



Review (RE)

Kılavuzluk Hizmetlerinin Amaç ve Sonuçları, Kılavuz Kaptanın Köprüüstündeki Rolü ve Önemi

Ali CÖMERT

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, ali.comert@ttmail.com

Öz

Bu çalışma dünyada ve ülkemizde seyir emniyetinin sağlanmasında önemli bir unsur olan kılavuzluk hizmetlerinin amaçlarını ve bu hizmetlerden elde edilen sonuçları mevcut uygulamalara dayalı olarak belirlemeyi amaçlamaktadır. Kılavuzluk hizmetlerini veren kılavuz kaptanların yaptıkları işi daha iyi anlamak amacıyla onların hizmetleri süresince geminin köprüüstündeki rollerinin ve önemlerinin doğru anlaşılması gerekir. Bu çalışma kapsamında ilgili mevzuata, uygulamalara ve denizcilik sektörünün ve ilgili toplum kesiminin beklentilerine göre kılavuzluk hizmetlerinin ve kılavuz kaptanların denizcilik faaliyetleri içindeki konumu tanımlanmaya çalışılmıştır. Kılavuzluk hizmetlerinin standardını korumak ve geliştirmek için, tüm mevcut kaynakları kullanarak, her durum ve her bir önlem dikkate alınmalı; gemi kaptanları, armatörler ve işletmeciler ve diğer tüm ilgili taraflar, kılavuzluk hizmetlerinden olan çıkarları konusunda bilgilendirilmeli ve bu hizmetleri kullanmak üzere teşvik edilmelidirler.

Anahtar Kelimeler: Kılavuz Kaptan, Köprüüstü Takımı, Kılavuzluk Hizmetleri, İnsan Unsuru, Seyir Emniyeti

Objectives and Outcomes of Maritime Pilotage Services, the Role and the Importance of the Maritime Pilot on the Bridge

Abstract

This study aims to determine objectives and outcomes of maritime pilotage services, which are an important element to provide safety of navigation in the world and in our country, on the basis of current practice. In order to better understand the services given by the maritime pilots, it is required to understand correctly the role and the importance of the maritime pilots on the bridge. This study has been carried out in order to describe the position of the maritime pilotage services and the maritime pilots within the maritime activities, according to the related legislation, maritime practices and the expectations of the maritime industry and the related community. All aspects and measures must be considered to maintain and improve the standards related to the pilotage services using all available resources and ship masters, owners and operators and all other relevant parties should be encouraged to use and be aware of the benefits of the pilotage services.

Keywords: Maritime Pilot, Bridge Team, Maritime Pilotage Services, Human Factors, Safety of Navigation

1. Giriş

Kılavuzluk hizmetlerinin vazgeçilmezliği, bu hizmetlerin seyir emniyetine, deniz çevresine ve genel olarak denizcilğe katkıları nedeniyledir. Kılavuzluk hizmetlerinin başlangıçta doğrudan amaçları arasında yer almasa bile dolaylı olumlu sonuçları sayılabilecek katkılar, günümüzde bu hizmetlerden beklenen sonuçlara dönüşmüştür. Deniz kirliliğinin önlenmesi, doğal hayatın korunması, liman ve kıyı bölgelerinde yaşayan halkın emniyet ve güvenliği, liman tesislerinin korunması bu dolaylı olumlu sonuçlar arasında sayılabilirler. Kılavuzluk hizmetlerinin olumlu sonuçlarını denizciliğin ötesinde daha geniş bir toplum kesimi paylaşmaktadır. Gelişen teknolojiye uygun olarak değişim ve gelişim gösteren denizcilik, modern limanlar, liman tesisleri ve gemiler kılavuzluk hizmetlerinin önemini azaltmamış, aksine daha da arttırmıştır. Bu hizmetleri veren bir kılavuz kaptanın köprüüstü takımındaki rolü ve önemi de modern denizcilikle aynı ölçüde gelişim göstermiştir. Bu çalışmanın amacı gelişen denizcilğe uygun olarak kılavuzluk hizmetlerinin amaçlarını ve sonuçlarını irdeleyerek, kılavuz kaptanın köprüüstü takımındaki rolünü ve bu rolün önemini belirlemektir.

2. Yöntem

Bu çalışma kılavuzluk hizmetleri ve denizcilikteki gelişmeleri kıyaslayarak hizmetlerden beklentilerin, hizmetlerin amaçları ve sonuçlarının gözlemlenerek, etki ve katkıları yönünden değerlendirilmesine dayanmaktadır. İlgili uluslararası ve ulusal mevzuat ve ilgili literatür gözden geçirilerek kılavuzluk hizmetlerinin amaç ve sonuçları ele alınmıştır. Teknolojideki gelişimin kılavuzluk hizmetlerine olan ihtiyaca bir etkisinin olup olmadığı irdelenmiştir. Modern denizciliğin takım çalışması ve insan unsurunun önemini vurgulayan çağdaş yöntem ve yaklaşımlarında da kılavuz kaptanın yerini ve önemini kavrayabiliyoruz. Kılavuz kaptanın gemiye,

dolayısıyla ilgili birçok tarafa, çevreye, kıyı tesislerine, ekonomiye olan katkısı bir risk modeli (the waterway risk model) üzerinde gösterilmiştir. Bu modelde risk ve sorunlara karşın önlem ve çözümler üzerinde kılavuz kaptanın etki ve katkısı vurgulanmıştır.

Öncelikle kılavuzluk hizmetlerine ilişkin ulusal ve uluslararası mevzuat ve diğer benzer düzenlemeler, ilgili literatür incelenerek, mevzuatın güncel durumu, geçerliği, uygulanırılığı ve birbiriyle uyumu ele alınmıştır. Bu konudaki mevzuat ile bu mevzuata dayalı olarak oluşturulmuş düzenleme ve uygulamalar değerlendirilmiştir.

3. Bulgular

Yoğun deniz trafiğine, doğal ve/veya yapay engel ve kısıtlamalara, balıkçılık veya başka uğraşlara yönelik tesis ve faaliyetlere veya benzer nedenlerle oluşan kısıtlılıklara sıkça rastlanan liman yaklaşımlarında, yanaşma ve kalkma, şamandıraya bağlama, demirleme, kanallardan, boğazlardan geçme gibi riski yüksek manevralarda, yerel bilgi, uzmanlaşma ve tecrübe çok önemlidir. Tehlikeli sularadaki yüksek riskli manevralara uzmanlık seviyesindeki yerel bilgileri ve tecrübesiyle katkı sağlayan uygun vasıftaki kılavuz kaptanların istihdamının önemi, üyesi olduğumuz Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 1968 yılında, resmi olarak kabul edilmiştir. IMO'nun Genel Kurulunda "A.159 (ES.IV)" sayılı "Kılavuzluk Üzerine Tavsiyeler" başlığıyla 27 Kasım 1968 tarihinde kabul edilen karar [1] üye devletlere, seyir emniyetine katkısının diğer bütün muhtemel tedbirlerden daha etkin olabileceği alanlarda kılavuzluk hizmetlerinin düzenlenmesini ve kılavuz kaptan alması mecburi olacak gemileri veya gemi sınıflarını tanımlamalarını tavsiye etmektedir.

IMO kararı IMO Res. A.960 (23), "Açık deniz Kılavuz Kaptanları Haricindeki Diğer Kılavuz Kaptanların Eğitim, Belgelendirme ve Çalışma Esasları Üzerine Tavsiyeler" [2] başlığı altında kılavuz kaptanlar için önemli bir mesleki referanstır.

IMO tavsiye kararları gemilerde belli bölgelerde kılavuzluk hizmetlerinden faydalanmayı tavsiye etmektedir. Mevcut durumda değişik coğrafi bölgeler için böyle tavsiyede bulunan altı karar vardır. Türk Boğazları için olan kılavuzluk hizmetlerinin şiddetle tavsiye edildiği karar IMO Res. A.827(19) da bunlardan biridir [3]. Diğer tavsiye kararlarından biri IMO Res. A.480(XII) (1981) [4] Baltık Denizi'nde yetkili açık deniz kılavuz kaptanlarının hizmetlerinden faydalanmayı, diğer bir karar IMO Res. MSC.138(76) Annex 1 (2002) [5] Baltık Denizi'nde 11 metre veya fazla draftlı olan gemilere ve su çekimlerine ve büyüklüklerine bakılmaksızın ışınlanmış nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek derecede radyoaktif atıklar (INF-yükü) taşıyan gemilere bu suyolunda bulunan "Route-T" den gittiklerinde, kıyı devletlerince kurulmuş olan kılavuzluk hizmetlerini kullanmayı tavsiye eder. Diğer bir karar IMO Res. A.486(XII) (1981) [6] Kuzey Denizi'nde, Manş Denizi'nde ve Skagerrak'da açık deniz kılavuz kaptanlarının hizmetlerinden faydalanmayı tavsiye eder. Başka bir IMO kararı olan IMO Res. MSC.138(76) Annex 2 (2002) [7], Sound boyunca seyrettiklerinde, 7 metre veya daha fazla su çekimi olan yüklü petrol tankerlerine, büyüklüklerine bakılmaksızın yüklü kimyasal tankerler, gaz tankerleri, ışınlanmış nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek derecede radyoaktif atıklar (INF-yükü) taşıyan gemilere Sound'da seyrederken, Svinbaadan Feneri'ni Hornbaek Limanı'nı birleştiren hattın ve Skanör Limanı'yla Aflandshage burnunu (Amager Adasının en güneydeki ucu) birleştiren hat arasında Danimarka ve İsveç Devletlerince kurulmuş olan kılavuzluk hizmetlerini kullanmalıdırlar. Karar IMO Res. A.668(16) (1989) Euro-Channel ve IJ-Channel'de (Hollanda'da) kılavuzluk hizmetlerini kullanmayı tavsiye eder [8]. Karar IMO Res. A.710(17) (1991)'da ise 70 metre boyundan büyük gemiler ile büyüklüğüne bakılmaksızın bütün yüklü petrol tankeri, kimyasal tanker ve gaz

tankerlerinin Torres Boğazı'nda Avustralya açığındaki Büyük Kuzey-Doğu Kanalı'nda kılavuzluk hizmetlerini kullanmaları tavsiye edilmiştir [9]. Daha sonra bu kararın üzerine kıyı devletleri Torres Boğazı'nda kılavuz kaptan almayı zorunlu yapmışlardır.

"FINAL A5-0364/2003" sayılı ve "4 Kasım 2003" tarihli "REPORT on the joint text approved by the Conciliation Committee for a European Parliament and Council directive on market access to port services" başlıklı Avrupa Parlamentosu raporunda "Kılavuzluk Hizmetleri (Pilotage Services)" başlıklı beşinci paragrafında [10]; seyir emniyeti ve çevrenin korunması için, özellikle özel duyarlı bölgelerde, kılavuzluk hizmetlerinin önemi vurgulanmıştır; bu nedenle de yetkili mercilerin kamu güvenliği nedeniyle kılavuzluk faaliyetlerinin tek bir teşkilatın hizmetiyle sınırlandırılması hükümlerinin korunduğu belirtilmiştir.

4. Tartışma

Kılavuzluk konuya yabancı olmayan hemen herkes ve her kesimce kamusal bir hizmet olarak kabul edilmektedir. Kılavuzluk hizmetlerinin kamusalılığı bu hizmetlerin özelliği, verildiği yer, etkileri, verilme koşulları ve hizmet standartları göz önüne alındığında müşterek olarak kabul gören bir tanımdır. Kılavuzluk hizmeti gemilerin seyir emniyetine yönelik bir hizmettir. Bu özelliğinin yanında dolaylı olarak doğal çevrenin, deniz çevresinin, gemilerin ve liman tesislerinin, gemiadamlarının, liman ve kıyılarda yaşayanların, deniz canlılarının, armatörlerin, sigorta firmalarının, liman işletmecilerinin müşterek çıkarlarını koruyan bir hizmettir. Bu özellikleri nedeniyle kamu yararı oluşturan bir hizmettir. Sonuçları itibarıyla kamusal yarar ürettiği için hizmetin verilmesi, düzenlenmesi ve standartlarının belirlenmesi de kamusal bir sorumluluktur.

Dar ve sığ sularda, kıyılara yakın yerlerde, kanal, boğaz gibi geçişlerde, limanlarda, seyir ve manevranın yerel bilgilerle donatılmış, özel uzmanlık gerektirdiği suyollarında gemilerin

seyir emniyetini ve bu bölgelerde deniz çevresinin korunmasını sağlamak kıyı ve liman devletlerinin denizcilikle ilgili en önemli görevlerinden biridir. Söz konusu bölgelerde gemilerin emniyetini sağlamak, aynı zamanda doğal çevreyi korumak, hatta buralarda yaşayan insanların canlarını ve mallarını korumak anlamına gelmektedir.

Kılavuzluk hizmetlerinin nasıl en iyi verilebileceğinin planlanması ve uygulanması kıyı ve liman devletinin bir görevidir. Bir kılavuzluk hizmetinin iyi verilebilmesinin üç ana şartı bulunmaktadır:

1. Kılavuz kaptanların yüksek standartlarda seçimi, kılavuzluk teşkilatlarının istihdam, kapsam ve kontrolünde, mesleğe hazırlık eğitimleri ile yüksek standartlarda yetiştirilmeleri ve meslek içi eğitimi ile sürekli gelişimlerinin temini gerekir.

2. Kılavuzluk hizmetlerinin en iyi koşullarda sürdürülmesini sağlamak amacıyla, gerekli her türlü yasal mevzuatın oluşturulması ve uygulanması, kılavuzların iyi hizmet verebilecekleri, uluslararası kural ve tavsiyelere uygun alt yapı ve tesislere, araç ve donanımına, özlük hakları ve sosyal imkânlarla sahip olmalarının sağlanması, kılavuzluk hizmetlerinin buna göre planlanması temin edilmelidir.

3. Kılavuzluk Teşkilatı gerekli yatırımlara karar verebilecek kadar idari bağımsızlığa, bu yatırımları gerçekleştirmek için gereken malikaynağakendisahip olduğu gelirlerle sağlayabilecek mali bağımsızlığa, farklı kişisel, kurumsal ve ticari menfaat taraflarına karşı tarafsızlığını koruyabilecek hukuki ve kurumsal bağımsızlığa, dışarıdan gelebilecek kişisel veya kurumsal baskı veya etkilere karşı hizmet ilkeleri ve mesleki değerlerinden ödün vermeyecek, kurumsal gücünü koruyabilecek vicdani ve mesleki bağımsızlığa sahip, denizcilikte ileri ülkelerde olduğu gibi çağdaş bir yapıya sahip olmalıdır.

Yüksek kalitede hizmetin sonucu, hizmeti alanda oluşan memnuniyetinin yanında, özellikle kılavuzluk gibi, can ve mal emniyetine yönelik hizmetlerde,

kazalarda, kayıplarda ve çevreye verilen zararlarda ciddi ve belirgin ölçüde azalma olarak ortaya çıkar. Bu sonucun da gerek maddi gerekse manevi, doğrudan ve dolaylı çok önemli getirileri vardır.

Bir geminin hizmet aldığı bir kılavuz kaptandan beklentisi genel olarak bölgeyi daha iyi bilen usta bir denizcinin yardımıyla daha emniyetli bir geçişin veya manevranın sağlanması ana fikrine dayalıdır. Kılavuz kaptandan farklı gemilerde geliştirilmiş, hizmet verdiği her gemiye uygun üst düzeyde manevra deneyimi ve yeteneğinin yanında, yerel koşullara mutlak hâkimiyet beklenir. Kılavuz kaptanın kılavuzluk bölgesi hakkındaki temel bilgilerinin yanı sıra her an oluşabilecek değişikliklerle ilgili olarak yerel iletişim ve bilgi kaynaklarına ulaşma bilgi ve inisiyatifi olmalıdır. Kılavuz kaptan yerel hava koşulları, mevcut akıntılar, yerel trafik hareketlerine ilişkin detaylı bilginin yanında, bu bilgileri doğru değerlendirme ve uygulama becerisine sahip olmalıdır. Diğer yönüyle kılavuz kaptan farklı kültürel ortamlarda çalışabilecek sosyo-psikolojik yeterliliğe sahip olmalıdır. Bu açıdan paylaşımcı, iyi iletişim kuran, kendi başına anlaşılabilir kararlar alan biri değil, geminin köprüüstü takımının etkin ve paylaşımcı bir üyesi olmalıdır. Bu rolüyle uygun bilgi paylaşım ve değişimini sağlayan, geminin ve bölgenin bilgi kaynaklarının azami kullanımını temin eden kişidir. Kılavuz kaptan bu bilgilere ulaşmakla kalmamalı, bilgilerin uygun analiz ve sentezi sonucu doğru kararları alabilmeli ve ustalaşmış bir takım ve kaynak yönetimi uzmanı olarak bu kararları köprüüstü takımının ve takımın lideri olan gemi kaptanının kararları haline getirebilmelidir. Kılavuz kaptan, gemi kaptanı için varlığıyla birçok yönden pozitif katkılar sağlayan vazgeçilmez bir yardımcı olmalıdır. Eğitim ve kişisel gelişimin önemli olduğu mesleklerden biri de kılavuz kaptanlıktır. İyi bir kılavuz kaptan olmak için sürekli öğrenmek, bilgilerini güncellemek ve gözden geçirmek gerekir. Bu mesleki yaşantının sunduğu çok sayıda uygulamaya dayalı sürekli öğrenme,

güncelleme ve gözden geçirme, tek bir gemi üzerinde sürekli çalışan diğer gemiadamı meslektaşlarının ötesinde, aynı kılavuzluk bölgesi için yüksek düzeyde kavrayıcı bir yetenek geliştirir.

Gemilerin seyir bölgelerindeki riskler ve sorunlar ile bunlara ilişkin önlem ve çözümleri bir model üzerinde ilişkilendirebiliriz. Böyle bir model üzerinde, önlem ve çözümler içinde kılavuz kaptanın rolünü daha açık belirleyebiliriz. "Suyolu Risk Modeli" adını verdiğimiz bu modelde, sırasıyla geminin durumu, trafik durumu, seyir durumu, su yolu durumu, acil sonuçlar ve müteakip sonuçlar irdelenir.

Geminin emniyetle seyrinin en önemli şartı olarak, geminin durumu seyrin gereklerine uygun olmalıdır. Daha açık bir ifadeyle gemi yola elverişli olmalıdır. Geminin yola elverişliliği denetimlerle desteklenir ve bir eksik bulunduğu anda yetkililerce yaptırımlar uygulanır. Kılavuz kaptanlar seyir emniyeti ve deniz kirliliği konusundaki risk ve sorunları rapor etmekle yükümlüdürler. Kılavuz kaptanlar bu özellikleriyle geminin durumuna ilişkin önlemler ve çözümlere katkıda bulunurlar.

Seyir yapılan bölgede trafik durumu, kendisini oluşturan gemilerin sayı ve çeşitliliği, trafiğin hacmi ve yoğunluğuna bağlı olarak riskler ve sorunlar oluşturabilir. Bu risk ve sorunlar gemi trafik hizmetleri (GTH), trafik ayırım düzeni (TAD) gibi oluşumlarca desteklenen veya belirlenen planlama, kısıtlama, sınır koyma, sıraya sokma gibi önlemler ve çözümlerle giderilebilir. Kılavuz kaptanlar ilgili unsurlarla haberleşmede ve kuralları uygulamada yerel bilgi ve ilgili birimlerle kurumsal ilişkileriyle gemiye yardımcı olurlar ve sorunlara çözüm bulurlar.

Geminin ve içinde bulunduğu su yolunun seyir durumu rüzgâr, akıntı, görüş, doğal ve yapay engellerle belirlenir. Rüzgâr, akıntı, görüş, doğal ve yapay engeller gemi seyri için riskler ve sorunlar oluşturabilir. Bu riskleri azaltmak ve sorunları çözmek amacıyla, gemi trafik hizmetleri (GTH) ve benzeri hizmetlerce de desteklenen

planlama, kısıtlama, sınır koyma, gözlem ve tahmin faaliyetlerinin yakından takipçisi olan kılavuz kaptanlar seyir durumunun belirleyici unsurları olan rüzgâr, akıntı, görüş, doğal ve yapay engelleri bilirler, dikkate alırlar, önlemler oluştururlar ve sorunları çözerler.

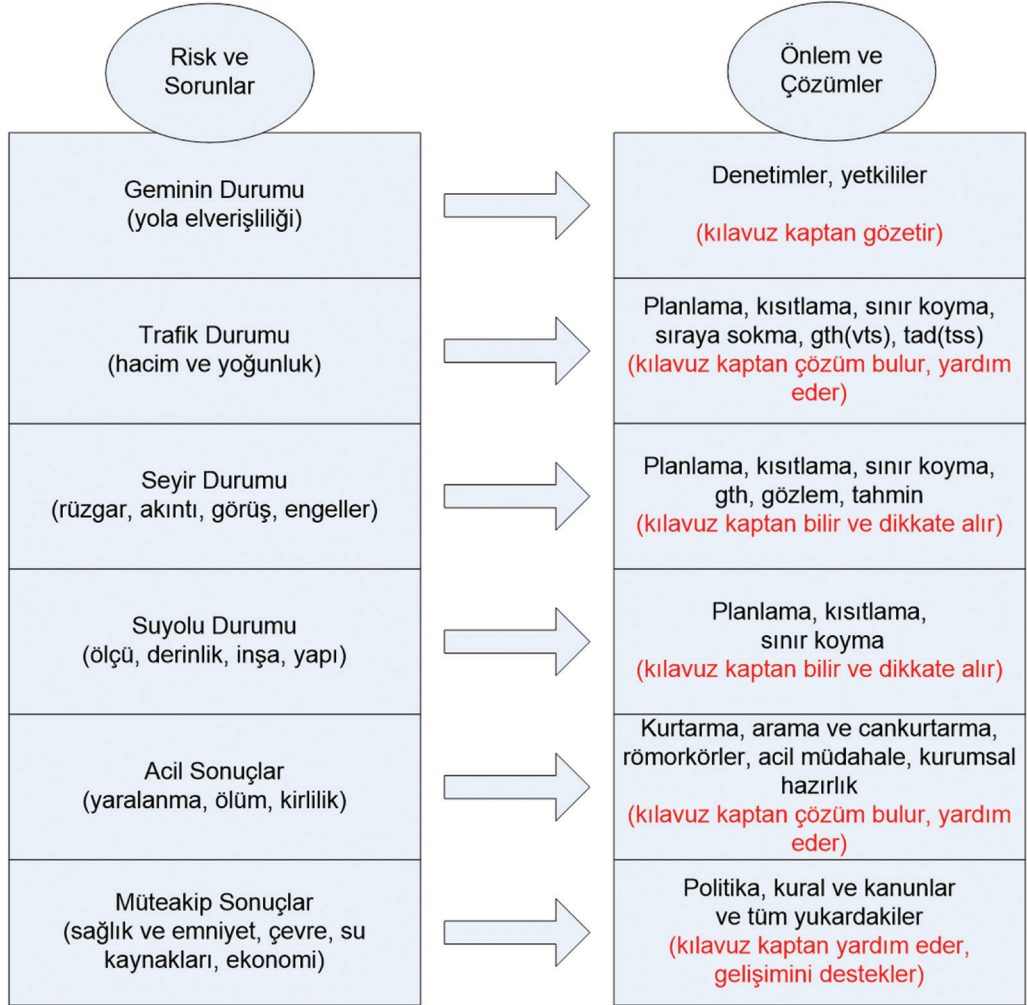
Suyolu durumu, su yolunun boyutları, ölçü, derinlik ve yapısal özelliklerini içerir. Bu konudaki risk ve sorunlara yönelik önlem ve çözümler planlama, kısıtlama, sınır koymaya ilişkin kuralları kapsar. Kılavuz kaptanlar su yolunun durumunu bilirler ve dikkate alırlar.

Suyolunda yaralanma, ölüm, kirlilik gibi acil sonuçlar ve bunlara ilişkin riskler ve sorunlar ortaya çıkabilir. Bu acil sonuçlara ilişkin önlem ve çözümler kurtarmayardım, arama ve can kurtarma, römorkör hizmetleri, acil müdahale, kurumsal hazırlıklar da dahil olmak üzere hazırlıklar gerektirir. Kılavuz kaptanlar acil sonuçlara ilişkin çözümler bulur, önlem ve çözümlere yardımcı olur.

Bir su yolunda meydana gelen veya gelebilecek olay ve kazaların sonucunda ortaya çıkan veya çıkabilecek, sağlık ve emniyet, çevre, su kaynakları, ekonomiye ilişkin müteakip sonuçlar olarak isimlendirebileceğimiz daha uzun vadeli riskler ve sorunlar da vardır. Bu risk ve sorunlara yönelik önlem ve çözümler yukarıdakilerin tümüyle beraber, politika, kurallar ve kanunları içermelidir. Kılavuz kaptanlar tüm bu önlemlerin ve çözümlerin, ilgili politika, kurallar ve kanunların oluşturulmasında, uygulanmasında ve geliştirilmesinde bilgi ve tecrübeleriyle fikir verebilir, yardımcı ve destek olabilir. Bir su yolunda ortaya çıkabilecek riskler ve sorunların önlenmesi ve giderilmesine yönelik önlem ve çözümlerin her durum ve aşamasında kılavuz kaptanların önemli bir rolü vardır. Belirli su yollarında ortaya çıkabilecek riskler ve sorunların önlenmesi ve giderilmesine yönelik önlem ve çözümlerin belirlenmesi, uygulanması ve zaman içinde ihtiyaçlara bağlı olarak geliştirilmesi, genel olarak seyir emniyetinin geliştirilmesinde

çok önemli ve belirleyici bir unsurdur. Seyir emniyetini geliştirmede kılavuz kaptanın rolü Şekil 1'deki risk modelinde gösterilmiştir.

desteğin sağlanması için kılavuzluk hizmetlerinin gerekli bölgelerde oluşturulması, mevcutların geliştirilmesi, kılavuzluk teşkilatlarının ve kılavuzluk



Şekil 1. Bir Suyolu Risk Modeli: Kılavuz Kaptanların Rolü

5. Sonuç

Kılavuzluk hizmetlerinin seyir emniyetine katkılarını ortaya koyan bir çalışma olan su yolu risk modelinde ele alınan riskler ve sorunlara yönelik önlem ve çözümlerin her aşamasında kılavuz kaptanların önemli bir rolü olduğu görülmektedir. Bu önlem ve çözümlerin belirlenmesi, uygulanması ve geliştirilmesinde kılavuz kaptanların ve kılavuzluk hizmetlerinin katkı ve destekleri çok önemlidir. Bu katkı ve

hizmetlerinin desteklenmesi gerekir.

Kılavuzluk hizmetlerinin teşkilatlanması veya mevcut teşkilat yapısının geliştirilmesi söz konusu olduğunda gereken yaklaşım, konunun öncelikle uygun platformda ve ilgili taraflarca ele alınmasıdır. Kılavuzluk hizmetlerinin kurumsal yapılanmasının öncelikle tarafsız, bilimsel ve ulusal çıkarlara yönelik olarak irdelenmesi gerekir. Konu hakkında bilgi ve fikir sahibi olanların bu teşkilatlanma yapısı içinde öncelikle acil ihtiyaç oluşturan alt yapı

eksikliklerinin giderilmesi konusunda önerilerde bulunması beklenir. Artan gemi sayısı ve tonaja uygun gelişme ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi gibi konularda acil çözüm ve gelişim önerileri gecikmeksizin gündeme alınarak, bir an önce çağa uygun gelişimin ivmesi yakalanmalıdır.

Kılavuzluk teşkilatlarının öncelikli görevi beklenen kalitede hizmeti verebilmeleri için kılavuz kaptanlara uygun çalışma, dinlenme ve yaşam koşulları sağlamaktır. Stres ve yorgunluktan uzak, uygun olumlu çalışma koşullarına sahip, iyi motive edilmiş kılavuz kaptanların vereceği hizmet, can ve mal emniyetinin sağlanması ile doğal çevrenin korunmasının yanı sıra ulusal bir tanıtım ve saygınlık konusudur. Çok sayıda yabancı gemiye, o ülkeye ilk kez gelen yabancı denizcilere verilen bir hizmet ciddi bir halkla ilişkiler ve tanıtım amacı taşır. Verilen hizmetin kalitesinden doğrudan veya dolaylı etkilenen, donatanlar, acenteler, yük ilgilileri, kiracılar, araçlar, yolcular, denizcilikle ilgili çeşitli firmaların bakış açısıyla, Türk denizciliğinin ticari itibarının oluşması ve sürdürülmesinde önemli kilit noktalardan biri kılavuzluktur. İşte yalnızca bu nedenle bile, kılavuz kaptanlar çok önemli bir kamu görevini icra ederler. Bu önemli kamu görevinin kalitesinin korunması ve yükseltilmesi için her türlü tedbir alınmalıdır. Bu tedbirlerin alınmasında kılavuz kaptanlara da fikirleri sorulmalı, planlanan değişiklikler bilimsel bir platformda, ülke çıkarları hedeflenerek ele alınmalıdır. Kıyı ve liman devleti sıfatıyla ülkemizin denizcilik alanında verdiği birçok hizmetten biri de kılavuzluktur. Kılavuzluk hizmetlerinin iyi verilmesi, bir ölçüde diğer denizcilik hizmetlerinin de iyi verilmesini sağlayacaktır.

Kılavuz kaptanın köprüüstü takımındaki rolünü iyi anlamak için öncelikle gemi kaptanının görev ve sorumluluğu olmak üzere, köprüüstü takımının tüm bireylerinin görev ve sorumluluğunun iyi anlaşılması gerekir. Kılavuz kaptan ve gemi kaptanının birbirinin alternatifi olmadığının iyi kavranması bu konudaki ticari baskıları ve

bunun sonucu olarak ihtiyari bölgelerde kılavuzluk hizmetinden vazgeçmeye varan olumsuz etkilerinin anlaşılması beklenmektedir. Takım çalışması, insan unsurunun önemi, görev tanım ve dağılımı, yerel bilgi ve uzmanlığın gemi köprüüstü takımının hizmetine sunulması için, kılavuz kaptanın da bu takımın bir üyesi olduğunun iyi kavranması gerekir.

Kaynakça

- [1] IMO Res. A.159(ES.IV) (1968). Recommendation on pilotage.
- [2] IMO Res. A.960(23) (2003). Recommendations on training and certification and operational procedures for maritime pilots other than deepsea pilots. (Revokes A.485(XII)).
- [3] IMO Res. A.827(19), Annex 2, Para. 3 (1995). Ships' Routeing, Routeing Measures Other Than Traffic Separation Scheme, Rules and Recommendations on Navigation through the Strait of Istanbul, the Strait of Çanakkale and Marmara Sea, Pilotage.
- [4] IMO Res. A.480(XII) (1981). Recommendation on the use of adequately qualified deep-sea pilots in the Baltic.
- [5] IMO Res. MSC.138(76) Annex 1 (2002). Recommendation on Navigation through the Entrances to the Baltic Sea, Route-T. Amendments to the recommendation on navigation through the entrances to the Baltic Sea. (Supersedes A.579(14), A.620(15)).
- [6] IMO Res. A.486(XII) (1981). Recommendation on the use of adequately qualified deep-sea pilots in the North Sea, English Channel and Skagerrak.
- [7] IMO Res. MSC.138(76) Annex 2 (2002). Recommendation on Navigation through the Entrances to the Baltic Sea, the Sound. Amendments to the recommendation on navigation through the entrances to the Baltic Sea.

- (Supersedes A.579(14), A.620(15))
- [8] IMO Res. A.668(16) (1989). Use of pilotage services in the Euro-Channel and IJ Channel.
- [9] IMO Res. A.710(17) (1991). Use of pilotage services in the Torres Strait and the Great North East Channel. (Revokes A.619.(15)).
- [10] FINAL A5-0364/2003 4 November 2003 "REPORT on the joint text approved by the Conciliation Committee for a European Parliament and Council directive on market access to port services" (PE-CONS 3670/2003 - C5 0461/2003 - 2001/0047(COD)).