3,81) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-322)}$=4,014, p<0,008].

"Sezgilerime güvenirim" değişkeni Türk (3,96) ve Doğu Avrupalı (3,48) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-318)}$=4,748, p<0,003].

"Başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar" değişkeni Türk (3,57) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (4,11) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-321)}$=2,670, p<0,048].

"Gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim" değişkeni Türk (2,63) ve Doğu Avrupalı (3,64) ile Türk (2,63) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (3,97) ile Türk (2,63) ve Batı Avrupalı (3,25) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-321)}$=16,850, p<0,000].

"Sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm" değişkeni farklı milliyet gruplarındaki gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-321)}$=2,769, p<0,042]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte milliyet gruplarına ait ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Türk (4,16), Doğu Avrupalı (3,77), "Asya ve Uzak Doğulu" (3,88), Batı Avrupalı (3,94).

"Kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim" değişkeni Türk (2,12) ve Doğu Avrupalı (2,97) ile Türk (2,12) ve Batı Avrupalı (2,72) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-320)}$=10,905, p<0,000].

"Tticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum" değişkeni Türk (2,99) ve Doğu Avrupalı (3,59) ile Türk (2,99) ve Batı Avrupalı (2,69) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-315)}$=6,945, p<0,000].

"Çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim" değişkeni Türk (4,35) ve Doğu Avrupalı (3,77) ile Türk (4,35) ve Batı Avrupalı (3,71) ile Türk (4,35) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (3,74) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-320)}$=8,938, p<0,000].

"Meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim" değişkeni Türk (1,50) ve Doğu Avrupalı (2,16) ile Türk (1,50) ve Batı Avrupalı (2,91) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-319)}$=6,634, p<0,000].

"Problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir" değişkeni farklı milliyet gruplarındaki gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-321)}$=2,867, p<0,037]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi

0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte milliyet gruplarına ait ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Türk (4,13), Doğu Avrupalı (4,04), "Asya ve Uzak Doğulu" (4,46), Batı Avrupalı (4,27).

"Teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeni Türk (3,94) ve Batı Avrupalı (3,55) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-316)}$=4,149, p<0,007].

5.4.2.7. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ve Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreci analizi değişkenleri, işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{37}: Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{37} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler gemi kaptanının gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme sürecine ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştığı işletme büyüklüğü gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları çalıştıkları işletmeler "Küçük", "Orta" ve "Büyük" boy işletme olarak gruplandırılmıştır. H_{37} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{37} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.35'de verilmiştir.

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları

$H_{37\text{-}I\text{-}01.}$: "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,685	2	0,843	0,541	0,583	---	
Gruplariçi	509,615	327	1,558			---	---
Toplam	511,300	329				---	---

[$F_{(2\text{-}327)}$=0,541, p<0,583]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{-}I\text{-}02.}$: *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarınagöre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,150	2	0,575	0,302	0,739	---	
Gruplariçi	617,826	325	1,901			---	---
Toplam	618,976	327				---	---

[$F_{(2\text{-}325)}$=0,302, p<0,739]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{-}I\text{-}03.}$: *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,203	2	0,101	0,066	0,936	---	
Gruplariçi	497,400	324	1,535			---	---
Toplam	497,602	326				---	---

[$F_{(2\text{-}324)}$=0,066, p<0,936]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{-}I\text{-}04.}$: *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,629	2	0,815	0,591	0,554	---	
Gruplariçi	446,572	324	1,378			---	---
Toplam	448,202	326				---	---

[$F_{(2\text{-}324)}$=0,591, p<0,554]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{-}I\text{-}05.}$: *"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,895	2	0948	0537	0,585	---	
Gruplariçi	571,579	324	1,764			---	---
Toplam	573,474	326				---	---

[$F_{(2\text{-}324)}$=0,537, p<0,585]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37\text{ -I-06.}}$: *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,400	2	1,200	0,752	0,472	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	515,489	323	1,596			---	---
Toplam	517,890	325				---	---

[$F_{(2-327)}$=0,752, p<0,472]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{ -I-07.}}$: *" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarınagöre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,625	2	0,312	0,215	0,806	---	
Gruplariçi	469,632	324	1,449			---	---
Toplam	470,257	326				---	---

[$F_{(2-324)}$=0,215, p<0,806]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{ -I-08.}}$: *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,030	2	1,515	1,062	0,347	---	
Gruplariçi	459,413	322	1,427			---	---
Toplam	462,443	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=1,062, p<0,347]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{ -I-09.}}$: *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,379	2	2,689	1,860	0,157	---	
Gruplariçi	465,545	322	1,446			---	---
Toplam	470,923	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=1,860, p<0,157]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{ -I-10.}}$: *" motivasyonu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,681	2	0,341	0,217	0,805	---	
Gruplariçi	506,500	323	1,568			---	---
Toplam	507,181	325				---	---

[$F_{(2-323)}$=0,217, p<0,805]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37-I-11.}$: *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,058	2	4,029	2,561	0,079	---	
Gruplariçi	509,746	324	1,573			---	---
Toplam	517,804	326				---	---

[$F_{(2-324)}$=2,561, p<0,079]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-12.}$: *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,571	2	0,286	0,175	0,839	---	
Gruplariçi	517,971	318	1,629			---	---
Toplam	518,542	320				---	---

[$F_{(2-318)}$=0,175, p<0,839]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-13.}$: *" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,106	2	0,553	0,279	0,757	---	
Gruplariçi	635,866	321	1,981			---	---
Toplam	636,972	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=0,279, p<0,757]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-14.}$: *" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,322	2	1,661	1,210	0,300	---	
Gruplariçi	442,050	322	1,373			---	---
Toplam	445,372	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=1,210, p<0,300]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-15.}$: *" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,024	2	0,012	0,007	0,993	---	
Gruplariçi	539,778	321	1,682			---	---
Toplam	539,802	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=0,007, p<0,993]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37-I-16.}$: *" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,783	2	0,892	0,475	0,622	---	
Gruplariçi	608,422	323	1,878			---	---
Toplam	610,205	325				---	---

[$F_{(2-323)}$=0,475, p<0,622]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-17.}$: *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,858	2	0,929	0,629	0,534	---	
Gruplariçi	475,231	322	1,476			---	---
Toplam	477,089	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=0629, p<0,534]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-18.}$: *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,331	2	3,165	1,967	0,142	---	
Gruplariçi	519,709	323	1,609			---	---
Toplam	526,040	325				---	---

[$F_{(2-323)}$=1,967, p<0,142]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-19.}$: *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,524	2	2,762	1,421	0,243	---	
Gruplariçi	633,455	326	1,943			---	---
Toplam	638,979	328				---	---

[$F_{(2-326)}$=1,421, p<0,243]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-20.}$: *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,205	2	2,102	1,460	0,234	---	
Gruplariçi	462,153	321	1,440			---	---
Toplam	466,358	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=1,460, p<0,234]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37-I-21.}$: *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,916	2	0,958	0,673	0,511	---	
Gruplariçi	457,084	321	1,424			---	---
Toplam	459,000	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=0,673, p<0,511]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-22.}$: *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,289	2	0,145	0,093	0,911	---	
Gruplariçi	504,800	324	1,558			---	---
Toplam	505,089	326				---	---

[$F_{(2-324)}$=0,093, p<0,911]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-23.}$: " arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,217	2	0,108	0,082	0,921	---	
Gruplariçi	423,426	322	1,315			---	---
Toplam	423,643	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=0,082, p<0,921]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-24.}$: *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,503	2	0,751	0,688	0,503	---	
Gruplariçi	352,770	323	1,092			---	---
Toplam	354,273	325				---	---

[$F_{(2-323)}$=0,688, p<0,503]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-I-25.}$: *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,326	2	0,163	0,129	0,879	---	
Gruplariçi	407,318	322	1,265			---	---
Toplam	407,643	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=1,129, p<0,879]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37\text{ -I-26.}}$: *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,315	2	2,157	1,791	0,168	---	
Gruplariçi	390,272	324	1,205			---	---
Toplam	394,587	326				---	---

[$F_{(2-324)}$=1,791, p<0,168]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{ -I-27.}}$: *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,889	2	1,945	1,399	0,248	---	
Gruplariçi	446,145	321	1,390			---	---
Toplam	450,034	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=1,399, p<0,248]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{ -I-28.}}$: *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,479	2	0,740	0,583	0,559	---	
Gruplariçi	409,763	323	1,269			---	---
Toplam	411,242	325				---	---

[$F_{(2-323)}$=0,583, p<0,559]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{ -II-01.}}$: *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,715	2	2,357	3,703	0,026	Dunnett - C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	204,978	322	0,637			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	209,692	324				(4,26)	(4,55)

[$F_{(2-322)}$=3,703, p<0,026]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{ -II-02.}}$: *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,295	2	0,648	1,637	0,196	---	
Gruplariçi	127,425	322	0,396			---	---
Toplam	128,720	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=1,637, p<0,196]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37\,-II-03.}$: *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,360	2	1,180	2,650	0,072	---	
Gruplariçi	141,609	318	0,445			---	---
Toplam	143,969	320				---	---

[$F_{(2-318)}$=2,650, p<0,072]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\,-II-04.}$: *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,231	2	1,615	3,052	0,049	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	169,389	320	0,529			---	---
Toplam	172,619	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=3,052, p<0,049]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\,-II-05.}$: *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,840	2	0,420	0,912	0,403	---	
Gruplariçi	147,851	321	0,461			---	---
Toplam	148,691	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=0,912, p<0,403]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\,-II-06.}$: *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,134	2	0,567	0,803	0,449	---	
Gruplariçi	226,558	321	0,706			---	---
Toplam	227,691	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=0,803, p<0,449]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\,-II-07.}$: *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,906	2	2,953	8,234	0,000	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	115,828	323	0,359			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	121,733	325				(4,38)	(4,63)
						Küçük Ölç.	Orta Ölç.

[$F_{(2-323)}$=8,234, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman (4,38) (4,69)

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37-II-08}$: *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,695	2	0,847	2,533	0,081	---	
Gruplariçi	107,708	322	0,334			---	---
Toplam	109,403	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=2,533, p<0,081]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-09}$: *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	11,019	2	5,510	5,375	0,005	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	329,015	321	1,025			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	340,034	323				(3,33)	(3,77)
						Küçük Ölç.	Orta Ölç.

[$F_{(2-321)}$=5,375, p<0,005]. Hipotez Kabul Edilmiştir. (3,33) (3,69)

* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-10}$: *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,703	2	1,351	1,378	0,254	---	
Gruplariçi	312,841	319	0,981			---	---
Toplam	315,543	321				---	---

[$F_{(2-319)}$=1,351, p<0,254]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-11}$: *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,327	2	0,164	0,228	0,796	---	
Gruplariçi	227,679	318	0,716			---	---
Toplam	228,006	320				---	---

[$F_{(2-318)}$=0,228, p<0,796]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-12}$: *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	14,583	2	7,292	3,603	0,028	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	639,504	316	2,024			Küçük Ölç.	Orta Ölç.
Toplam	654,088	318				(3,94)	(3,50)

[$F_{(2-316)}$=3,603, p<0,028]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37-II-13}$: *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,779	2	1,390	0,873	0,419	---	
Gruplariçi	508,065	319	1,593			---	---
Toplam	510,845	321				---	---

[$F_{(2-319)}$=0873, p<0,419]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-14}$: *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,984	2	1,992	2,256	0,106	---	
Gruplariçi	282,641	320	0,883			---	---
Toplam	286,625	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=2,256, p<0,106]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-15}$: *" sezgilerime güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,470	2	1,735	1,926	0,147	---	
Gruplariçi	284,605	316	0,901			---	---
Toplam	288,075	318				---	---

[$F_{(2-316)}$=1,926, p<0,147]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-16}$: *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,105	2	1,052	0,995	0,371	---	
Gruplariçi	338,409	320	1,058			---	---
Toplam	340,514	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=0,995, p<0,371]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-17}$: *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	18,104	2	9,052	5,112	0,007	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	564,806	319	1,771			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	582,910	321				(3,03)	(3,57)

[$F_{(2-319)}$=5,112, p<0,007]. Hipotez Kabul Edilmişitir. Orta Ölç. Büyük Ölç.

* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman (3,04) (3,57)

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37-II-18}$: *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,534	2	1,267	1,193	0,305	---	
Gruplariçi	335,560	316	1,062			---	---
Toplam	338,094	318				---	---

[$F_{(2-316)}$=1,193, p<0,305]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-19}$: *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,826	2	2,413	1,777	0,171	---	
Gruplariçi	430,561	317	1,358			---	---
Toplam	435,388	319				---	---

[$F_{(2-317)}$=1,777, p<0,171]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-20}$: *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,375	2	1,688	2,820	0,061	---	
Gruplariçi	190,926	319	0,599			---	---
Toplam	194,301	321				---	---

[$F_{(2-319)}$=2,820, p<0,061]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-21}$: *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,543	2	0,271	1,018	0,362	---	
Gruplariçi	85,814	322	0,267			---	---
Toplam	86,357	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=1,018, p<0,362]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-22}$: *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,093	2	0,046	0,058	0,944	---	
Gruplariçi	255,963	320	0,800			---	---
Toplam	256,056	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=0,058, p<0,944]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37-II-23}$: *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,522	2	0,761	1,187	0,307	---	
Gruplariçi	205,208	320	0,641			---	---
Toplam	206,731	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=1,187, p<0,307]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-24}$: *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,542	2	0,771	1,030	0,358	---	
Gruplariçi	235,779	315	0,749			---	---
Toplam	237,321	317				---	---

[$F_{(2-315)}$=1,030, p<0,358]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-25}$: *" maliyet boyutu, perasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,849	2	1,924	1,917	0,149	---	
Gruplariçi	317,173	316	1,004			---	---
Toplam	321,022	318				---	---

[$F_{(2-316)}$=1,917, p<0,149]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-26}$: *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,670	2	2,335	1,362	0,258	---	
Gruplariçi	538,334	314	1,714			---	---
Toplam	543,003	316				---	---

[$F_{(2-314)}$=1,362, p<0,258]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-27}$: *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,454	2	1,227	2,421	0,090	---	
Gruplariçi	162,682	321	0,507			---	---
Toplam	165,136	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=2,421, p<0,090]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37-II-28}$: *" uluslar arası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,018	2	0,509	1,637	0,196	---	
Gruplariçi	100,059	322	0,311			---	---
Toplam	101,077	324				---	---

[$F_{(2-322)}$=1,637, p<0,196]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-29}$: *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	12,110	2	6,055	5,006	0,007	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	384,637	318	1,210			Orta Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	396,748	320				(4,19)	(3,72)

[$F_{(2-318)}$=5,006, p<0,007]. Hipotez Kabul Edilmişitir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-30}$: *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,459	2	0,730	0,554	0,575	---	
Gruplariçi	418,696	318	1,317			---	---
Toplam	420,156	320				---	---

[$F_{(2-318)}$=0,554, p<0,575]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-31}$: *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,076	2	0,538	0,908	0,404	---	
Gruplariçi	189,113	319	0,593			---	---
Toplam	190,189	321				---	---

[$F_{(2-319)}$=0,908, p<0,404]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37-II-32}$: *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	11,146	2	5,573	6,466	0,002	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	271,474	315	0,862			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	282,619	317				(3,53)	(3,05)

[$F_{(2-315)}$=6,466, p<0,002]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37\text{-II-33}}$.: *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	15,304	2	7,652	9,151	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	265,918	318	0,836			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	281,221	320				(3,82)	(3,29)
[$F_{(2-318)}$=9,151, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Orta Ölç.	Büyük Ölç.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(3,75)	(3,29)

$H_{37\text{-II-34}}$.: *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,265	2	4,632	6,470	0,002	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	225,515	315	0,716			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	234,780	317				(3,89)	(3,49)
[$F_{(2-315)}$=6,470, p<0,002]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Orta Ölç.	Büyük Ölç.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(3,85)	(3,49)

$H_{37\text{-II-35}}$.: *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,613	2	1,306	2,147	0,118	---	
Gruplariçi	193,468	318	0,608			---	---
Toplam	196,081	320				---	---

[$F_{(2-318)}$=2,147, p<0,118]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{-II-36}}$.: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,128	2	0,564	0,539	0,584	---	
Gruplariçi	334,742	320	1,046			---	---
Toplam	335,870	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=0,539, p<0,584]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{-II-37}}$.: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,274	2	0,137	0,125	0,883	---	
Gruplariçi	351,887	320	1,100			---	---
Toplam	352,161	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=1,125, p<0,883]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.35. Gemi Kaptanlarının Çalıştıkları İşletme Büyüklükleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{37\text{-II-38}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,869	2	0,934	0,671	0,512	---	
Gruplariçi	443,908	319	1,392			---	---
Toplam	445,776	321				---	---

[$F_{(2\text{-}319)}$=0,671, p<0,512]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{-II-39}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,602	2	0,801	0,463	0,630	---	
Gruplariçi	541,116	313	1,729			---	---
Toplam	542,718	315				---	---

[$F_{(2\text{-}313)}$=0,463, p<0,630]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{37\text{-II-40}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,989	2	0,494	0,359	0,699	---	
Gruplariçi	436,961	317	1,378			---	---
Toplam	437,950	319				---	---

[$F_{(2\text{-}317)}$=0,359, p<0,699]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.35'den de görüleceği gibi **$H_{31\text{-II-01}}$**, **$H_{31\text{-II-04}}$**, **$H_{31\text{-II-07}}$**, **$H_{31\text{-II-09}}$**, **$H_{31\text{-II-12}}$**, **$H_{31\text{-II-17}}$**, **$H_{31\text{-II-29}}$**, **$H_{31\text{-II-32}}$**, **$H_{31\text{-II-33}}$**, **$H_{31\text{-II-34}}$** hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezlerdeki gruplar arasındaki anlamlı farkının hangi işletme büyüklüğü grupları arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett-C testi sonuçları yine Tablo 5.35'de sunulmuştur. Buna göre *"kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkeni Küçük Ölçekli (4,26) ve Büyük Ölçekli (4,55) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}322)}$=3,703, p<0,026].

"Yerel ve resmi otoritelerin talimatlarını izlerim" değişkeni farklı işletme büyüklüklerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}320)}$=3,052, p<0,049]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05

düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte işletme büyüklüklerine ait ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Küçük Ölçekli (4,38), Orta Ölçekli (4,588), Büyük Ölçekli (4,59).

"ISM plan ve prosedürlerini uygularım" değişkeni Küçük Ölçekli (4,38) ve Büyük Ölçekli (4,63) ile Küçük Ölçekli (4,38) ve Orta Ölçekli (4,69) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-323)}$=8,234, p<0,000].

"Kara yönetiminin yol göstermesini beklerim" değişkeni Küçük Ölçekli (3,33) ve Büyük Ölçekli (3,77) ile Küçük Ölçekli (3,33) ve Orta Ölçekli (3,69) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-321)}$=5,375, p<0,005].

"Allah'ın yardım etmesini isterim" değişkeni Küçük Ölçekli (3,94) ve Ölçekli (3,50) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-316)}$=3,603, p<0,028].

"Gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim" değişkeni Küçük Ölçekli (3,03) ve Büyük Ölçekli (3,57) ile Orta Ölçekli (3,04) ve Büyük Ölçekli (3,57) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-319)}$=5,112, p<0,007].

"Çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim" değişkeni Orta Ölçekli (4,19) ve Büyük Ölçekli (3,71) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-318)}$=5,006, p<0,007].

"Hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeni Küçük Ölçekli (3,53) ve Büyük Ölçekli (3,05) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-315)}$=6,466, p<0,002].

"Deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeni Küçük Ölçekli (3,82) ve Büyük Ölçekli (3,29) ile Orta Ölçekli (3,75) ve Büyük Ölçekli (3,29) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}318)}$=9,151, p<0,000].

"Teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeni Küçük Ölçekli (3,89) ve Büyük Ölçekli (3,49) ile Orta Ölçekli (3,85) ve Büyük Ölçekli (3,49) işletmelerde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}315)}$=6,470, p<0,002].

5.4.2.8. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettikleri Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreci analizi değişkenleri, kumanda ettikleri geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{38}: Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{38} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler gemi kaptanının gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme sürecine ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkili olup olmadığı incelenen bağımsız değişken ise gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemi tipleridir. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemiler, "Kuru yük", "Tanker", "Konteyner", "Dökme yük" gemi tipleri gruplarına ayrılmıştır. H_{38} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{38} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.36'da verilmiştir.

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları

$H_{38\text{ -1-01.}}$: "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	13,237	3	4,412	2,814	0,039	Dunnett - C (p<0,05)	
Gruplariçi	487,734	311	1,568			Kuru yük	Konteyner
Toplam	500,971	314				(2.19)	(2,67)

[$F_{(3\text{-}311)}$=2,814, p<0,039]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -1-02.}}$: *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	20,910	3	6,970	3,681	0,012	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	586,938	310	1,893			Kuru yük	Konteyner
Toplam	607,847	313				(2.75)	(3,34)

[$F_{(3\text{-}310)}$=3,681, p<0,012]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -1-03.}}$: *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,850	3	0,617	0,398	0,754	---	
Gruplariçi	479,934	310	1,548			---	---
Toplam	481,783	313				---	---

[$F_{(3\text{-}310)}$=0398, p<0,754]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -1-04.}}$: *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,058	3	0,686	0,480	0,697	---	
Gruplariçi	442,127	309	1,431			---	---
Toplam	444,185	312				---	---

[$F_{(3\text{-}309)}$=0,480, p<0,697]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -1-05.}}$: *"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,753	3	3,251	1,869	0,135	---	
Gruplariçi	537,608	309	1,740			---	---
Toplam	547,361	312				---	---

[$F_{(3\text{-}309)}$=1,869, p<0,139]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\ -I-06.}$: *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	27,894	3	9,298	5,871	0,001	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	486,176	307	1,584			Kuru yük	Konteyner
Toplam	514,071	310				(2.81)	(3,53)
[$F_{(3-307)}$=5,871, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Dökme yük	Konteyner
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(2,83)	(3,53)

$H_{38\ -I-07.}$: *" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarınagöre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	11,209	3	3,736	2,555	0,055	---	
Gruplariçi	451,871	309	1,462			---	---
Toplam	463,080	312				---	---

[$F_{(3-309)}$=2,555, p<0,055]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-08.}$: *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	14,401	3	4,800	3,526	0,015	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	419,278	308	1,361			Kuru yük	Konteyner
Toplam	433,679	311				(3,52)	(4,04)

[$F_{(3-308)}$=3,526, p<0,015]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-09.}$: *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,490	3	2,497	1,664	0,175	---	
Gruplariçi	460,773	307	1,501			---	---
Toplam	468,264	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=1,664, p<0,175]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-10.}$: *" motivasyonu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,217	3	3,072	1,984	0,116	---	
Gruplariçi	476,857	308	1,548			---	---
Toplam	486,074	311				---	---

[$F_{(3-308)}$=1,984, p<0,116]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\text{ -I-11.}}$: *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	20,397	3	6,799	4,546	0,004	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	462,108	309	1,495			Kuru yük	Konteyner
Toplam	482,505	312				(3,45)	(4,06)

[$F_{(3-309)}$=4,546, p<0,004]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -I-12.}}$: *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,176	3	2,725	1,639	0,180	---	
Gruplariçi	503,830	303	1,663			---	---
Toplam	512,007	306				---	---

[$F_{(3-303)}$=1,639, p<0,180]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -I-13.}}$: *" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,094	3	0,698	0,512	0,675	---	
Gruplariçi	418,762	307	1,364			---	---
Toplam	420,855	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=0,512, p<0,0675]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -I-14.}}$: *" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,094	3	0,698	0,512	0,675	---	
Gruplariçi	418,762	307	1,364			---	---
Toplam	420,855	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=0,512, p<0,0675]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -I-15.}}$: *" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,484	3	0,161	0,097	0,962	---	
Gruplariçi	508,126	306	1,661			---	---
Toplam	508,610	309				---	---

[$F_{(3-306)}$=0,097, p<0,962]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\ -I-16.}$: *" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,993	3	3,664	2,034	0,109	---	
Gruplariçi	560,290	311	1,802			---	---
Toplam	571,283	314				---	---

[$F_{(3-311)}$=2,034, p<0,109]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-17.}$: *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,983	3	2,661	1,852	0,138	---	
Gruplariçi	441,117	307	1,437			---	---
Toplam	449,100	310				---	---

[$F_{(2-307)}$=1,852, p<0,138]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-18.}$: *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,069	3	0,690	0,414	0,743	---	
Gruplariçi	513,671	308	1,668			---	---
Toplam	515,740	311				---	---

[$F_{(3-308)}$=0,414, p<0,743]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-19.}$: *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,523	3	0,508	0,259	0,855	---	
Gruplariçi	610,274	311	1,962			---	---
Toplam	611,797	314				---	---

[$F_{(3-311)}$=0,259, p<0,855]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-20.}$: *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,940	3	1,647	1,140	0,333	---	
Gruplariçi	445,009	308	1,445			---	---
Toplam	449,949	311				---	---

[$F_{(3-308)}$=1,140, p<0,333]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38-I-21.}$: *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,622	3	1,207	0,838	0,474	---	
Gruplariçi	442,217	307	1,440			---	---
Toplam	445,839	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=0,838, p<0,474]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-I-22.}$: *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	33,352	3	11,117	7,224	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	473,981	308	1,539			Kuru yük	Konteyner
Toplam	507,333	311				(2,33)	(3,12)

[$F_{(3-308)}$=7,224, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-I-23.}$: " arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,075	3	3,025	2,228	0,085	---	
Gruplariçi	416,860	307	1,358			---	---
Toplam	425,936	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=2,228, p<0,085]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-I-24.}$: *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,999	3	2,666	2,388	0,069	---	
Gruplariçi	343,834	308	1,116			---	---
Toplam	351,833	311				---	---

[$F_{(3-308)}$=2,388, p<0,069]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-I-25.}$: *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,636	3	0,879	0,683	0,563	---	
Gruplariçi	394,676	307	1,286			---	---
Toplam	397,312	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=0,683, p<0,563]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\ -I-26.}$: *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,011	3	0,337	0,271	0,846	---	
Gruplariçi	384,567	309	1,245			---	---
Toplam	385,578	312				---	---

[$F_{(3-309)}$=0,271, p<0,846]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-27.}$: *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,379	3	3,126	2,232	0,085	---	
Gruplariçi	430,088	307	1,401			---	---
Toplam	439,466	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=2,232, p<0,085]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -I-28.}$: *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,295	3	1,432	1,199	0,310	---	
Gruplariçi	367,830	308	1,194			---	---
Toplam	372,125	311				---	---

[$F_{(3-308)}$=1,199, p<0,310]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-01.}$: *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,859	3	2,620	4,222	0,006	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	191,102	308	0,620			Kuru yük	Tanker
Toplam	198,962	311				(4,25)	(4,47)
						Kuru yük	Konteyner

[$F_{(3-308)}$=4,222, p<0,006]. Hipotez Kabul Edilmiştir. (4,25) (4,58)

* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-02.}$: *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,337	3	1,112	2,811	0,040	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	121,881	308	0,396			---	---
Toplam	125,218	311				---	---

[$F_{(3-308)}$=2,811, p<0,040]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\text{ -II-03.}}$: *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,051	3	0,684	1,540	0,204	---	
Gruplariçi	134,920	304	0,444			---	---
Toplam	136,971	307				---	---

[$F_{(3-304)}$=1,540, p<0,204]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -II-04.}}$: *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,666	3	0,555	1,064	0,365	---	
Gruplariçi	159,676	306	0,522			---	---
Toplam	161,342	309				---	---

[$F_{(3-306)}$=1,064, p<0,365]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -II-05.}}$: *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,613	3	1,871	4,173	0,006	Dunnett - C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	137,635	307	0,448			Kuru yük	Konteyner
Toplam	143,248	310				(4,38)	(4,70)

[$F_{(3-307)}$=4,173, p<0,006]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -II-06.}}$: *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,826	3	0,942	1,340	0,261	---	
Gruplariçi	215,785	307	0,703			---	---
Toplam	218,611	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=1,340, p<0,261]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{ -II-07.}}$: *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,954	3	1,318	3,147	0,025	Dunnett - C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	129,426	309	0,419			Kuru yük	Tanker
Toplam	133,380	312				(4,43)	(4,71)

[$F_{(3-309)}$=3,147, p<0,025]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\ -II-08.}$: *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,233	3	0,744	2,294	0,078	---	
Gruplariçi	99,921	308	0,324			---	---
Toplam	102,154	311				---	---

[$F_{(3-308)}$=2,294, p<0,078]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-09.}$: *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,472	3	1,824	1,758	0,155	---	
Gruplariçi	318,470	307	1,037			---	---
Toplam	323,942	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=1,758, p<0,155]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-10.}$: *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,510	3	1,170	1,133	0,336	---	
Gruplariçi	315,059	305	1,033			---	---
Toplam	318,570	308				---	---

[$F_{(3-305)}$=1,133, p<0,336]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-11.}$: *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,563	3	1,854	2,730	0,044	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	206,499	304	0,679			Kuru yük	Konteyner
Toplam	212,062	307				(3,98)	(4,29)

[$F_{(3-304)}$=2,730, p<0,044]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-12.}$: *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	16,268	3	5,423	2,698	0,046	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	604,867	301	2,010			---	---
Toplam	621,134	304				---	---

[$F_{(2-301)}$=2,698, p<0,046]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38-II-13.}$: *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	20,891	3	6,964	4,465	0,004	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	477,251	306	1,560			Kuru yük	Tanker
Toplam	498,142	309				(2,99)	(2,38)

[$F_{(2-306)}$=4,465, p<0,004]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-14.}$: *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,127	3	0,376	0,404	0,750	---	
Gruplariçi	283,792	305	0,930			---	---
Toplam	284,919	308				---	---

[$F_{(3-305)}$=0,404, p<0,750]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-15.}$: *" sezgilerime güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,991	3	0,664	0,710	0,547	---	
Gruplariçi	283,163	303	0,935			---	---
Toplam	285,153	306				---	---

[$F_{(3-303)}$=0,710, p<0,547]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-16.}$: *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkeninin gemi kaptanları arafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,178	3	0,393	0,350	0,789	---	
Gruplariçi	342,459	305	1,123			---	---
Toplam	343,638	308				---	---

[$F_{(3-305)}$=0,350, p<0,789]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-17.}$: *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,373	3	2,458	1,322	0,267	---	
Gruplariçi	566,977	305	1,859			---	---
Toplam	574,350	308				---	---

[$F_{(3-305)}$=1,322, p<0,267]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\ -II-18.}$: *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,012	3	2,004	1,871	0,134	---	
Gruplariçi	321,343	300	1,071			---	---
Toplam	327,355	303				---	---

[$F_{(3-300)}$=1,871, p<0,134]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-19.}$: *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,389	3	1,130	0,797	0,497	---	
Gruplariçi	431,066	304	1,418			---	---
Toplam	434,455	307				---	---

[$F_{(3-304)}$=0,797, p<0,497]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-20.}$: *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,627	3	2,876	4,804	0,003	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	182,558	305	0,599			Kuru yük	Tanker
Toplam	191,184	308				(4,28)	(4,62)
						Kuru yük	Konteyner

[$F_{(3-305)}$=4,804, p<0,003]. Hipotez Kabul Edilmiştir. (4,28) (4,65)

* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-21.}$: *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,145	3	0,715	2,647	0,049	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	83,189	308	0,270			Kuru yük	Konteyner
Toplam	85,333	311				(4,24)	(4,92)

[$F_{(3-308)}$=2,647, p<0,049]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-22.}$: *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,293	3	1,098	1,328	0,265	---	
Gruplariçi	253,845	307	0,827			---	---
Toplam	257,138	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=1,328, p<0,265]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38-II-23}$: *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,577	3	0,859	1,296	0,276	---	
Gruplariçi	202,894	306	0,663			---	---
Toplam	205,471	309				---	---

[$F_{(3-306)}$=1,296, p<0,276]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-24}$: *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,321	3	0,774	1,032	0,379	---	
Gruplariçi	225,568	301	0,749			---	---
Toplam	227,889	304				---	---

[$F_{(3-301)}$=1,032, p<0,379]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-25}$: *" maliyet boyutu, perasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,984	3	0,661	0,640	0,590	---	
Gruplariçi	314,077	304	1,033			---	---
Toplam	316,062	307				---	---

[$F_{(3-304)}$=0,640, p<0,590]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-26}$: *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,953	3	0,318	0,182	0,909	---	
Gruplariçi	522,400	299	1,747			---	---
Toplam	523,353	302				---	---

[$F_{(3-299)}$=0,182, p<0,909]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-27}$: *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,144	3	0,715	1,394	0,245	---	
Gruplariçi	157,444	307	0,513			---	---
Toplam	159,588	310				---	---

[$F_{(3-307)}$=1,394, p<0,245]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\ -II-28.}$: *" uluslar arası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,722	3	0,907	2,885	0,036	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	96,890	308	0,315			Kuru yük	Konteyner
Toplam	99,612	311				(4,61)	(4,84)

[$F_{(3-308)}$=2,885, p<0,036]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-29.}$: *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	13,466	3	4,489	3,617	0,014	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	376,065	303	1,241			Konteyner	Kuru yük
Toplam	389,531	306				(4,29)	(3,84)
						Konteyner	Tanker

[$F_{(3-303)}$=3,617, p<0,014]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman (4,29) (3,78)

$H_{38\ -II-30.}$: *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,707	3	1,569	1,124	0,339	---	
Gruplariçi	422,818	303	1,395			---	---
Toplam	427,524	306				---	---

[$F_{(3-303)}$=1,124, p<0,339]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-31.}$: *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,700	3	0,567	0,872	0,456	---	
Gruplariçi	198,209	305	0,650			---	---
Toplam	199,909	308				---	---

[$F_{(3-305)}$=0,872, p<0,456]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\ -II-32.}$: *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,933	3	1,978	2,142	0,095	---	
Gruplariçi	277,011	300	0,923			---	---
Toplam	282,944	303				---	---

[$F_{(3-300)}$=2,142, p<0,095]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38-II-33}$.: *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	o,981	3	0,327	0,363	0,779	---	
Gruplariçi	272,687	303	0,900			---	---
Toplam	273,668	306				---	---

[$F_{(3-303)}$=0,363, p<0,779]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-34}$.: *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,343	3	1,114	1,419	0,237	---	
Gruplariçi	235,657	300	0,786			---	---
Toplam	239,000	303				---	---

[$F_{(3-300)}$=1,419, p<0,237]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-35}$.: *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,048	3	3,016	4,682	0,003	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	195,809	304	0,644			Kuru yük	Konteyner
Toplam	204,857	307				(4,13)	(4,47)

[$F_{(3-304)}$=4,682, p<0,003]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-38}$.: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,514	3	1,171	1,104	0,348	---	
Gruplariçi	324,628	306	1,061			---	---
Toplam	328,142	309				---	---

[$F_{(3-306)}$=1,104, p<0,348]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38-II-37}$.: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,910	3	1,970	1,717	0,163	---	
Gruplariçi	351,057	306	1,147			---	---
Toplam	356,968	309				---	---

[$F_{(3-306)}$=1,717, p<0,163]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.36. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipleri ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{38\text{-}II\text{-}38.}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,635	3	0,545	0,378	0,076	---	
Gruplariçi	439,207	305	1,440			---	---
Toplam	440,841	308				---	---

[$F_{(3\text{-}305)}$=0,378, p<0,769]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{-}II\text{-}39.}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,626	3	2,875	1,574	0,196	---	
Gruplariçi	546,390	299	1,827			---	---
Toplam	555,017	302				---	---

[$F_{(3\text{-}299)}$=1,574, p<0,196]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{38\text{-}II\text{-}40.}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,618	3	1,206	0,818	0,485	---	
Gruplariçi	446,831	303	1,475			---	---
Toplam	450,450	306				---	---

[$F_{(3\text{-}303)}$=0,818, p<0,485]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.36'dan da görüleceği gibi **$H_{31\text{-}I\text{-}01}$**, **$H_{31\text{-}I\text{-}02}$**, **$H_{31\text{-}I\text{-}06}$**, **$H_{31\text{-}I\text{-}08}$**, **$H_{31\text{-}I\text{-}11}$**, **$H_{31\text{-}I\text{-}22}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}01}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}02}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}05}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}07}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}11}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}12}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}13}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}20}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}21}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}28}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}29}$**, **$H_{31\text{-}II\text{-}35}$** hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezlerdeki gruplar arasındaki anlamlı farkının hangi gemi tipleri arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett-C testi sonuçları yine Tablo 5.36'da sunulmuştur. Buna göre "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkeni Kuru yük (2,19) ve Konteyner (2,67) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3\text{-}311)}$=2,814, p<0,039].

"Kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler" değişkeni Kuru yük (2,75) ve Konteyner (3,34) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı

değerlendirilmektedir [$F_{(3-310)}$=3,681, p<0,012].

"Yoğun çalışma temposu kararını etkiler" değişkeni Kuru yük (2,81) ve Konteyner (3,53) ile Dökme yük (2,83) ve Konteyner (3,53) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-307)}$=5,871, p<0,001].

"Gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler" değişkeni Kuru yük (3,52) ve Konteyner (4,04) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-308)}$=3,526, p<0,015].

"Görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler" değişkeni Kuru yük (3,45) ve Konteyner (4,06) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-309)}$=4,546, p<0,004].

"Kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler" değişkeni Kuru yük (2,33) ve Konteyner (3,12) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-308)}$=7,224, p<0,000].

"Kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum" değişkeni Kuru yük (4,25) ve Tanker (4,47) ile Kuru yük (4,25) ve Konteyner (4,58) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-308)}$=4,222, p<0,006].

"Armatörün menfaatlerini korurum" değişkeni farklı gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(3-308)}$=2,811, p<0,040]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte gemi tiplerine ait ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Kuru yük (4,56), Konteyner (4,76), Dökme yük (4,77), Tanker (4,78).

"Teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim" değişkeni Kuru yük (4,38) ve Konteyner (4,70) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından

farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-307)}$=4,173, p<0,006].

"ISM plan ve prosedürlerini uygularım" değişkeni Kuru yük (4,43) ve Tanker (4,71) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-309)}$=3,147, p<0,025].

"Yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim" değişkeni Kuru yük (3,98) ve Konteyner (4,29) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-304)}$=2,730, p<0,044].

"Allah'ın yardım etmesini isterim" değişkeni farklı gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-301)}$=2,698, p<0,046]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte gemi tiplerine ait ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Tanker (3,30), Dökme yük (3,44), Konteyner (3,60), Kuru yük (3,88).

"En iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim" değişkeni Kuru yük (2,99) ve Tanker (2,38) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-306)}$=4,465, p<0,004].

"Çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm" değişkeni Kuru yük (4,28) ve Tanker (4,62) ile Kuru yük (4,28) ve Tanker (4,65) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-305)}$=4,804, p<0,003].

"Öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm" değişkeni Kuru yük (4,24) ve Konteyner (4,92) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-308)}$=2,647, p<0,049].

"Uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm" değişkeni Kuru yük (4,61) ve Konteyner (4,84) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-308)}$=2,885, p<0,036].

"Çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim" değişkeni Konteyner (4,29) ve Kuru yük (3,84) ile Konteyner (4,29) ve Tanker (3,78) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-303)}$=3,617, p<0,014].

"Mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeni Kuru yük (4,13) ve Konteyner (4,47) gemi tiplerinde çalışan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(3-304)}$=4,682, p<0,003].

5.4.2.9. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ve Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreci analizi değişkenleri, eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{39}: Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H_{39} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler gemi kaptanının gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme sürecine ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkili olup olmadığı incelenen bağımsız değişken ise gemi kaptanlarının eğitim durumlarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının eğitim durumları, "Orta Öğretim" (ilköğretim, lise, meslek lisesi), "Deniz Harp Okulu" ve "Yükseköğretim" (ön lisans, lisans, yüksek lisans, doktora) olarak gruplandırılmıştır. H_{39} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{39} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.37'de verilmiştir.

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları

$H_{39\text{-}I\text{-}01.}$: "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,510	2	3,255	2,046	0,131	---	
Gruplariçi	497,929	313	1,591			---	---
Toplam	504,440	315				---	---

[$F_{(2\text{-}313)}$=2,046, p<0,131]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-}I\text{-}02.}$: *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarınagöre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	15,332	2	7,666	3,998	0,019	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	596,314	311	1,917			Dz. Harp Ok.	Yükseköğ.
Toplam	611,646	313				(2,65)	(3,16)

[$F_{(2\text{-}311)}$=3,998, p<0,019]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-}I\text{-}03.}$: *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,117	2	2,559	1,680	0,188	---	
Gruplariçi	473,698	311	1,523			---	---
Toplam	478,815	313				---	---

[$F_{(2\text{-}311)}$=1,680, p<0,188]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-}I\text{-}04.}$: *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,862	2	0,931	0,646	0,525	---	
Gruplariçi	448,435	311	1,442			---	---
Toplam	450,296	313				---	---

[$F_{(2\text{-}311)}$=0,646, p<0,525]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-}I\text{-}05.}$: *"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,119	2	4,559	2,611	0,075	---	
Gruplariçi	541,380	310	1,746			---	---
Toplam	550,498	312				---	---

[$F_{(2\text{-}310)}$=2,611, p<0,075]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-}I\text{-}06.}$: *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	25,196	2	12,598	8,015	0,000	Dunnett - C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	487,264	310	1,572			Orta Öğ.	Yükseköğ.
Toplam	512,460	312				(2,75)	(3,41)

[$F_{(2\text{-}310)}$=8,015, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

Dz. Harp Ok.	Yükseköğ.
(2,93)	(3,41)

* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39\ -I-07.}$: *" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarınagöre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	13,752	2	6,876	4,604	0,011	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	462,995	310	1,494			Orta Öğ.	Yükseköğ.
Toplam	476,748	312				(3,10)	(3,60)

[$F_{(2-310)}$=4,604, p<0,011]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-08.}$: *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,604	2	4,302	3,050	0,049	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	435,858	309	1,411			Orta Öğ.	Yükseköğ.
Toplam	444,462	31				(3,49)	(3,89)

[$F_{(2-309)}$=3,050, p<0,049]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-09.}$: *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	11,806	2	5,903	3,946	0,020	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	462,191	309	1,496			Orta Öğ.	Yükseköğ.
Toplam	473,997	311				(3,16)	(3,62)

[$F_{(2-309)}$=3,946, p<0,020]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-10.}$: *" motivasyonu kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	16,272	2	8,136	5,347	0,005	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	471,652	310	1,521			Orta Öğ.	Yükseköğ
Toplam	487,923	312				(3,07)	(3,61)

[$F_{(2-310)}$=5,347, p<0,005]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-11.}$: *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,039	2	2,520	1,617	0,200	---	
Gruplariçi	483,018	310	1,558			---	---
Toplam	488,058	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=1,617, p<0,200]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39-I-12.}$: *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,604	2	1,302	0,765	0,466	---	
Gruplariçi	522,650	307	1,702			---	---
Toplam	525,255	309				---	---

[$F_{(2-307)}$=0,765, p<0,466]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-I-13.}$: *" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,709	2	2,355	1,169	0,312	---	
Gruplariçi	618,262	307	2,014			---	---
Toplam	622,971	309				---	---

[$F_{(2-307)}$=1,169, p<0,312]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-I-14.}$: *" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,969	2	0,484	0,345	0,709	---	
Gruplariçi	434,028	309	1,405			---	---
Toplam	434,997	311				---	---

[$F_{(2-309)}$=0,345, p<0,709]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-I-15.}$: *" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,648	2	0,324	0,191	0,826	---	
Gruplariçi	522,323	308	1,696			---	---
Toplam	522,971	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=0,191, p<0,826]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-I-16.}$: *" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,875	2	4,438	2,399	0,093	---	
Gruplariçi	575,367	311	1,850			---	---
Toplam	584,242	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=2,399, p<0,093]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39\ -I-17.}$: *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,834	2	4,417	3,066	0,048	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	445,153	309	1,441			Orta Öğ.	Dz Harp O.
Toplam	453,987	311				(2,43)	(2,84)

[$F_{(2-309)}$=3,066, p<0,048]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-18.}$: *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,932	2	3,966	2,449	0,088	---	
Gruplariçi	500,346	309	1,619			---	---
Toplam	508,279	311				---	---

[$F_{(2-309)}$=2,449, p<0,088]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-19.}$: *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,198	2	4,099	2,113	0,123	---	
Gruplariçi	603,407	311	1,940			---	---
Toplam	611,605	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=2,113, p<0,123]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-20.}$: *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,321	2	0,160	0,108	0,898	---	
Gruplariçi	457,966	307	1,492			---	---
Toplam	458,287	309				---	---

[$F_{(2-307)}$=0,108, p<0,898]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-21.}$: *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,589	2	1,795	1,295	0,275	---	
Gruplariçi	425,365	307	1,386			---	---
Toplam	428,955	309				---	---

[$F_{(2-307)}$=1,295, p<0,275]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39-I-22.}$: *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,831	2	5,415	3,447	0,033	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	487,092	310	1,571			Orta Öğ.	Yükseköğ.
Toplam	497,923	312				(2,44)	(2,88)

[$F_{(2-310)}$=3,447, p<0,033]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-I-23.}$: " arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,114	2	0,557	0,422	0,656	---	
Gruplariçi	407,335	309	1,318			---	---
Toplam	408,449	311				---	---

[$F_{(2-309)}$=0,422, p<0,656]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-I-24.}$: *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,720	2	2,860	2,709	0,068	---	
Gruplariçi	327,315	310	1,056			---	---
Toplam	333,035	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=2,709, p<0,068]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-I-25.}$: *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,525	2	1,762	1,416	0,244	---	
Gruplariçi	384,513	309	1,244			---	---
Toplam	388,038	311				---	---

[$F_{(2-309)}$=1,416, p<0,244]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-I-26.}$: *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,039	2	1,020	0,852	0,428	---	
Gruplariçi	372,308	311	1,197			---	---
Toplam	374,347	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=0,852, p<0,428]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39\ -I-27.}$: *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,470	2	0,735	0,537	0,585	---	
Gruplariçi	421,758	308	1,369			---	---
Toplam	423,228	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=0,537, p<0,585]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -I-28.}$: *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,538	2	0,269	0,217	0,805	---	
Gruplariçi	384,350	310	1,240			---	---
Toplam	384,888	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=0,217, p<0,805]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -II-01.}$: *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,751	2	0,875	1,524	0,219	---	
Gruplariçi	178,635	311	0,574			---	---
Toplam	180,385	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=1,524, p<0,219]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -II-02.}$: *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,265	2	0,133	0,385	0,681	---	
Gruplariçi	107,072	311	0,344			---	---
Toplam	107,338	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=0,385, p<0,681]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -II-03.}$: *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,972	2	1,486	3,671	0,027	Dunnett –C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	124,680	308	0,405			Dz Harp O.	Yükseköğ.
Toplam	127,653	310				(4,67)	(4,44)

[$F_{(2-308)}$=3,671, p<0,027]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\ -II-04.}$: *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,935	2	1,467	2,984	,052	---	
Gruplariçi	152,445	310	,492			---	---
Toplam	155,380	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=2,984, p<0,052]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39-II-05}$: *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,216	2	1,608	3,778	0,024	Dunnett –C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	131,941	310	0,426			Orta Öğ.	Yükseköğ.
Toplam	135,157	312				(4,49)	(4,69)
						Dz Harp O.	Yükseköğ.

[$F_{(2-310)}$=3,778, p<0,024]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

(4,48) (4,69)

* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-06}$: *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,365	2	0,682	1,016	0,363	---	
Gruplariçi	208,919	311	0,672			---	---
Toplam	210,283	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=1,016, p<0,363]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-07}$: *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,159	2	0,080	0,206	0,814	---	
Gruplariçi	120,019	311	0,386			---	---
Toplam	120,178	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=0,206, p<0,814]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-08}$: *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,023	2	0,512	1,611	0,201	---	
Gruplariçi	98,798	311	0,318			---	---
Toplam	99,822	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=1,611, p<0,201]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-09}$: *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,289	2	2,144	1,949	0,144	---	
Gruplariçi	340,977	310	1,100			---	---
Toplam	345,265	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=1,949, p<0,144]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39-II-10.}$: *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,778	2	0,389	0,399	0,671	---	
Gruplariçi	300,418	308	0,975			---	---
Toplam	301,196	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=0,399, p<0,671]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-11.}$: *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,063	2	4,531	6,863	0,001	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	204,011	309	0,660			Orta Öğ.	Yükseköğ.
Toplam	213,074	311				(3,93)	(4,34)

[$F_{(2-309)}$=6,863, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-12.}$: *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	9,275	2	4,638	2,260	0,106	---	
Gruplariçi	621,666	303	2,052			---	---
Toplam	630,941	305				---	---

[$F_{(2-303)}$=2,260, p<0,106]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-13.}$: *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,129	2	0,565	0,357	0,700	---	
Gruplariçi	486,716	308	1,580			---	---
Toplam	487,846	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=3,357, p<0,700]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-14.}$: *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,647	2	0,824	0,886	0,413	---	
Gruplariçi	286,301	308	0,930			---	---
Toplam	287,949	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=0,886, p<0,413]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39-II-15}$: *" sezgilerime güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,196	2	5,098	5,610	0,004	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	278,082	306	0,909			Dz Harp O.	Yükseköğ.
Toplam	288,278	308				(3,51)	(3,96)

[$F_{(2-306)}$=5,610, p<0,004]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-16}$: *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,587	2	0,293	0,263	0,769	---	
Gruplariçi	343,079	308	1,114			---	---
Toplam	343,666	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=0,263, p<0,769]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-17}$: *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	29,343	2	14,671	8,549	0,000	Dunnett – C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	528,554	308	1,716			Orta Öğ.	Dz Harp O.
Toplam	557,897	310				(3,06)	(3,59)

[$F_{(2-308)}$=8,549, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.

	Dz Harp O.	Yükseköğ.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	(3,59)	(2,86)

$H_{39-II-18}$: *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,231	2	2,116	2,055	0,130	---	
Gruplariçi	312,935	304	1,029			---	---
Toplam	317,166	306				---	---

[$F_{(2-304)}$=2,055, p<0,130]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-19}$: *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,234	2	1,117	0,839	0,433	---	
Gruplariçi	408,634	307	1,331			---	---
Toplam	410,868	309				---	---

[$F_{(2-307)}$=0,839, p<0,433]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39-II-20}$: *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,703	2	0,352	0,620	0,539	---	
Gruplariçi	175,294	309	0,567			---	---
Toplam	175,997	311				---	---

[$F_{(2-309)}$=0,620, p<0,539]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-21}$: *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,584	2	0,292	1,294	0,270	---	
Gruplariçi	69,946	310	0,226			---	---
Toplam	70,530	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=1,294, p<0,276]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-22}$: *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,233	2	0,616	0,821	0,441	---	
Gruplariçi	231,166	308	0,751			---	---
Toplam	232,399	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=0,821, p<0,441]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-23}$: *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,240	2	1,120	1,824	0,163	---	
Gruplariçi	189,085	308	0,614			---	---
Toplam	191,325	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=1,824, p<0,163]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39-II-24}$: *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,986	2	0,993	1,370	0,256	---	
Gruplariçi	219,544	303	0,725			---	---
Toplam	221,529	305				---	---

[$F_{(2-303)}$=1,370, p<0,256]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39\,-II-25.}$: *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,846	2	2,423	2,378	0,094	---	
Gruplariçi	310,723	305	1,019			---	---
Toplam	315,568	307				---	---

[$F_{(2-305)}$=2,378, p<0,094]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\,-II-26.}$: *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	16,502	2	8,251	5,077	0,007	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	494,085	304	1,625			Dz Harp O.	Yükseköğ.
Toplam	510,586	306				(3,68)	(3,12)

[$F_{(2-304)}$=95,077, p<0,007]. Hipotez Kabul Edilmiştir. *5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\,-II-27.}$: *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,946	2	0,473	1,137	0,322	---	
Gruplariçi	128,971	310	0,416			---	---
Toplam	129,917	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=1,137, p<0,322]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\,-II-28.}$: *" uluslar arası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,568	2	0,284	0,941	0,391	---	
Gruplariçi	93,471	310	0,302			---	---
Toplam	94,038	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=0,941, p<0,391]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\,-II-29.}$: *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	20,234	2	10,117	8,881	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	349,715	307	1,139			Dz Harp O.	Yükseköğ.
Toplam	369,948	309				(3,67)	(4,30)

[$F_{(2-307)}$=8,881, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\,-II-30.}$: *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,880	2	0,940	0,742	0,477	---	
Gruplariçi	389,117	307	1,267			---	---
Toplam	390,997	309				---	---

[$F_{(2-307)}$=0,742, p<0,477]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39\text{-II-31}}$: *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,798	2	1,899	3,100	0,046	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	188,627	308	0,612			---	---
Toplam	192,424	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=3,100, p<0,046]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-II-32}}$: *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,270	2	0,135	0,157	0,855	---	
Gruplariçi	259,042	302	0,858			---	---
Toplam	259,311	304				---	---

[$F_{(2-302)}$=0,157, p<0,855]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-II-33}}$: *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,979	2	2,489	2,812	0,062	---	
Gruplariçi	270,018	305	,885			---	---
Toplam	274,997	307				---	---

[$F_{(2-305)}$=2,812, p<0,062]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-II-34}}$: *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,632	2	5,316	7,407	0,001	Dunnett - C Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	217,473	303	0,718			Orta Öğ.	Yükseköğ.
Toplam	228,105	305				(3,64)	(4,00)
						Dz Harp O.	Yükseköğ.
						(3,58)	(4,00)

[$F_{(2-303)}$=7,407, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-II-35}}$: *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,762	2	1,881	3,107	0,046	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	185,248	306	0,605			---	---
Toplam	189,010	308				---	---

[$F_{(2-306)}$=3,107, p<0,046]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.37. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ile Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenlerinin Değerlendirilmesine Ait Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{39\text{-II-36}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,297	2	0,148	0,149	0,861	---	
Gruplariçi	306,366	308	0,995			---	---
Toplam	306,662	310				---	---

[$F_{(2\text{-}308)}$=0,149, p<0,861]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-II-37}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,972	2	0,986	0,888	0,413	---	
Gruplariçi	342,240	308	1,111			---	---
Toplam	344,212	310				---	---

[$F_{(2\text{-}308)}$=0,888, p<0,413]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-II-38}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,418	2	0,709	0,528	0,590	---	
Gruplariçi	412,337	307	1,343			---	---
Toplam	413,755	309				---	---

[$F_{(2\text{-}307)}$=90,528, p<0,590]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-II-39}}$: *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,123	2	1,062	0,620	0,539	---	
Gruplariçi	517,011	302	1,712			---	---
Toplam	519,134	304				---	---

[$F_{(2\text{-}302)}$=0,620, p<0,539]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{39\text{-II-40}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,853	2	0,926	0,671	0,512	---	
Gruplariçi	420,988	305	1,380			---	---
Toplam	422,841	307				---	---

[$F_{(2\text{-}305)}$=0,926, p<0,512]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.37'den de görüleceği gibi **$H_{39\text{-}I\text{-}02}$. $H_{39\text{-}I\text{-}06}$. $H_{39\text{-}I\text{-}07}$. $H_{39\text{-}I\text{-}08}$. $H_{39\text{-}I\text{-}09}$. $H_{39\text{-}I\text{-}10}$. $H_{39\text{-}I\text{-}17}$. $H_{39\text{-}I\text{-}22}$. $H_{39\text{-}II\text{-}03}$. $H_{39\text{-}II\text{-}05}$. $H_{39\text{-}II\text{-}11}$. $H_{39\text{-}II\text{-}15}$. $H_{39\text{-}II\text{-}17}$. $H_{39\text{-}II\text{-}26}$. $H_{391\text{-}II\text{-}29}$. $H_{39\text{-}II\text{-}31}$. $H_{39\text{-}II\text{-}34}$. $H_{39\text{-}II\text{-}35}$.** hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezlerdeki gruplar arasındaki anlamlı farkının hangi gemi tipleri arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett-C testi sonuçları yine Tablo 5.37'de sunulmuştur.

Buna göre *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkeni, Deniz Harp Okulu (2,65) ve Yükseköğretim (3,16) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2\text{-}311)}$=3,998, p<0,019].

"Yoğun çalışma temposu kararını etkiler" Orta Öğretim (2,75) ve Yükseköğretim (3,41) ile Deniz Harp Okulu (2,93) ve Yükseköğretim (3,41) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2\text{-}310)}$=8,015, p<0,000].

"Kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler" değişkeni, Orta Öğretim (3,10) ve Yükseköğretim (3,60) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2\text{-}310)}$=4,604, p<0,011].

"Gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler" değişkeni, Orta Öğretim (3,49) ve Yükseköğretim (3,89) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2\text{-}309)}$=3,050, p<0,049].

"Şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler" değişkeni, Orta Öğretim (3,16) ve Yükseköğretim (3,62) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2\text{-}309)}$=3,946, p<0,020].

"Motivasyonu kararını etkiler" değişkeni, Orta Öğretim (3,07) ve Yükseköğretim (3,61) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2\text{-}310)}$=5,347, p<0,005].

"Sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler" değişkeni, Orta Öğretim (2,43) ve Deniz Harp Okulu (2,84) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-309)}$=3,066, p<0,048].

"Kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler" değişkeni, Orta Öğretim (2,44) ve Yükseköğretim (2,88) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-310)}$=3,447, p<0,033].

"Kara yönetiminin talimatlarını izlerim" değişkeni, Deniz Harp Okulu (4,67) ve Yükseköğretim (4,44) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-308)}$=3,671, p<0,027].

"Teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim" değişkeni, Orta Öğretim (4,49) ve Yükseköğretim (4,69) ile Deniz Harp Okulu (4,48) ve Yükseköğretim (4,69) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-310)}$=3,778, p<0,024].

"Yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim" değişkeni, Orta Öğretim (3,93) ve Yükseköğretim (4,34) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-308)}$=3,671, p<0,027].

"Sezgilerime güvenirim" değişkeni, Deniz Harp Okulu (3,51) ve Yükseköğretim (3,96) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-306)}$=5,610, p<0,004].

"Gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim" değişkeni, Orta Öğretim (3,06) ve Deniz Harp Okulu (3,59) ile Deniz Harp Okulu (3,59) ve Yükseköğretim (2,86) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-308)}$=8,549, p<0,000].

"Ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum" değişkeni, Deniz Harp Okulu (3,68) ve Yükseköğretim (3,12) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-304)}$=95,077, p<0,007].

"Çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim" değişkeni, Deniz Harp Okulu (3,67) ve Yükseköğretim (4,30) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-307)}$=8,881, p<0,000].

"Problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir" değişkeni eğitim durumları farklı olan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-308)}$=3,100, p<0,046]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte eğitim durumlarına göre ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Orta Öğretim (4,08), Yükseköğretim (4,17), Deniz Harp Okulu (4,35).

"Teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeni, Orta Öğretim (3,64) ve Yükseköğretim (4,00) ile Deniz Harp Okulu (3,58) ve Yükseköğretim (4,00) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-303)}$=7,407, p<0,001].

"Mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeni eğitim durumları farklı olan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirmektedir [$F_{(2-306)}$=3,107, p<0,046]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte eğitim durumlarına göre ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Orta Öğretim (4,20), Deniz Harp Okulu (4,23), Yükseköğretim (4,45).

5.4.2.10. Gemi Kaptanları Tarafından Kumanda Edilen Geminin Bayrağı ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin bayrağına göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{40} : OECD ülkelerine ve kolay Bayrak ülkelerine ait bayrakları taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{40} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemilerin taşıdığı bayraklar OECD ülkeleri ve Kolay Bayrak ülkeleri olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizi değişkenlerinin değerlendirilmelerine ait ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{40} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.38'de verilmiştir.

Tablo 5.38. OECD ve Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrakları Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{40\ -I-01.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-02.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-03.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,7881 (151) B: 3,3879 (165)	**Desteklendi** **$t_{(314)}$=2,8730 p<0.004**
$H_{40\ -I-04.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,7285 (151) B: 3,4182 (165)	**Desteklendi** **$t_{(314)}$=2,3399 p<0.020**
$H_{40\ -I-05.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-06.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-07.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-08.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,5533 (150) B: 3,8232 (164)	**Desteklendi** **$t_{(312)}$=2,0182 p<0.044**
$H_{40\ -I-09.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,2905 (148) B: 3,6084 (166)	**Desteklendi** **$t_{(312)}$=2,3207 p<0.021**
$H_{40\ -I-10.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" motivasyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-11.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-12.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-13.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-14.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-15.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-16.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: OECD Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

***** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.38. OECD ve Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrakları Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{40\ -I-17.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-18.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-19.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-20.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-21.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-22.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,4106 (151) B: 2,7988 (164)	**Desteklendi** **$t_{(313)}$=2,7153 p<0.007**
$H_{40\ -I-23.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-24.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-25.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-26.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-27.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -I-28.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -II-01.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,5364 (151) B: 4,3537 (164)	**Desteklendi** **$t_{(313)}$=2,0669 p<0.040**
$H_{40\ -II-02.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\ -II-03.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,4000 (150) B: 4,5776 (161)	**Desteklendi** **$t_{(309)}$=2,4016 p<0.017**
$H_{40\ -II-04.}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: OECD Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

***** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.38. OECD ve Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrakları Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{40\text{-II-05}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-06}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-07}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-08}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-09}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,3533 (150) B: 3,8659 (164)	**Desteklendi** **$t_{(312)}$=4,5414 p<0.000**
$H_{40\text{-II-10}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-11}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-12}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-13}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-14}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,1722 (151) B: 3,9321 (162)	**Desteklendi** **$t_{(311)}$=2,2599 p<0.025**
$H_{40\text{-II-15}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sezgilerime güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-16}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-17}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,8243 (148) B: 3,3804 (163)	**Desteklendi** **$t_{(309)}$=3,7120 p<0.000**
$H_{40\text{-II-18}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-19}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 2,3311 (148) B: 2,7516 (161)	**Desteklendi** **$t_{(307)}$=3,1612 p<0.002**
$H_{40\text{-II-20}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: OECD Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.38. OECD ve Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrakları Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{40\text{-II-21}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-22}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-23}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-24}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,2550 (149) B: 4,4472 (161)	**Desteklendi** **$t_{(308)}$=1,9907 p<0.047**
$H_{40\text{-II-25}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-26}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-27}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-28}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-29}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,1533 (150) B: 3,8571 (161)	**Desteklendi** **$t_{(309)}$=2,4129 p<0.016**
$H_{40\text{-II-30}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 1,6755 (151) B: 2,0063 (160)	**Desteklendi** **$t_{(309)}$=2,4943 p<0.013**
$H_{40\text{-II-31}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-32}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-33}}$.:OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-34}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-35}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-36}}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: OECD Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

./..

Tablo 5.38. OECD ve Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrakları Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanı Bireysel Karar Verme Süreci Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{40\text{-II-}37}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-}38}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-}39}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{40\text{-II-}40}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: OECD Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

Tablo 5.38'den de görüldüğü gibi, *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* **$H_{40\text{-I-}03}$**, *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* **$H_{40\text{-I-}04}$**, *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* **$H_{40\text{-I-}08}$**, *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* **$H_{40\text{-I-}09}$**, *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* **$H_{40\text{-I-}22}$**, *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* **$H_{40\text{-II-}01}$**, *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* **$H_{40\text{-II-}03}$**, *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* **$H_{40\text{-II-}09}$**, *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{40\text{-II-}14}$**, *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* **$H_{40\text{-II-}17}$**, *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* **$H_{40\text{-II-}19}$**, *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* **$H_{40\text{-II-}24}$**, *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* **$H_{40\text{-II-}29}$**, *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* **$H_{40\text{-II-}30}$** değişkenleri OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir.

5.4.2.11. Gemi Kaptanlarının Gemi Operasyonlarının Yönetiminde, Kumanda Ettiği Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Eğitim Durumuna Ait Karşılaştırmalı Analiz

Gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait değişkenlerin analizi sırasında H_{38} hipotezini açıklayabileceğini düşünülen bir hipotezin de ortaya atılması gerekliliği düşünüldü. Bu hipotez, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipinin, almış olduğu eğitim ile bir ilişkisinin olup olmadığının sorusuna cevap bulmak için ortaya atılmıştır.

H_{41} : Gemi kaptanlarının gemi operasyonları yönetimine, kumanda ettiği gemi tipi ile almış oldukları eğitimler arasında anlamlı bir ilişki vardır.

H_{41} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları çalıştıkları gemi tipi itibariyle, "Kuru yük", "Tanker", Konteyner" ve "Dökme yük" gemisi olarak gruplandırılmıştır. Diğer gemi tipleri ise yapılacak istatistiki analizde anlamlı sonuçlar elde edebilmek amacıyla kayıp veri olarak kabul edilmiştir. Gemi kaptanlarının eğitim durumları ise "Orta Öğretim" (İlköğretim, Ortaokul, Lise, Meslek Lisesi), "Deniz Harp Okulu", "Yükseköğretim (Ön Lisans, Lisans, Yüksek Lisans, Doktora)" olarak gruplandırılmıştır. Örneklem gruplar iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrıldıktan sonra veri analizi için "İki değişen için Kay-Kare" (Chi-Square Test x^2) testi yapılmıştır. H_{41} hipotezine ilişkin elde edilen sonuçlar Tablo 5.39'da, Ki-Kare sonuçları ise Tablo 5.40'da verilmiştir.

Tablo 5.39. incelendiğinde ağırlıklı olarak kuru yük gemileri kaptanlarının %51'i "Orta Öğretim", tanker kaptanlarının %40,6'sı "Deniz Harp Okulu", konteyner gemisi kaptanlarının %56,5'i "Yükseköğretim", dökme yük gemisi kaptanlarının %40'ı "Ortaöğretim" eğitim seviyesinde olduğu görülmektedir.

Tablo 5.40. incelendiğinde ise gemi tiplerini kumanda eden gemi kaptanlarının, eğitim durumlarına dair gözlenen farkların anlamlı olduğu bulunmuş [$x^2_{(6)}$=35,93, p<0,000] ve H_{41} hipotezi kabul edilmiştir.

Tablo : 5.39. Gemi Kaptanları Tarafından Kumanda Edilen Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Eğitim Durumuna Ait Karşılaştırmalı Analiz Tablosu

			Gemi Tipleri				
			Kuruyük	Tanker	Konteyner	Dökmeyük	Toplam
Eğitim Durumu	Orta Öğretim	Frekans	49	23	16	14	102
		Yüzde Dağılım	51,0%	33,3%	18,8%	40,0%	35,8%
	Dz. Harp Okulu	Frekans	27	28	21	8	84
		Yüzde Dağılım	28,1%	40,6%	24,7%	22,9%	29,5%
	Yükseköğretim	Frekans	20	18	48	13	99
		Yüzde Dağılım	20,8%	26,1%	56,5%	37,1%	34,7%
Toplam		Frekans	96	69	85	35	285
		Yüzde Dağılım	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tablo : 5.40. Gemi Kaptanları Tarafından Kumanda Edilen Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Eğitim Durumuna Ait Karşılaştırmalı Ki-kare Testi Sonuçları

	Değer	Serbestlik Derecesi	Anlamlılık Düzeyi (2-kuyruklu)
Pearson Ki-kare	35,933	6	,000
İlişki Katsayısı	35,601	6	,000
Linear-by-Linear Association	16,284	1	,000
Geçerli Örneklem Sayısı	285		

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait ana hipotez ve kabul edilen alt hipotezlerin özetleri Tablo 5.41'de verilmiştir.

H_{A3}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir.

Alt Hipotezler: H_{31}- H_{41}

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{31}	**Türk ve yabancı gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı bir fark vardır.** 5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. T: Türk kaptanları Y: Yabancı kaptanlar	**Ana Hipotez**
$H_{31\text{-}I\text{-}03}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,7676 (142) Y: 3,3876 (209), $t_{(349)}$=2,8386 p<0.005	"t" testi
$H_{31\text{-}I\text{-}09}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,2000 (140) Y: 3,5694 (209), $t_{(347)}$=2,8074 p<0.005	"t" testi
$H_{31\text{-}I\text{-}11}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,5282 (142) Y: 3,8373 (209), $t_{(349)}$=2,1912 p<0.029	"t" testi
$H_{31\text{-}I\text{-}12}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,4599 (137) Y: 2,7404 (208), $t_{(343)}$=1,9778 p<0.049	"t" testi
$H_{31\text{-}I\text{-}17}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,4848 (142) Y: 2,8357 (207), $t_{(347)}$=2,7836 p<0.006	"t" testi
$H_{31\text{-}I\text{-}19}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,9930 (142) Y: 2,6190 (210), $t_{(350)}$=2,4939 p<0.013	"t" testi
$H_{31\text{-}I\text{-}21}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,1418 (142) Y: 2,7874 (208), $t_{(346)}$=2,7619 p<0.007	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{31\text{-}I\text{-}22}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,4507(142) Y: 2,7452 (207), $t_{(348)}$=2,1624p<0.034.	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}01}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,5874 (143) Y: 4,3447 (206), $t_{(347)}$=2,9550 p<0.003	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}02}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" armatörün menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,7622 (143) Y: 4,6359 (206), $t_{(347)}$=2,0275 p<0.043	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}03}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,3357 (143) Y: 4,5792 (202), $t_{(343)}$=3,4027 p<0.001	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}05}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,6690 (142) Y: 4,4466 (206), $t_{(346)}$=3,2473 p<0.001	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}09}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,2183 (142) Y: 3,9029 (206), $t_{(346)}$=6,4833 p<0.000	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}12}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9130 (138) Y: 3,4706 (204), $t_{(340)}$=2,9032 p<0.004	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}13}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,4676 (139) Y: 2,8937 (207), $t_{(344)}$=3,1063 p<0.002	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}14}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,2378 (143) Y: 3,8867 (203), $t_{(344)}$=3,4302 p<0.001	"t" testi ./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{31\text{-}II\text{-}15}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sezgilerime güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9643 (140) Y: 3,6305 (207), $t_{(341)}$=3,2170 p<0.001	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}17}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,6286 (140) Y: 3,5561 (205), $t_{(343)}$=6,6369 p<0.000	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}18}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,1678 (143) Y: 3,8182 (198), $t_{(339)}$=3,1747 p<0.002	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}19}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,1206 (141) Y: 2,8663 (202), $t_{(341)}$=6,0215 p<0.000	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}24}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,2270 (141) Y: 4,4229 (201), $t_{(340)}$=2,0227p<0.044	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}26}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,9856 (139) Y: 3,6750 (200), $t_{(337)}$=4,9417 p<0.000	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}29}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir**. T: 4,3404 (141) Y: 3,7291 (203), $t_{(342)}$=5,6595 p<0.000	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}30}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 1,5070 (142) Y: 2,0842 (202), $t_{(342)}$=4,8962 p<0.000	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{31\text{-}II\text{-}34}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9281 (140) Y: 3,6219 (201), $t_{(338)}$=3,4090 p<0.001	"t" testi
$H_{31\text{-}II\text{-}40}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,8417 (142) Y: 3,1863 (207), $t_{(341)}$=2,6872 p<0.008	"t" testi
H_{32}	**Gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirmelerinde medeni durumlarına göre anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **A**: Bayan İle İlişkisi Olmayan; **B**: Bayan İle İlişkisi Olan	**Ana Hipotez**
$H_{32\text{-}I\text{-}01}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*"ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,9032 (031) B: 2,2594 (320), $t_{(349)}$=2,7411 p<0.006	"t" testi
$H_{32\text{-}I\text{-}02}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,4194 (031) B: 2,8056 (319), $t_{(348)}$=2,3590 p<0.019	"t" testi
$H_{32\text{-}I\text{-}05}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*"kaptanın kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,6774 (031) B: 3,1478 (318), $t_{(347)}$=2,4890 p<0.017	"t" testi
$H_{32\text{-}I\text{-}07}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,7667 (031) B: 3,3197 (319), $t_{(347)}$=2,3489 p<0.024	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{32\text{-}I\text{-}18}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,7000 (030) B: 2.1792 (318), $t_{(346)}$=2,1488 p<0.032	"t" testi
$H_{32\text{-}I\text{-}20}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,7742 (031) B: 3,2254 (315), $t_{(344)}$=2,4221 p<0.016	"t" testi
$H_{32\text{-}I\text{-}22}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,0645 (031) B: 2,5773 (317), $t_{(346)}$=2,0663 p<0.040	"t" testi
$H_{32\text{-}II\text{-}07}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,3226 (031) B: 4,5804 (317), $t_{(346)}$=2,1392 p<0.033	"t" testi
$H_{32\text{-}II\text{-}13}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,1935 (031) B: 2,6709 (313), $t_{(342)}$=2,5299 p<0.016	"t" testi
$H_{32\text{-}II\text{-}14}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,5484 (031) B: 4,0735 (313), $t_{(342)}$=2,9629 p<0.003	"t" testi
$H_{32\text{-}II\text{-}23}$	**Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları*" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,2258 (031) B: 4,5350 (314), $t_{(343)}$=2,0817 p<0.038	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{33}	**Çocuk sahibi olan ve olmayan gemi kaptanları arasında, gemi operasyonları yönetiminde bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri açısından anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **A**: Çocuk Sahibi Değil ; **B**: Çocuk Sahibi	**Ana Hipotez**
$H_{33\text{-}I\text{-}01}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*"ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,7963 (054) B: 2,2331 (296), $t_{(348)}$=3,0562 p<0.002	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}02}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,3148 (054) B: 2,7763 (295), $t_{(347)}$=2,6364 p<0.009	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}05}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*"kişisel özellikleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,6296 (054) B: 3,1088 (294), $t_{(346)}$=2,6555 p<0.008	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}07}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,7778 (054) B: 3,2755 (294), $t_{(346)}$=2,8220 p<0.005	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}08}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,0000 (054) B: 3,6177 (293), $t_{(345)}$=2,4758 p<0.015	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}10}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" motivasyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,6852 (054) B: 3,2799 (295), $t_{(345)}$=2,1822 p<0.030	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}11}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,0926 (054) B: 3,6429 (294), $t_{(346)}$=3,0265 p<0.003	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{33\text{-}I\text{-}12}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,9608 (051) B: 2,5636 (291), $t_{(340)}$=2,3444 p<0.022	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}13}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,3519 (051) B: 2,9276 (291), $t_{(342)}$=2,3554 p<0.021	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}16}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,8704 (054) B: 3,4576 (295), $t_{(347)}$=2,6479 p<0.009	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}19}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,1296 (054) B: 2,6949 (295), $t_{(347)}$=2,1189 p<0.035	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}21}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,2264 (053) B: 2,8630 (292), $t_{(343)}$=2,0067 p<0.04	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}22}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,0189 (053) B: 2,5476 (294), $t_{(345)}$=2,5246 p<0.012	"t" testi
$H_{33\text{-}I\text{-}26}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,7358 (142) B: 2,3763 (295), $t_{(346)}$=2,1940 p<0.029	"t" testi
$H_{33\text{-}II\text{-}10}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,9245 (053) B: 4,2138 (290), $t_{(341)}$=1,9913 p<0.047	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{33\text{-II-}14}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,6981 (053) B: 4,0828 (290), $t_{(341)}$=2,3634 p<0.021	"t" testi
$H_{33\text{-II-}16}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,8868 (053) B: 3,6125 (289), $t_{(340)}$=2,1582 p<0.034	"t" testi
$H_{33\text{-II-}23}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,2264 (053) B: 4,5567 (291), $t_{(342)}$=2,2682 p<0.027	"t" testi
$H_{33\text{-II-}34}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,9804 (051) B: 3,7133 (286), $t_{(335)}$=2,3819 p<0.020	"t" testi
$H_{33\text{-II-}37}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,3462 (052) B: 3,6942 (291), $t_{(341)}$=2,2144 p<0.027	"t" testi
$H_{33\text{-II-}38}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları*" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,0192 (052) B: 3,4207 (290), $t_{(340)}$=2,6275 p<0.010	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{34}	**Armatör işletmeleri ve profesyonel gemi yönetim işletmeleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **A**: Armatör Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları **B**: Profesyonel Gemi Yönetim İşletmeleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları	**Ana Hipotez**
$H_{34\text{-}I\text{-}05}$	**Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,9401 (217) B: 3,2564 (117), $t_{(332)}$=2,1899 p<0.029	"t" testi
$H_{34\text{-}I\text{-}23}$	**Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,7963 (054) B: 2,2331 (296), $t_{(332)}$=1,9865 p<0.048	"t" testi
$H_{34\text{-}II\text{-}09}$	**Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları" *kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,4954 (218) B: 3,8696 (115), $t_{(331)}$=3,1866 p<0.002	"t" testi
$H_{34\text{-}II\text{-}10}$	**Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları" *kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,0737 (217) B: 4,2982 (114), $t_{(329)}$=2,1177 p<0.035	"t" testi
$H_{34\text{-}II\text{-}30}$	**Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları" *meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 1,7488 (215) B: 2,0348 (115), $t_{(328)}$=2,0180 p<0.045	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{35}	**Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **A**: Aynı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları **B**: Farklı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları	**Ana Hipotez**
$H_{35\text{-}I\text{-}09}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,3137 (204) B: 3,6222 (135), $t_{(337)}$=2,3258 p<0.021	ANOVA
$H_{35\text{-}I\text{-}12}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,5000 (200) B: 2,8444 (135), $t_{(333)}$=2,3937 p<0.017	ANOVA
$H_{35\text{-}I\text{-}17}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,5196 (204) B: 2,9259 (135), $t_{(337)}$=3,0617 p<0.002	ANOVA
$H_{35\text{-}II\text{-}03}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,4175 (206) B: 4,6047 (129), $t_{(333)}$=2,6233 p<0.009	ANOVA
$H_{35\text{-}II\text{-}09}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,4612 (206) B: 3,9091 (132), $t_{(336)}$=4,0290 p<0.000	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{35\text{-II-}14}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,1561 (205) B: 3,8333 (132), $t_{(335)}$=2,9625 p<0.003	ANOVA
$H_{35\text{-II-}17}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,0441 (204) B: 3,3817 (131), $t_{(333)}$=2,2508 p<0.025	ANOVA
$H_{35\text{-II-}19}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,4265 (204) B: 2,8062 (129), $t_{(332)}$=2,9014 p<0.004	ANOVA
$H_{35\text{-II-}22}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,3430 (207) B: 4,5385 (130), $t_{(335)}$=2,0596 p<0.040	ANOVA
$H_{35\text{-II-}24}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,2624 (202) B: 4,4692 (130), $t_{(330)}$=2,3163 p<0.021	ANOVA
$H_{35\text{-II-}29}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,0829 (205) B: 3,8062 (129), $t_{(332)}$=2,1701 p<0.031	ANOVA
H_{36}	**Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	**Ana Hipotez**

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{36\text{-}I\text{-}03}$	***"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,00 – Asya ve U. Doğu: 3,77), [$F_{(3\text{-}324)}$=4,239, p<0,006].	ANOVA
$H_{36\text{-}I\text{-}09}$	***" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,19 – Doğu Avrupa: 3,71), [$F_{(3\text{-}323)}$=3,485, p<0,016].	ANOVA
$H_{36\text{-}I\text{-}14}$	***" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Doğu Avrupa: 3,40 – Batı Avrupa: 2,86), [$F_{(3\text{-}325)}$=3,153, p<0,025].	ANOVA
$H_{36\text{-}I\text{-}15}$	***" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Daoğu Avrupa: 3,34 – Batı Avrupa: 2,76), [$F_{(3\text{-}323)}$=2,981, p<0,032].	ANOVA
$H_{36\text{-}I\text{-}17}$	***" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 2,46 – Asya ve U. Doğu: 3,21), [$F_{(3\text{-}324)}$=3,811, p<0,010].	ANOVA
$H_{36\text{-}I\text{-}19}$	***" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,00 – Batı Avrupa: 2,30), [$F_{(3\text{-}325)}$=4,349, p<0,005].	ANOVA
$H_{36\text{-}I\text{-}21}$	***" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,15 – Doğu Avrupa: 2,78 – Asya ve U. Doğu: 2,63 – Batı Avrupa: 2,75), [$F_{(3\text{-}322)}$=3,287, p<0,021].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{36\text{-II-}03}$	***" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 4,33 – Doğu Av: 4,70) – (Türk: 4,33 – 4,59), [$F_{(3\text{-}321)}$=6,554, p<0,000].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}09}$	***" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,22 – Doğu Av: 3,95) – (Türk: 3,22 – Asya ve U. Doğu:4,26) (Türk: 3,22 – Batı Avrupa: 3,76), [$F_{(3\text{-}324)}$=16,803, p<0,000].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}10}$	***" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Doğu Av: 4,12 – Asya ve U.Doğu: 4,69) – (Türk: 4,09 – Asya ve U. Doğu:4,69) - (Asya ve U.Doğu: 4,69 – Batı Avrupa: 4,21), [$F_{(3\text{-}322)}$=3,611, p<0,014].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}11}$	***" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Doğu Avrupa: 4,29 – Batı Avrupa: 3,88), [$F_{(3\text{-}320)}$=3,478, p<0,016].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}12}$	***" Allah'ın yardım etmesini isterim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,91 – Doğu Avrupa: 3,29) – (Türk: 3,91 – Batı Avrupa: 3,11) – (Asya ve U. Doğu: 3,94 – Batı Avrupa: 3,11), [$F_{(3\text{-}317)}$=7,204, p<0,000].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}13}$	***" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk:2,46 – Doğu Av: 3,03), [$F_{(3\text{-}321)}$=3,486, p<0,016].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{36\text{-II-}14}$	***" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 4,22 – Batı Avrupa: 3,81), [$F_{(3\text{-}322)}$=4,014, p<0,008].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}15}$	***" sezgilerime güvenirim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk:3,96 – Doğu Av: 3,48), [$F_{(3\text{-}318)}$=4,748, p<0,003].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}16}$	***" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,57 – Asya ve U. Doğu: 4,11), [$F_{(3\text{-}321)}$=2,670, p<0,048].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}17}$	***"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 2,63 – Doğu Av: 3,64) – (Türk: 2,63 – Asya ve U. Doğu: 3,97) – (Türk: 2,63 – Batı Av: 3,25), [$F_{(3\text{-}321)}$=16,850, p<0,000].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}18}$	***" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 4,16 – Batı Av: 3,94 – Asya ve U. Doğu: 3,88 – Doğu Av: 3,77), [$F_{(3\text{-}318)}$=2,769, p<0,042].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}19}$	***" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 2,12 – Doğu Av: 2,97) – (Türk: 2,12 – Batı Av: 2,72), [$F_{(3\text{-}320)}$=10,905, p<0,000].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{36\text{-II-}26}$	***" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 2,99 – Dopu Av: 3,59) – (Türk: 2,99 – Batı Avrupa: 3,69), [$F_{(3\text{-}315)}$=6,945, p<0,000].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}29}$	***" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 4,35 – Doğu Av: 3,77) – (Türk: 4,35 – Asya ve U. Doğu: 3,74) – (Türk: 4,35 – Batı Av: 3,71), [$F_{(3\text{-}320)}$=8,938, p<0,000].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}30}$	***" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 1,50 – Doğu Av: 2,16) – (Türk: 1,50 – Batı Av: 2,91), [$F_{(3\text{-}319)}$=6,634, p<0,000].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}31}$	***" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 4,13 – Doğu Av: 4,04 – Asya ve U.Doğu: 4,46 – Batı Av: 4,27), [$F_{(3\text{-}321)}$=2,867, p<0,037].	ANOVA
$H_{36\text{-II-}34}$	***" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,94 – Batı Av: 3,55), [$F_{(3\text{-}316)}$=4,149, p<0,007].	ANOVA
H_{37}	**Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	**Ana Hipotez**

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{37\text{-}II\text{-}01}$	***" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 4,26 – büyük ölçek: 4,55), [$F_{(2\text{-}322)}$=3,703, p<0,026].	ANOVA
$H_{37\text{-}II\text{-}04}$	***" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 4,38 - orta ölçek: 4,59 - büyük ölçek: 4,57), [$F_{(2\text{-}320)}$=3,052, p<0,049].	ANOVA
$H_{37\text{-}II\text{-}07}$	***" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 4,38 – büyük ölçek: 4,63) – (küçük ölçek: 4,38 – orta ölçek: 4,69), [$F_{(2\text{-}323)}$=8,234, p<0,000].	ANOVA
$H_{37\text{-}II\text{-}09}$	***" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 3,33 – büyük ölçek: 3,77) – (küçük ölçek: 3,33 – orta ölçek: 3,69), [$F_{(2\text{-}321)}$=5,375, p<0,005].	ANOVA
$H_{37\text{-}II\text{-}12}$	***" Allah'ın yardım etmesini isterim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 3,33 – büyük ölçek: 3,77), [$F_{(2\text{-}316)}$=3,603, p<0,028].	ANOVA
$H_{37\text{-}II\text{-}17}$	***"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 3,03 – büyük ölçek: 3,57), (orta ölçek: 3,04 – büyük ölçek: 3,77), [$F_{(2\text{-}319)}$=5,112, p<0,007].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{37\text{-}II\text{-}29}$	***" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (orta ölçek: 4,19 – büyük ölçek: 3,72), [$F_{(2\text{-}318)}$=5,006, p<0,007].	ANOVA
$H_{37\text{-}II\text{-}32}$	***" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 3,53 – büyük ölçek: 3,05), [$F_{(2\text{-}315)}$=6,466, p<0,002].	ANOVA
$H_{37\text{-}II\text{-}33}$	***" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 3,82 – büyük ölçek: 3,29) - (orta ölçek: 3,75 – büyük ölçek: 3,29), [$F_{(2\text{-}318)}$=9,151, p<0,000].	ANOVA
$H_{37\text{-}II\text{-}34}$	***" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçek: 3,89 – büyük ölçek: 3,49) - (orta ölçek: 3,85 – büyük ölçek: 3,49), [$F_{(2\text{-}315)}$=6,470, p<0,002].	ANOVA
H_{38}	**Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	**Ana Hipotez**
$H_{38\text{-}I\text{-}01}$	**"*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 2,19 – konteyner: 2,67), [$F_{(3\text{-}311)}$=2,814, p<0,039].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{38\text{-}I\text{-}02}$	***"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 2,75 – konteyner: 3,34), [$F_{(3\text{-}310)}$=3,681, p<0,012].	ANOVA
$H_{38\text{-}I\text{-}06}$	***"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"*** **Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 2,81 – konteyner: 3,53) - (dökme yük: 2,83 – konteyner: 3,53), [$F_{(3\text{-}307)}$=5,871, p<0,001].	ANOVA
$H_{38\text{-}I\text{-}08}$	***"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"*** **Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 3,52 – konteyner: 4,04), [$F_{(3\text{-}308)}$=3,526, p<0,015].	ANOVA
$H_{38\text{-}I\text{-}11}$	***" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 3,45 – konteyner: 4,06), [$F_{(3\text{-}309)}$=4,546, p<0,004].	ANOVA
$H_{38\text{-}I\text{-}22}$	***" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 3,45 – konteyner: 4,06), [$F_{(3\text{-}308)}$=7,224, p<0,000].	ANOVA
$H_{38\text{-}II\text{-}01}$	***" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,25 – tanker: 4,47), (kuru yük: 4,25 – konteyner: 4,58), [$F_{(3\text{-}308)}$=4,222, p<0,006].	ANOVA
$H_{38\text{-}II\text{-}02}$	***" armatörün menfaatlerini korurum"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,56 – konteyner 4,76 – dökme yük: 4,77 – tanker: 4,78), [$F_{(3\text{-}308)}$=2,811, p<0,040].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{38\text{-}II\text{-}05}$	***" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,38 – konteyner 4,70), [$F_{(3\text{-}307)}$=4,173, p<0,006].	ANOVA
$H_{38\text{-}II\text{-}07}$	***" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,43 – tanker 4,71), [$F_{(3\text{-}309)}$=3,147, p<0,025].	ANOVA
$H_{38\text{-}II\text{-}11}$	***" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 3,98 – konteyner 4,29), **[$F_{(3\text{-}304)}$=2,730, p<0,044].**	ANOVA
$H_{38\text{-}II\text{-}12}$	***" Allah'ın yardım etmesini isterim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (tanker: 3,30 – dökme yük: 3,44 – konteyner: 3,60 – kuru yük: 3,88), [$F_{(2\text{-}301)}$=2,698, p<0,046].	ANOVA
$H_{38\text{-}II\text{-}13}$	***" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 2,99 – tanker: 2,38), [$F_{(2\text{-}306)}$=4,465, p<0,004].	ANOVA
$H_{38\text{-}II\text{-}20}$	***" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,28 – tanker: 4,62) - (kuru yük: 4,28 – konteyner: 4,65), [$F_{(3\text{-}305)}$=4,804, p<0,003].	ANOVA
$H_{38\text{-}II\text{-}21}$	***" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,24 – konteyner: 4,92), [$F_{(3\text{-}308)}$=2,647, p<0,049].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{38\text{-II-}28}$	***" uluslar arası kurallara bağlı kalarak karar veririm"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,61 – konteyner: 4,84), [$F_{(3\text{-}308)}$=2,885, p<0,036].	ANOVA
$H_{38\text{-II-}29}$	***" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 3,84– konteyner: 4,29), (tanker: 3,78 – konteyner: 4,29), [$F_{(3\text{-}303)}$=3,617, p<0,014].	ANOVA
$H_{38\text{-II-}35}$	***" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tiplerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,13– konteyner: 4,47), [$F_{(3\text{-}304)}$=4,682, p<0,003].	ANOVA
H_{39}	**Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen "Gemi Kaptanının Gemi Operasyonları Yönetiminde Bireysel Karar Verme Süreci" değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	**Ana Hipotez**
$H_{39\text{-I-}02}$	***"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarınagöre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok: 2,65 – Yük. Öğ: 3,16), [$F_{(2\text{-}311)}$=3,998, p<0,019].	ANOVA
$H_{39\text{-I-}06}$	***"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok: 2,93 – Yük. Öğ: 3,41), (Orta Öğ: 2,75 – Yük. Öğ: 3,41), [$F_{(2\text{-}310)}$=8,015, p<0,000].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{39\text{-}I\text{-}07}$	***" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"*** **Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarınagöre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Orta Öğ: 3,10 – Yük. Öğ: 3,60), [$F_{(2\text{-}310)}$=4,604, p<0,011].	ANOVA
$H_{39\text{-}I\text{-}08}$	***"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"*** **Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir** (Orta Öğ: 3,49 – Yük. Öğ: 3,89), [$F_{(2\text{-}309)}$=3,050, p<0,049].	ANOVA
$H_{39\text{-}I\text{-}09}$	***" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Orta Öğ: 3,16 – Yük. Öğ: 3,62), [$F_{(2\text{-}309)}$=3,946, p<0,020].	ANOVA
$H_{39\text{-}I\text{-}10}$	***" motivasyonu kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Orta Öğ: 3,07 – Yük. Öğ: 3,61), [$F_{(2\text{-}310)}$=5,347, p<0,005].	ANOVA
$H_{39\text{-}I\text{-}17}$	***" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Orta Öğ: 2,43 – Dz. Harp Ok. 2,84), [$F_{(2\text{-}309)}$=3,066, p<0,048].	ANOVA
$H_{39\text{-}I\text{-}22}$	***" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Orta Öğ: 2,44 – Yük. Öğ: 2,88), [$F_{(2\text{-}310)}$=3,447, p<0,033].	ANOVA
$H_{39\text{-}II\text{-}03}$	***" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok.: 4,67 – Yük. Öğ: 4,44), [$F_{(2\text{-}308)}$=3,671, p<0,027].	ANOVA
$H_{39\text{-}II\text{-}05}$	*" teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir. (Dz. Harp Ok.: 4,48 – Yük. Öğ: 4,69) - (Orta Öğ: 4,49 – Yük. Öğ: 4,69), [$F_{(2\text{-}310)}$=3,778, p<0,024].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{39\text{-II-}11}$	***" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Orta Öğ: 3,93 – Yük. Öğ: 4,34), [$F_{(2\text{-}309)}$=6,863, p<0,001].	ANOVA
$H_{39\text{-II-}15}$	***" sezgilerime güvenirim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok.: 3,51 – Yük. Öğ: 3,69), [$F_{(2\text{-}306)}$=5,610, p<0,004].	ANOVA
$H_{39\text{-II-}17}$	***"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok.: 3,59 – Yük. Öğ: 2,86), (Dz. Harp Ok.: 3,59 – Orta Öğ: 3,06), [$F_{(2\text{-}308)}$=8,549, p<0,000].	ANOVA
$H_{39\text{-II-}26}$	***" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok.: 3,68 – Yük. Öğ: 3,12), [$F_{(2\text{-}304)}$=95,077, p<0,007].	ANOVA
$H_{39\text{-II-}29}$	***" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok.: 3,67 – Yük. Öğ: 4,30), [$F_{(2\text{-}307)}$=8,881, p<0,000].	ANOVA
$H_{39\text{-II-}31}$	***" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok.: 4,35 – Yük. Öğ: 4,17 – Orta Öğ: 4,08), [$F_{(2\text{-}308)}$=3,100, p<0,046].	ANOVA

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{39\text{-II-}34}$	***" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Dz. Harp Ok.: 3,58 – Yük. Öğ: 4,00) - (Yük. Öğ: 4,00 – Orta Öğ: 3,64), [$F_{(2\text{-}303)}$=7,407, p<0,001].	ANOVA
$H_{39\text{-II-}35}$	***" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Orta Öğ: 4,20 - Dz. Harp Ok.: 4,23 –Yük. Öğ: 4,45), [$F_{(2\text{-}306)}$=3,107, p<0,046].	ANOVA
H_{40}	**OECD ülkelerine ve kolay Bayrak ülkelerine ait bayrakları taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetimine ait bireysel karar verme süreci değişkenlerini değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **A**: OECD Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları **B**: Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları	**Ana Hipotez**
$H_{40\text{-I-}03}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,7881 (151) B: 3,3879 (165), $t_{(314)}$=2,8730 p<0.004	"t" testi
$H_{40\text{-I-}04}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,7285 (151) B: 3,4182 (165), $t_{(314)}$=2,3399 p<0.020	"t" testi
$H_{40\text{-I-}08}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,5533 (150) B: 3,8232 (164), $t_{(312)}$=2,0182 p<0.044	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{40\text{-}I\text{-}09}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,2905 (148) B: 3,6084 (166), $t_{(312)}$=2,3207 p<0.021	"t" testi
$H_{40\text{-}I\text{-}22}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,4106 (151) B: 2,7988 (164), $t_{(313)}$=2,7153 p<0.007	"t" testi
$H_{40\text{-}II\text{-}01}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,5364 (151) B: 4,3537 (164), $t_{(313)}$=2,0669 p<0.040	"t" testi
$H_{40\text{-}II\text{-}03}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,4000 (150) B: 4,5776 (161), $t_{(309)}$=2,4016 p<0.017	"t" testi
$H_{40\text{-}II\text{-}09}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,3533 (150) B: 3,8659 (164), $t_{(312)}$=4,5414 p<0.000	"t" testi
$H_{40\text{-}II\text{-}14}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,1722 (151) B: 3,9321 (162), $t_{(311)}$=2,2599 p<0.025	"t" testi
$H_{40\text{-}II\text{-}17}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,8243 (148) B: 3,3804 (163), $t_{(309)}$=3,7120 p<0.000	"t" testi
$H_{40\text{-}II\text{-}19}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 2,3311 (148) B: 2,7516 (161), $t_{(307)}$=3,1612 p<0.002	"t" testi

./..

Tablo 5.41. 3. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{40\text{-II-}24}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,2550 (149) B: 4,4472 (161), $t_{(308)}$=1,9907 p<0.047	"t" testi
$H_{40\text{-II-}29}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,1533 (150) B: 3,8571 (161), $t_{(309)}$=2,4129 p<0.016	"t" testi
$H_{40\text{-II-}30}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları*" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 1,6755 (151) B: 2,0063 (160), $t_{(309)}$=2,4943 p<0.013	"t" testi
H_{41}	**Gemi kaptanlarının gemi operasyonları yönetimine, kumanda ettiği gemi tipi ile almış oldukları eğitimler arasında anlamlı bir ilişki vardır.** [$x^2_{(6)}$=35,93, p<0,000]	Ki-Kare

5.5. ÖRGÜTSEL BASKININ SONUÇLARINA AİT DEĞİŞKENLERİN ANALİZİ

Gemi kaptanlarının gemi operasyonları yönetimindeki bireysel karar verme süreçlerine ait analizlerin ardından anketin dördüncü ve son bölümünde "Örgütsel Baskı ve Kararın Sonuçları" 13 adet değişken ile değerlendirilmiştir. Değişkenler 5'li frekans ölçeğinde (1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman) değerlendirilmesi yapılmıştır. 13 adet değişkenin güvenirlik analizi sonucu 0,6635 (Cronbach Alfa) olarak ölçülmüştür. Diğer değişken grupları ile kıyaslandığında oldukça düşük çıkan güvenirlik katsayısının 13. değişken dikkate alındığında 0,6900 gibi bir değere yükseldiği gözlemlenmiştir. Düşük olan güvenirlik değerine rağmen bu grubun da diğerleri gibi değerlendirilmesinin çalışmaya değer katacağı düşünülmektedir. Değişkenlere ait ortalama, standart sapma ve örneklem sayısı Tablo 5.42'da sunulmuştur.

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait "Örgütsel Baskının Sonuçları" değişkenleri Likert ölçeği ortalamalarına göre karar sürecine en sık tercih edilen değişkenler sırayla, "öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" (4,78), "öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" (4,41), "öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" (4,38) olarak bulunmuştur.

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci analizine ait "Örgütsel Baskının Sonuçları" değişkenleri Likert ölçeği ortalamalarına göre karar sürecine en az tercih edilen değişkenler sırayla, "uyumlu davranmayı tercih ederim" (3,46), "sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım" (3,41), "gemiden ayrılmayı tercih ederim" (2,46) olarak bulunmuştur.

Tablo 5.42. Gemi Kaptanlarının Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değişkenlerin Analiz Sonuçları

Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Analiz

D. No.	Gemi operasyonları ile ilgili vereceğim kararlarda kara yönetimi tarafından arzu etmediğim bir kararı vermem istenirse;……	(n)	Ort.*	S. S.**
B-08	öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim.	350	4,7829	0,580
B-07	öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim.	351	4,4103	0,798
B-06	öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim.	349	4,3811	0,766
B-05	ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm.	347	4,2421	0,889
B-04	daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım.	349	4,1203	0,853
B-10	arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım.	349	4,1117	0,963
B-03	durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim.	346	3,9104	1,157
B-02	yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim.	348	3,8764	1,043
B-11	mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım.	347	3,6686	1,106
B-09	öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim.	347	3,5648	1,298
B-01	uyumlu davranmayı tercih ederim.	344	3,4622	1,247
B-12	sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım.	347	3,4121	1,230
B-13	gemiden ayrılmayı tercih ederim.	346	2,4624	1,290

* Ortalama, ** Standart Sapma
5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

Aşağıda, gemi operasyonlarının yönetimindeki gemi kaptanlarının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenler ile çalışmaya katılan gemi kaptanlarına, kumanda ettiği gemiye ve çalıştığı örgüte ait profil değişkenleri arasında karşılaştırmalı analizler yapmak için aşağıdaki H_{A4} ana hipotez geliştirilmiştir.

H_{A5} : Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir.

H_{A4} ana hipotezine ait alt hipotezler ($H_{42} - H_{51}$) aşağıda sıralanmıştır.

5.5.1. Türk / Yabancı Gemi Kaptanları ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının Türk ve Yabancı olmasına göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{42} : Türk ve Yabancı gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenleri değerlendirmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{42} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları Türk ve Yabancı olmak üzere iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonlarının yönetimindeki gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{42} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.43'da verilmiştir.

Tablo 5.43'den de görüldüğü gibi, *"uyumlu davranmayı tercih ederim.,"* **$H_{42\text{-}B\text{-}01.}$**, *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* **$H_{42\text{-}B\text{-}03.}$**, *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"* **$H_{42\text{-}B\text{-}05.}$**,*"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{42\text{-}B\text{-}06.}$**, *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* **$H_{42\text{-}B\text{-}10.}$**,*"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* **$H_{42\text{-}B\text{-}11.}$**, *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* **$H_{42\text{-}B\text{-}13.}$** değişkenleri, Türk ve yabancı gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedirler.

Tablo 5.43. Türk ve Yabancı Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{42\text{-}B\text{-}01}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,0972 (144) Y: 3,7186 (199)	**Desteklendi** **$t_{(341)}$=4,6856 p<0.000**
$H_{42\text{-}B\text{-}02}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{42\text{-}B\text{-}03}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,5694 (144) Y: 4,1493 (201)	**Desteklendi** **$t_{(343)}$=4,5097 p<0.000**
$H_{42\text{-}B\text{-}04}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{42\text{-}B\text{-}05}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,4126 (143) Y: 4,1182 (203)	**Desteklendi** **$t_{(344)}$=3,0672 p<0.002**
$H_{42\text{-}B\text{-}06}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,4755 (143) Y: 4,3122 (205)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,0604 p<0.040**
$H_{42\text{-}B\text{-}07}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{42\text{-}B\text{-}08}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{42\text{-}B\text{-}09}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{42\text{-}B\text{-}10}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 4,2937 (143) Y: 3,9854 (205)	**Desteklendi** **$t_{(346)}$=2,9677 p<0.003**
$H_{42\text{-}B\text{-}11}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 3,9718 (142) Y: 3,4608 (204)	**Desteklendi** **$t_{(344)}$=4,4960 p<0.000**
$H_{42\text{-}B\text{-}12}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{42\text{-}B\text{-}13}$: Türk ve yabancı gemi kaptanları *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	T: 2,6806 (144) Y: 2,3085 (201)	**Desteklendi** **$t_{(343)}$=2,6622 p<0.008**

T: Türk kaptanlar, **Y**: Yabancı kaptanlar.

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.5.2. Gemi Kaptanlarının Medeni Durumu ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının bir bayan ile ilişkisinin olup olmamasına göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{43} : Medeni durumları farklı olan gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{43} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları dul, bekar ve boşanmış olanlar "bir bayanla ilişkisi olmayan" grup olarak kabul edilirken, nişanlı ve evli olanlar "bir bayanla ilişkisi olan" grup olarak kabul edilmiştir. Buna göre gemi kaptanları bir bayan ile ilişkisi olan ve olmayan olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılmış, bu grupların gemi operasyonlarının yönetimindeki gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{43} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.44'de verilmiştir.

Tablo 5.44'den de görüldüğü gibi, gemi kaptanı bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenleri, bir bayan ile ilişkisi olan ve olmayan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmemektedir. H_{43} hipotezi reddedilmiştir.

Tablo 5.44. Bir Bayan İle İlişkisi Olan ve Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{43\ -B-01.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-02.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-03.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-04.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-05.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-06.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-07.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-08.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-09.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-10.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-11.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-12.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{43\ -B-13.}$: Bir bayan ile ilişkisi olan ile olmayan gemi kaptanları *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.5.3. Gemi Kaptanlarının Çocuk Sahibi Olması ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin ortalaması, gemi kaptanlarının çocuk sahibi olup olmamasına göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{44} : Çocuk sahibi olan ve olmayan gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{44} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları çocuk sahibi olan ve olmayan olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonlarının yönetimindeki gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{44} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.45'de verilmiştir.

Tablo 5.45'den de görüldüğü gibi, "*durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* **$H_{42\ -B-03.}$**, *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{42\ -B-07.}$**, *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* **$H_{42\ -B-12.}$** değişkenleri, çocuk sahibi olan ve olmayan gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedirler.

Tablo 5.45. Çocuk Sahibi Olan ve Olmayan Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{44\ -B-01.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-02.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-03.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,5472 (053) B: 3,9723 (289)	**Desteklendi** **$t_{(340)}$=2,4706 p<0.014**
$H_{44\ -B-04.}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-05.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-06.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-07.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,1887 (052) B: 4,4422 (294)	**Desteklendi** **$t_{(345)}$=2,1339 p<0.034**
$H_{44\ -B-08.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-09.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-10.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-11.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{44\ -B-12.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,0377 (053) B: 3,4759 (290)	**Desteklendi** **$t_{(341)}$=2,3929 p<0.017**
$H_{44\ -B-13.}$: Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Çocuk Sahibi Olmayan Gemi Kaptanları ; **B**: Çocuk Sahibi Olan Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.5.4. Gemi Kaptanlarının Kumandasını Yaptığı Gemileri İşleten Örgüt Yönetim Şekilleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin ortalaması, gemi kaptanlarının kumandasını yaptığı gemileri işleten örgütün yönetimi şekline göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{45}: Armatör işletmeleri ve profesyonel gemi yönetim işletmeleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{45} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları kumanda ettikleri gemileri işleten örgütler, armatör ve profesyonel gemi yönetim işletmeleri olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonlarının yönetimindeki gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{45} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.46'da verilmiştir.

Tablo 5.46'dan da görüldüğü gibi *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{42\text{-}B\text{-}08.}$,** *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* **$H_{42\text{-}B\text{-}11.}$** değişkenleri, armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedirler.

Tablo 5.46. Armatör ve Profesyonel Gemi İşletme Örgütleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{45\text{ -B-01.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-02.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-03.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-04.}}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-05.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-06.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-07.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-08.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,7306 (219) B: 4,8632 (117)	**Desteklendi** **$t_{(334)}$=2,2579 p<0.025**
$H_{45\text{ -B-09.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-10.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-11.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,8119 (218) B: 3,3707 (116)	**Desteklendi** **$t_{(332)}$=3,3711 p<0.014**
$H_{45\text{ -B-12.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{45\text{ -B-13.}}$: Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Armatör Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Profesyonel Gemi Yönetim İşletmeleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.5.5. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemilerdeki Gemi Adamlarının Milliyetleri ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecine örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemide çalışan gemiadamlarının aynı milliyetten olması ve farklı milliyetlerden olmasına göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{46} : Aynı milliyetten ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{46} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanları kumanda ettikleri gemilerin aynı milliyetten gemiadamları ile donatılanlar ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılanlar olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonlarının yönetimindeki gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{46} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.47'de verilmiştir.

Tablo 5.47'den de görüldüğü gibi değişkenleri, *"uyumlu davranmayı tercih ederim.,"* **$H_{42\ -B-01.}$**,*"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* **$H_{42\ -B-03.}$**, *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* **$H_{42\ -B-07.}$** değişkenleri, armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir.

Tablo 5.47. Aynı Milliyetten ve Farklı Milliyetlerden Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{46\text{-B-01}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,3220 (205) B: 3,6822 (129)	**Desteklendi** **$t_{(332)}$=2,6152 p<0.009**
$H_{46\text{-B-02}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-03}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,7837 (208) B: 4,1250 (128)	**Desteklendi** **$t_{(334)}$=2,8108 p<0.005**
$H_{46\text{-B-04}}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-05}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-06}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-07}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,3254 (209) B: 4,5191 (131)	**Desteklendi** **$t_{(338)}$=2,1717 p<0.031**
$H_{46\text{-B-08}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-09}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-10}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-11}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-12}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{46\text{-B-13}}$: Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: Aynı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Farklı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.5.6. Gemi Kaptanları Tarafından Kumanda Edilen Geminin Bayrağı ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin bayrağına göre bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{47}: OECD ülkelerine ve kolay bayrak ülkelerine ait bayrakları taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{47} hipotezinin test edilebilmesi amacıyla çalışmaya katılan gemi kaptanlarının kumanda ettikleri gemilerin taşıdığı bayraklar OECD ülkeleri ve Kolay Bayrak ülkeleri olarak iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrılarak, gemi operasyonlarının yönetimindeki gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına değişkenlerin ortalamaları arasındaki farkın anlamlı olup olmadığının analizi için veriler üzerinde "t" testi yapılmıştır. H_{47} hipotezine ilişkin alt hipotezler ve elde edilen sonuçlar Tablo 5.48'de verilmiştir.

Tablo 5.48'den de görüldüğü gibi değişkenleri, *"uyumlu davranmayı tercih ederim.,"* **$H_{42\text{ -B-01.}}$**, *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* **$H_{42\text{ -B-03.}}$**,*"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* **$H_{42\text{ -B-10.}}$**,*"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* **$H_{42\text{ -B-11.}}$** değişkenleri, armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedirler.

Tablo 5.48. OECD ve Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrakları Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları Arasında Karşılaştırmalı Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskı Sonuçlarının Analizi: Hipotez Testleri ("t" Testi) ve Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	Ortalama* (n)	SONUÇ
$H_{47\text{-}B\text{-}01}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,2933 (150) B: 3,5901 (161)	**Desteklendi** **$t_{(309)}$=2,1246 p<0.034**
$H_{47\text{-}B\text{-}02}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{47\text{-}B\text{-}03}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,7517 (149) B: 4,0185 (162)	**Desteklendi** **$t_{(309)}$=1,9866 p<0.048**
$H_{47\text{-}B\text{-}04}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{47\text{-}B\text{-}05}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{47\text{-}B\text{-}06}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{47\text{-}B\text{-}07}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{47\text{-}B\text{-}08}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{47\text{-}B\text{-}09}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{47\text{-}B\text{-}10}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 4,3133 (150) B: 3,9939 (164)	**Desteklendi** **$t_{(312)}$=3,0351 p<0.003**
$H_{47\text{-}B\text{-}11}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	A: 3,8200 (150) B: 3,5123 (162)	**Desteklendi** **$t_{(310)}$=2,4340 p<0.015**
$H_{47\text{-}B\text{-}12}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi
$H_{47\text{-}B\text{-}13}$: OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.	----------	Desteklenmedi

A: OECD Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları
B: Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları

* 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.

5.5.7. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{48}: Farklı milliyet gruplarındaki gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{48} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler, gemi kaptanının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının milliyet gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları "Türkiye", "Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloku Ülkeleri", "Batı Avrupa Ülkeleri" ve "Asya ve Uzak Doğu Ülkeleri" milliyetlerine göre gruplandırılmıştır. H_{48} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{48} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.49'da verilmiştir.

Tablo 5.49. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları

$H_{48\text{-}B\text{-}01.}$: *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	32,874	3	10,958	7,330	0,000	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	481,399	322	1,495			Türk	Doğu Av.
Toplam	514,273	325				(3,08)	(3,68)
						Türk	Batı Av.
						(3,08)	(3,73)
[$F_{(3\text{-}322)}$=7,330, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	A. U.Doğu
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(3,08)	(3,79)

$H_{48\text{-}B\text{-}02.}$: *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,490	3	1,830	1,661	0,175	---	
Gruplariçi	355,856	323	1,102			---	---
Toplam	361,346	326				---	---

[$F_{(3\text{-}323)}$=1,661, p<0,175]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{48\text{-}B\text{-}03.}$: *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	32,723	3	10,908	8,455	0,000	Dunnett – C (p<0,05)	
Gruplariçi	414,127	321	1,290			Türk	Doğu Av.
Toplam	446,849	324				(3,56)	(4,13)
						Türk	Batı Av.
						(3,00)	(4,13)
[$F_{(3\text{-}321)}$=8,455, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	A. U.Doğu
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(3,00)	(4,38)

$H_{48\text{-}B\text{-}04.}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,168	3	0,056	0,075	0,973	---	
Gruplariçi	240,195	324	0,741			---	---
Toplam	240,363	327				---	---

[$F_{(3\text{-}324)}$=0,075, p<0,973]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{48\text{-}B\text{-}05.}$: *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,490	3	2,163	2,805	0,040	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	248,347	322	0,771			Türk	Batı Av.
Toplam	254,837	325				(4,41)	(4,07)

[$F_{(3\text{-}326)}$=2,805, p<0,040]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.49. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{48-B-06}$: *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,193	3	0,731	1,268	0,285	---	
Gruplariçi	186,125	323	0,576			---	---
Toplam	188,318	326				---	---

[$F_{(3-323)}$=1,268, p<0,285. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{48-B-07}$: *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,871	3	0,957	1,517	0,210	---	
Gruplariçi	205,080	325	0,631			---	---
Toplam	207,951	328				---	---

[$F_{(3-325)}$=1,517, p<0,210]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{48-B-08}$: *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,799	3	0,266	0,856	0,464	---	
Gruplariçi	101,146	325	0,311			---	---
Toplam	101,945	328				---	---

[$F_{(3-325)}$=0,856, p<0,464]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{48-B-09}$: *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	11,678	3	3,893	2,258	0,082	---	
Gruplariçi	555,220	322	1,724			---	---
Toplam	566,899	325				---	---

[$F_{(3-322)}$=2,258, p<0,082]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{48-B-10}$: *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,624	3	2,541	2,842	0,038	Scheffe Testi (p<0,05)	
Gruplariçi	289,739	324	0,894			---	---
Toplam	297,363	327				---	---

[$F_{(3-324)}$=2,842, p<0,038]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.49. Gemi Kaptanlarının Milliyet Grupları ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{48\text{ -B-11.}}$: *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	27,944	3	9,315	7,922	0,000	Dunnett – C (p<0,05)	
Gruplariçi	378,612	322	1,176			Türk	A. U.Doğu
Toplam	406,555	325				(3,97)	(3,26)
[$F_{(3-322)}$=7,922, p<0,000]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Türk	Batı Av.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(3,97)	(3,32)

$H_{48\text{ -B-12.}}$: *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,229	3	2,410	1,568	0,197	---	
Gruplariçi	493,460	321	1,537			---	---
Toplam	500,689	324				---	---

[$F_{(3-321)}$=1,568, p<0,197]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{48\text{ -B-13.}}$: *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	13,181	3	4,394	2,613	0,051	---	
Gruplariçi	539,662	321	1,681			---	---
Toplam	552,843	324				---	---

[$F_{(3-326)}$=2,613, p<0,051]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.49'dan da görüleceği gibi **$H_{48\text{ -B-01}}$, $H_{48\text{ -B-03}}$, $H_{48\text{ -B-05}}$, $H_{48\text{ -B-10}}$, $H_{48\text{ -B-11}}$,** hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezlerdeki gruplar arasındaki anlamlı farkının hangi milliyet grupları arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett-C testi sonuçları yine Tablo 5.49'da sunulmuştur.

Buna göre*"uyumlu davranmayı tercih ederim.,"* değişkeni Türk (3,08) ve Doğu Avrupalı (3,68) ile Türk (3,08) ve Batı Avrupalı (3,73) ile Türk (3,08) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (3,79) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-322)}$=7,330, p<0,000].

"Durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim" değişkeni Türk (3,56) ve Doğu Avrupalı (4,13) ile Türk (3,56) ve Batı Avrupalı (4,13) ile Türk (3,56) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (4,38) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-321)}$=8,455, p<0,000].

"Ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm" değişkeni Türk (4,41) ve Batı Avrupalı (4,07) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-326)}$=2,805, p<0,040].

"Arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım" değişkeni gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre farklı değerlendirmektedir [$F_{(3-324)}$=2,842, p<0,038]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Batı Avrupalı (3,97), Doğu Avrupalı (3,99), "Asya ve Uzak Doğulu" (4,09), Türk (4,30).

"Mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım" değişkeni Türk (3,97) ve "Asya ve Uzak Doğulu" (3,26) ile Türk (3,97) ve Batı Avrupalı (3,32) gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-322)}$=7,922, p<0,000].

5.5.8. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{49} : Farklı büyüklüklerdeki gemi işletmelerinde çalışan gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel

baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{49} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler gemi kaptanının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının çalıştığı işletme büyüklüğü gruplarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanları çalıştıkları işletmeler "Küçük", "Orta" ve "Büyük" ölçekli işletme olarak gruplandırılmıştır. H_{49} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{49} hipotezinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.50'de verilmiştir.

Tablo 5.50. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları

$H_{49\text{ -B-01.}}$: *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,963	2	5,482	3,608	0,028	Scheffe Test (p<0,05)	
Gruplariçi	483,099	318	1,519			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	494,062	320				(3,20)	(3,68)

[$F_{(2\text{-}318)}$=3,608, p<0,028]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49\text{ -B-02.}}$: *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,101	2	0,050	0,046	0,955	---	
Gruplariçi	355,192	321	1,107			---	---
Toplam	355,293	323				---	---

[$F_{(2\text{-}321)}$=0,0461, p<0,955]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.50. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{49-B-03}$: *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,342	2	2,171	1,638	0,196	---	
Gruplariçi	424,079	320	1,325			---	---
Toplam	428,421	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=1,6381, p<0,196]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49-B-04}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,622	2	0,311	0,431	0,650	---	
Gruplariçi	232,227	322	0,721			---	---
Toplam	232,849	324				---	---

[$F_{(2-324)}$=0,431, p<0,650]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49-B-05}$: *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,443	2	0,221	0,268	0,765	---	
Gruplariçi	263,197	319	0,825			---	---
Toplam	263,640	321				---	---

[$F_{(2-319)}$=0,268, p<0,765]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49-B-06}$: *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,581	2	0,290	0,484	0,617	---	
Gruplariçi	192,712	321	0,600			---	---
Toplam	193,293	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=0,484, p<0,617. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49-B-07}$: *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,970	2	0,985	1,524	0,219	---	
Gruplariçi	208,769	323	0,646			---	---
Toplam	210,739	325				---	---

[$F_{(2-323)}$=1,524, p<0,219]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.50. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{49\ -B-08.}$: *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,376	2	1,188	3,523	0,031	Dunnett – C (p<0,05)	
Gruplariçi	108,548	322	0,337			Küçük Ölç.	Büyük Ölç.
Toplam	110,923	324				(4,66)	(4,87)

[$F_{(2-322)}$=3,523, p<0,031]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49\ -B-09.}$: *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,096	2	1,048	0,624	0,537	---	
Gruplariçi	539,410	321	1,680			---	---
Toplam	541,506	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=0,624, p<0,537]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49\ -B-10.}$: *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,886	2	0,443	0,470	0,626	---	
Gruplariçi	302,753	321	0,943			---	---
Toplam	303,639	323				---	---

[$F_{(2-321)}$=0,470, p<0,626]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49\ -B-11.}$: *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	6,256	2	3,128	2,630	0,074	---	
Gruplariçi	380,611	320	1,189			---	---
Toplam	386,867	322				---	---

[$F_{(2-321)}$=2,630, p<0,074]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{49\ -B-12.}$: *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	0,296	2	0,148	0,099	0,906	---	
Gruplariçi	479,760	320	1,499			---	---
Toplam	480,056	322				---	---

[$F_{(2-320)}$=0,099, p<0,906]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.50. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemiyi İşleten İşletmenin Büyüklüğü ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{49\text{ -B-13}}$: *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,455	2	5,227	3,103	0,046	Scheffe Test (p<0,05)	
Gruplariçi	535,664	318	1,684			---	---
Toplam	546,118	320				---	---

[$F_{(2\text{-}318)}$=3,103, p<0,046]. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.50'den de görüleceği gibi **$H_{49\text{ -B-01}}$**, **$H_{49\text{ -B-08}}$**, **$H_{49\text{ -B-13}}$**, hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezlerdeki gruplar arasındaki anlamlı farkının hangi milliyet grupları arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett-C testi sonuçları yine Tablo 5.50'de sunulmuştur.

Buna göre*"uyumlu davranmayı tercih ederim.,"* değişkeni Küçük Ölç. (3,20) ve Büyük Ölç. (3,68) işletmelere ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}318)}$=3,608, p<0,028].

"Öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" değişkeni Küçük Ölç. (4,66) ve Büyük Ölç. (4,87) işletmelere ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2\text{-}322)}$=3,523, p<0,031].

"Gemiden ayrılmayı tercih ederim" değişkeni gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre farklı değerlendirmektedir [$F_{(2\text{-}318)}$=3,103, p<0,046]. Hangi gruplar arasında anlamlı bir fark olduğunun testi 0,05 düzeyinde anlamlı bulunmamıştır. Bununla birlikte gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre ortalamalar aşağıdaki gibi sıralanmıştır. Küçük Ölçekli (2,74), Orta Ölçekli (2,35), Büyük Ölçekli (2,35).

5.5.9. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettikleri Gemi Tipi ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tipine göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{50} : Farklı tipteki gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{50} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler gemi kaptanının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemi tipidir. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemiler, "Kuru yük", "Tanker", "Konteyner", "Dökme yük" gemi tipleri gruplarına ayrılmıştır. H_{50} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{50} hipotezinin alt hipotezlerinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.51'de verilmiştir.

Tablo 5.51. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipi ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları

$H_{50\text{ -B-01.}}$: *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	8,220	3	2,740	1,718	0,163	---	
Gruplariçi	479,931	301	1,594			---	---
Toplam	488,151	304				---	---

[$F_{(3\text{-}301)}$=1,718, p<0,163]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50\text{ -B-02.}}$: *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,446	3	0,482	0,419	0,740	---	
Gruplariçi	351,000	305	1,151			---	---
Toplam	352,447	308				---	---

[$F_{(3\text{-}305)}$=0,419, p<0,740]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50\text{ -B-03.}}$: *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,564	3	0,855	0,641	0,589	---	
Gruplariçi	405,566	304	1,334			---	---
Toplam	408,130	307				---	---

[$F_{(3\text{-}304)}$=0,641, p<0,589]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50\text{ -B-04.}}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,096	3	0,365	0,493	0,688	---	
Gruplariçi	226,997	306	0,742			---	---
Toplam	228,094	309				---	---

[$F_{(3\text{-}306)}$=0,493, p<0,688]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50\text{ –B-05.}}$: *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,101	3	0,700	0,867	0,459	---	
Gruplariçi	245,597	304	0,808			---	---
Toplam	247,698	30				---	---

[$F_{(3\text{-}304)}$=0,867, p<0,459]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.51. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipi ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{50-B-06}$: *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,000	3	0,333	0,558	0,643	---	
Gruplariçi	182,987	306	0,598			---	---
Toplam	183,987	309				---	---

[$F_{(3-306)}$=0,558, p<0,643. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50-B-07}$: *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,593	3	1,531	2,277	0,080	---	
Gruplariçi	207,071	308	0,672			---	---
Toplam	211,663	311				---	---

[$F_{(3-308)}$=2,277, p<0,080]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50-B-08}$: *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,992	3	1,664	5,319	0,001	Dunnett – C (p<0,05)	
Gruplariçi	96,043	307	0,313			Kuru yük	Tanker
Toplam	101,035	310				(4,65)	(4,93)
[$F_{(3-307)}$=5,319, p<0,001]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Kuru yük	Dökme yük
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(4,65)	(4,97)

$H_{50-B-09}$: *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	10,459	3	3,486	1,996	0,115	---	
Gruplariçi	534,496	306	1,747			---	---
Toplam	544,955	309				---	---

[$F_{(3-306)}$=1,996, p<0,115]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50-B-10}$: *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	5,620	3	1,873	1,937	0,124	---	
Gruplariçi	295,867	306	0,967			---	---
Toplam	301,487	309				---	---

[$F_{(3-306)}$=1,937, p<0,124]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.51. Gemi Kaptanlarının Kumanda Ettiği Gemi Tipi ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{50\text{ -B-11.}}$: *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,833	3	0,278	0,227	0,877	---	
Gruplariçi	372,953	305	1,223			---	---
Toplam	373,786	308				---	---

$[F_{(3-305)}=0{,}227, p<0{,}877]$. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50\text{ -B-12.}}$: *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,587	3	0,529	0,343	0,794	---	
Gruplariçi	470,614	305	1,543			---	---
Toplam	472,201	308				---	---

$[F_{(3-305)}=0{,}343, p<0{,}794]$. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{50\text{ -B-13.}}$: *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	20,412	3	6,804	4,243	0,006	Dunnett – C ($p<0{,}05$)	
Gruplariçi	489,050	305	1,603			Kuru yük	Konteyner
Toplam	509,463	308				(2,68)	(2,05)

$[F_{(3-305)}=4{,}243, p<0{,}006]$. Hipotez Kabul Edilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.51'den de görüleceği gibi **$H_{50\text{ -B-08}}$**, **$H_{50\text{ -B-13}}$**, hipotezleri kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezlerdeki gruplar arasındaki anlamlı farkının hangi milliyet grupları arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett-C testi sonuçları yine Tablo 5.51'de sunulmuştur.

Buna göre *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkeni Kuru yük (4,65) ve Tanker (4,93) ile Kuru yük (4,65) ve Dökme yük (4,93) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir $[F_{(3-307)}=5{,}319, p<0{,}001]$.

"Gemiden ayrılmayı tercih ederim. değişkeni Kuru yük (2,68) ve Konteyner

(2,05) gemilerini kumanda eden gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(3-305)}$=4,243, p<0,006].

5.5.10. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ve Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Karşılaştırmalı Analiz

"Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin değerlendirilmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumlarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen hipotez kurulmuştur.

H_{51} : Farklı düzeylerde eğitim almış gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.

H_{51} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler gemi kaptanının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkili olup olmadığı incelenen değişken ise gemi kaptanlarının eğitim durumlarıdır. Çalışmaya katılan gemi kaptanlarının eğitim durumları, "Orta Öğretim" (ilköğretim, lise, meslek lisesi) , "Deniz Harp Okulu" ve "Yükseköğretim" (ön lisans, lisans, yüksek lisans, doktora) olarak gruplandırılmıştır. H_{51} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için "Tek Yönlü Varyans" (One-Way ANOVA) Analizi uygulanacaktır. H_{51} hipotezinin alt hipotezlerinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.52'de verilmiştir.

Tablo 5.52. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumu ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları

$H_{51\text{ -B-01.}}$: *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	3,375	2	1,688	1,109	0,331	---	
Gruplariçi	465,693	306	1,522			---	---
Toplam	469,068	308				---	---

[$F_{(2\text{-}306)}$=1,109, p<0,331]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\text{ -B-02.}}$: *"yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,408	2	0,704	0,627	0,535	---	
Gruplariçi	347,101	309	1,123			---	---
Toplam	348,510	311				---	---

[$F_{(2\text{-}309)}$=0,627, p<0,535]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\text{ -B-03.}}$: *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	12,849	2	6,424	4,868	0,008	Dunnett – C (p<0,05)	
Gruplariçi	407,763	309	1,320			Yükseköğ.	Orta Öğ.
Toplam	420,612	311				(3,61)	(4,03)
[$F_{(2\text{-}309)}$=4,868, p<0,008]. Hipotez Kabul Edilmiştir.						Yükseköğ.	Dz. H.O.
* 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman						(3,61)	(4,04)

$H_{51\text{ -B-04.}}$: *"daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,980	2	0,990	1,338	0,264	---	
Gruplariçi	228,632	309	0,740			---	---
Toplam	230,612	311				---	---

[$F_{(2\text{-}309)}$=1,338, p<0,264]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\text{ -B-05.}}$: *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,021	2	0,011	0,013	0,987	---	
Gruplariçi	250,416	308	0,813			---	---
Toplam	250,437	310				---	---

[$F_{(2\text{-}308)}$=0,013, p<0,987]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.52. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumu ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{51\ -B-06.}$: *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,060	2	0,030	0,051	0,950	---	
Gruplariçi	181,552	309	0,588			---	---
Toplam	181,612	311				---	---

[$F_{(2-309)}$=0,051, p<0,950. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\ -B-07.}$: *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,012	2	0,006	0,009	0,991	---	
Gruplariçi	200,167	311	0,644			---	---
Toplam	200,178	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=0,009, p<0,991]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\ -B-08.}$: *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	1,001	2	0,500	1,686	0,187	---	
Gruplariçi	92,286	311	0,297			---	---
Toplam	93,287	313				---	---

[$F_{(2-311)}$=1,686, p<0,187]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\ -B-09.}$: *"öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,603	2	1,302	0,746	0,475	---	
Gruplariçi	539,239	309	1,745			---	---
Toplam	541,843	311				---	---

[$F_{(2-309)}$=0,746, p<0,475]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\ -B-10.}$: *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	Sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	,997	2	0,499	0,524	0,592	---	
Gruplariçi	294,862	310	0,951			---	---
Toplam	295,859	312				---	---

[$F_{(2-310)}$=0,524, p<0,592]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

./..

Tablo 5.52. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumu ile Gemi Operasyonlarının Yönetimindeki Bireysel Karar Verme Sürecinde Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değerlendirmelerin Varyans Analizi Sonuçları (Devam)

$H_{51\text{ -B-11.}}$: *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	4,967	2	2,483	2,007	0,136	---	
Gruplariçi	382,366	309	1,237			---	---
Toplam	387,333	311				---	---

[$F_{(2-309)}$=2,007, p<0,136]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\text{ -B-12.}}$: *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	2,762	2	1,381	0,902	0,407	---	
Gruplariçi	471,797	308	1,532			---	---
Toplam	474,559	310				---	---

[$F_{(2-308)}$=0,902, p<0,407]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

$H_{51\text{ -B-13.}}$: *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Varya. Kayna.	Kareler Top.	sd	Kareler Ort.	F	P	Gruplar Arası Farklar*	
Gruplararası	7,411	2	3,705	2,284	0,104	---	
Gruplariçi	498,073	307	1,622			---	---
Toplam	505,484	309				---	---

[$F_{(2-307)}$=2,284, p<0,104]. Hipotez Reddedilmiştir. * 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman

Tablo 5.52'den de görüleceği gibi sadece **$H_{51\text{ -B-03}}$**, hipotezi kabul edilmiştir. Kabul edilen hipotezdeki gruplar arasındaki anlamlı farkının hangi milliyet grupları arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe ve Dunnett-C testi sonuçları yine Tablo 5.52'de sunulmuştur.

Buna göre *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* değişkeni Yükseköğretim (3,61) ve Orta Öğretim (4,03) ile Yükseköğretim (3,61) ve Deniz Harp Okulu (4,04) eğitimi almış gemi kaptanları tarafından farklı değerlendirilmektedir [$F_{(2-309)}$=4,868, p<0,008].

Gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerin analizi sırasında H_{51} hipotezini açıklayabileceğini düşünülen bir analiz yapılmıştır. Bu analiz gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipinin, milliyet grupları ile bir ilişkisinin olup olmadığının tespitine yönelik olarak yapılmışıtır.

Analiz için çalışmaya katılan gemi kaptanları eğitim durumları itibariyle, "Orta Öğretim" (ilköğretim, lise, meslek lisesi) , "Deniz Harp Okulu" ve "Yükseköğretim" (ön lisans, lisans, yüksek lisans, doktora) olarak gruplandırılmıştır. Gemi kaptanlarının milliyet grupları ise "Türk" "Doğu Avrupalı", "Asya ve Uzak Doğulu" ve "Batı Avrupalı" olarak gruplandırılmıştır. Örneklem gruplar iki ilişkisiz örneklem grubuna ayrıldıktan sonra veri analizi için "İki değişen için Kay-Kare" (Chi-Square Test x^2) testi yapılmıştır. Analize ilişkin elde edilen sonuçlar Tablo 5.53'de, Ki-Kare sonuçları ise Tablo 5.54'de verilmiştir.

Tablo 5.53. incelendiğinde ağırlıklı olarak Türk gemileri kaptanlarının %48,1'i "Yükseköğretim", Doğu Avrupalı gemi kaptanlarının %47,1'i "Deniz Harp Okulu", "Asya ve Uzak Doğulu" gemi kaptanlarının %58'i "Yükseköğretim", Batı Avrupalı gemi kaptanlarının ise %47,9'u "Deniz Harp Okulu" eğitim seviyesinde olduğu görülmektedir. Tablo 5.54. incelendiğinde ise milliyet gruplarına göre gemi kaptanlarının eğitim durumlarında gözlenen farkların anlamlı olduğu bulunmuştur [$x^2_{(6)}$=47,843, p<0,000].

Tablo 5.53. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ve Gemi Kaptanlarının Milliyet Gruplarına Ait Karşılaştırmalı Analiz Tablosu

			Milliyet Grupları				
			Türk	Doğu Avrupalı	Uzak Doğulu	Batı Avrupalı	Toplam
Eğitim Durumu	Orta Öğretim	Frekans	48	26	6	20	100
		Yüzde Dağılımı	37,2%	37,1%	19,4%	28,2%	33,2%
	Dz. Harp Okulu	Frekans	19	33	7	34	93
		Yüzde Dağılımı	14,7%	47,1%	22,6%	47,9%	30,9%
	Yükseköğretim	Frekans	62	11	18	17	108
		Yüzde Dağılımı	48,1%	15,7%	58,1%	23,9%	35,9%
Toplam		Frekans	129	70	31	71	301
		Yüzde Dağılımı	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tablo 5.54. Gemi Kaptanlarının Eğitim Durumları ve Gemi Kaptanlarının Milliyet Gruplarına Ait Karşılaştırmalı Ki-Kare Testi Sonuçları

	Değer	Serbestlik Derecesi	Anlamlılık Düzeyi (2-kuyruklu)
Pearson Chi-Square	47,843	6	,000
İlişkisi Katsayısı	50,395	6	,000
Linear-by-Linear Association	,129	1	,719
Geçerli Örneklem Sayısı	301		

Gemi operasyonlarının yönetimindeki gemi kaptanının bireysel karar verme sürecinde, örgütsel baskının sonuçlarına ait ana hipotez ve kabul edilen alt hipotezler Tablo 5.55'de gösterilmektedir.

H_{A4}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir.

Alt Hipotezler: H_{42}- H_{51}

Tablo 5.55. 4. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{42}	**Türk ve Yabancı gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenleri değerlendirmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **T**: Türk kaptanlar; **Y**: Yabancı kaptanlar;	**Ana Hipotez**
$H_{42\text{-}B\text{-}01}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,0972 (144) Y: 3,7186 (199), $t_{(341)}$=4,6856 p<0.000	"t" testi
$H_{42\text{-}B\text{-}03}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,5694 (144) Y: 4,1493 (201), $t_{(343)}$=4,5097 p<0.000	"t" testi
$H_{42\text{-}B\text{-}05}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,4126 (143) Y: 4,1182 (203), $t_{(344)}$=3,0672 p<0.002	"t" testi
$H_{42\text{-}B\text{-}06}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,4755 (143) Y: 4,3122 (205), $t_{(346)}$=2,0604 p<0.040	"t" testi
$H_{42\text{-}B\text{-}10}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 4,2937 (143) Y: 3,9854 (205), $t_{(346)}$=2,9677 p<0.003	"t" testi

$H_{42\text{-}B\text{-}11}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 3,9718 (142) Y: 3,4608 (204), $t_{(344)}$=4,4960 p<0.000	"t" testi
$H_{42\text{-}B\text{-}13}$	**Türk ve yabancı gemi kaptanları *"gemiden ayrılmayı tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.** T: 2,6806 (144) Y: 2,3085 (201), $t_{(343)}$=2,6622 p<0.008	"t" testi

Tablo 5.55. 4. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{44}	**Çocuk sahibi olan ve olmayan gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** **5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman.** **A**: Çocuk Sahibi Olmayan Gemi Kaptanları ; **B**: Çocuk Sahibi Olan Gemi Kaptanları	**Ana Hipotez**
$H_{44\text{-}B\text{-}03}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* Değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,5472 (053) B: 3,9723 (289), $t_{(340)}$=2,4706 p<0.014	"t" testi
$H_{44\text{-}B\text{-}07}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim."* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,1887 (052) B: 4,4422 (294), $t_{(345)}$=2,1339 p<0.034	"t" testi
$H_{44\text{-}B\text{-}12}$	**Çocuk sahibi olan ile olmayan gemi kaptanları *"sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,0377 (053) B: 3,4759 (290), $t_{(341)}$=2,3929 p<0.017	"t" testi
H_{45}	**Armatör işletmeleri ve profesyonel gemi yönetim işletmeleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.**	**Ana Hipotez**

	5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **A**: Armatör Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları **B**: Profesyonel Gemi Yönetim İşletmeleri Tarafından İşletilen Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları	
$H_{45\text{-}B\text{-}08}$	**Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,7306 (219) B: 4,8632 (117), $t_{(334)}$=2,2579 p<0.025	"t" testi

Tablo 5.55. 4. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{45\text{-}B\text{-}11}$	**Armatör ve profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,8119 (218) B: 3,3707 (116), $t_{(332)}$=3,3711 p<0.014	"t" testi
H_{46}	**Aynı milliyetten ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **A**: Aynı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları **B**: Farklı Milliyetten Gemiadamları İle Donatılmış Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları	**Ana Hipotez**
$H_{46\text{-}B\text{-}01}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,3220 (205) B: 3,6822 (129), $t_{(332)}$=2,6152 p<0.009	"t" testi
$H_{46\text{-}B\text{-}03}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,7837 (208) B: 4,1250 (128), $t_{(334)}$=2,8108 p<0.005	"t" testi
$H_{46\text{-}B\text{-}07}$	**Aynı ve farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"öncelikle çevresel etkileri***	"t" testi

	dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim." **değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,3254 (209) B: 4,5191 (131), $t_{(338)}$=2,1717 p<0.031

./..

Tablo 5.55. 4. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{47}	**OECD ülkelerine ve kolay bayrak ülkelerine ait bayrakları taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman. **A**: OECD Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları **B**: Kolay Bayrak Ülkelerine Ait Bayrak Taşıyan Gemileri Kumanda Eden Gemi Kaptanları	**Ana Hipotez**
$H_{46\text{-}B\text{-}01}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,2933 (150) B: 3,5901 (161), $t_{(309)}$=2,1246 p<0.034	"t" testi
$H_{47\text{-}B\text{-}03}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,7517 (149) B: 4,0185 (162), $t_{(309)}$=1,9866 p<0.048	"t" testi
$H_{47\text{-}B\text{-}10}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım"* değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 4,3133 (150) B: 3,9939 (164), $t_{(312)}$=3,0351 p<0.003	"t" testi
$H_{47\text{-}B\text{-}11}$	**OECD ve Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları *"mesleksel değerlerimin, hukuksal***	"t" testi

	kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım" **değişkenini farklı değerlendirmektedir.** A: 3,8200 (150) B: 3,5123 (162), $t_{(310)}$=2,4340 p<0.015

./..

Tablo 5.55. 4. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{48}	**Farklı milliyet gruplarındaki gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	**Ana Hipotez**
$H_{48\text{-}B\text{-}01}$	***"uyumlu davranmayı tercih ederim"*** **değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,08 – Doğu Av:3,68) – (Türk: 3,08 – Batı Av:3,73) - (Türk: 3,08 – A.. ve Doğu:3,79), [$F_{(3\text{-}322)}$=7,330, p<0,000].	ANOVA
$H_{48\text{-}B\text{-}03}$	***"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"*****değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,56 – Doğu Av:4,13) – (Türk: 3,56 – Batı Av:4,13) - (Türk: 3,56 – A. ve Uzak Doğu:4,38), [$F_{(3\text{-}321)}$=8,455, p<0,000].	ANOVA
$H_{48\text{-}B\text{-}05}$	***"ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm"*****değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 4,41 – Batı Av:4,07), [$F_{(3\text{-}326)}$=2,805, p<0,040].	ANOVA
$H_{48\text{-}B\text{-}11}$	***"mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım"*** **değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının milliyet gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Türk: 3,97 – Batı Av:3,32) - (Türk: 3,97 – A ve U.Doğu:3,26), [$F_{(3\text{-}322)}$=7,922, p<0,000].	ANOVA

H_{49}	**Farklı büyüklüklerdeki gemi işletmelerinde çalışan gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır**. 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	**Ana Hipotez**

Tablo 5.55. 4. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
$H_{49\text{-}B\text{-}01}$	***"uyumlu davranmayı tercih ederim"* değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli: 3,20 – büyük ölçekli: 3,68), [$F_{(2\text{-}318)}$=3,608, p<0,028].	ANOVA
$H_{49\text{-}B\text{-}08}$	***"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli: 4,66 – büyük ölçekli: 4,87), [$F_{(2\text{-}322)}$=3,523, p<0,031].	ANOVA
$H_{49\text{-}B\text{-}13}$	***"gemiden ayrılmayı tercih ederim"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü gruplarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (küçük ölçekli: 2,74 – orta ölçekli:2,36 - büyük ölçekli: 2,35), [$F_{(2\text{-}318)}$=3,103, p<0,046].	ANOVA
H_{50}	**Farklı tipteki gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	**Ana Hipotez**
$H_{50\text{-}B\text{-}08}$	***"öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim"* Değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 4,65 – tanker: 4,93) – (kuryük: 4,65 – dökme yük: 4,97),	ANOVA

	[$F_{(3\text{-}307)}$=5,319, p<0,001].	
$H_{50\text{-}B\text{-}13}$	***"gemiden ayrılmayı tercih ederim"*değişkeninin, gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (kuru yük: 2,68 – konteynerr: 2,05), [$F_{(3\text{-}305)}$=4,243, p<0,006].	ANOVA

./..

Tablo 5.55. 4. Ana Hipoteze Ait (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel kararlarında örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) Kabul Edilen Hipotezlerin Özet Tablosu (Devam)

No	Kabul Edilen Hipotezler ve Açıklamaları	Test Tipi
H_{51}	**Farklı düzeylerde eğitim almış gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecinde örgütsel baskının sonuçlarına ait değerlendirilmeleri arasında anlamlı farklar vardır.** 5-li Likert ölçeği-1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman	**Ana Hipotez**
$H_{50\text{-}B\text{-}13}$	***"durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim"*değişkeninin gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi, gemi kaptanlarının eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.** (Yük. Öğ: 3,61 – Orta Öğ: 4,03) - (Yük. Öğ: 3,61 – Dz. H.O: 4,04), [$F_{(2\text{-}309)}$=4,868, p<0,008].	ANOVA

5.7. ISM SKORU VE GEMİ OPERASYONLARININ YÖNETİMİNDE GEMİ KAPTANLARININ BİREYSEL KARAR VERME SÜRECİNE AİT DEĞİŞKENLER ARASINDAKİ İLİŞKİLERE AİT HİPOTEZ TESTLERİ

"Gemi kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamalarının performansı olarak isimlendirdiğimiz ISM Skorunun, gemi operasyonlarında gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine ait değişkenler ile bir ilişkisi var mıdır?" sorusuna yanıt bulabilmek amacıyla aşağıda geliştirilen ana hipotez kurulmuştur.

H_{A5}: Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri ile ISM Skoru arasında ilişkiler vardır.

H_{A5} hipotezi alt hipotezlerden oluşmaktadır. Alt hipotezlere ait bağımlı değişkenler gemi kaptanının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme sürecine ait değişkenlerken, bu değişkenlerle ilişkisi incelenen değişken ise ISM uygulamalarının performansı olarak isimlendirdiğimiz ISM Skorunun. H_{A5} ana hipotezinin alt hipotezlerini test etmek için $p<0,05$ anlamlılık düzeyinde "Korelasyon" (Pearson korelasyon katsayısı) testi tapılmıştır. H_{A5} hipotezinin alt hipotezlerinin analizinden elde edilen sonuçlar Tablo 5.56'da verilmiştir.

Tablo 5.56. ISM Skoru ile Gemi Operasyonları Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenleri İle İlişki Testi Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	SONUÇ
$H_{A5\text{-}I\text{-}01.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,170 (Sig**) p<0,001 n= 354
$H_{A5\text{-}I\text{-}02.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,200 (Sig**) p<0,000 n= 353
$H_{A5\text{-}I\text{-}03.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}04.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}05.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"kişisel özellikleri kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}06.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,209 (Sig**) p<0,000 n= 350
$H_{A5\text{-}I\text{-}07.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}08.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}09.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}10.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" motivasyonu kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}11.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}12.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}13.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}14.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}15.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red

$H_{A5\text{-}I\text{-}16.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}17.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}18.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,151 (Sig**) p<0,005 n= 351

P* : Pearson Correlation Sig* : Anlamlılık düzeyi (iki kuyruklu) **./..**

Tablo 5.56. ISM Skoru ile Gemi Operasyonları Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenleri İle İlişki Testi Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER	**SONUÇ**
$H_{A5\text{-}I\text{-}19.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,142 (Sig**) p<0,008 n= 353
$H_{A5\text{-}I\text{-}20.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}21.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,114 (Sig**) p<0,033 n= 349
$H_{A5\text{-}I\text{-}22.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}23.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden " arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir" ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,186 (Sig**) p<0,000 n= 350
$H_{A5\text{-}I\text{-}24.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}I\text{-}25.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,277 (Sig**) p<0,000 n= 350
$H_{A5\text{-}I\text{-}26.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,266 (Sig**) p<0,000 n= 351
$H_{A5\text{-}I\text{-}27.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= - 0,133 (Sig**) p<0,013 n= 349
$H_{A5\text{-}I\text{-}28.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}01.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red.
$H_{A5\text{-}II\text{-}02.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" armatörün menfaatlerini korurum"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,145 (Sig**) p<0,007 n= 350
$H_{A5\text{-}II\text{-}03.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,328 (Sig**) p<0,000 n= 346
$H_{A5\text{-}II\text{-}04.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,185 (Sig**) p<0,001 n= 348
$H_{A5\text{-}II\text{-}05.}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden "	(P*) r= 0,123

	teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim" ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(Sig**) p<0,022 n= 349
$H_{A5\text{-}II\text{-}06.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red.
$H_{A5\text{-}II\text{-}07.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" ISM plan ve prosedürlerini uygularım"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,392 (Sig**) p<0,000 n= 351

P* : Pearson Correlation Sig* : Anlamlılık düzeyi (iki kuyruklu) **./..**

Tablo 5.56. ISM Skoru ile Gemi Operasyonları Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenleri İle İlişki Testi Sonuçları (Devam)

ALT HİPOTEZLER		**SONUÇ**
$H_{A5\text{-}II\text{-}08.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,401 (Sig**) p<0,000 n= 350
$H_{A5\text{-}II\text{-}09.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kara yönetiminin yol göstermesini beklerim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,304 (Sig**) p<0,000 n= 349
$H_{A5\text{-}II\text{-}10.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,227 (Sig**) p<0,000 n= 347
$H_{A5\text{-}II\text{-}11.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red.
$H_{A5\text{-}II\text{-}12.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" Allah'ın yardım etmesini isterim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red.
$H_{A5\text{-}II\text{-}13.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red.
$H_{A5\text{-}II\text{-}14.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red.
$H_{A5\text{-}II\text{-}15.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" sezgilerime güvenirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red.
$H_{A5\text{-}II\text{-}16.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar"* ile ISM Skoru arasında bir lişki vardır.	(P*) r= 0,178 (Sig**) p<0,001 n= 346
$H_{A5\text{-}II\text{-}17.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,162 (Sig**) p<0,003 n= 346
$H_{A5\text{-}II\text{-}18.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,107 (Sig**) p<0,049 n= 342
$H_{A5\text{-}II\text{-}19.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red.
$H_{A5\text{-}II\text{-}20.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,271 (Sig**) p<0,000 n= 347
$H_{A5\text{-}II\text{-}21.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,149 (Sig**) p<0,005 n= 350
$H_{A5\text{-}II\text{-}22.}$:	Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,150 (Sig**) p<0,005 n= 348

$H_{A5\text{-}II\text{-}23}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,146 (Sig**) p<0,007 n= 348
$H_{A5\text{-}II\text{-}24}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,160 (Sig**) p<0,003 n= 343
$H_{A5\text{-}II\text{-}25}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,123 (Sig**) p<0,023 n= 344

P* : Pearson Correlation Sig* : Anlamlılık düzeyi (iki kuyruklu) **./..**

Tablo 5.56. ISM Skoru ile Gemi Operasyonları Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Değişkenleri İle İlişki Testi Sonuçları

ALT HİPOTEZLER	SONUÇ
$H_{A5\text{-}II\text{-}26}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}27}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}28}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,148 (Sig**) p<0,006 n= 350
$H_{A5\text{-}II\text{-}29}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}30}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}31}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,203 (Sig**) p<0,000 n= 346
$H_{A5\text{-}II\text{-}32}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}33}$.: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}34}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}35}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}36}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,180 (Sig**) p<0,001 n= 347
$H_{A5\text{-}II\text{-}37}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,275 (Sig**) p<0,000 n= 347
$H_{A5\text{-}II\text{-}38}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,244 (Sig**) p<0,000 n= 346
$H_{A5\text{-}II\text{-}39}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	Red
$H_{A5\text{-}II\text{-}40}$: Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* ile ISM Skoru arasında bir ilişki vardır.	(P*) r= 0,205 (Sig**) p<0,000 n= 344

P* : Pearson Correlation Sig* : Anlamlılık düzeyi (iki kuyruklu)

Tablo 5.53'den de görüldüğü gibi **$H_{A5\text{-}I\text{-}01}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}02}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}05}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}18}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}19}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}21}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}23}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}25}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}26}$, $H_{A5\text{-}I\text{-}27}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}02}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}03}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}04}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}05}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}07}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}08}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}09}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}10}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}16}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}17}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}18}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}20}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}21}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}22}$, $H_{A5\text{-}23\text{-}24}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}25}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}28}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}31}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}36}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}37}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}38}$, $H_{A5\text{-}II\text{-}40}$** hipotezleri kabul edilmiştir.

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden "*ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,170, p<0,001).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,200, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"yoğun çalışma temposu kararını etkiler"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,209, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *" sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,151, p<0,005).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,142, p<0,008).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler"* ile ISM skoru

arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,114, p<0,033).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir*" ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,186, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,277, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,266, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, negatif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= -0,133, p<0,013).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"armatörün menfaatlerini korurum."* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,145, p<0,007).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"kara yönetiminin talimatlarını izlerim"* ile ISM skoru arasında **orta** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,328, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,185, p<0,001).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,123, p<0,022).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"ISM plan ve prosedürlerini uygularım."* ile ISM skoru arasında **orta** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,392, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim."* ile ISM skoru arasında **orta** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,401, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"kara yönetiminin yol göstermesini beklerim."* ile ISM skoru arasında **orta** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,304, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim*" ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,227, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli*

kılar" ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,178, p<0,001).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim*" ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,162, p<0,003).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm*" ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,107, p<0,049).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,271, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm."* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,149, p<0,005).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiriri"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,150, p<0,005).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,146, p<0,007).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,160, p<0,003).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,123, p<0,023).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,148, p<0,006).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,203, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,180, p<0,001).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,275, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,244, p<0,000).

Gemi operasyonları yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreci değişkenlerinden *"oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim"* ile ISM skoru arasında **düşük** düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r= 0,205, p<0,000).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde araştırmanın genel bir değerlendirmesi yapılarak araştırmada elde edilen bulgular önceden belirlenen amaç ve hedefler doğrultusunda yorumlanarak tartışılmıştır. Daha sonra denizcilik sektörüne araştırmanın sonuçları ile ilgili önerilerde bulunulmuştur. Son olarak araştırma konusunun derinleştirilerek ilerletilmesi konusunda ileride yapılacak olan çalışmalar için öneriler yapılmıştır.

Öncelikle araştırmanın konusunu oluşturan "karar verme" davranışının Türkiye'de yeterli sayıda çalışma yapılarak incelenmemiş olması nedeniyle bu çalışma ayrı bir konum kazanmaktadır. Karar verme davranışı konusunda uluslararası boyutta yapılan araştırmaların ise sektörel boyutta yapılanlar açısından yeterli sayıda olmaması bu çalışmaya uluslararası bir yer kazandırmaktadır. Gemi kaptanları üzerinde yapılmış bilimsel araştırmaların çok az sayıda olması yine bu araştırmanın önemini arttırmaktadır.

Çalışmada kullanılan nitel ve nicel araştırma yöntemlerinin planlanması, uygulanması ve değerlendirilmesi oldukça verimli ve tatminkârdır. Araştırmada toplanan veriler çok farklı yöntemler kullanılarak elde edilmiştir. Bunların başında gözlem (yazarın yaşamış olduğu mesleki tecrübeler), görüşme (gemi kaptanları, akademik çevre), odak grup, literatür taramaları gelmektedir. Yukarıda sayılan gözlem ve görüşme veri toplama yöntemleri, farklı alanlardaki bir çok farklı kişi ile gerçekleştirilmiştir. Verilerin analiz edilmesinde de farklı yöntemler kullanılarak analiz çeşitlemesine gidilmiştir. Kısacası araştırmanın geçerliliği ve güvenilirliği açısından veri toplama yöntemlerinde ve verilerin analiz yöntemlerinde "çeşitleme" (triangulation) yapılmıştır.

Nitel araştırmanın "iç geçerliği", araştırmada elde edilen verilerin, odak grup yöntemiyle farklı bakış açılarının yansıtılması ve verilerin analiz edilmesinde kullanılan içerik analizi yöntemiyle tatminkar bulunmuştur. Araştırmanın "dış güvenirliği" açısından ise araştırmanın her aşaması detaylı bir şekilde anlatılmış ve veri kaynakları açık bir şekilde tanımlanmıştır.

Nicel araştırmanın temelini oluşturan, “ISM Uygulama Rehberi değişkenlerinin”, “gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme değişkenlerinin” ve “gemi kaptanlarına örgütsel baskı ve sonuçları değişkenlerinin” elde edilmesi süreci, yapılan odak grup çalışmasına ve literatüre dayandığı gibi, değişkenler için birçok gemi kaptanı ve akademisyenin görüşleri de alınarak araştırmanın farklı boyutlardan değerlendirilmesi ve anlamlandırılması sağlanmıştır.

Çalışmanın nicel araştırma yönteminde verilerin toplanması için saha araştırması ve anket yöntemi uygulanmıştı. Anket formunun gemilere ulaştırılması, gemi kaptanının anketi yanıtlaması ve anket formunun geri alınması çok fazla çaba gerektirmiştir. Veri toplamak için yapılan planlama ve organizasyonda gönüllü anketör olarak çalışan denizcilik sektörü çalışanları görev almıştır. Araştırmanın başarıyla gerçekleştirilmesinde gönüllü anketörlerin özverili çalışmalarının payı çok büyüktür.

Nicel araştırma verilerinin analizi sonucunda her değişken grubu için yapılan güvenilirlik analizi sonuçları oldukça tatmin edici bulunmuştur. Gemi kaptanlarının ISM Uygulamaları konusundaki değerlendirmelerine ait verilerin güvenilirlik analizi sonucu 0,9599 (Cronbach Alfa) bulunmuştur. Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanlarının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenleri I. bölüme ait verilerin güvenilirlik analizi sonucu 0,9410 (Cronbach Alfa) bulunmuştur. II. bölüme ait verilerin güvenilirlik analizi sonucu ise 0,8396 (Cronbach Alfa) bulunmuştur. Bunun yanında örgütsel baskı ve kararın sonuçları bölümüne ait verilerin güvenilirlik analizi sonucu 0,6635 (Cronbach Alfa) ile oldukça düşük bulunmuştur. Düşük bulunmasının nedeni örgütsel baskı kavramının anlaşılamamış olması veya gemi kaptanlarının bu soruyu içten bir şekilde yanıtlamak istemedikleri veya anketin en son bölümü olmasından dolayı gemi kaptanlarının anketi cevaplama konusunda dikkatlerinin dağılmış olabileceği düşünülmektedir.

Araştırmanın ilk hedefi çalışmaya katılan gemi kaptanlarının profil bilgilerinin analiz edilmesiydi. Bu kapsamda çalışmaya katılan gemi kaptanlarının

aritmetik yaş ortalaması 45,54 iken medyan ortalaması ise 45 olarak tespit edilmiştir. Gemi kaptanlarının ortalama 45,54 olarak tespit edilen yaş ortalaması dikkate alındığında 45 yaşına kadar olan gemi kaptanları, toplamın % 51 ini oluşturmaktadır. Bu da yaş verilerinin normale yakın bir dağılım oluşturduğunu göstermektedir (Bkz. Şekil: 5.1.).

Gemi kaptanlarının yaşlarının **milliyet gruplarına** göre anlamlı farklılıklar gösterdiği de tespit edilmiştir (H_1). Özellikle Batı Avrupalı gemi kaptanlarının yaş ortalaması 48,48 iken Türk gemi kaptanlarının yaş ortalaması 43,98 olarak tespit edilmiştir. Bu Batı Avrupalı gemi kaptanlarının daha ilerideki yaşlarda da denizde çalışmaya devam ettiğini göstermektedir. Bunun nedeni olarak Batı Avrupalı gemi kaptanlarının işyeri beklentilerinin daha fazla karşılandığı sonucuna ulaştırabileceği, Avrupa'daki sosyal güvenlik sisteminin ileri yaşlara (60-65 yaşına) kadar çalışmaya devam etmesi konusundaki katı kuralları gibi daha bir çok neden sıralanabilir. Gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübesinin milliyet grubuna göre anlamlı farklılıklar gösterdiği tespit edilmiştir (H_3). "Türk" gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmelerdeki tecrübesi 4,01 yıl iken, "Batı Avrupalı" gemi kaptanları 9,00 yıl, "Asya ve Uzak Doğu" ülkelerinin gemi kaptanları ise 9,59 yıldır. Aşağıda incelenecek olan gemi işletme büyüklüğü kavramı ile gemi kaptanlarının milliyet grupları karşılaştırıldığında (H_5) aynı konuda anlamlı sonuçlar elde edilmesi bazı ikilemlere yol açmaktadır. Türk kaptanlarının çalıştığı örgütlerin işlettiği gemi sayısı ortalama 8,76 adet gemi iken Batı Avrupalı gemi kaptanlarının çalıştığı örgütler ortalama 62,65 gemi işletmektedir. **Sonuç olarak**, Batı Avrupalı gemi kaptanları büyük ölçekli gemilerde çalışırken Türk gemi kaptanlarının ise küçük ve orta boy gemi işletmelerinde çalıştığı anlaşılmaktadır. Gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresinin, milliyet gruplarına göre anlamlı farklılıklar gösterdiği tespit edilmiştir (H_4). Batı Avrupalı gemi kaptanları 7,41 ay çalışırken, Asya ve Uzak Doğu ülkelerinin gemi kaptanları 7,93 ay, Türk gemi kaptanları ise 8,63 ay çalışmaktadır. **Sonuç olarak** Türk gemi kaptanlarının yıl içerisinde en uzun çalışan gemi kaptanları olduğu tespit edilmiştir. Bu durum gemi kaptanlarının işletmelerdeki çalışma süreleri ve yıl içerisindeki çalışma süresi "milliyet gruplarından mı" "çalıştıkları işletme büyüklüğünden mi" yoksa "başka nedenlerden mi kaynaklanmaktadır" sorularını

akla getirmektedir. Bu gibi ikilemler ve yorumları profil ile ilgili bilgilerin tamamlanmasından sonra incelenecektir.

Araştırmada gemilerin **bayrak gruplarına** göre işletmelerdeki çalışma sürelerinin anlamlı farklılık gösterdiği tespit edilmiştir (H_9). Buna göre OECD ülkelerine ait gemi bayrağı taşıyan gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi 5,51 yıl iken, diğer (Kolay Bayrak hariç) ülkelerin bayrağı taşıyan gemi kaptanlarının çalıştığı işletmedeki tecrübesi 9,38 yıl olarak tespit edilmiştir. Kolay Bayrak ve OECD ülkeleri bayrağı taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları arasında işletmelerdeki çalışma süreleri arasında anlamlı bir fark yoktur. Gemilerin bayrak gruplarına göre gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süreleri de anlamlı farklar oluşturmaktadır (H_{10}). OECD ülkelerine ait gemi bayrağı taşıyan gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süresi 8,28 ay iken Kolay Bayrak ülkelerinin 7,63 ay olarak tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarının yaşının, gemi işleten örgütlerin **işletme büyüklüklerine** göre anlamlı farklılıklar gösterdiği tespit edilmiştir (H_{11}). Buna göre küçük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının ortalama yaşı 43,84 iken büyük ölçekli işletmelerde 47,08 olarak tespit edilmiştir. Bunun nedeni büyük ölçekli işletmelerin ileri yaşlardaki gemi kaptanlarını istihdam etmeyi tercih ettikleri veya yaş ve deniz tecrübesinin doğrudan ilgisi olduğu düşünüldüğünde gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir fark göstermektedir (H_{12}). **Sonuç olarak** büyük ölçekli gemi işletmeleri gemilerini kumanda etmek üzere daha tecrübeli kaptanları tercih ederken, küçük ölçekli işletmelerde gemileri kumanda edecek gemi kaptanlarının seçiminde kaptanın sahip olduğu deniz tecrübesi çok önemsenmemektedir. Bununla paralel başka bir yorum ise deniz tecrübesi fazla olan gemi kaptanları çalışmak için büyük ölçekli gemi işletmelerini tercih etmektedir. Bu yorumu destekleyecek başka bir veri, gemi kaptanların çalıştıkları işletmelerdeki tecrübesi, gemi işletmesinin büyüklüğüne göre anlamlı farklılıklar göstermektedir (H_{13}). Küçük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmedeki ortalama tecrübesi 3,98 yıl ve orta ölçeklide 5,87 yıl iken büyük ölçekli işletmelerdeki çalışma süresi 10,34 yıldır. Ayrıca gemi kaptanlarının yıl içerisinde

çalıştığı sürenin gemi işletme büyüklüğüne göre anlamlı farklılar gösterdiğini saptanmıştır(H_{14}). Buna göre, gemi kaptanlarının yıl içerisinde çalıştıkları süre küçük ölçekli işletmelerde 8,30 ay ve orta ölçekli işletmelerde 8,22 ay iken büyük ölçekli işletmelerde 7,33 ay olarak tespit edilmiştir. Gemi işletmelerinin büyüklüklerinin genellikle gemi kaptanlarının çalışma süreleri kapsamında farklılıklar oluşturduğu tespit edilmiştir. Gemi kaptanlarının işletmedeki çalışma süresi ile ISM Uygulamaları arasındaki ilişki ileride incelenecektir (H_{29}). Bundan önce ISM Uygulama skoru ile gemi işletme büyüklüklerini karşılaştırmak gerekirse, küçük ölçekli işletmelerin ISM Uygulama skoru 92,24 ve orta ölçekli işletmelerde 97,42 iken büyük ölçekli işletmelerde 102,78 olarak tespit edilmiştir. İleride ayrıntılı olarak ISM Uygulaması değişkenleri ile karşılaştırılacak olan gemi işletme büyüklükleri, bizlere çok daha ayrıntılı yorumlar yapabilmemizi sağlayacaktır.

Günümüzde gemilerin **farklı milliyetlerden** gemi adamları ile donatılmasına sık rastlamaktayız. Bu tip farklı milliyetten gemiadamları ile donatılan gemilerle aynı milliyetten gemiadamları donatılan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının profil bilgileri arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir (H_{15}). Farklı milliyetten gemiadamları ve aynı milliyetten gemiadamları ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir ($H_{15\text{-}02}$). Aynı milliyetten gemiadamları ile çalışan gemi kaptanlarının deniz tecrübeleri 22,86 yıl iken farklı milliyetten gemiadamları ile çalışan gemi kaptanlarının 24,97 olarak tespit edilmiştir. Farklı milliyetten gemiadamları ve aynı milliyetten gemiadamları ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki çalışma süreleri arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir ($H_{15\text{-}04}$). Aynı milliyetten gemiadamları ile çalışan gemi kaptanlarının işletmedeki çalışma süreleri 5,36 yıl iken farklı milliyetten gemiadamları ile çalışan gemi kaptanlarının çalışma süreleri 7,84 olarak tespit edilmiştir. Farklı milliyetten gemiadamları ve aynı milliyetten gemiadamları ile birlikte çalışan gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süreleri arasında anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir ($H_{15\text{-}05}$). Aynı milliyetten gemiadamları ile çalışan gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süreleri 8,12 ay iken farklı milliyetten gemiadamları ile çalışan gemi kaptanlarının 7,66 olarak tespit edilmiştir. Gemiadamlarının milliyetleri ile gemi işletme büyüklüğü arasında anlamlı bir ilişki

olduğu tespit edilmiştir [$x^2_{(2)}$=31,23, p<0,000]. Buna göre işletmenin büyüklüğü arttıkça gemilerin farklı gemiadamları ile donatılma oranı artmaktadır. Küçük ölçekli işletmelerde farklı milliyetten gemiadamları ile donatılma oranı % 21,2 iken orta ölçeklilerde % 36,1, büyük ölçeklilerde ise % 60,2 olarak tespit edilmiştir. Gemiadamlarının milliyetleri ile gemi tipi arasında anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir [$x^2_{(3)}$=26,36 p<0,000]. Buna göre farklı milliyetten gemiadamları ile donatılan gemi tipleri oran sırasıyla, konteyner gemisi % 61,6, tanker %34,8, kuru yük gemisi %28,6, dökme yük gemisi % 27,8, olarak tespit edilmiştir. Genel olarak gemilerin % 39'unun farklı milliyetten gemiadamları ile donatıldığı tespit edilmiştir. Gemiadamlarının milliyetleri ile gemi işletme modelleri arasında anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir [$x^2_{(2)}$=9,56 p<0,008]. Armatörü tarafından işletilen gemilerin % 35,3'ünün farklı milliyetten gemiadamları ile donatılırken, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemilerin ise % 45,7'sinin farklı milliyetten gemiadamları ile donatıldığı tespit edilmiştir. Gemiadamlarının milliyetleri ile gemi bayrağı grupları arasında anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir [$x^2_{(1)}$=49,40 p<0,000]. Kolay Bayrak ülkeleri bayrağını taşıyan gemilerin % 59,9'unun farklı milliyetten gemiadamları ile donatılırken, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerin ise %20,9'unun farklı milliyetten gemiadamları ile donatıldığı tespit edilmiştir. **Sonuç olarak** gemilerini farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatmayı tercih eden gemi işletmelerinin ortak yönleri: büyük ölçekli, profesyonel gemi işletmesi olmaları, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan konteyner gemilerini işletmeleridir.

Türk ve yabancı gemi kaptanlarına ait profil verileri bazı değişkenlerde anlamlı farklılıklar göstermektedir (H_{16}). Türk gemi kaptanlarının yaş ortalaması 44,07 iken yabancı gemi kaptanlarının yaş ortalaması 46,50 olarak tespit edilmiştir ($H_{16\text{-}01}$). Türk gemi kaptanlarının deniz tecrübesi 21,78 yıl iken yabancı gemi kaptanlarının 24,95 olarak tespit edilmiştir ($H_{16\text{-}02}$). Türk gemi kaptanlarının işletmelerdeki tecrübesi 4,14 yıl iken yabancı gemi kaptanlarının 7,80 yıl olarak tespit edilmiştir ($H_{16\text{-}04}$). Türk gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma süreleri 8,62 ay iken yabancı gemi kaptanlarının 7,47 ay olarak tespit edilmiştir ($H_{16\text{-}05}$). Bu analizden çıkartılacak en önemli sonuç Türk gemi kaptanları yabancı gemi

kaptanlarına kıyasla daha az denizde çalışırken yıl içerisindeki çalışma süreleri yabancı gemi kaptanlarına göre daha fazladır.

Çalışmada farklı **gemi tiplerinde** çalışan gemi kaptanlarının profil verilerinde anlamlı farklar olduğu tespit edilmiştir. Gemi işletmelerindeki çalışma sürelerinde gemi tipine göre anlamlı farklar bulunduğu tespit edilmiştir (H_{19}). Kuru yük gemilerinde çalışan gemi kaptanları, gemi işletmelerinde 4,12 yıl çalışırken, konteynerde çalışanlar 5,14 yıl, tankerlerde çalışanlar 8,46 yıl, dökme yüklerde çalışanlar 9,36 yıl olarak tespit edilmiştir. Burada gemi tiplerinin küçükten büyüğe doğru sıralanmasının tesadüften öte gemi ortalama tonaj sıralamasını da verdiğini belirmek gerekmektedir. Gemi tiplerine göre, kuru yük gemilerinin ortalama tonajı, 7633,9 groston iken, konteyner gemisi 19.675,7 groston, tanker 25.936,7 groston ve dökme yük gemisi 26.577,14 groston olarak tespit edilmiştir. **Sonuç olarak** işletmedeki çalışma süresinin gemi tipi ile mi yoksa gemilerin büyüklükleri ile mi ilgili olduğu bu bölümün sonunda incelenecektir. Gemi kaptanlarının yıl içerisindeki çalışma sürelerinde gemi tipine göre anlamlı farklılıklar olduğu tespit edilmiştir (H_{20}). Kuru yük gemisinde çalışan gemi kaptanı yıl içerisinde 8,18 ay çalışırken tankerlerde 7,36 ay olarak tespit edilmiştir. Burada tehlikeli yük taşıyan gemilerde yıl içerisindeki çalışma süresinin diğer tiplere kıyasla daha az olduğu tespit edilmiştir. Gemi kaptanlarının çalıştığı işletme büyüklüğünün, işlettiği gemi tipine göre anlamlı farklılıklar gösterdiği tespit edilmiştir (H_{21}). Gemi işletmelerinin yönettiği gemi sayısının aritmetik ortalaması 29,33 iken medyan ortalaması 8,00 dır. Bu fark çalışmaya katılan bazı gemi kaptanlarının çok büyük gemi filolarını işleten örgütlerde çalışıyor olmasıdır. Yapılan ANOVA testlerinde kuru yük gemisi işleten gemi işletmeleri 13,92 adet gemi işletirken, konteyner gemisi işleten gemi işletmeleri 45,03 adet gemi işletmektedir. Ortalamanın büyük ölçekli gemi işletmelerinin büyük sayıdaki gemi filoları tarafından saptırılması nedeniyle gemi işletme büyüklükleri ile işlettiği gemi tipi arasında ilişki olup olmadığının tespiti için ki-kare testi yapılmış ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir [$x^2_{(6)}$=56,75, p<0,000]. **Sonuç olarak** küçük ölçekli işletmelerin yönettiği gemilerin % 61,8'inin kuru yük gemisi olduğu saptanmıştır.

Araştırmanın profil verileri üzerinde yapılan analizlerde profil değişkenleri arasında bir çok anlamlı ilişki tespit edilmiştir. Bulgular üzerinde yapılan tartışmalarda ise değişkenlerin arasında tespit edilen ilişkilerde sebep sonuç ilişkisi kurulmayıp sadece karşılaştırmalı analizler yapılmıştır. Ancak bazı bağımsız değişkenler (gemi kaptanının yaşı ve deniz tecrübesi, gemi tipi ve gemi tonajı ortalaması) kendi aralarında ilişkili olduğu için değişkenler arasındaki farkların hangisinden kaynaklandığını tespit etme ihtiyacı hissedilmektedir. Özellikle gemi kaptanlarının işletmede çalışma süresinin hangi değişkenlerle ilişkili olduğu çeşitli analiz yöntemleri kullanılarak saptanmaya çalışılmıştır. Gemi kaptanlarının gemi işletmesindeki çalışma sürelerinin, gemi tipi ve gemi kaptanının milliyet grubuna göre anlamlı farklılıklar gösterdiği iki faktörlü ANOVA testi ile tespit edilmiştir. Gemi tonajı ve gemi kaptanlarının gemi işletmesindeki çalışma süreleri arasında ise düşük düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmiştir (r=0,291, p>0,000).

Araştırmanın profil bilgilerinden sonra genel **ISM** Uygulamalarına ait değişkenlerin gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesi bölümü gelmektedir. Bu bölümde değişkenler, 5'li Likert ölçeğinde (1: Kesinlikle Katılmıyorum, 5 : Tamamen Katılıyorum) şeklinde değerlendirilmişti. Anket çalışmasından elde edilen veriler üzerinde yapılan güvenilirlik analizi sonucu 0,9599 (Cronbach Alfa) oldukça yüksek çıkmıştı. Değişkenlere ait ortalamaların sıralandığı Tablo 5.18. incelendiğinde en yüksek ortalamaya sahip değişkenlerden ziyade, ortalaması düşük olan değişkenlerin insan kaynakları yönetimi ile ilgili değişkenler üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Gemi kaptanlarının ISM Uygulamalarının insan kaynakları (6. Madde), ile ilgili uygulamaya yönelik sorumluluğu diğer bölümlere kıyasla daha azdır. Çünkü gemilerin yeterli bilgi ve beceriye sahip gemiadamları ile donatılması, donatılan personelin kariyer planlaması, performanslarının takibi gemi işletmesinin insan kaynakları veya personel bölümünün sorumluluğundadır. Bu yönüyle gemi işletmelerinde insan kaynakları yönetimi ile ilgili zafiyetlerin olduğu tespit edilmiştir.

24 adet ISM Uygulamasına ait değişkenin özetlenebilmesi maksadıyla yapılan faktör analizi sonuçları da oldukça tatminkardır. 24 adet değişken 3 ana grup

altında toplanmıştır. Birinci faktör grubu altında 12 değişken toplanmıştır. Bu değişkenler üzerinde yapılan güvenilirlik analizi sonucu 0,9429 (Cronbach Alfa) oldukça yüksek çıkmıştır (Bkz. Tablo: 5.19.). İlk grup içerdiği değişkenler itibariyle "insan kaynakları ve eğitim" olarak özetlenmiştir. İkinci faktör grubu altında ise 9 değişken toplanmıştır. Değişkenler üzerinde yapılan güvenilirlik analizi sonucu 0,9048 (Cronbach Alfa) oldukça yüksek çıkmıştır. Bu grup altında toplanan değişkenler ise gemi operasyonlarının yönetimi ile ilgili olduğu için "gemi operasyonları yönetimi" olarak özetlenmiştir. Üçüncü faktör grubu altında 3 değişken toplanmıştır. Bu faktöre ait değişkenler üzerinde yapılan güvenilirlik analizi sonucu da 0,8013 (Cronbach Alfa) oldukça yüksek çıkmıştır. Üçüncü faktör grubu altında toplanan üç değişken işletmenin stratejik yönetimi ile ilgili olduğu için "stratejik gemi yönetimi" olarak özetlenmiştir. Bu üç faktörün ölçeğe ilişkin açıkladıkları varyans % 62,817 ile tatmin edici bulunmuştur. ISM Uygulamalarına ait değişkenlerin gemi kaptanları tarafından değerlendirilmesi ilk defa yapılmıştır. Bu nedenle burada kullanılan ölçeğin güvenilirliği ve çıkan sonuçların tutarlılığı, araştırma sonuçlarının gemi işletme yönetimleri tarafından dikkate alınmasını gerektirmektedir. Özellikle gemi işletmelerinin insan kaynakları yönetimlerinin, buradan çıkan verileri insan kaynakları stratejilerinde değerlendirmeleri önerilebilir.

ISM Uygulamalarına ait olan değişkenler 2. Ana Hipotez (H_{A2}) kapsamında Tablo 6.1'de verilen hipotezler çerçevesinde test edilmiştir. İlk önce ISM uygulamalarının, Türk ve yabancı gemi kaptanları tarafından değerlendirmesi ile ilgisi, daha sonra gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemilerin bayrak grupları ile ilgisi, gemi kaptanlarının kumanda ettiği gemilerin tipleri ile ilgisi, son olarak da gemi kaptanlarının çalıştıkları işletme büyüklüğü ile ilgisi test edilmişti. Analizlerde "t" ve "ANOVA" testleri kullanılmıştı. Her bir hipotez, 24 adet ISM değişkeni ile ilişkilendirilen alt hipotezlerden oluşmaktaydı. ISM Uygulama değişkenleri ile Tablo 6.1'de verilen hipotezlerin arasındaki ilişkileri tartışmak için Tablo 6.2. geliştirilmiştir.

Tablo 6.1. ISM Uygulamalarının Profil Özellikleri İle İlişkisini Test Eden Hipotezler

H_{A2}	**Gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına yönelik değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir**
H_{22} :	Türk ve yabancı gemi kaptanlarının ISM uygulamalarına ait değişkenlerin değerlendirmelerine ait ortalamaları arasında anlamlı bir fark vardır.
H_{23} :	Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının kumanda ettikleri geminin bayrak grubuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.
H_{24} :	Gemi Kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları geminin tipine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.
H_{25} :	Gemi kaptanları tarafından değerlendirilen ISM uygulamaları değişkenlerine ait ortalamalar, gemi kaptanlarının çalıştıkları işletmenin büyüklüğüne göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Tablo 6.2'de ISM uygulamalarına ait değişkenlerin (Bkz. Ek: 12) profil değişkenlerinin (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu, gemi tipi ve işletme büyüklüğü) tümü ile ilişkili olanlar aşağıda sıralanmıştır. Bu durum aşağıda sıralanan ISM Uygulamalarına ait değişkenlerin gemilerde farklı şekillerde uygulandığını göstermektedir. Özellikle 1 ve 20 numaralı değişkenlerin tüm profil değişkenlerine göre farklı sonuçlar vermesi düşündürücüdür.

(1) "Beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır"
(4) "Gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır"
(15) "Şirket ve gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir"
(17) "Gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez"
(20) "Acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir"

Tablo 6.2. ISM Uygulamalarına Ait Değişkenler ve İlişkili Olduğu Hipotezler

Değişkenler	Frekans	Hipotezler			
		H_{22} Türk-Yabancı	H_{23} Bayrak Grubu	H_{24} Gemi Tipi	H_{25} İşlet. Büyük.
ISM_{01}	4	√	√	√	√
ISM_{02}	3	√		√	√
ISM_{03}	1			√	
ISM_{04}	4	√	√	√	√
ISM_{05}	3	√	√		√
ISM_{06}	3	√	√		√
ISM_{07}	3	√	√		√
ISM_{08}	3	√	√		√
ISM_{09}	3	√	√		√
ISM_{10}	3	√	√		√
ISM_{11}	3	√	√		√
ISM_{12}	2	√			√
ISM_{13}	1	√			
ISM_{14}	2	√			√
ISM_{15}	4	√	√	√	√
ISM_{16}	3	√	√		√
ISM_{17}	4	√	√	√	√
ISM_{18}	2			√	√
ISM_{19}	1				√
ISM_{20}	4	√	√	√	√
ISM_{21}	3	√		√	√
ISM_{22}	2	√	√		
ISM_{23}	2	√			√
ISM_{24}	2			√	√

ISM uygulamaları değişkenlerinden 1.'si olan "gemi işletmesi, beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu, gemi tipi ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, işletmelerinin "beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" konusunu Likert ölçeğinde 3,82 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,26 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Çalışmaya katılan Türk gemi kaptanlarının % 78'inin Türk Bayraklı gemilerde çalıştığı düşünülürse, Türk gemi işletmelerinin beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasındaki uyumu, yabancı gemi işletmelerine göre daha düşük olduğu sonucunu da ortaya koymaktadır.

Aynı ISM uygulaması değişkeni ile ilgili çarpıcı bir sonuç da gemilerin bayrak grupları ile yapılan karşılaştırmalı analizde karşımıza çıkmaktadır. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin "beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır" konusunu Likert ölçeğinde 3,94 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,19 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin, "beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları" arasında OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha fazla uyum sağladığı sonucunu vermektedir. Benzer sonuçlar ISM skoru karşılaştırmasında da görülmektedir. Senelerdir politikalarını Kolay Bayrak ülkelerinin düşük standartlı işletme politikaları izlediği üzerinde yoğunlaştıran ITF'in bu sonuçları dikkate alması önerilmektedir. Kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinin beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasındaki uyumu diğer gemi tiplerini işleten gemi işletmelerinden oldukça düşük çıkmıştır. Bu durum kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinin ISM uygulamaları konusunda zafiyetlerini ortaya koymaktadır. Çalışmada kuru yük gemilerinin % 53,8'inin küçük ölçekli işletmeler tarafından işletildiği düşünülürse, küçük ölçekli gemi işletmelerinin "beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasındaki uyumu" konusunda problemler olduğu sonucu çıkartılabilir. Bu sonuç $H_{24\text{-}01}$ numaralı hipotezle de desteklenmektedir. Küçük ölçekli işletmelerde çalışan gemi kaptanlarının 1 numaralı ISM uygulamaları değişkenini (gemi işletmesi, beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır) değerlendirme sonucu 3,81 çıkarken orta ölçekte 4,10, büyük ölçekte ise 4,36 çıkmıştı. Bu sonuçlar, büyük ölçekli gemi işletmelerinin beyan ettiği amaç ve politikaları ile uygulamaları arasındaki uyumunun diğer ölçekteki işletmelere kıyasla daha fazla olduğunu ortaya koymaktadır.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 2.'si olan "gemi işletmesi, gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlıdır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi tipi ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, işletmelerine ait "gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri" konusundaki duyarlılığını Likert ölçeğinde 4,16

olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,36 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, diğer gemi işletmelerine kıyasla gemilerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda daha az duyarlı olduğunu sonucunu vermektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlılığını Likert ölçeğinde 4,09 olarak değerlendirirken, tankerleri kumanda eden gemi kaptanlarının ise 4,27 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da tankerleri işleten gemi işletmelerinin, çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. Bu sonucun tankerlerin çevreye verebileceği zarar düşünüldüğünde gayet anlamlı olduğu da ortadadır. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda duyarlılığını Likert ölçeğinde 4,09 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının ise 4,48 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin, çevreye verebileceği zarar riskleri konusunda küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 3. sü olan "gemi işletmesi, yük ve yük ilgililerine verdiği hizmetin kalitesine önem vermektedir" değişkeninin, profil değişkeni (gemi tipi) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin yük ve yük ilgililerine verilen hizmetin kalitesine verdikleri önemi Likert ölçeğinde 4,18 olarak değerlendirirken, tankerleri kumanda eden gemi kaptanları 4,40, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları 4,43 ve dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 2,46 ile farklı değerlendirdikleri tespit edilmişti. Bu da kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinin, yük ve yük ilgililerine verilen hizmetin kalitesine verdikleri önem konusunda diğer tipteki gemileri işleten gemi işletmelerinden daha az duyarlı olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 4.'sü olan "gemi işletmesi, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlıdır"

değişkeninin, profil değişkenlerinin (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu, gemi tipi ve işletme büyüklüğü) tümü ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi" konusunda duyarlılığını Likert ölçeğinde 3,50 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,18 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda, diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az duyarlı olduğunu sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlılığını Likert ölçeğinde 3,73 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,05 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. Bu sonucu, Kolay Bayrak ülkelerinin gemilerinde standart altı çalışma şartları olduğunu ifade eden örgütlerin dikkate alması önerilmektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusundaki duyarlılığı Likert ölçeğinde 3,71 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,14 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Aynı değişkeni tankerleri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,99, dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları ise 4,08 olarak değerlendirilmişti. Bu da kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinin, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda konteyner gemilerini işleten gemi işletmelerinden daha az duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda duyarlılığını Likert ölçeğinde 3,64 olarak değerlendirirken, orta ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,99 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları aynı değişkeni 3,64 olarak değerlendirirken,

büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,09 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli ve orta ölçekli gemi işletmelerinin, gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam standartlarının yükseltilmesi konusunda küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 5.'si olan "gemi işletmesi, personel seçim politikasını etkin bir şekilde yürütmektedir" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "personel seçim politikalarındaki etkinliğini" Likert ölçeğinde 3,32 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,11 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, personel seçim politikalarını, diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az etkin bir şekilde yürütüldüğü sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin personel seçim politikalarındaki etkinliğini Likert ölçeğinde 3,49 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,94 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin, personel seçim politikalarını OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerden daha etkin bir şekilde yürüttüğü sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin personel seçim politikalarındaki etkinliğini Likert ölçeğinde 3,44 olarak değerlendirirken, orta ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,78 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,44 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,02 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli ve orta ölçekli gemi işletmelerinin, personel seçim politikalarını küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha etkin bir şekilde yürüttüğü sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 6.'sı olan "gemi işletmesi, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini etkin şekilde kullanmaktadır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini kullanmadaki etkinliğini" Likert ölçeğinde 3,32 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,16 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini, diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az etkin bir şekilde kullandığı sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini kullanmadaki etkinliğini Likert ölçeğinde 3,56 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,01 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha etkin bir şekilde kullandığı sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemi çalışanlarının performans değerlendirmelerini kullanmadaki etkinliğini Likert ölçeğinde 3,50 olarak değerlendirirken, orta ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,81 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları 3,50 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,13 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca orta ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları 3,81 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,13 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin, personel seçim politikalarını küçük ve orta ölçekli gemi işletmelerinden daha etkin bir şekilde yürüttüğü, ayrıca orta ölçekli gemi işletmelerinin de personel seçim politikalarını küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha etkin bir şekilde yürüttüğü sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 7.'si olan "gemi işletmesi, astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişim için gerekli tedbirleri almaktadır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "gemideki astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişimi için aldığı tedbirleri" Likert ölçeğinde 3,39 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,08 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, gemideki astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişimi konusunda, diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az tedbirler aldığı sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemideki astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişimi için aldığı tedbirleri Likert ölçeğinde 3,60 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,91 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin gemideki astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişimi konusunda OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha fazla tedbirler aldığı sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemideki astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişimi için aldığı tedbirleri Likert ölçeğinde 3,46 olarak değerlendirirken, orta ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,78 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları 3,46 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,18 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca orta ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları 3,78 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,18 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin, gemideki astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki gelişimi konusunda küçük ve orta ölçekli gemi işletmelerinden daha fazla tedbir aldığı, ayrıca orta ölçekli gemi işletmelerinin de gemideki astların hizmet içi eğitimleri ve mesleki

gelişimi konusunda küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha fazla tedbir aldığı sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 8.'si olan "gemi işletmesi, gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklıdır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklı olmasını" Likert ölçeğinde 3,96 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,33 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına, diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az hazır olduğu sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklı olmasını Likert ölçeğinde 4,05 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,28 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha hazır olduğu sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına hazırlıklı olmasını Likert ölçeğinde 3,99 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,40 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin, gemi ve gemi personeli ile birlikte acil durum planlarına küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha hazır olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 9.'su olan "gemi işletmesi, mesleki gelişimim için gerekli kariyer planlarını yapmaktadır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "kendisinin mesleki gelişimi için gerekli kariyer planlarını yapmasını" Likert

ölçeğinde 3,32 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,89 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, gemi kaptanlarının mesleki gelişimleri için gerekli kariyer planları yapması konusunda diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin kendisinin mesleki gelişimi için gerekli kariyer planlarını yapmasını Likert ölçeğinde 3,40 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,73 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin gemi kaptanlarının mesleki gelişimleri için gerekli kariyer planları yapması konusunda OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin kendisinin mesleki gelişimi için gerekli kariyer planlarını yapmasını Likert ölçeğinde 3,40 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,93 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin, gemi kaptanlarının mesleki gelişimleri için gerekli kariyer planları yapması konusunda küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 10.'su olan "gemi işletmesi, uzun süreli istihdam için gerekli motive edici tedbirleri almaktadır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "gemiadamlarının uzun süreli istihdamı için gerekli motive edici tedbirleri alması" konusunu Likert ölçeğinde 3,33 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,84 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, gemiadamlarının uzun süreli istihdamı için gerekli motive edici tedbirler konusunda diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin gemiadamlarının uzun süreli istihdamı için gerekli motive edici tedbirleri alması

konusunu Likert ölçeğinde 3,44 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,79 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin "gemiadamlarının uzun süreli istihdamı için gerekli motive edici tedbirler konusunda" OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin "gemiadamlarının uzun süreli istihdamı için gerekli motive edici tedbirleri alması" konusunu Likert ölçeğinde 3,42 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,92 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin, "gemiadamlarının uzun süreli istihdamı için gerekli motive edici tedbirleri alması" konusunda küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 11.'si olan "gemi işletmesi, gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden almaktadır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması" konusunu Likert ölçeğinde 4,08 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,38 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, "gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması" konusunda diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin "gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması" konusunu Likert ölçeğinde 4,12 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,38 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin "gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması" konusunda OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu

vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin "gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması" konusunu Likert ölçeğinde 4,06 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,48 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin, "gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden alması" konusunda küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 12.'si olan "gemi işletmesi, gemi emniyeti için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden almaktadır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusundaki duyarlılığını" Likert ölçeğinde 3,99 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,22 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, "yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması" konusunda diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az duyarlı olduğu sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin "yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması konusundaki duyarlılığını" konusunu Likert ölçeğinde 3,94 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,38 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin, "yeni kural ve uygulamaların tanıtımı ve uygulanması" konusunda küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha duyarlı olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 13.'sü olan "gemi işletmesi, tarafından geliştirilen talimat, prosedür ve planlar anlaşılır, net ve açıktır" değişkeninin, profil değişkeni (Türk-yabancı gemi kaptanları) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, kendi işletmelerinin "geliştirdiği talimat, prosedür ve planların anlaşılır, net ve açıktır olmasını" Likert ölçeğinde 3,99 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,20 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi

kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin, "geliştirdiği talimat, prosedür ve planların" diğer gemi işletmelerine kıyasla daha net ve açık olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 14.'sü olan "gemi işletmesi, şirket ve gemileri her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmektedir" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "işletmesinin ve gemilerinin her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,05 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,28 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin "gemileriyle birlikte her an iç ve dış denetimler" için diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az hazır bir şekilde yönetildiği sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "işletmesinin ve gemilerinin her an iç ve dış denetimlere hazır bir şekilde yönetilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,96 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,36 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,96 olarak değerlendirirken, orta ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,24 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ve orta ölçekli gemi işletmelerinin, "gemileriyle birlikte her an iç ve dış denetimler" için küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha hazır bir şekilde yönetildiği sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 15.'si olan "gemi işletmesi, şirket ve gemi personeli ISM uygulamalarını benimsemiş ve içselleştirmiştir" değişkeninin, profil değişkenlerinin (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu, gemi tipi ve işletme büyüklüğü) tümü ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "işletmelerinin ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,74 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,13 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin ve gemi

personelinin ISM uygulamalarını diğer gemi işletmelerine kıyasla daha az benimseyip içselleştirdiği sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "işletmelerinin ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,86 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,09 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin ve gemi personelinin ISM uygulamalarını OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha fazla benimseyip içselleştirdiği sonucunu vermektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "işletmelerinin ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,81 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,13, ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Tankerleri kumanda eden gemi kaptanları 4,13 dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları ise 4,03 olarak tespit edilmişti. Bu da kuru yük gemilerini işleten gemi "işletmelerinin ve gemi personelinin ISM uygulamalarını" konteyner gemilerini işleten gemi işletmelerinden daha az benimseyip içselleştirdiği sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "işletmelerinin ve gemi personelinin ISM uygulamalarını benimsemesi ve içselleştirmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,79 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,22 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi "işletmelerinin ve gemi personelinin ISM uygulamalarını" küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha çok benimseyip içselleştirdiği sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 16.'sı olan "gemi işletmesi, gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulamaktadır" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları işletmelerinin "gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulanması" konusunu Likert ölçeğinde 3,88 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,15 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi

kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin "gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı" diğer gemi işletmelerine kıyasla daha etkin uyguladığı sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "işletmelerinin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulanması" konusunu Likert ölçeğinde 3,93 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,16 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten "işletmelerin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı" OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha etkin bir şekilde uyguladığı sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "işletmelerinin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulanması" konusunu Likert ölçeğinde 3,79 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,20 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işleten "işletmelerin gemi bakım tutumu konusunda geliştirdiği planı" küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha etkin bir şekilde uyguladığı sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 17.'si olan "gemi işletmesi, gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasını talep etmez" değişkeninin, profil değişkenlerinin (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu, gemi tipi ve işletme büyüklüğü) tümü ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, işletmelerinin "gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasının talep edilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,61 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,09 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin "geminin operasyonel kabiliyeti konusunda" diğer gemi işletmelerinden daha azını talep ettiği sonucunu vermektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasının talep edilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,72 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,07 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmeler geminin operasyonel

kabiliyeti konusunda OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha fazlasını talep ettiği sonucunu vermektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasının talep edilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,71 olarak değerlendirirken, dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,16, ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Tankerleri kumanda eden gemi kaptanları 3,97, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları ise 4,02 olarak tespit edilmişti. Bu da dökme yük gemilerini işleten gemi işletmelerinin "geminin operasyonel kabiliyeti konusunda" kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinden daha fazlasını talep ettiği sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemiden operasyonel kabiliyetinden fazlasının talep edilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,66 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,20 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin "geminin operasyonel kabiliyeti konusunda" küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha fazlasını talep ettiği sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 18.'si olan "gemi işletmesi, şirket ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır" değişkeninin, profil değişkenleri (gemi tipi ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "işletme ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanaklarının etkin bir şekilde kullanılması" konusunu Likert ölçeğinde 4,19 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,47, ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Tankerleri kumanda eden gemi kaptanları 4,39, dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları ise 4,54 olarak tespit edilmişti. Bu da konteyner gemilerini işleten gemi işletmelerinin "işletme ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanaklarını" kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinden daha etkin bir şekilde kullandığı sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "işletme ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanaklarının etkin bir şekilde kullanılması" konusunu Likert ölçeğinde 4,19 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,48

ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin "işletme ve gemi arasındaki haberleşme/iletişim olanaklarını" küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha etkin bir şekilde kullandığı sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 19.'su olan "gemi işletmesi, şirket tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumluluklar net ve uygulanabilirdir" değişkeninin, profil değişkeni (işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "işletme tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumlulukların net ve uygulanabilir olması" konusunu Likert ölçeğinde 3,98 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,28 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin "işletme tarafından tanımlanmış olan görev, yetki ve sorumlulukların" küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha fazla net ve uygulanabilir olduğu sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 20.'si olan "gemi işletmesi, acil durumlarda yetki aşımı hakkımı (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir" değişkeninin, profil değişkenlerinin (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi bayrağı grubu, gemi tipi ve işletme büyüklüğü) tümü ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, işletmelerinin "acil durumlarda gemi kaptanının yetki aşımı hakkını kullanması konusunda verdiği garantiyi" Likert ölçeğinde 4,04 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,40 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin "acil durumlarda gemi kaptanının yetki aşımı hakkını kullanması" konusunda diğer gemi işletmelerinden daha az garanti verdiği sonucunu ortaya koymaktadır. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "acil durumlarda gemi kaptanının yetki aşımı hakkını kullanması konusunda verdiği garantiyi" Likert ölçeğinde 4,13 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,41 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmeler geminin "acil durumlarda gemi kaptanının yetki aşımı hakkını kullanması konusunda OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan

gemileri işleten işletmelerinden daha fazla garanti verdiği sonucunu ortaya koymaktadır. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "acil durumlarda gemi kaptanının yetki aşımı hakkını kullanması konusunda verdiği garantiyi" Likert ölçeğinde 4,11 olarak değerlendirirken, tankerleri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,51, ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları 4,41, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları ise 4,29 olarak tespit edilmişti. Bu da tankerleri işleten gemi işletmelerinin "acil durumlarda gemi kaptanının yetki aşımı hakkını kullanması" konusunda kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinden daha fazla garanti verdiği sonucunu ortaya koymaktadır. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "acil durumlarda gemi kaptanının yetki aşımı hakkını kullanması konusunda verdiği garantiyi" Likert ölçeğinde 4,04 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,63 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin "acil durumlarda gemi kaptanının yetki aşımı hakkını kullanması" konusunda küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha fazla garanti verdiği sonucunu ortaya koymaktadır.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 21.'si olan "gemi işletmesi, kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmektedir" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları, gemi tipi ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, işletmelerinin "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,78 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,11 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları" diğer gemi işletmelerinden daha az istihdam ettiği sonucunu vermektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,68 olarak değerlendirirken, tankerleri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,04, ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları 3,68 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının ise 4,15 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca kuru yük

gemilerini kumanda eden gemi kaptanları 3,68 olarak değerlendirirken, dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının ise 4,35, ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinin "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları" diğer gemi tiplerini işleten gemi işletmelerinden daha az istihdam ettiği sonucunu vermektedir. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları istihdam etmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,72 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,30 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin "kara yönetiminde denizcilikte tecrübeli uzmanları" küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha fazla istihdam ettiği sonucunu vermektedir.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 22.'si olan "gemi işletmesi, gemi operasyonları yönetiminde tüm imkânlarıyla beni destekler" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları ve gemi bayrağı grubu) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, işletmelerinin "gemi operasyonları yönetiminde tüm imkânlarıyla kendisini desteklemesini Likert ölçeğinde 3,98 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,17 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin "gemi operasyonları yönetiminde" diğer gemi işletmelerinden daha az desteklediği sonucunu ortaya koymaktadır. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları, işletmelerinin "gemi operasyonları yönetiminde tüm imkânlarıyla kendisini desteklemesini" Likert ölçeğinde 3,99 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,19 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum Kolay Bayrak ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerin "gemi operasyonları yönetiminde" OECD ülkelerine ait bayrak taşıyan gemileri işleten işletmelerinden daha fazla desteklediği sonucunu ortaya koymaktadır.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 23.'sü olan "gemi işletmesi, ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlar" değişkeninin, profil değişkenleri (Türk-yabancı gemi kaptanları ve

işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, işletmelerinin "ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlanması" konusunda Likert ölçeğinde 3,91 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,16 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin "ISM kayıtlarını ve geri bildirimlerini gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini" diğer gemi işletmelerinden daha fazla sağladığı sonucunu ortaya koymaktadır. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları "ISM kayıtlarının ve geri bildirimlerinin gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlanması" konusunu Likert ölçeğinde 3,86 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,33 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli gemi işletmelerinin "ISM kayıtlarını ve geri bildirimlerini gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini" küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha fazla sağladığı sonucunu ortaya koymaktadır.

ISM uygulamaları değişkenlerinden 24.'sü olan "gemi işletmesi, gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına almıştır" değişkeninin, profil değişkenleri (gemi tipi ve işletme büyüklüğü) ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları işletmelerinin "gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına alması" konusunu Likert ölçeğinde 4,16 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,53 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları 4,16 olarak değerlendirirken, dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının ise 4,54 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da kuru yük gemilerini işleten gemi işletmelerinin "gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, konteyner ve dökme yük gemilerini işleten gemi işletmelerinden daha az sigorta güvencesi altına aldığı sonucunu ortaya koymaktadır. Küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları işletmelerini "gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, sigorta güvencesi altına alması" konusunu Likert ölçeğinde 4,15 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli gemi

işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,51 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca küçük ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanları 4,15 olarak değerlendirirken, orta ölçekli gemi işletmelerine ait gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,41 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Bu da büyük ölçekli ve orta ölçekli gemi işletmelerinin "gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri" küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha fazla sigorta güvencesi altına aldığı sonucunu ortaya koymaktadır.

24 değişkenden oluşan ISM Uygulama değişenlerinin 5'li Likert ölçeğindeki değerlendirmelerinin toplamı, ISM Skoru'nu oluşturuyordu. H_{26}, H_{27}, H_{28} ve H_{29} numaralı hipotezler ISM Skoru ile belirli bazı profil değişkenleri arasındaki ilişkinin var olup olmadığını tespit edebilmek amacıyla ortaya atılmıştı. ISM Skoru ile "gemi kaptanlarının deniz tecrübesi", "kaptanlık tecrübesi" ve "gemi tipi tecrübesi" arasında bir ilişki bulunamamıştı. Bununla birlikte ISM Skoru ile gemi kaptanlarının işletmedeki tecrübeleri arasında düşük düzeyde, pozitif ve anlamlı bir ilişki tespit edilmişti. Bu durum, gemi kaptanlarına göre ISM uygulamalarını diğer gemi işletmelerine göre daha yüksek performansta gerçekleştiren işletmeler, uzun süreli istihdamı tercih eden gemi kaptanları tarafından tercih edilmektedir veya bu işletmeler gemi kaptanı istihdamında uzun süreli çalışmak isteyen gemi kaptanlarını tercih etmektedir şeklinde yorumlanabilir. Fakat her iki yorumda da ulaşılan sonuç; ISM Skoru yüksek olan gemi işletmelerinde istihdam edilen gemi kaptanlarının çalışma süreleri de uzundur, şeklindedir.

Hipotez testlerinin yanı sıra yorumlara açıklık getirmesi maksadıyla ISM Uygulama skoru ile gemi bayrak grupları karşılaştırılmış aralarındaki fark anlamlı bulunmuştu. OECD bayrağı taşıyan gemilerin ISM Uygulama skoru 94,22 iken Kolay Bayrak taşıyan gemilerin ise 99,74 olarak tespit edilmiştir. Özellikle Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerin standart altı işletme uygulamalarından şikâyetçi olan ITF gibi sivil toplum örgütleri açısından çıkan sonuç çok ilginç ve çarpıcıdır.

ISM Skoru ile Türk-yabancı gemi kaptanları arasında ilişki olup olmadığı "t" testi ile analiz edilmişti. Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin ISM Skoru 91,92 iken yabancı gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin ISM Skoru ise 100,82 olarak tespit edilmiştir. Bu da **Sonuç olarak** yabancı gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin ISM Skoru, Türk gemi kaptanlarını istihdam eden gemi işletmelerinin ISM skorundan daha yüksektir.

ISM Skoru ile gemi tipi arasında ilişki olup olmadığı ANOVA testi ile analiz edilmişti. Kuru yük gemilerinin ISM Skoru 93,94 iken, tankerlerin 99,05, konteyner gemilerinin 99,64 ve dökme yük gemilerinin 101,18 olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, gemi kaptanlarına göre kuru yük gemilerinin ISM Skorunun diğer gemi tiplerine kıyasla daha düşük olduğu sonucunu ortaya koymaktadır.

ISM Skoru ile gemi işletme büyüklüğü arasında ilişki olup olmadığı ANOVA testi ile analiz edilmişti. Küçük ölçekli işletmelerin ISM Skoru 92,24 iken, orta ölçekli işletmelerin 97,42, büyük ölçekli işletmelerin ise 102,78 olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, gemi kaptanlarına göre büyük ölçekli gemi işletmelerinin ISM Skorunun küçük ve orta ölçekli gemi işletmelerinden daha yüksek olduğu, orta ölçekli gemi işletmelerinin ISM Skorunun da küçük ölçekli gemi işletmelerinden daha yüksek olduğu sonucunu ortaya koymaktadır.

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenler odak grup çalışması sonuçlarından ve karar verme ile denizcilik literatüründen elde edilmişti. Elde edilen 64 adet değişken iki farklı bölüm halinde anket formunda yanıtlamaları (5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman) için gemi kaptanlarına ulaştırılmıştı. Elde edilen verilerin güvenilirlik analizi sonucu ilk bölümdeki 28 adet değişken için 0,9410 (Cronbach Alfa) olarak ölçülürken ikinci bölümdeki 40 değişkenin güvenilirlik analizi sonucu ise 0,8396 (Cronbach Alfa) olarak ölçülmüştü. Her iki bölümdeki güvenilirlik analizi sonuçları oldukça yüksek çıkmıştır. Verilerin analizinden sonra gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme süreçlerine etki eden değişkenler en düşük değerden en yüksek değere doğru sıralanarak Tablo 5.26'da sunulmuştu.

Tablo 5.26'da en yüksek ortalamaya sahip olan değişkenler gemi kaptanının karar verme sürecindeki en önemli noktaları belirlemesi açısından önemli bulgulardandır. Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme sürecine etki eden en önemli değişkenler Tablo 6.3'de verilmiştir. Buna göre karar verme süreci üzerinde en etkili değişenler sıra ile; ISM plan ve prosedürleri, şirket amaç ve politikaları, armatörün menfaatleri, gemi sevk ve idaresinde gemi kaptanının sorumluluğu, uluslararası kurallar ve can emniyeti riski olarak tespit edilmiştir.

Tablo 6.3. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden En Önemli Değişkenler

D. No	Gemi operasyonlarının yönetiminde, ……	(n)	Ort.	S. S.
II-07	**ISM plan ve prosedürlerini** uygularım.	351	4,558	0,643
II-08	şirket **amaç ve politikalarını** dikkate alarak hareket ederim.	350	4,583	0,574
II-02	**armatörün** menfaatlerini korurum.	350	4,689	0,617
II-27	**gemi sevk** ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum**.**	349	4,693	0,703
II-28	**uluslararası** kurallara bağlı kalarak karar veririm.	350	4,717	0,564
II-21	öncelikli olarak **can emniyeti** riskini değerlendiririm.	350	4,829	0,524

* 5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman., S.S. : Standart Sapma, **D.No:** Değişken Numarası

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme sürecine etki eden değişkenler iki ayrı bölümde faktör analizine tabi tutuldu. İlk bölümdeki 28 adet değişken, 5 faktör grubu altında özetlenmişti. Bu 5 faktörün ölçeğe ilişkin açıkladıkları varyans % 61,68 idi. Faktör grupları ise (1) Bireysel Faktörler, (2) Örgütsel Faktörler, (3) Kişisel Faktörler, (4) Dış Çevre Faktörleri, (5) Geminin Fiziksel Durumu şeklinde oluşmuştu. Bu faktörler Rowe ve Boulgarides (1994)'in Şekil 2.6'da verilen karar verme stillerini etkileyen kuvvetler modelini desteklemektedir. İkinci bölümdeki 40 adet değişken ise 10 faktör grubu altında özetlenmişti. Bu 10 faktörün ölçeğe ilişkin açıkladıkları varyans % 59,17 idi. Faktör grupları ise; (1) Talimat ve menfaatlerin korunması, (2) Denizcilik ile ilgili kurum ve kuruluşlar, (3) Emniyet güvenlik ve etik kurallar, (4) Tedbirli davranma, (5) Görevin gerekleri, (6) Bilginin kullanımı, (7) Sosyal sorumluluk ve değerler, (8) Stil, (9) Onaylanma ihtiyacı, (10) Yasal faktörler şeklinde tespit edilmişti. İlk ve ikinci

bölümdeki faktörlerin bir çoğunun Şekil 3.4'de verilen gemi işletme örgütlerinin ve gemilerin çevresel faktörlerini oluşturduğu tespit edilmiştir.

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme sürecine etki eden değişkenlerin 3. Ana Hipotez H_{A3} (Gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetimindeki bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri, profil özelliklerine göre farklılıklar gösterir) kapsamında H_{31}-H_{40} hipotezleri geliştirilmişti.

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme sürecine etki eden değişkenler; Türk ve yabancı gemi kaptanları, medeni durum, çocuk sahibi olma durumu, gemi işletme yöntemi, gemiadamlarının milliyetleri, gemi kaptanlarının milliyet grupları, işletme büyüklüğü, gemi tipleri ve gemi kaptanları eğitim durumları ile ilgili karşılaştırmalı analiz testleri yapılmıştı. Analizlerde "t" ve "ANOVA" testleri kullanılmıştı. Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme sürecine etki eden değişkenlerin karşılaştırmalı hipotez testlerinde hangi hipotezlerde anlamlı sonuçlar verdiği Tablo 6.4. ve 6.5.'da gösterilmektedir. Tablo 6.4'de yatay eksende gösterilen 1. grup karar verme değişkenlerinin 3. ana hipoteze ait alt hipotezler ile ilişkisi gösterilmektedir. Ayrıca her bir değişkenin kaç adet hipotezde anlamlı sonuçlar verdiği de belirtilmiştir.

Tablo 6.4. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden I. Gruba Ait Değişkenlerin 3. Ana Hipoteze Ait Alt Hipotezler İle İlişkisi

I. Grup Karar Verme Değişkenleri																				
	I_1	I_2	I_3	I_4	I_5	I_6	I_7	I_8	I_9	I_{10}	I_{11}	I_{12}	I_{13}	I_{14}	I_{15}	I_{16}	I_{17}	I_{18}	I_{19}	I_{20}
	3	*4*	*3*	*1*	*3*	*2*	*3*	*4*	*5*	*2*	*3*	*3*	*1*	*1*	*1*	*1*	*4*	*1*	*3*	*1*
H_{31}			√						√		√	√					√		√	
H_{32}	√	√			√		√											√		√
H_{33}	√	√			√		√	√		√	√	√	√			√			√	
H_{34}					√															
H_{35}									√			√					√			
H_{36}			√						√					√	√		√		√	
H_{37}																				
H_{38}	√	√				√		√			√									
H_{39}		√				√	√	√	√	√							√			
H_{40}			√	√				√	√											

	I_{21}	I_{22}	I_{23}	I_{24}	I_{25}	I_{26}	I_{27}	I_{28}
	3	*6*	*1*	-	-	*1*	-	-
H_{31}	√	√						
H_{32}		√						
H_{33}	√	√				√		
H_{34}			√					
H_{35}								
H_{36}	√							
H_{37}								
H_{38}		√						
H_{39}		√						
H_{40}		√						

Tablo 6.5'de yatay eksende gösterilen II. grup karar verme değişkenlerinin 3. ana hipoteze ait alt hipotezler ile ilişkisi gösterilmektedir. Ayrıca her bir değişkenin kaç adet hipotezde anlamlı sonuçlar verdiği de belirtilmiştir.

Tablo 6.5. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden II. Gruba Ait Değişkenlerin 3. Ana Hipoteze Ait Alt Hipotezler İle İlişkisi

II. Grup Karar Verme Değişkenleri																				
	II_1	II_2	II_3	II_4	II_5	II_6	II_7	II_8	II_9	II_{10}	II_{11}	II_{12}	II_{13}	II_{14}	II_{15}	II_{16}	II_{17}	II_{18}	II_{19}	II_{20}
	4	*2*	*5*	*1*	*3*	*-*	*3*	*-*	*6*	*3*	*3*	*4*	*4*	*6*	*3*	*2*	*6*	*2*	*4*	*1*
H_{31}	√	√	√		√				√			√	√	√	√		√	√	√	
H_{32}							√						√	√						
H_{33}										√				√		√				
H_{34}									√	√										
H_{35}			√						√					√			√		√	
H_{36}			√						√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
H_{37}	√			√			√		√			√					√			
H_{38}	√	√			√		√				√	√	√							√
H_{39}			√		√						√				√		√			
H_{40}	√		√						√					√			√		√	
	II_{21}	II_{22}	II_{23}	II_{24}	II_{25}	II_{26}	II_{27}	II_{28}	II_{29}	II_{30}	II_{31}	II_{32}	II_{33}	II_{34}	II_{35}	II_{36}	II_{37}	II_{38}	II_{39}	II_{40}
	1	*1*	*2*	*3*	*-*	*3*	*-*	*1*	*7*	*4*	*2*	*1*	*1*	*4*	*2*	*-*	*1*	*1*	*-*	*1*
H_{31}				√		√			√	√				√						√
H_{32}			√																	
H_{33}			√											√			√	√		
H_{34}										√										
H_{35}		√		√					√											
H_{36}						√			√	√	√			√						
H_{37}									√			√	√	√						
H_{38}	√							√	√						√					
H_{39}						√			√		√			√	√					
H_{40}				√					√	√										

Tablo 6.4. ve 6.5. incelendiğinde değişkenlerin 10 hipotez arasından en fazla 7 adedi ile ilişkili olan bir adet değişken (II_{29} – "çıkması muhtemel problemleri **arar** ve **üzerine** giderim") bulunmaktadır. 6 adet hipotez ile ilişkili olan değişkenler; (II_{17}) "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi **göstermek veya ispatlamak** isterim", (II_{14}) "etki altında kalmadan **bireysel olarak** karar vermeyi tercih ederim", (II_{09}) "kara yönetiminin **yol** göstermesini beklerim", (I_{22}) "kara yönetimiyle ile **ters düşme kaygısı** kararını etkiler". 5 adet hipotez ile ilişkili olan değişkenler ise; (I_{09}) "şirketin kara yönetimi içindeki **etkin iletişim** kararını etkiler", (II_{03}) "**kara yönetiminin** talimatlarını izlerim", (II_{34}) "**teknik bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım". Hipotezlerle anlamlı bir ilişkisi bulunmayan değişken sayısı ise 10 adettir. Hipotezler ile en fazla ilişkili olan değişkenler incelendiğinde bir çoğunun karar verme stilleri ile ilgili olduğu görülmektedir. II_{29} numaralı değişken Schermerhorn (1989)'un karar verme stilleri değişkenlerindendir. II_{14} numaralı

değişken Mann, vd. (1997)'nin "Melbourne Karar Verme Anketi" değişkenlerinden uyarlanmıştır. II_{09} numaralı değişken, Scott ve Bruce (1995) ve Mann, vd. (1997)'nin karar verme stilleri değişkenlerinden uyarlanmıştır. Bu değişkenlerin karar verme stilleri değişkenleri ile benzerlikleri ve bir çok hipotez ile ilişkilerinin tespit edilmiş olması gemi kaptanlarının literatüre dayalı olarak karar verme stillerinin araştırılması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme sürecine etki eden değişkenlerin sıra ile analiz sonuçlarının tartışılabilmesi ve ilişkili olduğu hipotezleri gösterilmesi için Tablo 6.6. geliştirilmiştir. Değişkenlere ait açıklamalar, bu tablo referans alınarak yapılacaktır.

Tablo 6.6. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenlerin Hipotezlerle Karşılaştırılması

D.No.	Kabul Edilen Hipotezler	**Bireysel Karar Verme Değişkenleri** ***Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının vermiş olduğu kararlarda……***	Ort.
I_{01}	H_{32}, H_{33}, H_{38}	….. **ailesi** ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler.	2,31
I_{02}	H_{32}, H_{33}, H_{38}, H_{39}	….. **kontrat süreleri ve düzeni** kararını etkiler.	2,86
I_{03}	H_{31}, H_{36}, H_{40}	….. mevcut **gemisinin kondisyonu** kararını etkiler.	3,54
I_{04}	H_{40}	…..**bakım tutum** ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler.	3,53
I_{05}	H_{32}, H_{33}, H_{34}	….. **kişisel özellikleri** kararını etkiler.	3,20
I_{06}	H_{38}, H_{39}	….. **yoğun çalışma** temposu kararını etkiler.	3,03
I_{07}	H_{32}, H_{33}, H_{39}	….. kara yönetimi çalışanlarının **tecrübeleri ve uzmanlığı** kararını etkiler.	3,36
I_{08}	H_{33}, H_{38}, H_{39}, H_{40}	….. **gemi çalışanlarının** bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler.	3,69
I_{09}	H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{39}, H_{40}	….. şirketin kara yönetimi içindeki **etkin iletişim** kararını etkiler.	3,43
I_{10}	H_{33}, H_{39}	….. **motivasyonu** kararını etkiler.	3,34
I_{11}	H_{31}, H_{33}, H_{38}	….. **görev, yetki ve sorumlulukların** şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler.	3,72

D. No **:** Karar verme değişkeninin anket formundaki sıra numarası

Ort. **:** Ortalama (5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman) **./..**

Tablo 6.6. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenlerin Hipotezlerle Karşılaştırılması (Devam)

D.No.	Kabul Edilen Hipotezler	Bireysel Karar Verme Değişkenleri *Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının vermiş olduğu kararlarda……*	Ort.
I_{12}	H_{31}, H_{33}, H_{35}	….. gemi personelinin **farklı milliyetlerden** bir araya gelmiş olması kararını etkiler.	2,63
I_{13}	H_{33}	…..**aynı tip gemilerde** çalışıyor olması kararını etkiler.	2,99
I_{14}	H_{36}	…..**yerel acente** görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler.	3,09
I_{15}	H_{36}	…..kendilerini **başarılı** olmak zorunda **hissetmesi** kararını etkiler	2,99
I_{16}	H_{33}	…..sahip olduğu **liderlik vasıfları** kararını etkiler.	3,53
I_{17}	H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{39}	….. sahip olduğu **muhafazakar veya liberal görüşleri** kararını etkiler.	2,68
I_{18}	H_{32}	…..sahip olduğu **milliyetçi görüşleri** kararını etkiler.	2,23
I_{19}	H_{31}, H_{33}, H_{36}	….. sahip olduğu **İngilizce dili hakkındaki bilgisi** kararını etkiler.	2,77
I_{20}	H_{32}	….. sahip olduğu **tecrübe,** kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler.	3,28
I_{21}	H_{32}, H_{33}, H_{39}	….. **araştırmacı ve meraklı yapısı** kararını etkiler.	2,93
I_{22}	H_{31}, H_{32}, H_{33}, H_{38}, H_{39}, H_{40}	….. kara yönetimiyle ile **ters düşme kaygısı** kararını etkiler.	2,62
I_{23}	H_{34}	….. **arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir.	2,73
I_{24}	-	….. **arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir.	2,57
I_{25}	-	….. **arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir.	2,72
I_{26}	H_{33}	….. kararı şirketin **amaç** ve **politikaları** ile ikilemler yaratabilir.	2,43
I_{27}	-	….. inisiyatifi **haberleşme teknolojileri** nedeniyle kısıtlanır.	2,40
I_{28}	-	….. kararını, **liman, şirket, yerel otoriteler** vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler.	2,88
II_{01}	H_{31}, H_{37}, H_{38}, H_{40}	….. **kiracı ve yük ilgililerinin** menfaatlerini korurum.	4,45
II_{02}	H_{31}, H_{38}	….. **armatörün** menfaatlerini korurum.	4,69
II_{03}	H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{39}, H_{40}	….. **kara yönetiminin** talimatlarını izlerim.	4,48
II_{04}	H_{37}	….. **yerel resmi otoritelerin** talimatlarını izlerim.	4,53
II_{05}	H_{31}, H_{38}, H_{39}	….. **teknolojinin** tüm **imkânlarını** kullanmayı tercih ederim.	4,54
II_{06}	-	….. **gemi çalışanlarının görüşleri** benim için önemlidir.	4,04
II_{07}	H_{32}, H_{37}, H_{38}	….. **ISM plan ve prosedürlerini** uygularım.	4,56
II_{08}	-	….. şirket **amaç ve politikalarını** dikkate alarak hareket ederim.	4,58
II_{09}	H_{31}, H_{34}, H_{35}, H_{36}, H_{37}, H_{40}	….. kara yönetiminin **yol** göstermesini beklerim.	3,63
II_{10}	H_{33}, H_{34}, H_{36}	….. kararımı verdikten sonra kara yönetiminin **beni desteklemesini** beklerim.	4,16
II_{11}	H_{36}, H_{38}, H_{39}	….. yapacağım hesaplama ve planlamalarda **teknolojiye güvenirim**.	4,11
II_{12}	H_{31}, H_{36}, H_{37}, H_{38}	….. **Allah'ın** yardım etmesini isterim.	3,65
II_{13}	H_{31}, H_{32}, H_{36}, H_{38}	….. **en iyi seçeneği** aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim.	2,72
II_{14}	H_{31}, H_{32}, H_{33}, H_{35}, H_{36}, H_{40}	….. etki altında kalmadan **bireysel olarak** karar vermeyi tercih ederim.	4,04
II_{15}	H_{31}, H_{36}, H_{39}	….. **sezgilerime** güvenirim.	3,76
II_{16}	H_{33}, H_{36}	….. **başarısız olma olasılığı** kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar.	3,66
II_{17}	H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{37}, H_{39}, H_{40}	….. gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi **göstermek veya ispatlamak** isterim.	3,19
II_{18}	H_{31}, H_{36}	….. **sosyal sorumluluğumu** ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm.	3,96
II_{19}	H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{40}	….. kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda **ertelemeyi** tercih ederim.	2,56

D. No **:** Karar verme değişkeninin anket formundaki sıra numarası

Ort. **:** Ortalama (5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman) **./..**

Tablo 6.6. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenlerin Hipotezlerle Karşılaştırılması (Devam)

D.No.	Kabul Edilen Hipotezler	Bireysel Karar Verme Değişkenleri	Ort.
		Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının vermiş olduğu kararlarda……	
II $_{20}$	H_{38}	….. **çevreye** verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm.	4,48
II $_{21}$	H_{38}	….. öncelikli olarak **can emniyeti** riskini değerlendiririm.	4,83
II $_{22}$	H_{35}	….. öncelikli olarak **yük emniyeti** riskini değerlendiririm.	4,41
II $_{23}$	H_{32}, H_{33}	….. öncelikli olarak **gemi güvenlik** (security) riskini değerlendiririm.	4,51
II $_{24}$	H_{31}, H_{35}, H_{40}	….. öncelikli olarak **mesleksel değerleri ve etik** kurallarını gözetirim.	4,34
II $_{25}$	-	….. **maliyet boyutu**, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir.	3,60
II $_{26}$	H_{31}, H_{36}, H_{39}	….. **ticari kararların** sonuçlarından sadece ben sorumluyum.	3,39
II $_{27}$	-	….. **gemi sevk** ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum**.**	4,69
II $_{28}$	H_{38}	….. **uluslararası** kurallara bağlı kalarak karar veririm.	4,72
II $_{29}$	H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{37}, H_{38},H_{39}, H_{40}	….. çıkması muhtemel problemleri **arar** ve **üzerine** giderim.	3,98
II $_{30}$	H_{31}, H_{34}, H_{36}, H_{40}	….. meydana gelebilecek problemleri **görmemezlikten** gelirim.	1,84
II $_{31}$	H_{36}, H_{39}	….. problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda **iyiyimdir**.	4,18
II $_{32}$	H_{37}	….. **hukuksal bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	3,31
II $_{33}$	H_{37}	….. **deniz ticareti bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	3,64
II $_{34}$	H_{31}, H_{33}, H_{36}, H_{37}, H_{39}	….. **teknik bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	3,74
II $_{35}$	H_{38}, H_{39}	….. **mesleki bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	4,27
II $_{36}$	-	….. oluşabilecek problemlerin çözümünde **P&I Kulübe** güvenirim.	3,70
II $_{37}$	H_{33}	….. oluşabilecek problemlerin çözümünde **klas kuruluşuna** güvenirim.	3,64
II $_{38}$	H_{33}	….. oluşabilecek problemlerin çözümünde **bayrak devletine** güvenirim.	3,36
II $_{39}$	-	….. oluşabilecek problemlerin çözümünde **ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim.**	2,84
II $_{40}$	H_{31}	….. oluşabilecek problemlerin çözümünde **yerel otoritelere** güvenirim.	3,05

D. No **:** Karar verme değişkeninin anket formundaki sıra numarası

Ort. **:** Ortalama (5-li Likert ölçeği- 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman)

Yazım sırasında kısaltma yapabilmek amacıyla "Gemi operasyonlarının yönetiminde gemi kaptanının bireysel karar verme sürecine etki eden" değişkenler "karar verme" değişkenleri olarak ifade edilecektir.

Karar verme değişkenlerinden I_{01} numaralı "ailesi ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler" değişkeninin H_{32}, H_{33}, H_{38} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, "gemi kaptanlarının ailesi ile ilgili yaşadığı problemlerin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,90 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,26 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olmayan gemi

kaptanları, bir bayanla ilişkisi olanlara kıyasla, "gemi kaptanının ailesi ile ilgili yaşadığı problemlerin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Aslında burada bu sonucun tam tersi bir sonuç beklenilmekteydi. Genel olarak bu değişkenin ortalaması (2,31) diğer değişkenlere göre de düşük çıkmıştı. Bu durum denizde çalışan gemi kaptanlarının bireysel kararlarında aileleri ile ilgili yaşadığı problemlerden nadiren etkilendiğini göstermektedir. Çocuk sahibi olan gemi kaptanları, "gemi kaptanlarının ailesi ile ilgili yaşadığı problemlerin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,23 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının 2,80 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "gemi kaptanının ailesi ile ilgili yaşadığı problemlerin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Aslında burada da bu sonucun tam tersi bir sonuç beklenilmekteydi. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, "gemi kaptanlarının ailesi ile ilgili yaşadığı problemlerin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,19 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 2,67 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, kuru yük gemilerini kumanda edenlere kıyasla, "gemi kaptanının ailesi ile ilgili yaşadığı problemlerin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{02} numaralı "kontrat süreleri ve düzeni kararını etkiler" değişkeninin H_{32}, H_{33}, H_{38},H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, "iş akdi sürelerinin ve düzeninin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,42 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,81 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, bir bayanla ilişkisi olanlara kıyasla, "iş akdi sürelerinin ve düzeninin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Çocuk sahibi olan gemi kaptanları, "iş akdi sürelerinin ve düzeninin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,78 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının 2,31 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "iş akdi sürelerinin ve düzeninin kararlarını daha çok etkilediğini"

değerlendirmektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, "iş akdi sürelerinin ve düzeninin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,75 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,34 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, kuru yük gemilerini kumanda edenlere kıyasla, "iş akdi sürelerinin ve düzeninin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları, "iş akdi sürelerinin ve düzeninin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,65 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,16 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları, Deniz Harp Okulu mezunu olanlara kıyasla, "iş akdi sürelerinin ve düzeninin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{03} numaralı "mevcut gemisinin kondisyonu kararını etkiler" değişkeninin H_{31}, H_{36}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "gemi kondisyonunun" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,77 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,39 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları, yabancılara kıyasla, "gemi kondisyonunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları "gemi kondisyonunun" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,77 olarak değerlendirirken, Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,00 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanları, Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olanlara kıyasla, "gemi kondisyonunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemi kondisyonunun" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,79 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,39 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda edenlere kıyasla, "gemi kondisyonunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{04} numaralı "bakım tutum ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler" değişkeninin H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "bakım tutum ile ilgili şirket politikaları" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,73 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,42 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda edenlere kıyasla, "bakım tutum ile ilgili şirket politikalarının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{05} numaralı "kişisel özellikleri kararını etkiler" değişkeninin H_{32}, H_{33}, H_{34} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, "kişisel özelliklerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,67 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,14 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, bir bayanla ilişkisi olanlara kıyasla, "gemi kaptanının kişisel özelliklerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Çocuk sahibi olan gemi kaptanları, "kişisel özelliklerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,11 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının 2,63 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "gemi kaptanının kişisel özelliklerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları, "kişisel özelliklerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,94 olarak değerlendirirken, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,26 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları, armatör tarafından işletilen gemileri kumanda edenlere kıyasla, "gemi kaptanının kişisel özelliklerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{06} numaralı "yoğun çalışma temposu kararını etkiler" değişkeninin H_{38}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, "yoğun çalışma temposunun" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,81 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,53 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları 3,53 olarak değerlendirirken, dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 2,83 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, kuru yük gemilerini ve dökme yük gemilerini kumanda edenlere kıyasla, "yoğun çalışma temposunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları, "yoğun çalışma temposunun" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,93 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,41 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları Likert ölçeğinde 3,41 olarak değerlendirirken, orta öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,75 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları, Deniz Harp Okulu ve orta öğretim mezunu olanlara kıyasla, "yoğun çalışma temposunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{07} numaralı "kara yönetimi çalışanlarının tecrübeleri ve uzmanlığı kararını etkiler" değişkeninin H_{32}, H_{33}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, "kara yönetiminde çalışanların tecrübe ve uzmanlıklarının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,77 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,32 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, bir bayanla ilişkisi olanlara kıyasla, "kara yönetiminde çalışanların tecrübe ve uzmanlıklarının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "kara yönetiminde çalışanların tecrübe ve uzmanlıklarının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,78 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,28 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi

kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "kara yönetiminde çalışanların tecrübe ve uzmanlıklarının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Orta öğretim mezunu olan gemi kaptanları, "kara yönetiminde çalışanların tecrübe ve uzmanlıklarının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,10 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,60 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları, Orta öğretim mezunu olanlara kıyasla, "kara yönetiminde çalışanların tecrübe ve uzmanlıklarının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{08} numaralı "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübeleri kararını etkiler" değişkeninin H_{33}, H_{38}, H_{39}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübelerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 4,00 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,62 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübelerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübelerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,52 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,04 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, kuru yük gemilerini kumanda edenlere kıyasla, "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübelerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Orta öğretim mezunu olan gemi kaptanları, "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübelerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,49 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,89 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları, orta öğretim mezunu olanlara kıyasla, "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübelerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübelerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,55 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,82 ile

farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda edenlere kıyasla, "gemi çalışanlarının bilgi, kabiliyet ve tecrübelerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{09} numaralı "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararını etkiler" değişkeninin H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{39}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişimin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,20 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,57 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Yabancı gemi kaptanları, Türklere kıyasla, "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişimin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,31 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 3,62 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları, aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda edenlere kıyasla, "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişim kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişimin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,19 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,71 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanları, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olanlara kıyasla, "gemi kondisyonunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Orta öğretim mezunu olan gemi kaptanları, "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişimin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,16 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,62 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları, Deniz Harp Okulu mezunu olanlara kıyasla, "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişimin" değerlendirmektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "şirketin kara yönetimi içindeki etkin

iletişimin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,29 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,61 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda edenlere kıyasla, "şirketin kara yönetimi içindeki etkin iletişimin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{10} numaralı "motivasyonu kararını etkiler" değişkeninin H_{33}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "motivasyonunun" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,68 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,28 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "motivasyonunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Orta öğretim mezunu olan gemi kaptanları, "motivasyonunun" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,07 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,61 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları, orta öğretim mezunu olanlara kıyasla, "motivasyonunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{11} numaralı "görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler" değişkeninin H_{31}, H_{33}, H_{38} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olmasının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,53 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,84 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yabancı gemi kaptanları, Türk'lere kıyasla, "gemi kondisyonunun kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olmasının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 4,09 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,64 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "görev, yetki ve

sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olmasının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, "görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olmasının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,45 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,06 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, kuru yük gemilerini kumanda edenlere kıyasla, "görev, yetki ve sorumlulukların şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olmasının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{12} numaralı "gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olması kararını etkiler" değişkeninin H_{31}, H_{33}, H_{35}hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olmasının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,46 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 2,74 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yabancı gemi kaptanları, Türk'lere kıyasla, "gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olmasının" değerlendirmektedir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olmasının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,96 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,56 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olmasının" değerlendirmektedir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları "gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olmasının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,50 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 2,84 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları, aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda edenlere kıyasla, "gemi personelinin farklı milliyetlerden bir araya gelmiş olmasının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{13} numaralı "aynı tip gemilerde çalışıyor olması kararını etkiler" değişkeninin H_{33} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "aynı tip gemilerde çalışıyor olmasının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,35 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,93 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "gemi kaptanının ailesi ile ilgili yaşadığı problemlerin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{14} numaralı "yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler" değişkeninin H_{36} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Doğu Avrupa milliyetlerindeki gemi kaptanları "yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerilerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,40 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 2,86 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanları, Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla, "yerel acente görevlilerinin uyarı ve önerilerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{15} numaralı "kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesi kararını etkiler değişkeninin H_{36} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Doğu Avrupa milliyetlerindeki gemi kaptanları "kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,34 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 2,76 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanları, Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla, "kendilerini başarılı olmak zorunda hissetmesinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{16} numaralı "sahip olduğu liderlik vasıfları kararını etkiler" değişkeninin H_{33} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "sahip olduğu liderlik vasıflarının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,87 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi

kaptanlarının 2,46 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "sahip olduğu liderlik vasıflarının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{17} numaralı "sahip olduğu muhafazakar veya liberal görüşleri kararını etkiler" değişkeninin H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "muhafazakar veya liberal görüşlerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,49 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 2,84 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yabancı gemi kaptanları, Türk'lere kıyasla, "muhafazakar veya liberal görüşlerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları "muhafazakar veya liberal görüşlerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,52 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 2,93 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları, aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda edenlere kıyasla, "muhafazakar veya liberal görüşlerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları "muhafazakar veya liberal görüşlerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,46 olarak değerlendirirken, Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,21 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanları, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olanlara kıyasla, "muhafazakar veya liberal görüşlerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Orta öğretim mezunu olan gemi kaptanları, "muhafazakar veya liberal görüşlerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,43 olarak değerlendirirken, Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanlarının 2,84 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları, orta öğretim mezunu olanlara kıyasla, "muhafazakar veya liberal görüşlerinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{18} numaralı "sahip olduğu milliyetçi görüşleri kararını etkiler" değişkeninin H_{32} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, "milliyetçi görüşlerinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,70 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,18 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti.

Karar verme değişkenlerinden I_{19} numaralı "sahip olduğu İngilizce dili hakkındaki bilgisi kararını etkiler" değişkeninin H_{31}, H_{33}, H_{36} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "İngilizce dili bilgisinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,99 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 2,62 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları, yabancılara kıyasla, "İngilizce dili bilgisinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "İngilizce dili bilgisinin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,13 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,70 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanları, Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla, "İngilizce dili bilgisinin kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{20} numaralı "sahip olduğu tecrübe, kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler" değişkeninin H_{32}hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, "sahip olduğu tecrübenin" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,77 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,23 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti.

Karar verme değişkenlerinden I_{21} numaralı "araştırmacı ve meraklı yapısı kararını etkiler" değişkenininH_{32}, H_{33}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, "araştırmacı ve meraklı yapısının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,07 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,58 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "araştırmacı ve meraklı yapısının" kararını

etkilemesini Likert ölçeğinde 3,23 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,86 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti.

Orta öğretim mezunu olan gemi kaptanları, "araştırmacı ve meraklı yapısının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,44 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,88 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları, orta öğretim mezunu olanlara kıyasla, "araştırmacı ve meraklı yapısının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{22} numaralı "kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısı kararını etkiler" değişkeninin H_{31}, H_{32}, H_{33}, H_{38}, H_{39}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,14 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 2,79 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları, yabancılara kıyasla, "kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, "kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,07 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,58 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları, bir bayanla ilişkisi olanlara kıyasla, "kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,02 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,55 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, "kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 3,45 olarak değerlendirirken, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,06 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanları, kuru yük gemilerini kumanda edenlere

kıyasla, “kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının kararlarını daha çok etkilediğini” değerlendirmektedir. Orta öğretim mezunu olan gemi kaptanları, “kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının” kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,44 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,88 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları, orta öğretim mezunu olanlara kıyasla, “kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının kararlarını daha çok etkilediğini” değerlendirmektedir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları “kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının” kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,41 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,80 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda edenlere kıyasla, “kara yönetimiyle ile ters düşme kaygısının kararlarını daha çok etkilediğini” değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{23} numaralı “arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir” değişkeninin H_{34} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları, “arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelmesinin” kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,80 olarak değerlendirirken, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,23 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda edenlere kıyasla, “arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelmesinin kararlarını daha çok etkilediğini” değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{24} numaralı “arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir” değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

Karar verme değişkenlerinden I_{25} numaralı "arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir" değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

Karar verme değişkenlerinden I_{26} numaralı "kararı şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratabilir" değişkeninin H_{33} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "vereceği kararda şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratmasının" kararını etkilemesini Likert ölçeğinde 2,74 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,38 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, çocuk sahibi olanlara kıyasla, "vereceği kararda şirketin amaç ve politikaları ile ikilemler yaratmasının kararlarını daha çok etkilediğini" değerlendirmektedir.

Karar verme değişkenlerinden I_{27} numaralı "inisiyatifi haberleşme teknolojileri nedeniyle kısıtlanır" değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

Karar verme değişkenlerinden I_{28} numaralı "kararını, liman, şirket, yerel otoriteler vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine "getirmemesi etkiler" değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

Karar verme değişkenlerinden II_{01} numaralı "kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini korurum" değişkeninin H_{31}, H_{37}, H_{38}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kararlarında kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerinin korunması" konusunu Likert ölçeğinde 4,59 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,35 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları kararlarında, "kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini" yabancılara kıyasla daha çok koruduğu tespit edilmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerinin korunması" konusunu Likert ölçeğinde 4,26 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,35 ile

farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden kaptanları kararlarında, "kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini" küçük işletmelerin gemilerini kumanda edenlere kıyasla daha çok koruduğu tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerinin korunması" konusunu Likert ölçeğinde 4,25 olarak değerlendirirken, tanker kaptanlarının 4,47 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları Likert ölçeğinde 4,25 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanlarının 4,58 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini" tanker ve konteyner gemilerine kıyasla daha az koruduğunu tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerinin korunması" konusunu Likert ölçeğinde 4,54 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,35 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "kiracı ve yük ilgililerinin menfaatlerini" Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda edenlere kıyasla daha çok koruduğu tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{02} numaralı "armatörün menfaatlerini korurum" değişkeninin H_{31}, H_{38} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kararlarında armatörün menfaatlerinin korunması" konusunu Likert ölçeğinde 4,76 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,64 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları kararlarında, "armatörün menfaatlerini" yabancılara kıyasla daha çok koruduğu tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında armatörün menfaatlerinin korunması" konusunu Likert ölçeğinde 4,56 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanları 4,76 ile dökme yük gemileri kaptanları 4,78 ile tanker kaptanlarının 4,78 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "armatörün menfaatlerini"

dökme yük, tanker ve konteyner gemilerine kıyasla daha az koruduğunu tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{03} numaralı "kara yönetiminin talimatlarını izlerim" değişkeninin H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{39}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kararlarında kara yönetiminin talimatlarının izlenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,34 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,58 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları kararlarında, "kara yönetiminin talimatlarını" yabancılara kıyasla daha az izlediği tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında kara yönetiminin talimatlarının izlenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,42 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 4,61 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "kara yönetiminin talimatlarını" aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla izlediği tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları "kararlarında kara yönetiminin talimatlarının izlenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,33 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,70 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 4,33 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,59 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanları kararlarında, "kara yönetiminin talimatlarını" Doğu Avrupa ve Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla, kıyasla daha az izlediği tespit edilmiştir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları "kararlarında kara yönetiminin talimatlarının izlenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,67 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,44 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları kararlarında, "kara yönetiminin talimatlarını" yüksek öğretim mezunu olanlara kıyasla daha fazla izlediği tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında kara

yönetiminin talimatlarının izlenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,00 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,58 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "kara yönetiminin talimatlarını" Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda edenlere kıyasla daha az izlediği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{04} numaralı "yerel resmi otoritelerin talimatlarını izlerim" değişkeninin H_{37} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında yerel resmi otoritelerin talimatlarının izlenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,38 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,57 ile orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,59 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, büyük ve orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden kaptanları kararlarında, "yerel resmi otoritelerin talimatlarını" küçük işletmelerin gemilerini kumanda edenlere kıyasla daha fazla izlediği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{05} numaralı "teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı tercih ederim" değişkeninin H_{31}, H_{38}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kararlarında teknolojinin tüm imkânlarını kullanma" konusunu Likert ölçeğinde 4,67 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,45 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları kararlarında, "teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı" yabancılara kıyasla daha fazla tercih ettiği tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında teknolojinin tüm imkânlarını kullanma" konusunu Likert ölçeğinde 4,38 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanları 4,70 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı" konteyner gemilerine kıyasla daha az tercih ettiği tespit edilmiştir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları "kararlarında teknolojinin tüm imkânlarını kullanma" konusunu Likert ölçeğinde 4,48 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu

olan gemi kaptanlarının 2,69 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca orta öğrenim mezunu olan gemi kaptanları Likert ölçeğinde 4,49 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,69 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları kararlarında, "teknolojinin tüm imkânlarını kullanmayı" Deniz Harp Okulu ve orta öğretim mezunlarına kıyasla daha fazla tercih ettiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{06} numaralı "gemi çalışanlarının görüşleri benim için önemlidir" değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

Karar verme değişkenlerinden II_{07} numaralı "ISM plan ve prosedürlerini uygularım" değişkeninin H_{32}, H_{37}, H_{38} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları kararlarında "ISM plan ve prosedürlerini uygulaması" konusunu Likert ölçeğinde 4,32 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,58 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları kararlarında "ISM plan ve prosedürlerini" bir bayanla ilişkisi olanlara kıyasla daha az uygulamaktadır. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "ISM plan ve prosedürlerini uygulaması" konusunu Likert ölçeğinde 4,38 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,63 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları Likert ölçeğinde 4,38 olarak değerlendirirken, orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,69 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, büyük ve orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden kaptanları kararlarında, "ISM plan ve prosedürlerini" küçük işletmelerin gemilerini kumanda edenlere kıyasla daha az uygulamaktadır. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "ISM plan ve prosedürlerini uygulaması" konusunu Likert ölçeğinde 4,43 olarak değerlendirirken, tanker kaptanları 4,71 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "ISM plan ve prosedürlerini" tanker kaptanlarına kıyasla daha az uygulamaktadır.

Karar verme değişkenlerinden II_{08} numaralı "şirket amaç ve politikalarını dikkate alarak hareket ederim" değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

Karar verme değişkenlerinden II_{09} numaralı "kara yönetiminin yol göstermesini beklerim" değişkeninin H_{31}, H_{34}, H_{35}, H_{36}, H_{37}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kararlarında kara yönetiminin yol göstermesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,22 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,90 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının kararlarında, "kara yönetiminin yol göstermesini" yabancılara kıyasla daha az beklediği tespit edilmiştir. Armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "kara yönetiminin yol göstermesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,50 olarak değerlendirirken, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,87 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında "kara yönetiminin yol göstermesini" armatör tarafından işletilen gemileri kumanda edenlere kıyasla daha fazla beklediği tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "kara yönetiminin yol göstermesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,46 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 3,91 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "kara yönetiminin yol göstermesi" aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla beklediği tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında "kara yönetiminin yol göstermesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,22 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,95 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 3,22 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,76 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 3,22 olarak değerlendirirken,

Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,26 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "kara yönetiminin yol göstermesini" "Doğu Avrupa", "Batı Avrupa" ve "Asya ve Uzak Doğu" ülkelerinden olanlara kıyasla daha az beklediği tespit edilmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "kara yönetiminin yol göstermesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,33 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,77 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları Likert ölçeğinde 3,33 olarak değerlendirirken, orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,69 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, büyük ve orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "kara yönetiminin yol göstermesini" küçük işletmelerin gemilerini kumanda edenlere kıyasla daha fazla beklediği tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "kara yönetiminin yol göstermesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,35 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,87 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "kara yönetiminin yol göstermesini" OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerini kumanda edenlere kıyasla daha fazla beklediği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{10} numaralı "kararımı verdikten sonra kara yönetiminin beni desteklemesini beklerim" değişkeninin H_{33}, H_{34}, H_{36} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, "kararını verdikten sonra kara yönetiminin desteklemesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,93 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,21 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının, "kararını verdikten sonra kara yönetiminin desteklemesini" çocuk sahibi olmayanlara kıyasla daha fazla beklediği tespit edilmiştir. Armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları, "kararını verdikten sonra kara yönetiminin desteklemesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,07 olarak değerlendirirken, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının

4,30 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının "kararını verdikten sonra kara yönetiminin desteklemesini" armatör tarafından işletilen gemileri kumanda edenlere kıyasla daha fazla beklediği tespit edilmiştir. Asya ve Uzak Doğu milliyetindeki gemi kaptanları "kararını verdikten sonra kara yönetiminin desteklemesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,69 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,12 ile Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,21 ile Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,70 ile Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,09 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarının "kararını verdikten sonra kara yönetiminin desteklemesini" "Türkiye ve KKTC", "Doğu Avrupa" ve "Batı Avrupa" ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla beklediği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{11} numaralı "yapacağım hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenirim" değişkeninin H_{36}, H_{38}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanları "hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenmeleri" konusunu Likert ölçeğinde 4,29 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,88 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanları "hesaplama ve planlamalarda teknolojiye" Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla daha fazla güvendiği tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenmeleri" konusunu Likert ölçeğinde 3,98 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanlarının 4,29 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "hesaplama ve planlamalarda teknolojiye" konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha az güvendiği tespit edilmiştir. Orta öğrenim mezunu olan gemi kaptanları "hesaplama ve planlamalarda teknolojiye güvenmeleri" konusunu Likert ölçeğinde 3,93 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,34 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, orta öğrenim mezunu olan gemi

kaptanları kararlarında, "hesaplama ve planlamalarda teknolojiye" yüksek öğretim mezunu olanlara kıyasla daha az güvendiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{12} numaralı "Allah'ın yardım etmesini isterim" değişkeninin H_{31}, H_{36}, H_{38}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kararlarında Allah'ın yardım etmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,91 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,47 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının kararlarında, "Allah'ın yardım etmesini" yabancılara kıyasla daha fazla istediği tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları "kararlarında Allah'ın yardım etmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,91 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,29 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 3,91 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,11 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Asya ve Uzak Doğu milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 3,94 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,11 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "Allah'ın yardım etmesini" Doğu Avrupa ve Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla daha fazla istediği tespit edilmiştir. Ayrıca Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "Allah'ın yardım etmesini" Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla daha fazla istediği tespit edilmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında Allah'ın yardım etmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,94 olarak değerlendirirken, orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,50 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "Allah'ın yardım etmesini" orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla istediği tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında Allah'ın yardım etmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,88 olarak değerlendirirken, tanker kaptanlarının 3,30 ile dökme yük gemileri kaptanları 3,44 ile konteyner gemileri kaptanları 3,60 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük

gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "Allah'ın yardım etmesini" dökme yük, tanker ve konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla istediği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{13} numaralı "en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim" değişkeninin H_{31}, H_{32}, H_{36}, H_{38} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kararlarında en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih etme" konusunu Likert ölçeğinde 2,47 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 2,89 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları kararlarında, "en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneğini" yabancılara kıyasla daha az tercih ettiği tespit edilmiştir. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları kararlarında "en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih etme" konusunu Likert ölçeğinde 3,19 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,67 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanlarının kararlarında "en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneğini" bir bayanla ilişkisi olanlara kıyasla daha fazla tercih ettiği tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında "en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih etme" konusunu Likert ölçeğinde 2,46 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,03 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneğini" Doğu Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla, kıyasla daha az tercih ettiği tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları "kararlarında en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih etme" konusunu Likert ölçeğinde 2,99 olarak değerlendirirken, tanker kaptanları 2,38 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "en iyi seçeneği aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneğini" tankerleri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih ettiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{14} numaralı "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi tercih ederim" değişkeninin H_{31}, H_{32}, H_{33}, H_{35}, H_{36}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları kararlarında "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeleri" konusunu Likert ölçeğinde 4,24 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,89 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları kararlarında, "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi" yabancılara kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları kararlarında "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeleri" konusunu Likert ölçeğinde 3,55 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,07 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanları kararlarında "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi" bir bayanla ilişkisi olmayanlara kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, kararlarında "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeleri" konusunu Likert ölçeğinde 3,70 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,08 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının, kararlarında "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi" çocuk sahibi olmayanlara kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeleri" konusunu Likert ölçeğinde 4,16 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 3,83 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi" aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha az tercih ettikleri tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeleri" konusunu Likert ölçeğinde 4,22 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,81 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi" Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla, daha fazla

tercih ettikleri tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeleri" konusunu Likert ölçeğinde 4,17 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,38 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "etki altında kalmadan bireysel olarak karar vermeyi" Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerini kumanda edenlere kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{15} numaralı "sezgilerime güvenirim" değişkeninin H_{31}, H_{36}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları kararlarında "sezgilere güven" konusunu Likert ölçeğinde 3,96 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,63 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının kararlarında, "sezgilerine" yabancı gemi kaptanlarından daha fazla güvendiği tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında "sezgilere güven" konusunu Likert ölçeğinde 3,96 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,48 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "sezgilerine" Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarından daha fazla güvendiği tespit edilmiştir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları kararlarında "sezgilere güven" konusunu Likert ölçeğinde 3,51 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,69 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanlarının kararlarında, "sezgilerine" yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarından daha az güvendiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{16} numaralı "başarısız olma olasılığı kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar" değişkeninin H_{33}, H_{36} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, kararlarında "başarısız olma olasılığı karşısında kararlarını gözden geçirmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,89 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,61 ile

farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının kararlarında "başarısız olma olasılığı karşısında" çocuk sahibi olanlara kıyasla kararlarını daha fazla gözden geçirdikleri tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında kara "başarısız olma olasılığı karşısında kararlarını gözden geçirmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,57 olarak değerlendirirken, Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,11 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "başarısız olma olasılığı karşısında" Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla kararlarını daha az gözden geçirdikleri tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{17} numaralı "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi göstermek veya ispatlamak isterim" değişkeninin H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{37}, H_{39}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları kararlarında "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini göstermek veya ispatlamak istemeleri" konusunu Likert ölçeğinde 2,63 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,56 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları kararlarında, "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini" yabancılara kıyasla daha az göstermek veya ispatlamak istedikleri tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini göstermek veya ispatlamak istemeleri" konusunu Likert ölçeğinde 3,04 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 3,38 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini" aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla göstermek veya ispatlamak istedikleri tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini göstermek veya ispatlamak istemeleri" konusunu Likert ölçeğinde 2,63 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,64 ile Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,25 ile Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi

kaptanlarının 3,97 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanları kararlarında, "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini" Asya ve Uzak Doğu, Doğu Avrupa ve Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla daha az göstermek veya ispatlamak istedikleri tespit edilmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini göstermek veya ispatlamak istemeleri" konusunu Likert ölçeğinde 3,03 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,77 ile orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,04 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini" küçük ve orta ölçekteki işletmelerin gemilerini kumanda edenlere kıyasla daha fazla göstermek veya ispatlamak istedikleri tespit edilmiştir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları kararlarında "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini göstermek veya ispatlamak istemeleri" konusunu Likert ölçeğinde 3,59 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,86 ile orta öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının ise 23,06 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanlarının kararlarında, "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini" yüksek ve orta öğretim mezunu olanlara kıyasla daha fazla göstermek veya ispatlamak istedikleri tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini göstermek veya ispatlamak istemeleri" konusunu Likert ölçeğinde 2,82 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,38 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerini" Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha az göstermek veya ispatlamak istedikleri tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{18} numaralı "sosyal sorumluluğumu ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm" değişkeninin H_{31}, H_{36} hipotezleri ile

ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları kararlarında "sosyal sorumluluklarını ve toplumsal fayda/zarar ilişkileri" konusunu Likert ölçeğinde 4,17 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,81 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının kararlarında, "sosyal sorumluluklarını ve toplumsal fayda/zarar ilişkilerini" yabancılara kıyasla daha fazla düşündükleri tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında "sosyal sorumluluklarını ve toplumsal fayda/zarar ilişkileri" konusunu Likert ölçeğinde 4,16 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,94 ile Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,88 ile Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,77 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "sosyal sorumluluklarını ve toplumsal fayda/zarar ilişkilerini" Doğu "Asya ve Uzak Doğu", "Doğu Avrupa" ve "Batı Avrupa" ülkelerinden olanlara kıyasla daha fazla düşündükleri tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{19} numaralı "kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda ertelemeyi tercih ederim" değişkeninin H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "kararını verdikten sonra harekete geçmenin ertelenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 2,12 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 2,86 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanları "kararını verdikten sonra harekete geçme konusunda" yabancı gemi kaptanlarına kıyasla daha az ertelemeyi tercih ettikleri tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kararını verdikten sonra harekete geçmenin ertelenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 2,43 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 2,81 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kararını verdikten sonra harekete geçme konusunda" aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla ertelemeyi tercih ettikleri tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları "kararını verdikten sonra harekete geçmenin ertelenmesi" konusunu Likert ölçeğinde

2,12 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 2,97 ile Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 2,72 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanları "kararını verdikten sonra harekete geçme konusunda" Doğu Avrupa ve Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla daha az ertelemeyi tercih ettikleri tespit edilmiştir.

OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kararını verdikten sonra harekete geçmenin ertelenmesi" konusunu Likert ölçeğinde 2,33 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,75 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "kararını verdikten sonra harekete geçme konusunda" Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha az ertelemeyi tercih ettikleri tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{20} numaralı "çevreye verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm" değişkeninin H_{38} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "çevreye verebileceği zararın risklerini değerlendirme" konusunu Likert ölçeğinde 4,28 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanları 4,65 ile tanker kaptanlarının 4,62 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında, "çevreye verebileceği zararın risklerini" tanker ve konteyner gemilerine kıyasla daha az değerlendirdiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{21} numaralı "öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendiririm" değişkeninin H_{38} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "öncelikli olarak can emniyeti riskini değerlendirme" konusunu Likert ölçeğinde 4,24 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanlarının 4,92 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları

kararlarında, “can emniyeti riskini” konteyner gemilerine kıyasla daha az öncelikli olarak değerlendirdiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{22} numaralı “öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm” değişkeninin H_{35} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında “öncelikli olarak yük emniyeti riskini değerlendiririm” konusunu Likert ölçeğinde 4,34 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 4,54 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, “yük emniyeti riskini” aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha öncelikli olarak değerlendirdiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{23} numaralı “öncelikli olarak gemi güvenlik (security) riskini değerlendiririm” değişkeninin H_{32}, H_{33} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı.Bir bayanla ilişkisi olmayan gemi kaptanları kararlarında “öncelikli olarak gemi güvenlik riskini değerlendiririm” konusunu Likert ölçeğinde 4,23 olarak değerlendirirken, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının 2,54 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, bir bayanla ilişkisi olan gemi kaptanlarının kararlarında “gemi güvenlik riskini” bir bayanla ilişkisi olmayanlara kıyasla daha öncelikli olarak değerlendirdiği tespit edilmiştir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, kararlarında “öncelikli olarak gemi güvenlik riskini değerlendiririm” konusunu Likert ölçeğinde 4,23 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,56 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının, kararlarında “gemi güvenlik riskini” çocuk sahibi olmayanlara kıyasla daha öncelikli olarak değerlendirdiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{24} numaralı “öncelikli olarak mesleksel değerleri ve etik kurallarını gözetirim” değişkeninin H_{31}, H_{35}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları kararlarında “öncelikli olarak mesleksel değerler ve etik kurallarını gözetmesi” konusunu Likert ölçeğinde 4,23

olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 4,42 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının kararlarında, "mesleksel değerler ve etik kurallarını" yabancılara kıyasla daha öncelikli olarak gözettiği tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "öncelikli olarak mesleksel değerler ve etik kurallarını gözetmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,26 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 4,47 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "mesleksel değerler ve etik kurallarını" aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha öncelikli olarak gözettiği tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "öncelikli olarak mesleksel değerler ve etik kurallarını gözetmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,26 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,45 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "mesleksel değerler ve etik kurallarını" OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilerini kumanda edenlere kıyasla daha öncelikli olarak gözettiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{25} numaralı "maliyet boyutu, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir" değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı. Karar verme değişkenlerinden II_{26} numaralı "ticari kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum" değişkeninin H_{31}, H_{36}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "ticari kararlarının sonuçlarından sadece kendilerinin sorumlu olduğu" konusunu Likert ölçeğinde 2,99 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,68 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Yabancı gemi kaptanları "ticari kararlarının sonuçlarından kendilerini" Türk kaptanlarına kıyasla daha fazla sorumlu hissettikleri tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları "ticari kararlarının sonuçlarından sadece kendilerinin sorumlu olduğu" konusunu Likert ölçeğinde 2,99 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,59 ile

farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 2,99 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,69 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanları "ticari kararlarının sonuçlarından kendilerini" Doğu Avrupa ve Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla daha az sorumlu hissettikleri tespit edilmiştir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları "ticari kararlarının sonuçlarından sadece kendilerinin sorumlu olduğu" konusunu Likert ölçeğinde 3,68 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,12 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları "ticari kararlarının sonuçlarından kendilerini" yüksek öğretim mezunu olanlara kıyasla daha fazla sorumlu hissettikleri tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{27} numaralı "gemi sevk ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum" değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

.

Karar verme değişkenlerinden II_{28} numaralı "uluslararası kurallara bağlı kalarak karar veririm" değişkeninin H_{38} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "uluslararası kurallara bağlı kalması" konusunu Likert ölçeğinde 4,61 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanlarının 4,84 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, "uluslararası kurallara" kuru yük gemilerini kumanda eden kaptanlara kıyasla daha fazla bağlı olduğu tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{29} numaralı "çıkması muhtemel problemleri arar ve üzerine giderim" değişkeninin H_{31}, H_{35}, H_{36}, H_{37}, H_{38},H_{39}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları kararlarında "çıkması muhtemel problemlerin aranması ve üzerine gidilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,34 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,73 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının kararlarında, yabancılara kıyasla,

çıkması muhtemel problemleri daha fazla aradığı ve üzerine gittiği tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "çıkması muhtemel problemlerin aranması ve üzerine gidilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,08 olarak değerlendirirken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 3,81 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, aynı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, farklı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla çıkması muhtemel problemleri daha fazla aradığı ve üzerine gittiği tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında "çıkması muhtemel problemlerin aranması ve üzerine gidilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,35 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,77 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 4,35 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,71 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 4,35 olarak değerlendirirken, Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,74 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının kararlarında, "Asya ve Uzak Doğu", "Doğu Avrupa" ve "Batı Avrupa" ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla çıkması muhtemel problemleri daha fazla aradığı ve üzerine gittiği tespit edilmiştir. Orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "çıkması muhtemel problemlerin aranması ve üzerine gidilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,19 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,72 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, küçük işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla çıkması muhtemel problemleri daha fazla aradığı ve üzerine gittiği tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "çıkması muhtemel problemlerin aranması ve üzerine gidilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,84 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanları 4,29 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca tanker kaptanları Likert ölçeğinde 3,78 olarak değerlendirirken

konteyner gemileri kaptanlarının 4,29 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, kuru yük ve tankerleri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla çıkması muhtemel problemleri daha fazla aradığı ve üzerine gittiği tespit edilmiştir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları kararlarında "çıkması muhtemel problemlerin aranması ve üzerine gidilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 3,67 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,30 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğrenim mezunu olan gemi kaptanlarının kararlarında, Deniz Harp Okulu mezunlarına kıyasla çıkması muhtemel problemleri daha fazla aradığı ve üzerine gittiği tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "çıkması muhtemel problemlerin aranması ve üzerine gidilmesi" konusunu Likert ölçeğinde 4,15 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,86 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla çıkması muhtemel problemleri daha fazla aradığı ve üzerine gittiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{30} numaralı "meydana gelebilecek problemleri görmemezlikten gelirim" değişkeninin H_{31}, H_{34}, H_{36}, H_{40} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları "meydana gelebilecek problemlerin görmemezlikten gelinmesi" konusunu Likert ölçeğinde 1,51 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 2,08 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Yabancı gemi kaptanlarının Türk'lere kıyasla meydana gelebilecek problemleri daha fazla görmemezlikten geldiği tespit edilmiştir. Armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanları "meydana gelebilecek problemlerin görmemezlikten gelinmesi" konusunu Likert ölçeğinde 1,75 olarak değerlendirirken, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,04 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının, armatör tarafından işletilen gemileri kumanda edenlere kıyasla

meydana gelebilecek problemleri daha fazla görmemezlikten geldiği tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları "meydana gelebilecek problemlerin görmemezlikten gelinmesi" konusunu Likert ölçeğinde 1,50 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 2,16 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Ayrıca Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları Likert ölçeğinde 1,50 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 2,91 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının, Doğu Avrupa ve Batı Avrupa ülkelerinden olanlara kıyasla meydana gelebilecek problemleri daha az görmemezlikten geldiği tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanları "meydana gelebilecek problemlerin görmemezlikten gelinmesi" konusunu Likert ölçeğinde 1,68 olarak değerlendirirken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,01 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda edenlere kıyasla meydana gelebilecek problemleri daha fazla görmemezlikten geldiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{31} numaralı "problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda iyiyimdir" değişkeninin H_{36}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanları "problemlerin üstesinden gelme ve çözme" konusunu Likert ölçeğinde 4,04 olarak değerlendirirken, "Asya ve Uzak Doğu" ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,46, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,27, Türkiye ve KKTC milliyetlerindeki gemi kaptanlarının 4,13 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının, "Asya ve Uzak Doğu", Türkiye ve KKTC ve Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda daha az iyi olduğu tespit edilmiştir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları "problemlerin üstesinden gelme ve çözme" konusunu Likert ölçeğinde 4,35 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları 4,17, orta öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,08 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Deniz Harp Okulu mezunu olan

gemi kaptanlarının yüksek öğretim ve orta öğretim mezunu olan gemi kaptanlarına kıyasla problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda daha fazla iyi olduğu tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{32} numaralı "hukuksal bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeninin H_{37} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "hukuksal bilgilerini diğer bilgilerinden daha fazla kullanması" konusunu Likert ölçeğinde 3,53 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,05 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının, küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla kararlarında, "hukuksal bilgilerini diğer bilgilerinden" daha fazla kullandığı tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{33} numaralı "deniz ticareti bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeninin H_{37} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "deniz ticareti bilgilerini diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı" konusunu Likert ölçeğinde 3,82 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,29 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının Likert ölçeğinde 3,29 olarak değerlendirirken, orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,75 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, küçük ve orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda edenlere kıyasla "deniz ticareti bilgilerini" diğer bilgilerinden daha az kullandığı tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{34} numaralı "teknik bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeninin H_{31}, H_{33}, H_{36}, H_{37}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları kararlarında "teknik bilgilerini

diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı" konusunu Likert ölçeğinde 3,93 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,62 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının yabancı gemi kaptanlarına kıyasla "teknik bilgilerini" diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı tespit edilmiştir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, kararlarında "teknik bilgilerini diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı" konusunu Likert ölçeğinde 3,98 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,71 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının, olanlara kıyasla "teknik bilgilerini" diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları kararlarında "teknik bilgilerini diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı" konusunu Likert ölçeğinde 3,94 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,55 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanları kararlarında, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla "teknik bilgilerini" diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı tespit edilmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "teknik bilgilerini diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı" konusunu Likert ölçeğinde 3,89 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,49 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. Büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının Likert ölçeğinde 3,49 olarak değerlendirirken, orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,85 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, küçük ve orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla "teknik bilgilerini" diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı tespit edilmiştir. Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanları kararlarında "teknik bilgilerini diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı" konusunu Likert ölçeğinde 3,58 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,00 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları Likert ölçeğinde 4,00 olarak değerlendirirken, orta öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,64 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanları kararlarında, Deniz Harp Okulu ve orta öğretim mezunu olan

gemi kaptanlarına kıyasla "teknik bilgilerini" diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{35} numaralı "mesleki bilgilerimi diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım" değişkeninin H_{38}, H_{39} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanları kararlarında "mesleki bilgilerini diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı" konusunu Likert ölçeğinde 4,13 olarak değerlendirirken, konteyner gemileri kaptanlarının 4,47 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının kararlarında, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla "mesleki bilgilerini" diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı tespit edilmiştir. Orta öğretim mezunu olan gemi kaptanları kararlarında "mesleki bilgilerini diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı" konusunu Likert ölçeğinde 4,20, Deniz Harp Okulu mezunu gemi kaptanlarının 2,23 olarak değerlendirirken, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,45 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının kararlarında, orta öğretim ve Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanlarına kıyasla "mesleki bilgilerini" diğer bilgilerinden daha fazla kullandığı tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{36} numaralı "oluşabilecek problemlerin çözümünde P&I Kulübe güvenirim" değişkenini herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

Karar verme değişkenlerinden II_{37} numaralı "oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güvenirim" değişkeninin H_{33} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, karar verdikten sonra "oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna güveme" konusunu Likert ölçeğinde 3,35 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,69 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının, karar verdikten sonra, çocuk sahibi olmayanlara kıyasla, oluşabilecek problemlerin çözümünde klas kuruluşuna daha fazla güvendiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{38} numaralı "oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güvenirim" değişkeninin H_{33} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanları, karar verdikten sonra "oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine güveme" konusunu Likert ölçeğinde 3,02 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,42 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının, karar verdikten sonra, çocuk sahibi olmayanlara kıyasla, oluşabilecek problemlerin çözümünde bayrak devletine daha fazla güvendiği tespit edilmiştir.

Karar verme değişkenlerinden II_{39} numaralı "oluşabilecek problemlerin çözümünde ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim" değişkeninin herhangi bir hipotezle ilişkisi saptanamamıştı.

Karar verme değişkenlerinden II_{40} numaralı "oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güvenirim" değişkeninin H_{31} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanları, karar verdikten sonra "oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere güveme" konusunu Likert ölçeğinde 2,84 olarak değerlendirirken, yabancı gemi kaptanlarının 3,19 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yabancı gemi kaptanlarının, karar verdikten sonra, Türk kaptanlarına kıyasla, oluşabilecek problemlerin çözümünde yerel otoritelere daha fazla güvendiği tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarının gemi operasyonları yönetimindeki bireysel kararlara baskının olup olmadığını karar verme değişkenlerinin içerisindeki $I\text{-}_{23}$, $I\text{-}_{24}$ ve $I\text{-}_{25}$ numaralı değişkenler yardımıyla tespit edilmeye çalışılmıştı. Bu değişenlere ait ortalama değerler Tablo 6.7'de hatırlatmak amacıyla tekrar sunulmuştur. Araştırmada gemi kaptanlarının kararlarına yapıldığı odak grup çalışmasında ifade edilen örgütsel baskı, $I\text{-}_{25}$ numaralı değişken ile "arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda örgütten ne gibi bir sıklıkla talep geldiği" şeklinde sorgulanmıştı. $I\text{-}_{23}$ ve $I\text{-}_{24}$ numaralı değişkenler ile denizcilik çevresinden yapılan baskılar tespit edilmeye çalışılmıştı. $I\text{-}_{24}$ ve $I\text{-}_{25}$ numaralı değişkenlerin profil verileri ile ilişkisi tespit

edilemezken I_{-23} numaralı değişkenin gemi işletme şekli ile ilişkili olduğu tespit edilmişti. **Sonuç olarak** gemi kaptanlarına örgütlerinden nadiren ile bazen arasındaki bir sıklıkta örgütsel baskının olduğu tespit edilmiştir. Fakat bu değerin odak grup çalışmasında ifade edildiği kadar da fazla olmadığı anlaşılmıştır. Örgütsel baskının dışında gemi kaptanına denizcilik çevresinden de (kiracı ve yük ilgilileri) örgütsel baskı kadar bir baskının olduğu tespit edilmiştir.

Tablo 6.7. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenlerden Örgütsel Baskı Kapsamında Geliştirilen Değişkenlere Ait Sonuçlar

D. No	**Gemi operasyonlarının yönetiminde, ……**	(n)	Ort.	S. S.
I-24	**arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda <u>yerel resmi otoritelerden</u> talep gelir.	351	2,573	1,053
I-25	**arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir.**	350	2,717	1,124
I-23	**arzu etmediği bir kararı vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir.**	350	2,729	1,155

* 5-li Likert ölçeği - 1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman., S.S. : Standart Sapma, **D.No:** Değişken Numarası

Araştırmada gemi kaptanlarına kararları üzerinde yapılacak olan bir örgütsel baskının sonuçlarını tespit edebilmek amacıyla 13 adet değişken geliştirilmişti. Geliştirilen 13 adet değişkeni anket formunda 5-li Likert ölçeğinde (1: Hiçbir Zaman, 5 : Her Zaman) yanıtlamaları için gemi kaptanlarına ulaştırılmıştı. Elde edilen verilerin güvenilirlik analizi sonucu 0,6635 (Cronbach Alfa) olarak ölçülmüştü. Güvenilirlik analizi sonuçları bu bölüm için oldukça düşük çıkmıştı. Bunun sebepleri ise; bu bölümün anket formunun son sayfasında olması, yanıltma sırasında dikkatin kaybolması, sorunun net olarak anlaşılamaması olarak tartışılmıştı. Örgütsel baskı sonuçlarının değişkenleri en yüksek ortalama değerinden en düşük ortalama değerine doğru sıralanarak Tablo 5.42'de sunulmuştu. Bu tabloda, gemi kaptanlarına kararlarında örgütsel baskı olsa da öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini, çevresel etkileri, gemiyi ve yükünü dikkate aldığı tespit edilmişti. Bu tip bir örgütsel baskı geldiği anda ise gemiden ayrılma seçeneğinin en düşük ortalamaya sahip olduğu tespit edilmişti.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenler ile ilişkili olan hipotezler Tablo 6.8'de verilmiştir. B_{01} "uyumlu davranmayı tercih ederim" değişkeni 6 adet hipotez ile B_{03} "durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim" değişkeni ise 5 adet hipotez ile ilişkili olduğu tespit edilirken, B_{02} "yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim", B_{04} "daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım" ve B_{04} "öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" değişkenleri ile hipotezler arasında bir ilişki kurulamamıştır.

Tablo 6.8. Gemi Kaptanlarına Yapılan Örgütsel Baskının Sonuçlarına Ait Değişkenler ve İlişkili Olduğu Hipotezler

Değişkenler	Frekans	HİPOTEZLER								
		H_{42} Türk-Yabancı	**H_{44}** Çocuk	**H_{45}** İşletme Tipi	**H_{46}** Aynı-Farklı Milliyetten	**H_{47}** OECD-Kolay Bayrak	**H_{48}** Milliyet Grupları	**H_{49}** İşletme Büyüklüğü	**H_{50}** Gemi Tipi	**H_{51}** Eğitim Durumu
B_{01}	5	√			√	√	√	√		
B_{02}	-									
B_{03}	6	√	√		√	√	√			√
B_{04}	-									
B_{05}	2	√					√			
B_{06}	1	√								
B_{07}	2		√		√					
B_{08}	3			√				√	√	
B_{09}	-									
B_{10}	2	√				√				
B_{11}	4	√		√		√	√			
B_{12}	1		√							
B_{13}	3	√						√	√	

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{01}** numaralı "uyumlu davranmayı tercih ederim" değişkeninin H_{42}, H_{46}, H_{47}, H_{48}, H_{49} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "uyumlu davranma" konusunu Likert ölçeğinde 3,10 olarak değerlendirirlerken, yabancı gemi kaptanlarının 3,72 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yabancı gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı

vermeleri istenirse yabancı gemi kaptanları, Türk kaptanlarına kıyasla daha uyumlu davranacakları tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "uyumlu davranma" konusunu Likert ölçeğinde 3,32 olarak değerlendirirlerken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 3,68 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha uyumlu davranacakları tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "uyumlu davranma" konusunu Likert ölçeğinde 3,29 olarak değerlendirirlerken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,59 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha az uyumlu davranacakları tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "uyumlu davranma" konusunu Likert ölçeğinde 3,08 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,68 ile Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,73 ile "Asya ve Uzak Doğu" ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,79 ile farklı değerlendirdikleri tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "Asya ve Uzak Doğu", Doğu Avrupa ve Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla daha az uyumlu davranacakları tespit edilmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "uyumlu davranma" konusunu Likert ölçeğinde 3,20 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 3,68 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, küçük ölçekli işletmelerin

gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha uyumlu davranacakları tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{02}** numaralı "yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim" değişkeninin hipotezlerle ilişkisi saptanamamıştı.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{03}** numaralı "durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim" değişkeninin H_{42}, H_{44}, H_{46}, H_{47}, H_{48} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "durumu ilgili yerlere bildirme" konusunu Likert ölçeğinde 3,57 olarak değerlendirirlerken, yabancı gemi kaptanlarının 4,15 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yabancı gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse Türk kaptanlarına kıyasla "durumun ilgili yerlere bildirilmesini daha fazla tercih edecekleri" tespit edilmiştir. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "durumu ilgili yerlere bildirme" konusunu Likert ölçeğinde 3,55 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,97 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse çocuğu olmayanlara kıyasla "durumun ilgili yerlere bildirilmesini daha fazla tercih edecekleri" tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "durumu ilgili yerlere bildirme" konusunu Likert ölçeğinde 3,78 olarak değerlendirirlerken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 4,13 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla "durumun ilgili yerlere bildirilmesini daha fazla tercih edecekleri" tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "durumu ilgili yerlere bildirme" konusunu Likert ölçeğinde 3,75 olarak değerlendirirlerken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını

taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,02 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla "durumun ilgili yerlere bildirilmesini daha fazla tercih edecekleri" tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "durumu ilgili yerlere bildirme" konusunu Likert ölçeğinde 3,56 olarak değerlendirirken, Doğu Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,13 ile Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,13 ile "Asya ve Uzak Doğu" ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,38 ile farklı değerlendirdikleri tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "Asya ve Uzak Doğu", Doğu Avrupa ve Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla "durumun ilgili yerlere bildirilmesini daha az tercih edecekleri" tespit edilmiştir. Yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "durumu ilgili yerlere bildirme" konusunu Likert ölçeğinde 3,61 olarak değerlendirirken, orta öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının 2,03 ile Deniz Harp Okulu mezunu olan gemi kaptanlarının 2,04 ile farklı değerlendirdikleri tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, yüksek öğretim mezunu olan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, orta öğretim ve Deniz Harp Okulu mezunu gemi kaptanlarına kıyasla "durumun ilgili yerlere bildirilmesini daha az tercih edecekleri" tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{04}** numaralı "daha önce benzer konularda yaşamış olduğum tecrübeleri dikkate alarak karar vermeye çalışırım" değişkeninin hipotezlerle ilişkisi saptanamamıştı.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{05}** numaralı "ticari bir karar ise şirket ile tam uyumlu olarak karar veririm" değişkeninin H_{42}, H_{48} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse ve "karar ticari ise uyumlu davranma" konusunu Likert ölçeğinde 4,41 olarak değerlendirirlerken, yabancı gemi kaptanlarının 4,12 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk

gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse ve "karar ticari ise" Türk gemi kaptanları, yabancı gemi kaptanlarına kıyasla daha uyumlu davranacakları tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse ve "karar ticari ise uyumlu davranma" konusunu Likert ölçeğinde 4,41 olarak değerlendirirken Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 4,07 ile farklı değerlendirdikleri tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse ve "karar ticari ise" Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanları, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla davranacakları tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{06}** numaralı "öncelikle gemiyi ve yükü dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" değişkeninin H_{42} hipotezi ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "öncelikle geminin ve yükün dikkate alınması" konusunu Likert ölçeğinde 4,48 olarak değerlendirirlerken, yabancı gemi kaptanlarının 4,31 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "öncelikle geminin ve yükün dikkate alınmasını" yabancı gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih edildiği tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{07}** numaralı "öncelikle çevresel etkileri dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" değişkeninin H_{44}, H_{46} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "öncelikle çevresel etkilerin dikkate alınması" konusunu Likert ölçeğinde 4,18 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,42 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "öncelikle çevresel etkilerin dikkate alınmasını" çocuğu olanlara kıyasla daha fazla tercih edecekleri tespit edilmiştir. Aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "öncelikle çevresel

etkilerin dikkate alınması" konusunu Likert ölçeğinde 4,33 olarak değerlendiririrlerken, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden kaptanlarının 4,52 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, farklı milliyetlerden gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "öncelikle çevresel etkilerin dikkate alınmasını" aynı milliyetten gemiadamları ile donatılmış gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih edecekleri tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{08}** numaralı "öncelikle gemi çalışanlarının emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" değişkeninin H_{45}, H_{49}, H_{50} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "öncelikle gemi çalışanlarının emniyetinin dikkate alınması" konusunu Likert ölçeğinde 4,73 olarak değerlendirirken, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,86 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "gemi çalışanlarının emniyetinin dikkate alınmasını" armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih edecekleri tespit edilmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "öncelikle gemi çalışanlarının emniyetinin dikkate alınması" konusunu Likert ölçeğinde 4,66 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 4,87 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "öncelikle gemi çalışanlarının emniyetinin dikkate alınmasını" küçük ölçekli işletmeler tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih edecekleri tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "öncelikle gemi çalışanlarının emniyetinin dikkate alınması" konusunu Likert ölçeğinde 4,65 olarak

değerlendirirken, tanker kaptanları 4,93 ile dökme yük gemileri kaptanları 4,97 ile farklı değerlendirdikleri tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "öncelikle gemi çalışanlarının emniyetinin dikkate alınmasını" tanker ve dökme yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha az tercih ettikleri tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{09}** numaralı "öncelikle bana verebileceği zararı dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim" değişkeninin hipotezlerle ilişkisi saptanamamıştı. .

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{10}** numaralı "arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım" değişkeninin H_{42}, H_{47} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "arzu etmeme sebeplerini izah etme" konusunu Likert ölçeğinde 4,29 olarak değerlendirirlerken, yabancı gemi kaptanlarının 3,99 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, arzu etmemesinin sebeplerini yabancı gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla izah etmeye çalıştığı tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "arzu etmeme sebeplerini izah etme" konusunu Likert ölçeğinde 4,31 olarak değerlendirirlerken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 4,00 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, arzu etmemesinin sebeplerini, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha az izah etmeye çalıştığı tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{11}** numaralı "mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol ararım" değişkeninin H_{42}, H_{45}, H_{47}, H_{48} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse

“mesleksel değerlerin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol aranması” konusunu Likert ölçeğinde 3,97 olarak değerlendirirlerken, yabancı gemi kaptanlarının 3,46 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, mesleksel değerlerin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta yol aranmasını, yabancı gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, “mesleksel değerlerin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol aranması” konusunu Likert ölçeğinde 3,81 olarak değerlendirirken, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 2,37 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, armatör tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, mesleksel değerlerin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta yol aranmasını, profesyonel gemi işletme örgütleri tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, “mesleksel değerlerin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol aranması” konusunu Likert ölçeğinde 3,82 olarak değerlendirirlerken, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının 3,51 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, OECD ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, mesleksel değerlerin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta yol aranmasını, Kolay Bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Türkiye ve KKTC milliyetindeki gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, “mesleksel değerlerin, hukuksal kuralların ve taleplerin arasında orta bir yol aranması” konusunu Likert ölçeğinde 3,97 olarak değerlendirirken, Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,32 ile “Asya ve Uzak Doğu” ülkelerinden olan gemi kaptanlarının 3,26 ile farklı değerlendirdikleri tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türkiye ve KKTC ülkelerinden olan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, mesleksel değerlerin, hukuksal kuralların ve taleplerin

arasında orta yol aranmasını, "Asya ve Uzak Doğu" ve Batı Avrupa ülkelerinden olan gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{12}** numaralı "sadece yasal sorumluluk altına girip girmeyeceğime bakarım" değişkeninin H_{44} hipotezi ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Çocuk sahibi olmayan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "sadece yasal sorumluluğa bakılması" konusunu Likert ölçeğinde 3,04 olarak değerlendirirken, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının 2,48 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, çocuk sahibi olan gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, çocuğu olmayanlara kıyasla, daha çok "sadece kendi yasal sorumluluklarını dikkate alınmakta oldukları tespit edilmiştir.

Gemi kaptanlarına yapılan örgütsel baskının sonuçlarına ait değişkenlerinden **B_{13}** numaralı "gemiden ayrılmayı tercih ederim" değişkeninin H_{42}, H_{49}, H_{50}, H_{51} hipotezleri ile ilişkili olduğu saptanmıştı. Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse "gemiden ayrılma" konusunu Likert ölçeğinde 2,68 olarak değerlendirirlerken, yabancı gemi kaptanlarının 2,31 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, Türk gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, gemiden ayrılmayı, yabancı kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "gemiden ayrılma" konusunu Likert ölçeğinde 2,74 olarak değerlendirirken, büyük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 2,35 ile orta ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının 2,36 ile farklı değerlendirdiği tespit edilmişti. **Sonuç olarak**, küçük ölçekli işletmelerin gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "gemiden ayrılmayı", büyük ve orta ölçekli işletmeler tarafından işletilen gemileri kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir. Kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "gemiden ayrılma" konusunu Likert ölçeğinde 2,68 olarak değerlendirirken, konteyner gemisi kaptanlarının 2,05 ile farklı değerlendirdikleri tespit edilmişti.

Sonuç olarak, kuru yük gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse, "gemiden ayrılmayı", konteyner gemilerini kumanda eden gemi kaptanlarına kıyasla daha fazla tercih ettikleri tespit edilmiştir.

Örgütsel baskı sonuçlarının en önemli bulgusu, "gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istenirse" uyumlu davranmayı tercih edenlerim değişkeninin ortalamasıdır (3,46). Bu ortalama gemi kaptanlarının arzu etmediği bir kararı vermeleri istendiğinde bazen ile çoğu kez arsındaki bir değerde uyumlu davrandığını göstermektedir. Örgütsel baskılarla mücadele için B_{02}, B_{03}, B_{10}, B_{13}, değişkenlerinin sıralaması, B_{10} arzu etmememin sebeplerini izah etmeye çalışırım (4,11), B_{03} durumu ilgili yerlere bildirmeyi tercih ederim (3,91), B_{02} yazılı bir talimat almadan harekete geçmemeyi tercih ederim (3,88) ve B_{13} gemiden ayrılmayı tercih ederim (2,46) şeklinde gerçekleşmiştir.

Araştırmanın son ana hipotezinde, gemi kaptanlarının gemi operasyonlarının yönetiminde bireysel karar verme süreçlerine ilişkin değerlendirmeleri ile ISM Skoru arasında ilişkiler ölçülmüştü. Tablo 6.9'da karar verme değişkenleri ile ISM Skorunun ilişkisi özet halinde verilmiştir. Tablo'dan da görüleceği gibi ISM skoru ve karar verme değişkenleri düşük düzeyde de olsa aralarında anlamlı ilişkiler bulunmuştur. Ulaşılan ilginç sonuçlardan biri de karar verme değişkenlerinin ilk bölümündeki karar verme sürecine bireysel etkilerin bulunduğu değişkenleri ile ISM skorunun arasında negatif yönlü bir ilişkisi bulunmaktadır. Bu negatif yönlü ilişki, örgütsel baskı değişkenleri ile de vardır. Sonuç olarak karar verme süreçlerinde meydana gelen bireysel etkiler ve yapılan örgütsel baskılar ISM skorunu düşürmektedir.

Tablo 6.9. Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Sürecine Etki Eden Değişkenler ile ISM Skorunun İlişkisine Ait Özet Tablo

I. Grup Karar Verme Değişkenleri										
	I_1	I_2	I_3	I_4	I_5	I_6	I_7	I_8	I_9	I_{10}
İlişki Katsayısı	0,170**	0,200**	-	-	-	0,209**	-	-	-	-
İlişki Düzeyi	Düşük	Düşük	-	-	-	Düşük	-	-	-	-
İlişkinin Yönü	negatif	negatif	-	-	-	negatif	-	-	-	-
	I_{11}	I_{12}	I_{13}	I_{14}	I_{15}	I_{16}	I_{17}	I_{18}	I_{19}	I_{20}
İlişki Katsayısı	-	-	-	-	-	-	-	0,151*	0,142*	-
İlişki Düzeyi	-	-	-	-	-	-	-	Düşük	Düşük	-
İlişkinin Yönü	-	-	-	-	-	-	-	negatif	negatif	-
	I_{21}	I_{22}	I_{23}	I_{24}	I_{25}	I_{26}	I_{27}	I_{28}		
İlişki Katsayısı	0,114*	-	0,186**	-	0,277**	0,266**	0,133*	-		
İlişki Düzeyi	Düşük	-	Düşük	-	Düşük	Düşük	Düşük	-		
İlişkinin Yönü	negatif	-	negatif	-	negatif	negatif	negatif	-		
II. Grup Karar Verme Değişkenleri										
	II_1	II_2	II_3	II_4	II_5	II_6	II_7	II_8	II_9	II_{10}
İlişki Katsayısı	-	0,145*	0,328**	0,185**	0,123*	-	0,392**	0,401*	0,304**	0,227*
İlişki Düzeyi	-	Düşük	Orta	Düşük	Düşük	-	Orta	Orta	Orta	Düşük
İlişkinin Yönü	-	Pozitif	Pozitif	Pozitif	Pozitif	-	Pozitif	Pozitif	Pozitif	Pozitif
	II_{11}	II_{12}	II_{13}	II_{14}	II_{15}	II_{16}	II_{17}	II_{18}	II_{19}	II_{20}
İlişki Katsayısı	-	-	-	-	-	0,178**	0,162*	0,107*	-	0,271**
İlişki Düzeyi	-	-	-	-	-	Düşük	Düşük	Düşük	-	Düşük
İlişkinin Yönü	-	-	-	-	-	Pozitif	Pozitif	Pozitif	-	Pozitif
	II_{21}	II_{22}	II_{23}	II_{24}	II_{25}	II_{26}	II_{27}	II_{28}	II_{29}	II_{30}
İlişki Katsayısı	0,149*	0,150*	0,146*	0,160*	0,123*	-	-	0,148*	-	-
İlişki Düzeyi	Düşük	Düşük	Düşük	Düşük	Düşük	-	-	Düşük	-	-
İlişkinin Yönü	Pozitif	Pozitif	Pozitif	Pozitif	Pozitif	-	-	Pozitif	-	-
	II_{31}	II_{32}	II_{33}	II_{34}	II_{35}	II_{36}	II_{37}	II_{38}	II_{39}	II_{40}
İlişki Katsayısı	0,203**	-	-	-	-	0,180**	0,275**	0,244**	-	0,205**
İlişki Düzeyi	Düşük	-	-	-	-	Düşük	Düşük	Düşük	-	Düşük
İlişkinin Yönü	Pozitif	-	-	-	-	Pozitif	Pozitif	Pozitif	-	Pozitif

İlişki Katsayısı : Pearson Correlation.
Anlamlılık Düzeyi: * p<0,001, ** p<0,005

Araştırmadan çıkan sonuçlar ışığında denizcilik sektörüne yapılan öneriler aşağıda sıralanmıştır.

Öncelikle ISM Uygulama değişkenlerinin verilerinde ve ISM skoru verilerinde en düşük değerleri alan küçük ölçekli işletmelerdi. Küçük ölçekli işletmelerin profiline bakıldığında ise bu işletmelerin yoğun olarak kuru yük gemilerini işlettiği tespit edilmişti. Aynı şekilde küçük ölçekli işletmelerde olduğu gibi en düşük ISM skoruna sahip gemi tipinin kuru yük gemileri olduğu tespit edilmişti. Yapılacak olan öneri, küçük orta ölçekli gemi işletmelerinin birleşerek, tecrübe, insan kaynakları, finansman vb. konulardaki kaynaklarını bir araya getirerek büyük ölçekli işletmeler gibi güçlü konuma gelmeleridir. Birleşmeyi tercih etmeyen küçük ve orta ölçekli gemi işletmelerinin ise gemilerini profesyonel gemi yönetim örgütlerinin işletmesine bırakarak yoğun rekabet içerisindeki sektörde hayatta kalmaları önerilebilir. Özellikle küçük ölçekli işletmelerin % 61,7'sinin kuru yük gemisi işlettiği düşünülecek olursa, bu gemilerin ortak bir çatı altında işletilmesi sağlanabilir. Bu konuda da tereddüt içerisinde olan gemi işletmeleri, gemi işletme fonksiyonlarından en zayıf oldukları insan kaynakları yönetimi ve teknik yönetim vb. hizmetleri dışarıdan hizmet satın alımı yöntemiyle gerçekleştirebilirler.

ISM uygulamalarının değerlendirildiği ölçeğin güvenirliği ve çıkan sonuçların tutarlılığı, araştırma sonuçlarının gemi işletme yönetimleri tarafından dikkate alınmasını gerektirmektedir. Özellikle gemi işletmelerinin insan kaynakları yönetimlerinin, bu çalışmadan çıkan verileri değerlendirerek insan kaynakları stratejilerinde yararlanmaları önerilebilir. Gemi kaptanlarının kararlarına yönelik örgütsel baskıların ISM skoru ile ters ilişkili olduğundan yola çıkarak ISM uygulamalarının performansı açısından gemi kaptanlarına arzu etmediği bir kararı vermesi için baskı yapılmaması önerilmektedir.

Araştırma sırasında literatüre dayalı olarak geliştirilerek kullanılan ISM uygulamaları performans ölçeğinin, gemi işletmeleri tarafından kendi işletmelerindeki ISM uygulamalarını değerlendirme ve diğer gemi işletmeleri ile kendi uygulamalarını karşılaştırmada kullanılabileceği düşünülmektedir.

Gemi kaptanlarının, gemi operasyonları yönetiminde kara yönetiminin desteğini bekledikleri bu çalışmanın önemli bulgularındandır. Özellikle küçük ve orta ölçekteki gemi işletmeleri, gemi kaptanlarını karadan destekleyebilecek deniz tecrübeli insan kaynaklarını istihdam edecek tedbirler almalıdır.

Gemi işletmeciliği ve gemi yönetimi konularında ülkemizde yapılan bilimsel araştırmaların sayılarının arttırılması ve içeriklerinin genişletilmesi için denizcilik sektörünün destekler sağlaması sektörün sağlıklı gelişimi için önemli görülmektedir.

Araştırmadan çıkan sonuçlar ışığında ileride yapılması önerilen bilimsel çalışmalar aşağıda sıralanmıştır.

Karşılaştırmalı analizlerde kabul edilen hipotezleri oluşturan değişkenlerin hangilerinin ne sıklıkla bulguları oluşturduğu belirtilmişti. Sık olarak kabul edilen hipotezlerle ilişkili olan bu değişkenlerin karar verme stilleri değişkenleri ile benzerlikleri ve bu değişkenlerin çalışmaya hangi literatür bilgileri kullanılarak dahil edildiğinden bahsedilmişti. Bu çalışmada gemi kaptanlarının karar verme stillerini belirlemekten çok karar verme süreçlerine etki eden faktörler üzerinde durulmuştur. Bundan sonra yapılacak olan çalışmada gemi kaptanlarının karar vereme stillerinin tespit edilmesi uygun olacaktır. Bu araştırma için önerilen araştırma soruları aşağıda sıralanmıştır.

- Gemi kaptanlarının genel bir karar verme stili var mıdır?

- Gemi kaptanlarının karar verme stilleri ile diğer sektörlerdeki yöneticilerin karar verme stilleri arasında benzerlikler ve farklar nelerdir?

- Gemi kaptanlarının karar verme stilleri ile kumanda ettiği gemi tipi arasında bir ilişki var mıdır?

- Gemi kaptanlarının karar verme stilleri, milliyetlerine göre değişmekte midir?

Karar verme stillerinin araştırılmasının yanında bu çalışmada kullanılan değişkenleri şu an denizi bırakmış olan gemi kaptanlarının karar verme süreçlerinin araştırılmasında kullanarak aşağıda önerilen araştırma sorusunu yanıtlayacak bir araştırma yapılabilir.

- Bir gemiyi kumanda eden gemi kaptanları ile denizi bırakmış olan gemi kaptanlarının karar verme süreçleri arasında bir fark var mıdır?

Araştırmada kullanılan örneklem yönteminin kolayda örneklem olması, araştırmanın bulgularını ana kütleye genelleme yapılmasını engellediği daha önceden belirtilmişti. Ana kütleyi tam olarak temsil etmesi açısından araştırma, yargısal olarak belirlenecek coğrafi noktalarda da (örnek: Süveyş Kanalı geçişi, Panama Kanalı geçişi, Uzak Doğuda, Çin, Japonya, Kore ve Singapur limanları, Kuzey Avrupa'da Hollanda, Almanya, İngiltere ve Belçika Limanları, Doğu Avrupa'da Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanları, Kuzey Amerika'da Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri Limanları, Güney Amerika'da Brezilya ve Arjantin Limanları, Afrika'da, Güney Afrika ve Mısır limanları, Güney Avrupa'da İtalya, Fransa ve İspanya limanları, Asya'da Pakistan, İran ve Hindistan limanları) tekrarlanmalıdır.

Araştırma süreç içerisinde aynı sahada benzer örneklem grupları ile tekrarlanarak yapılabilir. Bu sayede karar verme süreçlerine ait değişkenlerin zaman içerisindeki değişimleri izlenebilir, aralarındaki farklar tespit edilebilir. Araştırmanın farklı sektörlerde, farklı meslek grupları içerisinde tekrarlanarak karar verme süreçlerine ekti eden değişkenlerin sonuçları karşılaştırılarak, sektörel ve mesleki olarak farklılıklar ortaya konabilir.

Araştırmada gemi kaptanlarının karar verme değişkenleri üzerindeki algıları test edilmişti. Bu değişkenlerin gemi işleten örgütlerde (armatör ve profesyonel gemi işletmeleri) bulunan yöneticiler tarafından da yanıtlanması ve aralarındaki farkların tartışıldığı bir araştırma önerilmektedir.

Araştırmada ISM uygulamalarına ait değişkenlerin, karar verme süreçlerine etki eden faktörlere ait değişkenlerin, örgütsel baskı sonuçlarına ait değişkenlerin çıkartılan sonuçlar doğrultusunda yeni ölçekler geliştirilebilir. Güvenilirlik katsayısının düşük çıkması nedeniyle özellikle "gemi kaptanlarının kararları üzerindeki örgütsel baskı sonuçlarına ait değişkenlerin" üzerinde tekrar çalışılarak ve araştırmanın yayımlanmasının ardından gelen eleştiri ve katkılar doğrultusunda, ölçeğin tekrar hazırlanması gerekmektedir.

Araştırmanın bulguları arasında bulunan gemi kaptanlarının işletmelerdeki çalışma süresinin ve denizde çalışma süresinin özellikle "Batı Avrupa" ve "Uzak Doğu ve Asya" milliyetlerindeki gemi kaptanları için uzun olduğu tespit edilmişti. Bu ülkelerdeki gemi kaptanlarının uzun süreli çalışmayı tercih etmelerinin sebepleri araştırılması gereken konulardandır. Çünkü, ülkemizdeki ve dünyadaki gemi işleten örgütlerin gemilerini donatmak için ihtiyaç duyduğu tecrübeli gemi kaptanlarının uzun süreli istihdamı için alınacak önlemlerin tespit edilmesi gerekmektedir. Ayrıca araştırmanın sonuçlarına dayanarak Türk gemi kaptanlarının denizi erken bırakmalarının sebeplerinin de araştırılması gerekmektedir.

Kısıtlar

Araştırmada ana kütleyi; "araştırma sırasında bir gemiyi sevk ve idare eden gemi kaptanları" oluşturuyordu. Ana kütleye ulaşma konusunda bazı çalışmalar yapılsa da başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bunları kısaca özetlemek gerekirse, internet ortamında hazırlanan anket formunun gemilerden internet'e girilerek doldurulabileceği düşünülmüştür. Fakat çalışmanın yapıldığı zaman itibariyle bir çok gemide internete ulaşma imkanı bulunmadığı saptanmıştır (bunun nedeni; gemiden internete uydu haberleşmesi ile büyük maliyetleri kabullenerek ulaşılabilmesidir). Bunun yanında büyük gemi filolarını yöneten uluslararası işletmelere elektronik posta yardımıyla ulaşılmaya çalışılmışsa da bazıları bu tip çaba gerektiren çalışmalar için zaman ayıramayacaklarını dile getirmiştir. Bir çoğu ise yanıt dahi vermemiştir. Yurt dışındaki denizcilik eğitim kurumlarında görev yapan akademisyenlerden de kendi ülke limanlarına uğrayan gemilerde bu araştırmayı yapıp yapamayacakları sorulmuştur. Fakat onlar da gemilere ulaşmanın ve gemi kaptanlarından anketi

yanıtlamasını istenmesinin çok çaba gerektiğini belirtmiştir. Yukarıdaki çabalara rağmen tüm ana kütleye ulaşma konusundaki fiziksel imkansızlıklar araştırmanın en büyük kısıtını oluşturmuştur. Bu nedenle belirlenen örneklem çerçevesi içerisinde kolayda örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Bu örneklem tipi ile elde edilen sonuçların ana kütle için genelleme yapılmasının pek de sağlıklı olamayacağı görüşü, bu çalışmanın belki de en zayıf yönünü oluşturmaktadır. Anket uygulama sahalarında iki aylık bir sürede ulaşılan gemi kaptanı sayısı, 386 dır. Bulardan 358 adedi değerlendirmeye alınarak 28 adedi çeşitli nedenlerden değerlendirme dışı bırakılmıştır. Ulaşılan katılımcı sayısı itibariyle bu zamana kadar gemi kaptanları üzerinde yapılmış bilimsel çalışmalar içerisinde nadirdir. Uluslararası karar verme araştırmaları ile mukayese edildiğinde sektör temelli yapılan araştırmalar içerisinde de nadirdir. Ayrıca ulaşılan katılımcı sayısı birçok karşılaştırmalı analiz yapılmasına da imkan sağlamaktadır. Ancak yine de ana kütleye yönelik genellemelerin yapılabileceği bir örnekleme ulaşıldığı söylenememektedir.

KAYNAKLAR

Akdoğan, R. (1988 a). *Türkçe-İngilizce (Türkçe Açıklamalı) Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul.

Akdoğan, R. (1988 b). *İngilizce Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, İstanbul.

Akdoğan, R. (1989). *Ticaret Gemileri Gemiciliği*, Günlük Ticaret Gazetesi Tesisleri, İstanbul.

Akten, N., M. A. Albayrak. (1988). *Deniz Taşımacılığı Kılavuzu*. İstanbul.

Akten, N. (2004). Kaptanın Yükü Gözetme Ödevi. *İstanbul Barosu Dergisi*, Cilt 78, Sayı, 2004/3, 960-986.

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.

Anderson, P. (2003). *Cracking the Code*: The Relevance of the ISM Code and Its Impact on Shipping Practices. The Nautical Institute: London.

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.

Arslan, T. (1998). *Deniz Taşımacılığında Emniyetli Yönetim Sistemi ve Kuru Dökme Yük Gemilerinde Uygulaması.* Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Asyalı, E. (2001). *Su Yolları Yönetiminde VTS Güvenlik Önlemleri ve Politikaları.* Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

Aybay, A., A. Aybay, G. Aybay, R. Aybay. (1998). *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku.* Editör; G. Aybay. Aybay Yayıncılık ve Kültür Hizmetleri Ltd. Şirketi: İstanbul.

Aybay. G. (2000). *Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları.* Aybay Yayıncılık ve Kültür Hizmetleri Ltd. Şirketi: İstanbul.

Bansal A. K. (2003). In The Wake of Prestige, *International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA – Newsletter* Vol 39.

Barber International A/S, Oslo; Columbia Shipmanagement Ltd., Limasol; Denholm Ship Management , Glasgow; Hanseatic Shipping Company Ltd., Limasol; Wescol International Marine, London; Det Norske Veritas; Germanisher Lloyd; Llyod's Register Cyprus. (1990). *Code of Shipmanagement Standards of the Group of Five: Adapted by ISMA.* The Nautical Institute on The Management of Safety in Shipping Operations and Quality Assurance. The Nautical Institute: London. 30-39.

Baş, T. (2003). *Anket.* Seçkin Yayıncılık: Ankara.

Başer, S. Ö. (2004). Türkiye'nin Uluslararası Deniz Tarifesiz Gemi Taşımacılığının Ekonomik Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* Cilt 6, Sayı 2.

Bazerman, M. H. (1994). *Judgement in Manegerial Decision Making*, New York: Aktarma; Wiley in Rollinson, D. (2002) *Organisational Behaviour and Analysis An Integrated Approach (Second Edition).* Pearson Education Ltd: London.

Beach L. R. ve Mitchell T. R. (1978). A Contingency Model fort he Selection of Decision Strategies. *Academy of Management Review*, July, 439-449.

Bedeian, A. G. (1989). *Management,* Second Edition. The Dryden Press: USA.

Beetham, E. H. (1991). *Substandard Ship and The Shipmaster*. The Nautical Institute on The Management of Safety in Shipping Operations and Quality Assurance, s. 211-214. The Nautical Institute: London.

Berg, B. L. (2004). *Qualitative Research Methods for Social Sciences*, International Student Edition, Fifth Edition. Pearson: USA.

Berggren, I. ve E. Severinsson. (2002). Nurse supervisors' Actions in Relation to Their Decision Making Style and Ethical Approach to Clinical Supervision. *Journal of Advanced Nursing,* 41(6), 615–622.

Bilgin, A. (1995). *Grup Rehberliğinin ve Grupla Psikolojik Danışmanın, Lise Öğrencilerinin Anne-Babalarından Bağımsız Meslek Kararı Verme Davranışına Etkisi.* Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara

Bilgin, N. (2003). *Sosyal Psikoloji Sözlüğü Kavramlar*, *Yaklaşımlar*. Bağlam Yayıncılık: İstanbul.

Bowditch, N. (1984). *American Practical Navigator, An Epitome of Navigation, Volume 1*, Defense Mapping Agency Hydrographic/Topographic Center: U.S.A.

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.

Brightman, H. J. (1978). Concepts, Theories and Techniques Differences in Ill-Structured Problem Solving Along the Organizational Hierarchy. *Decision Sciences*, Vol. 9, s. 1-17.

Büyüköztürk Ş. (2002). *Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı, İstatistik, Araştırma Desenli SPSS Uygulamaları ve Yorum*, 2. Baskı. Pegem A Yayıncılık: Ankara

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

Cecil, E. A. ve Lundgren E. F. (1978). A Laboratory Study of Individual Search Patterns in a Decision-Making Situation. *Decision Sciences*, Vol. 9, 429-435.

Cerit, A. G. ve N. Güler. (1998). *Denizcilik Sektörü ve Pazar Yönlü Stratejik Planlama Yaklaşımı,* Çağdaş Denizcilik Stratejileri, İşletme Yönetimi Yaklaşımı, s. 1-17. Editörler; A. Güldem Cerit, Hakkı Kişi, Funda Yercan, Ayla Özhan Dedeoğlu, Dokuz Eylül Yayınları: İzmir.

Cerit A. G. (1998). Deniz Ulaştırma Güvenliği ve Denizcilik Eğitimi. *Mersin Deniz Ticareti,* Yıl. 6, Sayı. 72, 8-11.

Cerit A. G. (2002). *Regional Development and Marketing Public Relations: Focus Group Discussion on Port of İzmir*, New Trends in Maritime Transport Sector in Poland and Turkey, eds. Janusz Zurek, Okan Tuna and Funda Yercan. Gdansk: University of Gdansk Publication, s: 35-50.

Cerit A. G. (2003). *Maritime Business Ethics and Organizational Impacts: An Analysis on Safety and Environmental Determinants,* The International Association of Maritime Economists Annual Conference 2003 Conference Proceedings, s.852-863. Busan, Korea, 3-5 September 2003.

Cerit A. G., S. Nas, M. Yılmazel, Ö. Alemdağ, (2005). *Mesleksel Değerler ve Etik Eğitimi: Denizcilik Uygulaması,* Siyasette ve Yönetimde Etik Sempozyumu. 18-19 Kasım 2005 Esentepe Kampüsü Sakarya.

Chauvel, A-M. (1997). *Managing Safety and Quality in Shipping*. The Nautical Institute: London.

Cohen, M. D.; J. G. March ve J. P. Olsen. (1972). A Garbage Can Model of Decision Making, *Administrative Science Quarterly* 17(1). Aktarma; Rollinson, D. (2002) *Organisational Behaviour and Analysis An Integrated Approach*. Second Edition, Pearson Education Ltd: London.

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.

Çağa, T. (1995). *Deniz Ticaret Hukuku I. Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*. 10. Baskı. Filiz Kitapevi: İstanbul.

Çil, İ. (2002). Bilgi Tabanlı İmalat Karar Destek Sistemleri ve Bir Uygulama. *Endüstri Mühendisliği Dergisi***,** Sayı 1.

Çokgörmüşler, N. (2003). *Deniz Trafik Güvenliği Açısından Liman ve Yaklaşımlarının Analizi: İzmir Limanı ve Yaklaşımı İçin Bir Model Önerisi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Genel Müdürlüğü. (1990). *Eğitim*. Polat Ofset Tesisleri: İstanbul.

Daft, R. L. (2000). *Management,* Fifth Edition. The Dryden Press: USA.

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.

Delbecq, A.L. (1967). The Management of Decision-Making Within the Firm: Three Strategies for Three Types of Decision-Making. *Academy of Management Journal,* December, Vol. 10, sayı 4, 329-339.

Denktaş, G. (2005). *Kuru Dökme Yük Taşımacılığında Türk Deniz Ticaret Filosunun Rekabet Gücü Analizi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Denktaş, G. ve A. G. Cerit. (2006). A Focus Group Research on Competitive Power of Dry Bulk Fleet of Turkey. . The International Association of Maritime Economists Annual Conference 2006 Proceedings in CD. 11-15 July Melbourne, Australia.

Demir H., B. Bircan, H. Tütek. (1985). *Yönetsel Karar Verme.* Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü Yayını: İzmir.

Demirbaş, H. (1992). *Suçlu ve Suçlu Olmayan Ergenlerin Karar Verme Davranışlarının Karşılaştırılması,* Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, Adli Tıp Enstitüsü. Ankara. Akt. Kuzgun (1992).

Deveci, D. A., O. Tuna, A. G. Cerit. (2005). Ege Bölgesi'nde Uluslararası Lojistik Hizmet Sağlayıcıları Seçim Ölçütlerinin Analizi. 10. Ulusal Pazarlama Kongresi, Gazi-Mağusa, 16-19 Kasım.

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.

Dünya Denizcilik ve Ticaret A.Ş. (1999). *ISM El Rehberi.*

Eisele, P. (2003). Groups, Group Members and Individual Decision Processes: The Effects of Decision Strategy, Social Interaction Style and Reception of Decision-Threatening Information on Post Decision Processes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 44, 467–477.

Ek, A. ve M. Mejia. (2004). *Actual and Perceived Safety on Board Swedish Ships*. IAME International Association of Maritime Economists Annual Conference, Proceeding Volume 1, Izmir, Turkey, 30 June – 2 July 2004.

Er, I. D. ve O. S. Söğüt. (1999). An Overview of Management Standards for Ship Management Companies. *Journal of Naval Architecture and Shipbuilding Industry*, 47, 153-156.

Er, I. D. (2000). *A Quality Management Model In Maritime Education Complying with STCW 95 Convention and International Safety Management Code*. Unpublished PhD Thesis, Istanbul Technical University, Institute of Science and Technology, Department of Naval Architecture, Programme of Naval Architecture, İstanbul.

Er, I. D. (2001). Modelling Transition Process of ISO 9001:2000 for Ship Management Companies. *Journal of Naval Architecture and Shipbuilding Industry*, 49, 203-207.

Eren E. (2001 a). *Yönetim ve Organizasyon (Çağdaş ve Küresel Yaklaşımlar)*. Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.: İstanbul.

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

Erol, B. (1992). Draft Survey'de Standardizasyon, *Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Yayınları*, No: 3, 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.

Ersözlü, C. M. (2000). Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu. Beta: İstanbul.

Ertüre, S. (1997). *Denizcilikte Genel Sinoptik ve Meteoroloji*. Arbas Matbaacılık: İstanbul.

Etci, C. ve C. Tanova. (2002). Karar Verme Stilleri ve Meslek Seçimi. *10. Ulusal Yönetim Organizasyon Kongresi Bildiri Kitabı,* 23-25 Mayıs.

E.U. Official Journal of the European Communities, Directive 2001/25/Ec of the European Parliament and of the Council of 4 April 2001, *on the Minimum Level of Training of Seafarers.*

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.

Freedman, J. L., D. O. Sears, J. M. Carlsmith. (2003). *Sosyal Psikoloji*. Çev. Ali Dönmez. 4. Baskı. İmge Kitabevi: Ankara.

Gallegos, F. (1999). Decision Support Systems: An Overvıew. *The Executive's Journal,* Winter, Vol. 15, Issue 2.

Gaskell, N. J. J., C. Debattista ve R. J. Swatton. (1995). *Chorley & Giles' Shipping Law*, Eighth Edition. Pitman Publishing: London.

Gibson, J. L., J. M. Ivancevich, J. H. Donnelly. (1991). *Organizations Behavior Structure Processes*. Irwin: Boston.

Grime, R. (1991). *Shipping Law.* Second Edition, Sweet & Maxwell: London.

Gürdeniz M. R. H. (1999). *Denizcilik Mesleği ve Değerleri.* Yönetim ve Liderlik ile Temel Denizcilik Özet Notları ve Bayrağımız, 6. Baskı. İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi: İstanbul.

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.

Hahve, J., G. Baaske, R. Rothe, R. Schulte-Strathaus, O. Quas. (2000). *Assessment of Deficiency in the Organisation of Work in Shipping*. Dorthmund, Germany: Federal Institute for Occupational Safety and Health. Aktarma; Mejia, M. (2005). *Evaluating the ISM Code Using Port State Control Statistics*. Division of Ergonomics and Aerosol Technology Department of Design Sciences Lund University: Sweden.

Hair J. F., R. Anderson, R. L. Tatham, W. C. Black. (1998). *Multivariate Data Analysis,* Fifth Edition. Prentice-Hall International, Inc.: USA.

Halaç, O. (2001). *Kantitatif Karar Verme Teknikleri (Yöneylem Araştırması),* 5. Baskı. Alfa Basım Yayım Dağıtım: İstanbul.

Hammond, J. S., R. L. Keeney and H. Raiffa. (1998). *Karar Verme Sanatı.* (Çev. Ş.Özkan) Beyaz Yayınları: İstanbul.

Hanafi, A. (2005). Analysis of the Correlation Between Casualties and Human Perception, Cognition and Decision-Making at Sea. *International Association of Maritime Universities IAMU Journal*, Vol. 4, No. 1, 23-34.

Harp Akademileri Komutanlığı (2001). *Karar Verme ve Problem Çözme*, 2. Baskı. Harp Akademileri Basım Evi: İstanbul.

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

Harrison, E. F. (1987). *The Managerial Decision-Making Process*. 3rd ed. Hought Mifflin Co.: Boston.

Harrison, E. F. (1993). Interdiciplinary Models of Decision Making. *Management Decision*, Vol. 31, No. 8, 27-33.

Havold, J. I. (2000). Culture in Maritime Safety. *Maritime Policy and Management*, Vol 27, No. 1. 79-88.

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

Hill, C. (1995). *Lloyd's List Practical Guides, Maritime Law*, Fourth Edition. Lloyd's of London Press Ltd.: London.

Holman M. R. (1964). *A Handy Book for Shipowner and Masters*. John Adams Ltd.: London.

Hopkins, F.N. (1987). *Business and Law for the Ship Master*, Keelung Book Company: Taiwan.

Horck, J. (2004). An Analysis of Decision-Making Processes in Multicultural Maritime Scenarios. *Maritime Policy and Management*, Vol. 31, no. 1, 15–29.

Hunt, E. C., J. A. Harbach, A. L. Rowen. (2002). *Modern Marine Engineer's Manual,* Volume II, Third Edition. Contributing Editors; R. S. Behr, D. Brown, R. D. Jacobs, A. R. Kramer, T. P. Mackey, J. Mercanti, W. B. Morgan, K. Wilson, C. C. Youngren. Cornell Maritime Press.: Cenreville, Maryland.

IBC Global Conferences Limited (2001). *The Structure of the Maritime Industry. Module 1*. Diploma in Ship Management.

ICS ve ISF- International Chamber of Shipping ve International Shipping Federation. (1996). *Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management (ISM) Code*. ICS and ISF Publication: London.

ICS (1998). *International Chamber of Shipping, Bridge Procedures Guide*, 3rd Edition. Marisec Publication: London.

IFSMA (1999-a). Stowaway Incidents, *International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA – Newsletter,* Vol.24.

IFSMA (1999-b). Masters in Trouble, *International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA – Newsletter*, Vol.24.

IFSMA (1999-c). Arrest in Algeria, *International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA – Newsletter,* Vol.24.

IFSMA (2002). Some Thoughts from Your Secretary General, *International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA – Newsletter,* Vol 37.

IFSMA (2003). Submission to IMO Legal Committee, *International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA – Newsletter,* Vol 37.

IFSMA (2005). Some Thoughts from Your Secretary General, *International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA – Newsletter,* March.

IMO (1980). *Resolutions and Other Decisions, Assembly, Eleventh Session, 5-15 November 1979, Resolutions 410-462*. International Maritime Organization: London.

IMO (1981). *Resolutions and Other Decisions, Assembly, Twelfth Session, 9-20 November 1981, Resolutions 463-512*. International Maritime Organization: London.

IMO (1996). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 (STCW Convention) and Seafarer's Training, Certification and Watchkeeping Code (STCW Code)*. International Maritime Organization: London.

IMO (2000). *Resolutions of the 21st Assembly and Other Decisions, Resolutions 874 to 901*. 15-26 November 1999. International Maritime Organization: London.

IMO. (2001). *SOLAS Safety of Life at Sea*. Çeviri, T.C. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi, *Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi*. İstanbul.

IMO-Vega Databese. (2002). *IMO Vega Version 9.0 CD*. London.

IMO (2002) *International Safety Managemenet Code ISM Code and Revised Guidelines on Implementation of the ISM Code by Administrations,* 2002 Edition. International Maritime Organization: London.

Intertanko (2001). Learning from Erika and Other Accidents. *The Tanker Newsletter, A Publication of Intertanko*, Sayı 5.

International Transport Workers' Federation (ITF). (2001). *STCW-95: A Guide for Seafareres*, ITF, London.

ISL (2005). *Lolyd's Register Fairplay*, Ocak.

Ivamy, E. H. (1989). *Carriage of Goods by Sea*, Thirteen Edition, Butterworths: London.

İslamoğlu A. H. (2003). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*, 2. Baskı. Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.: İstanbul.

İzveren, A.; N. Franko ve A. Çalık. (1994). *Deniz Ticaret Hukuku*. Adalet Matbaacılık: Ankara.

Iwasaki, Y., J. Mactavish, K. Mackay. (2005). Building on Strengths and Resilience: Leisure as a Stress Survival Strategy. *British Journal of Guidance & Counselling*, Vol. 33, No. 1.

James, H. S. (2000). Reinforcing Ethical Decision Making Through Organizational Structure. *Journal of Business Ethics* 28: 43-58.

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

Jones, T. M.ve L. V. Ryan. (1998). The Effect of Organizational Forces on Individual Morality: Judgement, Moral Approbation, And Behavior. *Business Ethics Quarterly,* Volume 8, Issue 3.

Kahneman, D. ve A. Tversky. (1972). Subjective Probabilty, a Judgement of Representatativeness, *Cognitive Psychology* 3(3): 430-54. Aktarma; Rollinson, D. (2002) *Organisational Behaviour and Analysis An Integrated Approach,* (Second Edition). Pearson Education Ttd: Essex .

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.

Kemp. J. F. ve P. Young. (1971). *Notes on Cargo Work*, Kandy Publication: U.K.

Kender, R. ve E. Çetingil. (2003). *Deniz Ticaret Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler*, 7. Baskı. Beta Basım A.Ş: İstanbul.

Kinnear, T.C. ve J. R. Taylor. (1996). *Marketing Research an Applied Approach*, McGraw-Hill, INC. International Edition.

Kitzinger**,** J. (1995). Qualitative Research: Introducing focus groups. *Biritish Medical Journal,* 311:299-302.

Krueger, R.A. ve M.A. Casey. (2000). Focus Groups: a Practical Guide for Applied Research (3rd ed.).Thousand Oaks, CA: Sage.

Kotler, P. (2000). *Marketing Management*, International Edition, Prentice-Hall International: USA.

Kubilay, H. (2001). *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*. Barış Yayınları Fakülteler Kitapevi: İzmir.

Kurt, Ü. (2003). K.K.K.'de Yöneticilerin Kişilik Yapıları ve Karar Verme Yönelimleri: Bir Birlik Üzerinde Çalışma. *Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Dergisi*, Cilt 2, Sayı 2.

Kurtuluş, K. (1998). *Pazar Araştırmaları*, Genişletilmiş Altıncı Baskı, Avcıol Basım: İstanbul.

Kurtuluş, K. (2004). *Pazarlama Araştırmaları*, Genişletilmiş Yedinci Baskı, Literatür Yayıncılık Dağıtım, Pazarlama, Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.: İstanbul.

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

Lang, J. R., J. E. Dittrich ve S. E. White. (1978). Management Problem-Solving Models: a Review and Proposals. *Academy of Management Review,* 3 (4): 854-865.

Lee D., P. Newman, R. Price. (1999). *Decision Making in Organisations*. Pearson Education Limited: England.

Loo R. (2000). A Psychometric Evaluation of The General Decision-Making Style Inventory. *Personality and Individual Differences,* 29, 895-905.

Mahidhara, C. M. (1991). *Shipmasters' Responsibilities for Implementing Safety Policies on Board.* The Nautical Institute on The Management of Safety in Shipping Operations and Quality Assurance. The Nautical Institute: London.

MacCallum R. C., K. F. Widaman, K. J. Preacher, S. Hong (2001), Sample Size in Factor Analysis: The Role of Model Error. *Multivariate Behavioral Research,* 36 (4), 611-637.

Malhotra, N.K. (2004) *Marketing Research An Applied Orientation,* International Fouth Edition, Pearson Education LTD. USA.

Mann, L., P. Burnett, M. Radford, S. Ford. (1997). The Melbourne Decision Making Questionnaire: An Instrument for Measuring Patterns for Coping with Decisional Confict. *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.

March, J. G. (1982). Theories of Choice and Making Decision, Social Science and Modern Society 20 (1) 29-39. Aktarma; Rollinson, D. (2002). *Organisational Behaviour and Analysis An Integrated Approach*, (Second Edition). Pearson Education Ltd: Essex.

Marlalı, E. (1997). *İngilizce Türkçe Hukuk Sözlüğü*, Özal Matbaası: Marmaris.

MCA (1998). *The Ship Captain's Medical Guide*, The Stationery Office: London.

McEwen W. A. ve A. H. Lewis. (1994). *Encyclopedia of Nautical Knowledge*, fourth edition, Cornell Maritime Press: Maryland.

McNamara, G. ve P. Bromiley. (1997). Decısıon Making in An Organizational Setting: Cognitive And Organizational Influences On Risk Assessment in Commercial Lending. *Academy of Management Journal*, Vol. 40, Issue 5.

Mejia, M. (2001). *Performance Criteria for the International Safety Management (ISM) Code*, Proceeding of the 2nd General Assembly of IAMU International Association of Maritime Universities, 2-5 October 2001, Kobe, Japan.

Mejia, M., P. K. Mukherjee, R. Akselsson. (2005). *The ISM Code in the Context of Swedish port State Control Statistic. Evaluating the ISM Code Using Port State Control Statistics*. Division of Ergonomics and Aerosol Technology Department of Design Sciences Lund University, Lund Sweden.

Meyer, W. (1990). *Expert Systems in Factory Management Knowledge-Based* CIM, Ellish Horwood. Aktarma; Çil, İ. (2002), Bilgi Tabanlı İmalat Karar Destek Sistemleri Ve Bir Uygulama. *Endüstri Mühendisliği Dergisi***,** Sayı 1.

Michael, S. C. ve T. P. Palandjian. (2004). Organizational Learning and New Product Introductions. *Journal of Product Innovation Management,* Volume 21.

Mitchell, V-W. ve G. Walsh. (2004). Gender Differences in German Consumer Decision-Making Styles. *Journal of Consumer Behaviour*, Vol. 3, 4, 331-346.

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; Hüsnü Ovacık. Kural Dışı Yayınları: İstanbul.

Nakip M. (2003). *Pazarlama Araştırmaları Teknikler ve (SPSS Destekli) Uygulamalar*. Seçkin Yayıncılık: Ankara

Naktiyok, A. ve Ö. F. İşcan. (2004). Örgütlerde Farklı Karar Verme Modelleri ve Yöneticilerin Prformans Değerlendirme Kriterleri ile Bireysel Karar Verme Süreçleri Arasındaki İlişki. *İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt: 18, Sayı: 1-2.

Nas, S., S. Paker, M. Yılmazel, E. Gürel, Ö. Alemdağ. (2004). *Expectations of the Turkish Maritime Industry from the Maritime Education and Training Institutions for Ocean-Going Officers' Training.* International Logistics Congress 2-3 December 2004, Izmir Turkey.

Nas S. (2005a). Denizcilik Eğitimi Üzerine. *Denizcilik Dergisi*, Yıl 4, Sayı:19.

Nas, S. (2005b). "Denizcilik Mesleği, Örf ve Adetleri - Değerleri - Davranış Kuralları - Hareket Tarzı - Etik Kodları" *Denizcilik Dergisi*, Yıl 4, Sayı:21.

Nautical Institute (2005). *Nautical Instutute A Code of Conduct for Nautical Professionals*, Erişim: 17.04.2005, http://www.nauticalinstitute.ca/. Nautical Institute Code of Ethics; Erişim: 17.04.2005; http://www.nautinst.org.

Neuman, W.L., (2003). *'Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approach'*, Fifth edition, Allyn and Bacon, Boston.

Noone, J. (2002). Concept Analysis of Decision Making. *Nusing Forum*, Volume 37, No. 3: 21-32.

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.

Nutt, P.C. (1990). Strategic Decision Made by Top Executives and Middle Managers with Data and Process Dominant Style. *Journal of Management Studies,* 27:2 March.173-194.

Onaran, O. (1971). *Örgütlerde Karar Verme*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını: Ankara.

O'Neil, W. (1999). Co-ordination of VTS Standards in UK, Trinity House London 12th May 1999, Keynote speech, Ex. Secretary General of IMO, *International Federation of Shipmasters' Association, IFSMA – Newsletter,* Vol.24.

Özata, M., Ş. Aslan. (2004). Klinik Karar Destek Sistemleri ve Örnek Uygumlalar. *Kocatepe Tıp Dergisi*, Sayı: 11-13 Ocak.

Özmen, Ö. (2005). Görüşme, 15 Haziran 2005. Dokuz Eylül Üniversitesi Rektörlüğü, Alsancak, İzmir.

Önal, S. ve Kök, D. (2002). *İşletmelerde Bilginin Stratejik Boyutu: Kahramanmaraş Tekstil İşletmelerinde Muhasebe Departmanlarının Stratejik karar Sürecinde Etkinliği Araştırması.* 10. Ulusal Yönetim ve Organizasyon Kongresi Bildiri Kitabı, Antalya.

Ören, N. (2003). *Çeşitli Kamu Kurum ve Kuruluşlarında Çalışanların Empatik Becerileri, Karar Stratejileri ve Psikolojik Belirtileri Arasındaki İlişkiler.* Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

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.

Panayides, P. M. (2001). *Professional Ship Management: Marketing and Strategy*, Ashgate Publication Ltd.: England.

Petersen, C. A. H. (1992). *Lectures on Fleet and Ship Management, Chapter 3. On-Board Ship Administration Course and Compendium.* Model Course 2.05. International Maritime Organization: London.

Petrol Ofisi A.Ş. (2006). *Time Charter Sözleşmesi.*

Piri Reis. (1521). *Kitab-ı Bahriye I.* Kültür ve Turizm Bakanlığı 1988 Editör Ertuğrul Zekai Ökte. Tarih Araştırmaları Derneği, İstanbul Araştırma Merkezi: İstanbul.

Porter, M. E. (1980). *Competitive Strategy Techniques for Analyzing Industries and Competitors.* The Free Press: London

Porter, M. E. (1985). *Competitive Advantage Creating and Sustaining Superior Performance.* The Free Press: London

Posner, B. Z. ve W. H. Schmidy. (1984). Values of the American Manager An Update. *California Management Review* 16, 202-216.

Power D. J. (2006). *A Brief History of Decision Support Systems*, Erişim: 27.07.2006, http://www.dssresources.com.

Pozolotin, L. A. ve S. V. Gorchakov. (2003). The Shipmaster - Duties and Rights. *Newsletter of International Federation of Shipmasters' Associations*., No. 39, June.

Pozolotin L. A. (2004) Code of Behaviour for Masters *International Federation of Shipmasters' Associations Newsletter,* No. 44.

Practical Maritime Studies Ltd (PMS). (1991). *The Ship Management Course*. PMS: Essex.

Prüssmann, H. ve D. Rabe. (1992). *Seehandelsrecht: Fünftes Buch des Handelgesetzbuches mit Nebenvonrschriften und Internationalen Übereinkommen,* 3. Baskı, Münih. Akt. Çağa, T. (1995). *Deniz Ticaret Hukuk I. Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*. 10. Baskı. Filiz Kitapevi: İstanbul.

Robbins, S. P. ve M. Coulter. (2005). *Management*, Eighth Edition. Pearson Prentice Hall: USA.

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.

Russ, F. A., K.M. McNeilly, J. M. Comer (1996) Leadership, Decision Making and Performance of Sales Managers: A Multi-Level Approach. *Journal of Personal Selling and Sales Management,* Volume 16 No: 3, 1-15.

Sabuncuoğlu, Z. ve M. Tüz (2003). *Örgütsel Psikoloji*, 4. Baskı, Furkan Ofset: Bursa.

Sarıcaoğlu, H. (2000). *GMDSS Haberleşmesi*, Yeniyol Matbaası: İzmir.

Schein E. H. (1993). Legitimating Clinical Research in the Study of Organizational Culture. *Journal of Counseling and Development, Vol. 71, Issue 6.*

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.

Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions of UK. (1999). Statutory Instrument *No. 2722*, *The Merchant Shipping (Musters, Training and Decision Support Systems) Regulations.* Erişim: 27.07.2006 http://www.opsi.gov.uk/si/si1999/19992722.htm.

Sekeran U. (2003). *Research Methods for Business A Skill-Building Approach*, Fourth Edition. John Wiley & Sons, Inc: USA.

Seyidoğlu, H. (1997). *Bilimsel Araştırma ve Yazma El Kitabı*, Geliştirilmiş 7. Baskı. Güzem Yayınları: İstanbul.

Shafer, W. E. (2002) Ethical Pressure, Organizational-Professional Conflict, and Related Work Outcomes Among Management Accountants. *Journal of Business Ethics* 38: 263-275.

Simon, H.A. (1960). *The New Science of Management Decision*. Happer & Row: New York.

Simon, H.A. (1976). *Administrative Behavior A Study of Decision-Making Processes in Administrative Organization* (Third Edition), The Free Press: New York.

Sinangil, H. K. (1992). *Yönetici Adaylarında Karar Verme ile Kaygı İlişkiler.* Ulusal Psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları 22-25 Eylül 1992 Ankara Hacettepe Üniversitesi.

Spector, P. E. ve S. M. Jex. (1998). Development of four self-report measures of job stressors and strain: Interpersonal Conflict at Work Scale, Organizational Constraints Scale, Quantitative Workload Inventory, and Physical Symptoms Inventory. *Journal of Occupational Health Psychology, 3,* 356–367.

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.

Spruyt J. (1991). *Code of Shipmanagement Standards of The ISMA*. The Nautical Institute on The Management of Safety in Shipping Operations and Quality Assurance, s.28-29. The Nautical Institute: London.

Spruyt J. (1994). *Ship Management.* Second Edition, Lloyd's of London Press Ltd: London.

Sügen, Y. (1982). *Gemicilik,* Cilt II, Milli Eğitim Basımevi: İstanbul.

Şanin, F. Y. (2002). Yönetici Adaylarının Mantıklı Karar Verme ve Problem Çözme Beceri Düzeylerinin İncelenmesi. *Eğitim ve Bilim*, Cilt 27, Sayı 125, 8-16.

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

Taşdelen, A. (2002). *Öğretmen Adaylarının Farklı Psiko-Sosyal Değişkenlere Göre Karar Verme Stilleri*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı, İzmir.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. (2004). *Gemiadamları Mevzuatı*. Can Reklamevi Basın Yayın Ofset Matbaacılık: Ankara.

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı. (2006). *Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim Ve Bilgi Sistemi (GTYBS) - Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) – Projesi.* Erişim: 27.06.2006, http://www.denizcilik.gov.tr/ilan/gtybs1.htm.

T.C. Resmi Gazete, 13.3.1926, Sayı: 320, *"765 sayılı Türk Ceza Kanunu"*.

T.C. Resmi Gazete, 29.04.1926, Sayı: 359, *"818 sayılı Borçlar Kanunu"*.

T.C. Resmi Gazete, 14.03.1935, Sayı: 2954, *"İzmir Limanı Nizamnemesi"*.

T.C. Resmi Gazete, 14.06.1946, Sayı: 6333, *"4922 sayılı Denizde Can Ve Mal Koruma Hakkında Kanun"*

T.C. Resmi Gazete, 09.07.1956, Sayı: 9353, *"6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu"*.

T.C. Resmi Gazete, 29.04.1967, Sayı: 12586, *"Deniz İş Kanunu"*.

T.C. Resmi Gazete, 29.04.1978, Sayı: 16273, *"Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü"*.

T.C. Resmi Gazete, 18.04.1992, Sayı: 21203, *"Gemiadamları Yönetmeliği"*.

T.C. Resmi Gazete, 30.01.1997, Sayı: 22893, *"Gemiadamları Yönetmeliği"*.

T.C. Resmi Gazete, 04.11.1999, Sayı: 23866, *"4458 sayılı Gümrük Kanunu"*.

T.C. Resmi Gazete, 22.09.2000, Sayı: 24178, *"Gemiadamları Yönetmeliği"*.

T.C. Resmi Gazete, 31.07.2002, Sayı: 24832, *"Gemiadamları Yönetmeliği"*.

T.C. Resmi Gazete, 01.07.2003, Sayı: 25155, *"Gemiadamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin 73 Sayılı Sözleşme"*.

T.C. Resmi Gazete, 22.07.2003, a, Sayı: 25176, *"Gemiadamlarının Hastalanması, Yaralanması ya da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 Sayılı Sözleşme"*.

T.C. Resmi Gazete, 22.07.2003, b, Sayı: 25176, *"Gemiadamlarının Sağlığının Korunması Ve Tıbbi Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme"*.

T.C. Resmi Gazete, 22.07.2003, c, Sayı: 25176, *"Gemilerde Mürettebat İçin İaşe Ve Yemek Hizmetlerine İlişkin 68 Sayılı Sözleşme"*.

T.C. Resmi Gazete, 29.09.2003, Sayı: 25244 *"Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme"*.

T.C. Resmi Gazete, 04.06.2004, Sayı: 25482, *"Telsiz Operatörleri Yeterliği ve Sınav Yönetmeliği"*.

T.C. Resmi Gazete, 01.07.2004, Sayı: 25509, *"Amatör Denizci Yönetmeliği"*.

T.C. Resmi Gazete, 12.10.2004, Sayı: 25611, *"765 sayılı Türk Ceza Kanunu"*.

T.C. Resmi Gazete, 15.03.2005, Sayı: 25756, *"Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun"*.

T.C. Resmi Gazete, 02.09.2005, Sayı: 25924, *"Gemiadamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik"*.

T.C. Resmi Gazete, 31.12.2005, Sayı: 26040, *"Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik"*.

T.C. Resmi Gazete, 26.03.2006, Sayı: 26120, *"Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği"*.

T.C. Sağlık Bakanlığı (02.08.2002) tarih ve 1201 sayılı Bakanlık Oluru. *Gemiadamları Sağlık Yönergesi.*

T.C. Ulaştırma Bakanlığı (12.11.2001). tarih ve 4397 sayılı Bakanlık Oluru, *"Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge"*.

Tekil, F. (1993). *Deniz Hukuku*. Tekil Müşavirlik ve Yayıncılık Ltd: İstanbul.

Tekil, F. (1987). *Uluslararası Konvansiyonlar. İstanbul. Akt. Ersözlü, C. M. (2000). Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu.* Beta: İstanbul.

Tekinalp, Ü. ve E. Çamoğlu. (1998). *Türk Ticaret Kanunu ve Ticari Mevzuat*, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.: İstanbul.

Tetley, W. (1998). *Marine Cargo Claims*, Third Edition, International Shipping Publications: Blais, Montreal.

The University of Queensland (1995). *Maintenance Policy Property and Facilities Dıvısıon*. Erişim: 28.06.2006, www.pf.uq.edu.au/pdf/Maintenance**Policy**.pdf.

The Plateu Report (2005). 2005 Annual Report, Erişim: 20.02.2006, www.plateu.com.

The United Kingdom Hydrographic Office (2000). *Admiralty Sailing Direction Mediterranean Pilot*. Volume IV. Somerset.

Thomson, W. A. (1892). *Hand-Book of Nautical Terms and Technical and Commercial Phrases in English, Italian, French and Turkish.* Osmanie Printing Works, İstanbul, Deniz Müzesi. Yeniden Basım, T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı iznileriyle Deniz Ticaret Odası, Ocak 2005 İstanbul.

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

Toremar, M. (2000). *The Legal Position of the Ship Master.* Master of Law Program, Master Thesis, Department of Law, School of Economics and Commercial Law, Göteborg University.

Turban, E., J. E. Aronson, T. P. Liang. (2005). *Decision Support System and Intelligent System*. International Edition. Pearson, Prentice Hall: USA.

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

Wahn, J. (1993). Organizational Dependence and the Likelihood of Complying with Organizational Pressures to Behave Unethically, *Journal of Business Ethics* 12, 245-251.

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

Willangale, M. (1998). *Introduction to Ship Management*. London, Lloyd's of London Press: UK.

World Maritime University (2000). *Assessment and Development of New Concepts For Management Structures of Shipowners and Ship Operatores* (*MASSOP) Project.* Final Report for Publication, www.massop.com, Erişim: 26.02.2001.

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

Yavaşça, C. (1993). *Deniz Ticaret Hukuku (Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları)*. Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.: İstanbul.

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

Yılmaz, H. (1999). İşletmelerde Finans Karar Destek Sistemi. *Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 1 Sayı 1.

Yaralıoğlu, K. (2004). *Uygulamada Karar Destek Yöntemleri*. İlkem Ofset: İzmir

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

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

Internet Kaynakları

http://laws.justice.gc.ca/en, Erişim: 27.05.2006.

https://mcanet.mcga.gov.uk/public/c4/mld/section03/Mgn0092.pdf, Erişim: 27.05.2006.

http://scaleplus.law.gov.au, Erişim: 27.05.2006.

www.adalet.gov.tr, Erişim: 27.05.2006.

www.austlii.edu.au/au/other/alrc/publications/reports/33/ALRC33Ch9.html#Footnote, Erişim: 27.05.2006.

www.crwflags.com/fotw/flags/xf-conv.html, Erişim: 15.08.2005

www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/denizhukuku.pdf, Erişim: 27.05.2006.

www.denizhaber.com, Erişim: 27.05.2006.

www.dssresources.com, Erişim: 27.07.2006.

www.ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000_erika_en.htm, Erişim: 01.09.2006

www.ecsa.be/publications/043.pdf , Erişim: 29.03.2005.

www.hmso.gov.uk/acts/acts1995/Ukpga 19950021en1.htm, Erişim: 27.05.2006.

www.ifsma.org/tempannounce/captain.html, Erişim: 27.05.2006.

www.illeridaresi.gov.tr/modules.php?name=ulkeadlaribaskentleri, Erişim: 24.08.2006

www.ilo.org/public/english/region/eurpro/ankara/newsletr/2003_2b.pdf, Erişim: 27.05.2006.

www.intertanko.com, Erişim: 06.06.2006.

www.irishstatutebook.ie, Erişim: 27.05.2006.

www.itf.org.uk, Erişim: 15.08.2005

www.itf.org.uk/seafarers/policy/index.htm, Erişim: 29.03.2005.

www.lectlaw.com/def2/m090.htm, Erişim: 27.05.2006.

www.mcga.gov.uk, Erişim: 27.05.2006.

www.oecd.org; Erişim: 15.08.2005

EK 1. Odak Grup Çalışması İçin Resmi Davet Yazısı Metni

Sayın .....,

Yüksekokulumuzun akademik eğitimleri kapsamında gerçekleştirdiği bilimsel araştırma ve çalışmalarda denizciliğimizin gereksinimlerini ön planda tutmaktadır. Bu gereksinimlerden biri de yönetim ve organizasyon bilimi çerçevesinde gemi üstündeki gemi kaptanın rolü ve öneminin araştırılmasıdır. Deniz ticaretinin en önemli noktalarından biri olan gemi operasyonları sürecine verdiği kararlar ile yön veren gemi kaptanları, sürecin şekillenmesinde ve sorumluluğun üstlenilmesinde kritik bir role sahiptir. Gemi operasyonlarında kaptanlarının verdiği kararlara ait süreçlerinin nasıl şekillendiği ve içinde bulunduğu çevrenin gemi kaptanının bireysel kararları üzerindeki etkilerinin tespit edilmesi önemli hale gelmektedir.

Bu amaçla, Doktora danışmanlığını yaptığım Öğretim Görevlisi Selçuk Nas'ın ***"*Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması*"*** başlıklı tezine ilişkin olarak gemi kaptanlarının karar verme süreci ve stillerinin değişkenlerini belirlemeye yönelik ön çalışma olarak bir odak grup çalışması planlanmıştır. Odak grup çalışması çerçevesinde, yaklaşık 1–1,5 saat süresince konumuzda uzman 10–12 değerli katılımcı bir araya gelerek, önceden belirlenmiş sorular paralelinde görüşlerini iletip, tartışarak kalitatif sonuçlara ulaşabileceklerdir.

Odak grup çalışmasının doğru ve güvenilir sonuçlar vermesi açısından siz değerli temsilcimizin katılımı çok önemli görülmektedir. Çalışmamız ***12.05.2005 Perşembe günü saat 14.00'de*** Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Toplantı Salonu'nda gerçekleştirilecektir. Çalışmamızın ülkemiz denizcilik sektörüne yararlı olacağı inancıyla belirlenen gün ve saatte katılımınız bizleri doğru sonuçlara ulaştırmada tarifsiz katkı sağlayacaktır.

Saygılarımla arz ederim.

Müdür

EK 2. Odak Grup Çalışması Katılımcı Profili Tarama Anketi

Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması

Odak Grup Çalışması
Katılımcı Profili Anketi

Bu odak grup çalışmamıza katılmayı kabul ettiğiniz için size teşekkür ederiz. Odak Grup Katılımcı Anketi'ndeki soruları yanıtladıktan hemen sonra size çalışma konusu ile ilgili düşüncelerinizi soracağız. Tüm bilgiler gizli tutulacak olup, katılımcılarımızın isimlerini kaydetmediğimizi de hatırlatmak isteriz.

1. Yaşınız .....
2. Organizasyonunuzda kaç yıldır çalışıyorsunuz. ……
3. Organizasyonunuzdaki göreviniz. :……
4. Deniz hizmetiniz var mı? :……
   Varsa;
   a. Yeterliğiniz?:……
   b. Deniz hizmet süreniz? : ……
   c. Deniz hizmetinizde genelde ne tip gemide çalıştınız?
      Kuru Yük( ), Tanker( ), Ro-Ro( ), Konteyner( ), Dökme Yük( )

5. Eğitim düzeyiniz ve en son mezun olduğunuz eğitim kurumu.
   ……

Bu bölüm, sadece gemi yönetim firmalarının temsilcileri içindir

6. Çalıştığınız kuruluşun sahip olduğu gemilerinin toplam sayı ve toplam filo büyüklüğü olarak belirtiniz.
   Sayı : …….
   Tip : …….
   Toplam Büyüklük : …….

7. Gemilerinizin çalıştığı bölgeler
   O Akdeniz-Karadeniz
   O Kuzey Avrupa
   O Uzak Doğu
   O Kuzey Amerika
   O Diğer …….

EK 3. Odak Grup Çalışması Açılış Konuşması Metni

Giriş;
Bu odak grup çalışmamıza katılmayı kabul ettiğiniz için size teşekkür ederiz. Odak Grup Katılımcı Anketi'ndeki cevaplarınız ve çalışma konusu ile ilgili düşünceleriniz ve tüm bilgiler gizli tutulacak olup, katılımcılarımızın isimlerini kaydetmediğimizi de hatırlatmak isteriz. Kayıtlara geçmesi açısından toplantının başladığı andan itibaren video ve ses kayıtları yapılmaktadır. Toplantımızın bilimsel olarak değerlendirilebilmesi ve kabulü açısından kayıt işleminin devam ettirilmesini değerli müsaadelerinize sunuyorum. Konsantrasyonun dağılmaması açısından cep telefonlarının kapatılması hususunu da görüşlerinize sunuyorum.

Çalışmanın Amacı;
Deniz ticaretinin en önemli noktalarından biri olan gemi operasyonları sürecine verdiği kararlar ile yön veren gemi kaptanları, sürecin şekillenmesinde ve sorumluluğun üstlenilmesinde kritik bir role sahiptir. Gemi operasyonlarında kaptanlarının verdiği kararlara ait süreçlerinin nasıl şekillendiği ve içinde bulunduğu çevrenin gemi kaptanının bireysel kararları üzerindeki etkilerinin tespit edilmesi önemli hale gelmektedir. Yönetim ve organizasyon bilimi çerçevesinde gemi kaptanın gemi operasyonlarında verdiği bireysel kararların süreçlerinin aydınlatılması, bu kararlar üzerindeki etkilerin ve güçlerin tespit edilmesi amaçlanmıştır. Burada yapılacak olan çalışmada, kaptanın bireysel karar verme sürecindeki değişkenlerin tespiti yapılacaktır. Burada tespit edilecek olan değişkenler kullanılarak oluşturulacak anket formuyla alan çalışması yapılacaktır. Bu alan çalışması özellikle Türk limanlarına gelen gemi kaptanlarına uygulanacaktır.

Çalışmanın Bilimsel Altyapısı,
Karar verme konusunda daha önce yapılmış olan bilimsel çalışmalar incelendiğinde bireysel karar veren yöneticilerin üzerlerinde bazı etkenlerin etkili olduğu belirtilmektedir. Bu etkenler bireysel karar verenin karar verme sürecine etki ederek karar verenin karar verme stilini belirlemektedir. Karar verme stili olarak bağımlı, bağımsız, duygusal, sezgisel, itaatkar, mantıklı, düşünmeden, panik, davranışsal, direktif vb. stiller ifade edilmektedir. Bu karar stilleri uluslararası literatüre uygun olarak gemi kaptanları için yapılacak alan çalışmasında tespit edilecektir. Ayrıca yapılacak olan çalışmada belirlenecek olan değişkenler yardımıyla tespit edilecek kaptanların karar verme süreci ve etkileri ile uluslararası literatürde yer alan modeller arasındaki farklar ortaya konmaya çalışılacaktır.

EK 4. Odak Grup Çalışması Yapılandırılmış Soru Akışı

No	Sorular
1.	Şirketler gemilerinde nasıl bir kaptan istiyor ?
2.	Gemi kaptanının karar verme süreci üzerinde etki yapan faktörler nelerdir?
3.	Gemi kaptanının karar verme sürecinde çevresel etkilerin rolü nedir?
4.	Şirket amaç ve politikalarının gemi kaptanının karar verme süreci üzerindeki etkileri nelerdir?
5.	Şirket yapılanmasının, prosedürlerinin ve şirket personelinin niteliğinin gemi kaptanının karar verme süreci üzerindeki etkileri nelerdir?
6.	Şirket içi iletişim, ve işbirliği ile şirket kültürünün gemi kaptanının karar verme süreci üzerindeki etkileri nelerdir?
7.	Gemide karar verme sürecine yardımcı olan başlıca aktörler kimlerdir ve gemi kaptanının karar verme süreci üzerindeki etkileri nelerdir?
8.	Gemi kaptanının bireysel özelliklerinin karar verme süreci üzerindeki etkileri nelerdir? Karar ile ilgili bilgi toplama süreci, tecrübelerini kullanma vb.
9.	Gemi kaptanına gemi operasyonlarına ilişkin olarak arzu etmediği kararları alması yönünde gelen baskılar başlıca hangi nedenlerden kaynaklanmaktadır?
10.	Gemi kaptanı gemi operasyonlarına ilişkin olarak çevresel ve örgütsel etkiler karşısında nasıl bir karar süreci izlemelidir?

EK 5. Odak Grup Çalışması Sonrası Gönderilen Resmi Teşekkür Yazısı Metni

Sayın ……..

Doktora danışmanlığını yaptığım Öğretim Görevlisi Selçuk Nas'ın **"Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması"** başlıklı tezi kapsamında 12 Mayıs 2005 tarihinde gerçekleştirilen odak grup çalışması çok başarılı geçmiştir. Bu çalışmamıza siz değerli katılımcımızın teşrifi, çalışmamızın verimli geçmesi ve doğru sonuçlar vermesi açısından büyük rol oynamıştır. Bu vesileyle, değerli vaktinizi ayırarak katılımınızdan dolayı teşekkürlerimi sunar, iyi çalışmalar dilerim.

Saygılarımla

Müdür

EK 6. Çanakkale Boğazı Kılavuzluk İstasyonunda ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne Bağlı Kılavuzluk Teşkilatlarında Anket Çalışmasının Yapılabilmesi İçin Resmi İzin Talep Yazısı Metni

Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Liman İşletmeleri Müdürlüğü'ne

Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Yüksekokulumuz akademik eğitimleri kapsamında gerçekleştirdiği bilimsel araştırma ve çalışmalarda denizciliğimizin gereksinimlerini ön planda tutmaktadır.

Bu kapsamda, doktora danışmanlığını yaptığım Öğretim Görevlisi Selçuk Nas'ın **"Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması"** başlıklı tezine ilişkin olarak anket geliştirilmiştir. Araştırmada; gemi operasyonlarında kaptanların verdiği kararlara ait süreçlerinin nasıl şekillendiği ve içinde bulunduğu çevrenin gemi kaptanının bireysel kararları üzerindeki etkilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Araştırmada karşılaştırma yapabilmek maksadıyla uluslararası nitelikte veriye ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun için özellikle Çanakkale Boğazı transit geçişleri esnasında kılavuzlanan gemilerin kaptanları başta olmak üzere diğer TDİ Kılavuz teşkilatı bulunan Türk limanlarında bulunan gemi kaptanlarının söz konusu çalışmaya dahil edilebileceği düşünülmektedir. Bu amaçla ekte bir örneği verilmiş olan anketin Kılavuz kaptanlar marifetiyle gemi kaptanlarına ulaştırılması hususunda emir tensiplerinizi saygılarımla arz ederim.

Bilimsel araştırmamızın sağlıklı ve güvenilir sonuçlar vermesi ancak İşletmenizin bu araştırmaya yapacağı katkı ile mümkün olacaktır.

Müdür.

EK 7. Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Üyelerinin Anket Çalışması İçin Desteklerinin Talep Edildiği Resmi Yazı Metni

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği

Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Yüksekokulumuz akademik eğitimleri kapsamında gerçekleştirdiği bilimsel araştırma ve çalışmalarda denizciliğimizin gereksinimlerini ön planda tutmaktadır.

Bu kapsamda, doktora danışmanlığını yaptığım Öğretim Görevlisi Selçuk Nas'ın **"Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması"** başlıklı tezine ilişkin olarak anket geliştirilmiştir. Araştırmada; gemi operasyonlarında kaptanların verdiği kararlara ait süreçlerinin nasıl şekillendiği ve içinde bulunduğu çevrenin gemi kaptanının bireysel kararları üzerindeki etkilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Araştırmada karşılaştırma yapabilmek maksadıyla uluslararası nitelikte veriye ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun için özellikle Çanakkale Boğazı transit geçişleri esnasında kılavuzlanan gemilerin kaptanları ve İzmit Körfezi'ne giriş yapan gemi kaptanları başta olmak üzere diğer Türk limanlarında bulunan gemi kaptanlarının söz konusu çalışmaya dahil edilebileceği düşünülmektedir. Bu amaçla ekte bir örneği verilmiş olan gemilerde doldurulması için özel hazırlanan anket zarflarının adı geçen bölgelerde üyeleriniz vasıtasıyla gemilere ulaştırılması bilimsel araştırmamızın sağlıklı ve güvenilir sonuçlar vermesi açısından önemli bir rol oynayacaktır.

Bilimsel çalışmamıza yapacağınız emsalsiz katkılardan dolayı şimdiden teşekkür eder saygılarımı sunarım.

Müdür.

EK 8. Anketin Çalışmasının Yapılmasında İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.'nin Desteklerinin Talep Edildiği Resmi Yazı Metni

İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.

Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Yüksekokulumuz akademik eğitimleri kapsamında gerçekleştirdiği bilimsel araştırma ve çalışmalarda denizciliğimizin gereksinimlerini ön planda tutmaktadır.

Doktora danışmanlığını yaptığım Öğretim Görevlisi Selçuk Nas'ın **"Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması"** başlıklı tezine ilişkin olarak anket geliştirilmiştir. Araştırmada; gemi operasyonlarında kaptanların verdiği kararlara ait süreçlerinin nasıl şekillendiği ve içinde bulunduğu çevrenin gemi kaptanının bireysel kararları üzerindeki etkilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Bu çalışmaya İstanbul Deniz Otobüsleri kaptanlarının da araştırma anketini doldurarak katılması araştırmamızın sağlıklı ve güvenilir sonuçlar vermesini sağlayacaktır. Bu amaçla ekte bir örneği verilmiş olan anketin İşletmeniz kaptanlarına yapılabilmesi hususunu emir ve tensiplerinize saygılarımla arz ederim.

EK 9. Gemlik Körfezi İskelelerine Gelen Gemilerde Anketin Çalışmasının Yapılabilmesi İçin Gemport Kılavuzluk Teşkilatından Alınan Resmi Yazı Metni

GEMPORT Genel Müdürlüğü'ne

Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Yüksekokulumuz akademik eğitimleri kapsamında gerçekleştirdiği bilimsel araştırma ve çalışmalarda denizciliğimizin gereksinimlerini ön planda tutmaktadır.

Bu kapsamda, doktora danışmanlığını yaptığım Öğretim Görevlisi Selçuk Nas'ın **"Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması"** başlıklı tezine ilişkin olarak anket geliştirilmiştir. Araştırmada; gemi operasyonlarında kaptanların verdiği kararlara ait süreçlerinin nasıl şekillendiği ve içinde bulunduğu çevrenin gemi kaptanının bireysel kararları üzerindeki etkilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Bu çalışmaya, limanınızda kılavuzlanan gemi kaptanlarının dahil edilebileceği düşünülmektedir. Bu amaçla ekte bir örneği verilmiş olan anketin Kılavuz kaptanlarınız marifetiyle gemi kaptanlarına ulaştırılması hususunda emir ve müsaadelerinizi saygılarımla arz ederim.

Bilimsel araştırmamızın sağlıklı ve güvenilir sonuçlar vermesi ancak bu araştırmaya yapacağınız katkılar ile mümkün olacaktır.

Müdür.

EK 10. Yapılacak Anket Çalışması İle İlgili T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın Bilgilendirildiği Resmi Yazı Metni

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na

Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Yüksekokulumuz akademik eğitimleri kapsamında gerçekleştirdiği bilimsel araştırma ve çalışmalarda denizciliğimizin gereksinimlerini ön planda tutmaktadır.

Bu kapsamda, doktora danışmanlığını yaptığım Öğretim Görevlisi Selçuk Nas'ın **"Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması"** başlıklı tezine ilişkin olarak anket geliştirilmiştir. Araştırmada; gemi operasyonlarında kaptanların verdiği kararlara ait süreçlerinin nasıl şekillendiği ve içinde bulunduğu çevrenin gemi kaptanının bireysel kararları üzerindeki etkilerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Araştırma kapsamında, Türk liman ve boğazlarında bulunan, Türk ve yabancı bayraklı gemilerin kaptanlarıyla bir anket çalışması yapılacaktır. Kullanılacak olan araştırma anketi bilgi maksadıyla ekte verilmiştir.

Bilgilerinize saygılarımla arz ederim.

Müdür.

EK 11. Yapılan Anket Çalışmasının Ardından Anketörlere Gönderilen Resmi Teşekkür Yazısı Metni

Sayın ……

Doktora danışmanlığını yaptığım Öğretim Görevlisi Selçuk Nas'ın **"Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması"** başlıklı tezine ilişkin olarak geliştirilen anketin gemi kaptanlarına ulaştırılması ve takibi konusunda sağlamış olduğunuz değerli desteklerden dolayı şahsım ve Yüksekokulum adına teşekkür eder saygılarımı sunarım.

Müdür.

EK 12. Anket Formu

Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması Araştırması

14.Temmuz.2005

Gemi Kaptanlığı'na

Gemi operasyonlarında kaptanların verdiği kararlara ait süreçlerin nasıl şekillendiği ve içinde bulunduğu çevrenin gemi kaptanının bireysel kararları üzerindeki etkilerinin tespit edilmesi çağımız yönetim ve organizasyon biliminin kapsamı içerisine girmektedir.

Bu amaçla, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Doktora Programı çerçevesinde ***"Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması"*** başlıklı doktora tezinde araştırmaya yönelik bir anket çalışması planlanmıştır. Bu çalışma için ayıracağınız zaman, denizcilik mesleğinin gelişimine katkıda bulunacak ve gemi kaptanlarının bireysel kararlarındaki aydınlanmamış noktaların tespitini sağlayacaktır.

Anket çalışması 20 ila 30 dakikanızı alacaktır. Bu çalışma bilimsel bir çalışma olduğundan burada vereceğiniz bilgiler tarafımızdan yalnızca bu amaçla kullanılacak ve başkalarına bilgi verilmeyecektir. Çalışmanın sonuçları ulusal ve uluslararası denizcilik camiası ve bilimsel platformlarda paylaşılacaktır.

Bu çalışmanın güvenilirliği açısından bu taahhüdü yaparak yanıtlarımızda gerekli özen ve dikkati göstereceğinizi umuyor saygılarımı sunuyorum.

Allah Selamet Versin

Selçuk NAS

Tel : 0 232 453 81 97 **Fax** : 0 232 453 81 81 **Cep** : 0 532 331 51 31 **E Mail** : snas@deu.edu.tr
Adres : Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu, Kaynaklar Kampusu, Buca-35160 İZMİR

SELÇUK NAS ©

./..

EK 12. Anket Formu (Devam)

Yaşınız : ..... **Milliyetiniz** : T.C. ( ) Diğer (……)

Medeni durumunuz : Nişanlı ( ) Evli ( ) Dul ( ) Bekar ( ) Boşanmış ( )

Çocuğunuz : Yok ( ) / Var ( ) Kız : .....adet; Erkek:.....adet

Toplam Deniz Tecrübeniz : .....yıl **Kaptanlık Tecrübeniz** : .....yıl

Genelde Çalıştığınız Gemi Tipi : Kuru Yük( ), Tanker( ), Ro-Ro( ), Konteyner( ), Dökmeyük ( ), Diğer(.....)

Şu Anda Çalıştığınız Gemi Tipi : Kuru Yük( ), Tanker( ), Ro-Ro( ), Konteyner( ), Dökmeyük ( ), Diğer(.....)

Şu Anda Çalıştığınız Gemi, : Armatör şirketi ( ) Profesyonel gemi yönetim şirketi ( ) **tarafından yönetiliyor**

Şirketin Yönetimindeki Gemi Sayısı : .....adet (500 Grt den büyük) **Geminizin Tonajı :** .....Grt.

Gemi Çalışanları : Aynı milliyetten ( ), Farklı milliyetten ( ) **Geminizin Bayrağı** : .....

Şirkette Kaç Yıldır Çalışıyorsunuz? : .....yıl **Yılda Ortalama Çalıştığınız Süre :** .....ay

Öğrenim Durumunuz	: İlk Öğretim	( )	Lise	( )	Meslek Y.O.	( )
	Harp Okulu	( )	Fakülte/Y.O.	( )	Yük. Lisans	( )
Yeterliğiniz	: Sınırlı Kaptan	( )	Kaptan	( )	UY. Kaptan	( )

ISM UYGULAMALARININ GEMİ KAPTANLARI TARAFINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Her bir ifadeye katılım derecenizi 1'den 5'e kadar işaretleyerek belirtiniz

(1) (Kesinlikle Katılmıyorum) **(2)** (Katılmıyorum) **(3)** (Kararsızım) **(4)** (Katılıyorum) **(5)** (Tamamen Katılıyorum)

	Birlikte çalıştığım şirket, ……..(Şirket adı yazmayınız)	**Kesinlikle Katılmıyorum** ⟺				**Tamamen Katılıyorum**
1.	….. beyan ettiği **amaç ve politikaları** ile uygulamaları arasında uyum sağlamıştır.	1	2	3	4	5
2.	….. gemilerinin **çevreye verebileceği zarar** riskleri konusunda duyarlıdır.	1	2	3	4	5
3.	….. yük ve yük ilgililerine verdiği **hizmetin kalitesine** önem vermektedir.	1	2	3	4	5
4.	….. gemi çalışanlarının **çalışma ve yaşam standartlarının** yükseltilmesi konusunda duyarlıdır.	1	2	3	4	5
5.	….. **personel seçim politikasını** etkin bir şekilde yürütmektedir.	1	2	3	4	5
6.	….. gemi çalışanlarının **performans değerlendirmelerini** etkin şekilde kullanmaktadır.	1	2	3	4	5
7.	….. astların **hizmet içi eğitimleri** ve mesleki gelişim için gerekli tedbirleri almaktadır.	1	2	3	4	5
8.	….. gemi ve gemi personeli ile birlikte **acil durum planlarına** hazırlıklıdır.	1	2	3	4	5
9.	….. **mesleki gelişimim** için gerekli kariyer planlarını yapmaktadır.	1	2	3	4	5
10.	….. **uzun süreli istihdam** için gerekli motive edici tedbirleri almaktadır.	1	2	3	4	5
11.	….. gemi **emniyeti** için gerekli olan önlemleri tereddüt etmeden almaktadır.	1	2	3	4	5
12.	….. **yeni kural ve uygulamaların** tanıtımı ve uygulanması konusunda duyarlıdır.	1	2	3	4	5
13.	….. tarafından geliştirilen **talimat, prosedür** ve **planlar** anlaşılır, net ve açıktır.	1	2	3	4	5
14.	….. ve gemileri her an iç ve dış **denetimlere** hazır bir şekilde yönetilmektedir.	1	2	3	4	5
15.	….. ve gemi personeli ISM uygulamalarını **benimsemiş** ve **içselleştirmiştir**.	1	2	3	4	5
16.	….. gemi **bakım tutumu** konusunda geliştirdiği planı etkin şekilde uygulamaktadır.	1	2	3	4	5
17.	….. gemiden **operasyonel kabiliyetinden** fazlasını talep etmez.	1	2	3	4	5
18.	….. ve gemi arasındaki **haberleşme/iletişim** olanakları etkin bir şekilde kullanılmaktadır.	1	2	3	4	5
19.	….. tarafından tanımlanmış olan **görev, yetki ve sorumluluklar** net ve uygulanabilirdir.	1	2	3	4	5
20.	….. acil durumlarda **yetki aşımı hakkını** (overriding authority) kullanmam konusunda garanti verir.	1	2	3	4	5
21.	….. kara yönetiminde **denizcilikte tecrübeli uzmanları** istihdam etmektedir.	1	2	3	4	5
22.	….. gemi operasyonları yönetiminde tüm imkânlarıyla beni **destekler.**	1	2	3	4	5
23.	….. **ISM kayıtlarının** ve **geri bildirimlerinin** gemilere yeni ISM uygulamaları olarak geri dönmesini sağlar.	1	2	3	4	5
24.	….. gemiye, yüke, personele ve üçüncü şahıslara karşı tüm riskleri, **sigorta güvencesi** altına almıştır.	1	2	3	4	5

2

SELÇUK NAS ©

./..

EK 12. Anket Formu (Devam)

Gemi Operasyonlarının Yönetiminde
Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi (I)

Her bir ifadeye katılım derecenizi 1'den 5'e kadar işaretleyerek belirtiniz

(1) (Hiçbir Zaman) **(2) (Nadiren)** **(3) (Bazen)** **(4) (Çoğu Kez)** **(5) (Her Zaman)**

	Gemi kaptanlarının (gemi operasyonları yönetiminde) ……	**Hiçbir Zaman** ⟺ **Her Zaman**				
1.	….. **ailesi** ile ilgili yaşadığı problemler kararını etkiler.	1	2	3	4	5
2.	….. **kontrat süreleri ve düzeni** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
3.	….. mevcut **gemisinin kondisyonu** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
4.	….. **bakım tutum** ile ilgili şirket politikaları kararını etkiler.	1	2	3	4	5
5.	….. **kişisel özellikleri** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
6.	….. **yoğun çalışma** temposu kararını etkiler.	1	2	3	4	5
7.	….. kara yönetimi çalışanlarının **tecrübeleri ve uzmanlığı** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
8.	….. **gemi çalışanlarının** bilgi, kabiliyet, ve tecrübeleri kararını etkiler.	1	2	3	4	5
9.	….. şirketin kara yönetimi içindeki **etkin iletişim** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
10.	….. **motivasyonu** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
11.	….. **görev, yetki ve sorumlulukların** şirketçe net ve açık olarak tanımlanmış olması kararını etkiler.	1	2	3	4	5
12.	….. gemi personelinin **farklı milliyetlerden** bir araya gelmiş olması kararını etkiler.	1	2	3	4	5
13.	….. **aynı tip gemilerde** çalışıyor olması kararını etkiler.	1	2	3	4	5
14.	….. **yerel acente** görevlilerinin uyarı ve önerileri kararını etkiler.	1	2	3	4	5
15.	….. kendilerini **başarılı** olmak zorunda **hissetmesi** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
16.	….. sahip olduğu **liderlik vasıfları** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
17.	….. sahip olduğu **muhafazakar veya liberal görüşleri** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
18.	….. sahip olduğu **milliyetçi görüşleri** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
19.	….. sahip olduğu **İngilizce dili hakkındaki bilgisi** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
20.	….. sahip olduğu **tecrübe,** kararını bilgi ve becerilerinden daha fazla etkiler.	1	2	3	4	5
21.	….. **araştırmacı ve meraklı yapısı** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
22.	….. kara yönetimiyle ile **ters düşme kaygısı** kararını etkiler.	1	2	3	4	5
23.	….. **arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda kiracı ve yük ilgililerinden talep gelir.	1	2	3	4	5
24.	….. **arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda yerel resmi otoritelerden talep gelir.	1	2	3	4	5
25.	….. **arzu etmediği bir kararı** vermesi konusunda kara yönetiminden talep gelir.	1	2	3	4	5
26.	….. kararı şirketin **amaç** ve **politikaları** ile ikilemler yaratabilir.	1	2	3	4	5
27.	….. inisiyatifi **haberleşme teknolojileri** nedeniyle kısıtlanır.	1	2	3	4	5
28.	….. kararını, **liman, şirket, yerel otoriteler** vb birimlerin yasal sorumluluklarını yerine getirmemesi etkiler.	1	2	3	4	5

3

SELÇUK NAS ©

./..

EK 12. Anket Formu (Devam)

Gemi Operasyonlarının Yönetiminde
Gemi Kaptanının Bireysel Karar Verme Süreci Analizi (II)

Her bir ifadeye katılım derecenizi 1'den 5'e kadar işaretleyerek belirtiniz

(1) (Hiçbir Zaman) **(2) (Nadiren)** **(3) (Bazen)** **(4) (Çoğu Kez)** **(5) (Her Zaman)**

	Gemi operasyonlarının yönetiminde verdiğim kararlarda	**Hiçbir Zaman** ⟺				**Her Zaman**
1.	..... **kiracı ve yük ilgililerinin** menfaatlerini korurum.	1	2	3	4	5
2.	..... **armatörün** menfaatlerini korurum.	1	2	3	4	5
3.	..... **kara yönetiminin** talimatlarını izlerim.	1	2	3	4	5
4.	..... **yerel resmi otoritelerin** talimatlarını izlerim.	1	2	3	4	5
5.	..... **teknolojinin** tüm **imkânlarını** kullanmayı tercih ederim.	1	2	3	4	5
6.	..... **gemi çalışanlarının görüşleri** benim için önemlidir.	1	2	3	4	5
7.	..... **ISM plan ve prosedürlerini** uygularım.	1	2	3	4	5
8.	..... şirket **amaç ve politikalarını** dikkate alarak hareket ederim.	1	2	3	4	5
9.	..... kara yönetiminin **yol** göstermesini beklerim.	1	2	3	4	5
10.	..... kararımı verdikten sonra kara yönetiminin **beni desteklemesini** beklerim.	1	2	3	4	5
11.	..... yapacağım hesaplama ve planlamalarda **teknolojiye güvenirim**.	1	2	3	4	5
12.	..... **Allah'ın** yardım etmesini isterim.	1	2	3	4	5
13.	..... **en iyi seçeneği** aramak yerine, en kısa yolu sağlayan seçeneği tercih ederim.	1	2	3	4	5
14.	..... etki altında kalmadan **bireysel olarak** karar vermeyi tercih ederim.	1	2	3	4	5
15.	..... **sezgilerime** güvenirim.	1	2	3	4	5
16.	..... **başarısız olma olasılığı** kararlarımı gözden geçirmemi gerekli kılar.	1	2	3	4	5
17.	..... gemi çalışanlarına deneyim ve becerilerimi **göstermek veya ispatlamak** isterim.	1	2	3	4	5
18.	..... **sosyal sorumluluğumu** ve toplumsal fayda/zarar ilişkisini düşünürüm.	1	2	3	4	5
19.	..... kararımı verdikten sonra bile harekete geçme konusunda **ertelemeyi** tercih ederim.	1	2	3	4	5
20.	..... **çevreye** verebileceğim zararın risklerini değerlendirerek karar veririm.	1	2	3	4	5
21.	..... öncelikli olarak **can emniyeti** riskini değerlendiririm.	1	2	3	4	5
22.	..... öncelikli olarak **yük emniyeti** riskini değerlendiririm.	1	2	3	4	5
23.	..... öncelikli olarak **gemi güvenlik** (security) riskini değerlendiririm.	1	2	3	4	5
24.	..... öncelikli olarak **mesleksel değerleri ve etik** kurallarını gözetirim.	1	2	3	4	5
25.	..... **maliyet boyutu**, operasyonel kararlarımı gözden geçirmemi gerektirir.	1	2	3	4	5
26.	..... **ticari kararların** sonuçlarından sadece ben sorumluyum.	1	2	3	4	5
27.	..... **gemi sevk** ve idaresi ile ilgili kararların sonuçlarından sadece ben sorumluyum**.**	1	2	3	4	5
28.	..... **uluslararası** kurallara bağlı kalarak karar veririm.	1	2	3	4	5
29.	..... çıkması muhtemel problemleri **arar** ve **üzerine** giderim.	1	2	3	4	5
30.	..... meydana gelebilecek problemleri **görmemezlikten** gelirim.	1	2	3	4	5
31.	..... problemlerin üstesinden gelme ve çözme konusunda **iyiyimdir**.	1	2	3	4	5
32.	..... **hukuksal bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	1	2	3	4	5
33.	..... **deniz ticareti bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	1	2	3	4	5
34.	..... **teknik bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	1	2	3	4	5
35.	..... **mesleki bilgilerimi** diğer bilgilerimden daha fazla kullanırım.	1	2	3	4	5
36.	..... oluşabilecek problemlerin çözümünde **P&I Kulübe** güvenirim.	1	2	3	4	5
37.	..... oluşabilecek problemlerin çözümünde **klas kuruluşuna** güvenirim.	1	2	3	4	5
38.	..... oluşabilecek problemlerin çözümünde **bayrak devletine** güvenirim.	1	2	3	4	5
39.	..... oluşabilecek problemlerin çözümünde **ITF ve sivil toplum örgütlerine güvenirim.**	1	2	3	4	5
40.	..... oluşabilecek problemlerin çözümünde **yerel otoritelere** güvenirim.	1	2	3	4	5

4

SELÇUK NAS ©

./..

EK 12. Anket Formu (Devam)

Örgütsel Baskı ve Kararın Sonuçları

Her bir ifadeye katılım derecenizi 1'den 5'e kadar işaretleyerek belirtiniz

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(Hiçbir Zaman)	**(Nadiren)**	**(Bazen)**	**(Çoğu Kez)**	**(Her Zaman)**

	Gemi operasyonları ile ilgili vereceğim kararlarda kara yönetimi tarafından <u>arzu etmediğim bir kararı vermem</u> istenirse;……	**Hiçbir Zaman** ⟺				**Her Zaman**
1.	…. **uyumlu** davranmayı tercih ederim.	1	2	3	4	5
2.	…. **yazılı bir talimat** almadan harekete geçmemeyi tercih ederim.	1	2	3	4	5
3.	…. durumu ilgili yerlere **bildirmeyi** tercih ederim.	1	2	3	4	5
4.	…. **daha önce** benzer konularda yaşamış olduğum **tecrübeleri** dikkate alarak karar vermeye çalışırım.	1	2	3	4	5
5.	…. <u>ticari bir karar</u> ise şirket ile **tam uyumlu** olarak karar veririm.	1	2	3	4	5
6.	…. öncelikle **gemiyi ve yükü** dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim.	1	2	3	4	5
7.	…. öncelikle **çevresel etkileri** dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim.	1	2	3	4	5
8.	…. öncelikle **gemi çalışanlarının** emniyetini dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim.	1	2	3	4	5
9.	…. öncelikle **bana verebileceği zararı** dikkate alarak karar vermeyi tercih ederim.	1	2	3	4	5
10.	…. arzu etmememin sebeplerini **izah etmeye** çalışırım.	1	2	3	4	5
11.	…. **mesleksel değerlerimin, hukuksal kuralların** ve taleplerin arasında orta bir yol ararım.	1	2	3	4	5
12.	…. sadece **yasal sorumluluk** altına girip girmeyeceğime bakarım.	1	2	3	4	5
13.	…. gemiden **ayrılmayı** tercih ederim.	1	2	3	4	5

SELÇUK NAS ©

EK 13. Anket Formunun İngilizce Çevirisi

Analysis of Ship Masters' Individual Decision Making Process on Management of Ship Operations and Implementation on Integrated Models

14th of July 2005

Dear Master

Regarding the decision made by masters on ship operation issues, how decision making processes are shaped and how such individual decisions are affected by the overall circumstances under which masters work are all involved in the contemporary management and organization science.

Considering this fact, the author has prepared a questionnaire as part of his PhD study titled *"Analysis of Ship Masters' Individual Decision Making Process on Management of Ship Operations and Implementation on Integrated Models"* at Dokuz Eylul University, Institute of Social Sciences, Department of Maritime Business Administration.

The invaluable time you would kindly spend to respond to this questionnaire will definitely contribute a lot to the overall improvement of maritime profession and flash lights on certain facts related with the decisions made by masters.

Twenty to thirty minutes of yours could be enough to complete this questionnaire. And you can be sure that the responses will be held confidential and will be used only and only in reaching certain scientific outcomes. The overall results of the study will later be shared with the maritime industry through certain platforms.

Sure that you will kindly do your best to continue to the study so that reliable outcomes could be reached, thanking you in advance for all your efforts and invaluable cooperation, I will look forward to receiving your responses.

Sincerely yours.

Selçuk NAS

Phone : +90 232 453 81 97 **Fax** : +90 232 453 81 81 **Mobile** : +90 532 331 51 31 **E Mail** : snas@deu.edu.tr
Address : Dokuz Eylul University, Scholl of Maritime Business and Management, Kaynaklar Kampus, Buca-35160 IZMIR / TURKEY

SELÇUK NAS ©

./..

EK 13. Anket Formunun İngilizce Çevirisi (Devam)

Age : ..... **Nationality** : .....

Marital Status : Engaged ( ) Married ( ) Widow ( ) Single ( ) Divorced ( )

Do you have children? : No ( ) Yes ( ) How many daughters : ..... How many sons : .....

Total Sea Experiences : .....years **Total Experience as Master** : .....years

Ship type you have often worked on : General Cargo( ), Tanker( ), Ro-Ro( ), Container( ), Bulk( ), Other.....

Ship type you are now employed on : General Cargo( ), Tanker( ), Ro-Ro( ), Container( ), Bulk( ), Other.....

Your Present Ship is Managed by : **owner( ) professional ship management company( )** .....

How many ships are managed by your company: .....(over 500 grt) **Size of Your Ship :** .....grt.

Nationality of the crew on the ship : Same( ), Multi ( ) **Flag of Your Ship :** .....

How long have you been working with the present company: .....years **How long do you work in a year:**.....months

Education Level	:	Primary School	( )	High School	( )	Vocational School ( )
		Naval Academy	( )	Bachelor of Science	( )	Master of Science ( )
Competency	:	Restricted Master	( )	Master	( )	Unlimited Master ( )

EVALUATION OF ISM CODE PRACTICES BY THE SHIP MASTERS

State your response to each of following items marking the choice most appropriate to your attitudes

(1) (I do **not** agree at all) **(2)** (I do **not** agree) **(3)** (Neither do I agree nor disagree) **(4)** (I agree) **(5)** (I strongly agree)

	The company I am working with, ...	**I do not agree at all** ⟺ **I strongly agree**				
1.	..practices in compliance with the **objectives and policies** declared.	1	2	3	4	5
2.	..displays a sensitive recognition of any **environmental harm** and risk her ships might cause.	1	2	3	4	5
3.	..pays attention to the **quality of services** provided for cargo and cargo interests.	1	2	3	4	5
4.	..is sensitive about improving the **working conditions and living standards** of the crew.	1	2	3	4	5
5.	..implements an effective **crew selection and employment** policy.	1	2	3	4	5
6.	..effectively practices the **performance appraisal** guide for the crew members.	1	2	3	4	5
7.	..takes measures required for professional development through **on the job training** programs for subordinates.	1	2	3	4	5
8.	..ensures that all the ship, ship staff and the shore management are prepared to practice the **emergency and/or contingency plans**.	1	2	3	4	5
9.	..designs **career plans** involving my professional improvement.	1	2	3	4	5
10.	..takes measures to motivate **long-term employment.**	1	2	3	4	5
11.	..never **hesitates** to take measures required for ship safety.	1	2	3	4	5
12.	..is quite sensitive to the familiarization and implementation of the **new rules and regulations**.	1	2	3	4	5
13.	..ensures that all instructions, procedures and plans are comprehensively **neat and clear.**	1	2	3	4	5
14.	..and her ships are managed in such a manner that they are alert and always ready for both internal and external **audits.**	1	2	3	4	5
15.	..ensures that ship crew members have **internalized** the ISM practices.	1	2	3	4	5
16.	..ensures that ship **repairs and maintenance plan** is practiced effectively.	1	2	3	4	5
17.	..does not demand the ship to exceed her **operational capability**.	1	2	3	4	5
18.	..ensures that ship to company **communication** channels are effectively practiced.	1	2	3	4	5
19.	..ensures that the designated **duties, authorities and responsibilities** are neat and practicable.	1	2	3	4	5
20.	..ensures that I can practice **overriding authority** principle in emergency situations.	1	2	3	4	5
21.	..employs **professionals and experts** with maritime experience on shore management.	1	2	3	4	5
22.	..**supports** me to the greatest extent in ship operation management.	1	2	3	4	5
23.	..provides that ISM **records and feedbacks** are turned into new ISM practices.	1	2	3	4	5
24.	..has **insured all the risks** regarding the ship, cargoes, crew and the third parties.	1	2	3	4	5

SELÇUK NAS ©

./..

EK 13. Anket Formunun İngilizce Çevirisi (Devam)

Analysis of Ship Masters Individual Decision Making Process on Management of Ship Operations (I)

State your response to each of following items marking the choice most appropriate to your attitudes

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(Never)	**(Rarely)**	**(Sometimes)**	**(Very Often)**	**(Always)**

Ship Master's (on the ship operations management)....

		Never ⟺ Always				
1.	.. decision is affected by the problems with his **family**.	1	2	3	4	5
2.	.. decision is affected by the period and structure of the **employment contract**.	1	2	3	4	5
3.	.. decision is affected by the **ship's condition.**	1	2	3	4	5
4.	.. decision is affected with the company policy relevant to the ship **maintenance plan**.	1	2	3	4	5
5.	.. decision is affected with his **personality.**	1	2	3	4	5
6.	.. decision is affected by **overloaded work flow.**	1	2	3	4	5
7.	.. decision is affected by the level of **experience** and expertise of the **shore staff.**	1	2	3	4	5
8.	.. decision is affected by the knowledge, ability, and experience of the **crew members.**	1	2	3	4	5
9.	.. decision is affected by the **active communication** within the shore management.	1	2	3	4	5
10.	.. decision is influenced by his **motivation**.	1	2	3	4	5
11.	.. decision is affected by the **duties, authorities and responsibilities** which are declared neatly and clearly.	1	2	3	4	5
12.	.. decision is affected by the crew gathered from **different nations.**	1	2	3	4	5
13.	.. decision is affected when he works on the **same type of ships**.	1	2	3	4	5
14.	.. decision is influenced by the suggestions and the warnings of **the local agents.**	1	2	3	4	5
15.	.. decision is influenced when he feels himself **obliged to success**.	1	2	3	4	5
16.	.. decision is affected by his **leadership.**	1	2	3	4	5
17.	.. decision is affected by his **conservative or liberal** opinions.	1	2	3	4	5
18.	.. decision is affected by his **nationalistic** opinions.	1	2	3	4	5
19.	.. decision is affected by his **knowledge about English language.**	1	2	3	4	5
20.	.. decision is influenced by his **experience** much more than other skills and knowledge.	1	2	3	4	5
21.	.. decision is affected by his **curiosity of research.**	1	2	3	4	5
22.	.. decision is affected by his **worry about conflicting** with the shore management.	1	2	3	4	5
23.	.. decision which **is against his will**, is **requested** by the charterers and shippers.	1	2	3	4	5
24.	.. decision which **is against his will**, is **requested** by the local state authorities.	1	2	3	4	5
25.	.. decision which **is against his will**, is **requested** by the shore management.	1	2	3	4	5
26.	.. decision may **create a conflict** with company's **objectives and policies.**	1	2	3	4	5
27.	.. initiative is restricted by the facilities of **communication technology**.	1	2	3	4	5
28.	.. decision is affected when the related parties such as **port, company, local authorities** do not fulfil their legal responsibilities.	1	2	3	4	5

SELÇUK NAS ©

./..

EK 13. Anket Formunun İngilizce Çevirisi (Devam)

Analysis of Ship Masters Individual Decision Making Process on Management of Ship Operations (II)

State your response to each of following items marking the choice most appropriate to your attitudes

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(Never)	**(Rarely)**	**(Sometimes)**	**(Very Often)**	**(Always)**

	While making decision on ship operations management, …..	**Never** ⟺				**Always**
1.	.. I protect the benefits of the **charterers and shippers**.	1	2	3	4	5
2.	.. I protect the benefits of the **shipowner.**	1	2	3	4	5
3.	.. I follow the instruction of the **ship management company**.	1	2	3	4	5
4.	.. I follow the instruction of the **local state authorities**.	1	2	3	4	5
5.	.. I prefer to make use of all the **technological facilities.**	1	2	3	4	5
6.	.. **ideas of the crew** members are important for me.	1	2	3	4	5
7.	.. I comply with the **ISM Code and procedures**.	1	2	3	4	5
8.	.. I act in compliance with the company **objectives and policies.**	1	2	3	4	5
9.	.. I would like to receive **guidance** from the shore management.	1	2	3	4	5
10.	.. after I make my decision, I expect the shore management to **support me.**	1	2	3	4	5
11.	.. I **rely on technology** while making calculations and plans.	1	2	3	4	5
12.	.. I pray for **God's** help.	1	2	3	4	5
13.	.. I prefer the choice providing the shortest way instead of searching for the **best alternative.**	1	2	3	4	5
14.	.. I prefer making my **individual** decisions (independently) rather than being under influence.	1	2	3	4	5
15.	.. I rely on my **intuition.** (quick and ready insight)	1	2	3	4	5
16.	.. the **potential of failure** makes me review my decisions.	1	2	3	4	5
17.	.. I would like to **demonstrate and prove** my experiences and abilities to the crew members.	1	2	3	4	5
18.	.. I consider my **social responsibilities** and social harms/benefits impact of the outcomes.	1	2	3	4	5
19.	.. I prefer to **delay** acting upon it, even after I have made a decision.	1	2	3	4	5
20.	.. I evaluate the potential risks which I might cause on **the environment**.	1	2	3	4	5
21.	.. I primarily consider the risk of **life safety.**	1	2	3	4	5
22.	.. I primarily consider the risk of **cargo safety.**	1	2	3	4	5
23.	.. I primarily consider the risk of **ship security.**	1	2	3	4	5
24.	.. I primarily consider professional **values and ethics.**	1	2	3	4	5
25.	.. **dimensions of the costs** make me revise the operational decisions I have made.	1	2	3	4	5
26.	.. I am the only one responsible for the **commercial decisions** I have made.	1	2	3	4	5
27.	.. I am the only one responsible for the decision related with the **command of the ship**.	1	2	3	4	5
28.	.. I make my decisions according to the relevant **international rules**.	1	2	3	4	5
29.	.. I **seek** potential problems and **challenge** them.	1	2	3	4	5
30.	.. I **neglect** the problems which might occur.	1	2	3	4	5
31.	.. I feel **good at** solving the problems and overcoming them.	1	2	3	4	5
32.	.. I use my **knowledge of law** more than my other knowledges.	1	2	3	4	5
33.	.. I use my **knowledge of maritime business** more than my other knowledges.	1	2	3	4	5
34.	.. I use my **technical knowledge** more than my other knowledges.	1	2	3	4	5
35.	.. I use my **professional knowledge** more than my other knowledges.	1	2	3	4	5
36.	.. I rely on the **P&I Club** for its support on the solution of the potential problems.	1	2	3	4	5
37.	.. I rely on the **Class Society** for its support on the solution of the potential problems.	1	2	3	4	5
38.	.. I rely on the **Flag State** for its support on the solution of the potential problems.	1	2	3	4	5
39.	.. I rely on the **ITF and non-governmental organizations** for their support on the solution of the potential problems.	1	2	3	4	5
40.	.. I rely on the **local authority** for its support on the solution of the potential problems.	1	2	3	4	5

SELÇUK NAS ©

./..

EK 13.5. Anket Formunun İngilizce Çevirisi (Devam)

Organizational Pressure and Outcomes of Decision

State your response to each of following items marking the choice most appropriate to your attitudes

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(Never)	**(Rarely)**	**(Sometimes)**	**(Very Often)**	**(Always)**

When I am asked by the shore management to make any decision against my will in ship operations, I ;……

		Never ⟺ Always				
1.	.. prefer to be **in harmony**.	1	2	3	4	5
2.	.. prefer not to act unless being provided with **written instructions**.	1	2	3	4	5
3.	.. prefer to **inform** the related parties accordingly.	1	2	3	4	5
4.	.. consider the similar situations I've **experienced before**.	1	2	3	4	5
5.	.. prefer to act in full compliance with the management's view if the decision is about **commercial matters**.	1	2	3	4	5
6.	.. prefer to make decision in consideration with the priority of **the ship and the cargo.**	1	2	3	4	5
7.	.. prefer to make decision in consideration with the priority of the **environmental** effects.	1	2	3	4	5
8.	.. prefer to make decision in consideration with the priority of the **crew safety.**	1	2	3	4	5
9.	.. prefer to make decision in consideration with the priority of the **potential harm to myself.**	1	2	3	4	5
10.	.. **try to explain** why I am against the decision proposed by the shore management.	1	2	3	4	5
11.	.. try to consider compromising my **professional values, legal requirements** and the proposal of the management.	1	2	3	4	5
12.	.. consider only whether I will be held **legally responsible** or not.	1	2	3	4	5
13.	.. prefer to **leave** the ship.	1	2	3	4	5

SELÇUK NAS ©

EK 14 Anket Çalışması Uygulama Rehberi

GEMİ KAPTANLARININ BİREYSEL KARAR VERME SÜREÇLERİ İLE İLGİLİ ARAŞTIRMA
-ANKET UYGULAMA REHBERİ-

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde gerçekleştirdiğim doktora araştırmasıyla ilgili düzenlenen anketlerin boğaz geçişleri sırasında kılavuzlanan gemilerin kaptanlarına kılavuz kaptanlar marifetiyle doldurulması ile ilgili bir rehberdir.

NOTLAR

- Anketler **İngilizce** ve **Türkçe** olarak ayarı ayrı hazırlanmıştır.
- Anketler **Zarfların** İçerisindedir.
- Çalışmanın amacı ve kimin tarafından yapıldığını anlatan bir **önyazı** bulunmaktadır.
- Anket Ağustos ayı sonuna kadar devam edecektir. (ANKETLERİN DOLDURULDUKTAN SONRA ELDEN ALINMASI GERİ DÖNÜŞÜN SAĞLANABİLMESİ AÇISINDAN ÖNEMLİDİR.)

ANKET SÜRECİ

- Anket, zarf ve ön yazısı ile birlikte kılavuzlanan geminin kaptanına verilerek **doldurmasının** istenmesi
- Boğaz geçişi sırasında doldurması mümkün olur ise, gemiden **ayrılırken** alınması
- Elden doldurulmuş olarak alınan anketler **istasyonda** biriktirilmesi
- Eğer anket doldurulamadıysa, kaptandan zarfın üzerindeki **adrese** göndermesinin istenmesi gibi süreçlerden oluşur.

Tüm yardımları için kılavuz kaptan ağabey ve kardeşlerime çok teşekkür ederim.

Allah Selamet Versin.

Selçuk NAS

Bu araştırmanın yapılması ile ilgili TDİ Genel Müdürlüğü'nden resmi izin alınmış ve TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na da bilgi verilmiştir.

EK 15. Literatür Taramasına Ait Özet Formu

MAKALE DECISION MAKING								
Sıra No	Önem Derecesi	Journal/Yil	Yazari	Makalenin Adi	Diğer Bil.	Nitel Nicel	Model-Tablo	Anahtar Kelime ve Açıklama
157	90	AMJ 1975	Downey H.K., Slocum J.W.	Uncertainty: Measures, Research, and Sources of Variation	volume 18 No 3 562-578	nitel	Model-Tablo	
173	98	JBDM 2002	Brase G.L.	Which Statistical Formats Facilitate What Decisions? The Perception and Influence of Different Statistical Information Formats	15: 381-401	nicel	Questionnaire	judgment under uncertainty; reasoning; probability judgment; stimulus ambiguity; problem solving; social influence; rationality
157c	100	ÇE 2002	Arslan, H.	Üniversitelerde Rasyonel Karar Verme	287, 29-33	nitel	Sadece Hard Copy var	TÜRKÇE
157d	100	AÜİİBFD 2004	Nakıyok, A., İşcan, Ö. F.	Örgütlerde Farklı Karar Verme Modelleri ve Yöneticilerin Performans Değerlendirme Kriterleri İle Bireysel Karar Verme Süreçleri Arasındaki İlişki	cilt 18, sayı 1-2 287-306	nicel	Sadece Hard Copy var	TÜRKÇE
157e	97	OBHP 1979	Svenson, O.	Process Description of Decision Making	23, 86-112	nitel	Süreç ve Grafik	Süreç tanımları var
207	100	LODJ 1998	Yousef Darwish A.	Predictors of decision-making styles in a non-western country	19/7 [1998] 366–373	Nicel	karar verme stili etkileyen faktörler	açıklama
157 g	100	1992	Sinangil H. K.	Yönetici Adaylarının Karar Verme ile Kaygı İlişkileri	171-177	nicel	Sadece Hard Copy var	VIII. Ulusal Psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları 22-25 Eylül 1992 Ankara Hacettepe
158	95	JBDM 2001	Kaplan, S. E.; Reneau, J. H.; Whitecotton, S.	The Effects of Predictive Ability Information, Locus of Control, and Decision Maker Involvement on Decision Aid Reliance	14, 35-50	nitel	case study	
159	90	OBHDP 2001	Curley, S. P.; Browne, G. J.	Normative and Descriptive Analyses of Simpson's Paradox in Decision Making	Vol 84 No 2 308-333	nicel	Digital	Case study var ilginç
160	100	JPSP 1991	Cervone, D.; Jiwani, N.; Wood, R.	Goal Setting and the Differential Influence of Self-Regulatory Processes on Complex Decision-Making Performance	Vol 61 No 2 257-266	nitel	Digital	okunmalı
162	100	OBHDP 2001	Phillips, J. M.	The Role of Decision Influence and Team Performance in Member Self-Efficacy, Withdrawal, Satisfaction with the Leader, and Willingness to Return	84, 122-147	nicel	Digital	Karar verme süreçleri ile ilgili çok sayıda tablo

EK 16. SPSS Veri Girme Rehberi

1. Anket Saha Kodu

NSaha o	Saha Adı
1	TCDD İskenderun Limanı
2	İsdemir Demir Çelik Limanı
3	Toros Terminal Limanı
4	Ceyhan Terminal
5	TCDD Mersin Limanı
6	TCDD Antalya Limanı
7	Bodrum
8	Ege Kuşadası Yolcu Limanı
9	TCDD İzmir Limanı
10	Nemrut Limanı
11	Aliağa TÜPRAŞ Terminal
12	Ulusoy Çeşme Limanı
13	Aliağa PETKİM Terminal
14	Dikili Limanı
15	Çanakkale Çimento Limanı
16	Çanakkale Boğaz Kılavuzluk
17	TCDD Bandırma Limanı
18	Bandırma BADETAŞ Limanı
19	Ambarlı MARPORT ARPAŞ
20	Haydarpaşa Harem Kılavuzluk
21	İzmit Körfezi Med Marine
22	İzmit Körfezi TCDD Derince
23	Gemport Limanı
24	Erdemir Demir Çelik Limanı
26	POSTA
27	E-Posta
31	Karada çalışanlar
32	İPTALLER
40	Şirketlerden
41	Beşiktaş
42	Kerman
43	Kalkanlar
44	Nemtaş
45	Batınak
46	Arkas
47	Turkon
48	Yardımcı
49	IDO
50	Akar
51	Dünya Den.

2. Anket Dili

Türkçe	1
İngilizce	2

3. Yaşınız

4. Yaş grubu

25-29	1
30-34	2
35-39	3
40-44	4
45-49	5
50-54	6
55-59	7
60-64	8
65-69	9

5. Milliyet

TC	1
Azarbeycan	2
Belgian	3
Bulgarian	4
Chinese	5
Crotian	6
Danish	7
Dutch	8
English	9
Flipino	10
Finnish	11
French	12
Georgian	13
Grek	14
Indian	15
Indonesian	16
Italian	17
Jananese	18
Korean	19
Norwegian	20
Polish	21
Portuguese	22
Romanian	23
Russian	24
Slovenian	25
Spanish	26
Ukranian	27
Yugoslavian	28
Others	29
British	30
German	31
Xxxxx	3x

6. Milliyet Dağılım

TC	1
Yabancı	2