

5. ULUSAL DENİZ TURİZMİ SEMPOZYUMU DİJİTAL DÖNÜŞÜM

KRUVAZİYER GEMİLERİNDE EMNİYET RİSKİ OLUŞTURAN FAKTÖRLERİN DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

İrem BEBEK

Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Nurullah ALTUN

Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Arş. Gör. Umur BUCAK

Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi

Dr. Öğr. Üyesi Hakan DEMİREL

Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi



İÇERİK

- Giriş
- Yöntem
- Uygulama
- Bulgular
- Sonuç
- Kaynakça

GİRİŞ

- ▶ Deniz Turizmi Yönetmeliğinde, ‘gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizm ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlenme, spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan, denize elverişli deniz turizmi aracı’ şeklinde ifade edilen kruvaziyer gemiler (Oral vd., 2014: 298), günümüzde devasa boyutlardaki yüzer oteller olarak hizmet vermektedir.
- ▶ Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği’ne göre, kruvaziyer turizmin bu denli talep görmesinin nedenleri arasında, gemilerdeki mevcut konfor, pek çok destinasyonu ziyaret etme fırsatının olması, fiyat/satın alma değer oranının daha uygun oluşu ve tüm masrafların fiyata dahil oluşu, sağlanan emniyet imkanlarıyla birlikte en uzak ve vahşi bölgelere ya da tarihi değeri yüksek olan destinasyonlara ulaşma olanağı, ziyaretçilerin zevk ve bütçelerine uygun seçimler yapma imkanı sağlaması gibi faktörler yer almaktadır (Bircan, 2014: 30-31).

GİRİŞ

- ▶ Son yıllarda büyük bir atılım içerisinde bulunan kruvaziyer turizmi tehdit eden en önemli unsurlardan birisi emniyet riskleridir.
- ▶ Hem turizm sektörünün doğal yapısı hem de kruvaziyer turizminin turizm sektörü içerisinde rekabet içerisinde olduğu diğer turizm disiplinleri düşünüldüğünde, olası bir emniyet zafiyeti müşterilerin ilgilerini farklı bir alana yönlentmelerine sebep olacaktır.

YÖNTEM

- ▶ Çalışmada kruvaziyer gemilerde meydana gelebilecek ve seyahati tehdit edebilecek risklerin öncelik algılarını sıralamak adına Analytic Hierarchy Process (AHP) Yöntemi kullanılmıştır.
- ▶ Matematiksel bir model olarak kurgulanan AHP Yöntemi, özellikle karar verme problemlerinde sıkça başvurulan bir yöntemdir (Saaty ve Niemira, 2006: 1).
- ▶ Nitel ifadelerin nicel olarak analiz edilmesini kolaylaştıran bu yöntemin (Bucak vd., 2019: 295) analiz aşamaları Tablo 1'de ifade edilmiştir.

Tablo 1: AHP Yöntemi Analiz Aşamaları

Aşama	İşlem	Açıklama
A1	$\mathbf{B} = \begin{bmatrix} 1 & a_{12} & \dots & a_{1j} \\ 1/a_{12} & 1 & \dots & a_{2j} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ 1/a_{1j} & 1/a_{2j} & \dots & 1 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} b_{11} & b_{12} & \dots & b_{1j} \\ b_{21} & b_{22} & \dots & b_{2j} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ b_{i1} & b_{i2} & \dots & b_{ij} \end{bmatrix}$	Uzmanlar tarafından yapılan ikili karşılaştırmalar sonucu $\mathbf{B}=[b_{ij}]$ matrisi elde edilir.
A2	$c_{ij} = \frac{b_{ij}}{\sum_{i=1}^n b_{ij}}$	Normalizasyon işlemi sonucu $[c_{ij}]$ matrisi elde edilir.
A3	$w_i = \frac{\sum_{j=1}^n c_{ij}}{n}$	Normalize edilerek elde edilen matrisin satır değerlerinin aritmetik ortalaması, tek sütunlu w_i matrisini oluşturur ve bu matris kriterlere ait önem derecelerini ifade eder.
A4	$\lambda = \frac{\sum \frac{d_i}{w_i}}{n} \quad \mathbf{D}=\mathbf{B}*\mathbf{W}$	Tutarlılık analizi yapmak adına \mathbf{W} matrisinin \mathbf{B} matrisi ile çarpılması sonucu \mathbf{D} matrisi oluşturulur. \mathbf{D} matrisinin ilgili formülle çözülmesiyle birlikte her bir kriterin öz vektörü (λ) hesaplanır.
A5	$CR = \frac{(\lambda - n) / (n - 1)}{RI}$ RI: Rassallık indeksi	\mathbf{B} matrisindeki ikili karşılaştırmaların tutarlılık oranı (CR) yandaki formülle hesaplanır. Saaty'e göre tutarlılık oranı 0,10'dan küçük olmalıdır. n : 3 4 5 6 7 8 9 RI: 0,58 0,90 1,12 1,24 1,32 1,41 1,45

UYGULAMA

- Bu çalışmada kruvaziyer gemilerinde seyir esnasında ve yolcuların gezileri esnasında oluşabilecek emniyet riskleri ifade edilmiş ve bu risklerin algısal önem derecelerinin tespit edilmesi amaçlanmıştır.
- Bu amaç doğrultusunda, ilgili emniyet riskleri literatür yardımıyla (Lois vd., 2004; Shobana ve Sevcikova, 2011; Baker, 2013: 140; Vidmar ve Perkovic, 2015; Uğurlu ve Yıldız, 2016) tespit edilmiş ve bu risklerin algısal önem sıralaması uzman görüşü alınarak yapılmıştır.

UYGULAMA

Şekil 1: Kruvaziyer Seyahatlerde Meydana Gelebilecek Emniyet Riskleri

Gemilerden kaynaklanan emniyet riskleri

- Teknik Arıza
- Yangın Riski
- Hijyen Eksikliği
- Mürettebat Davranışları

Dış etkenlerden kaynaklanan emniyet riskleri

- Ülkeler arası politik anlaşmazlıklar
- Korsan saldırıları
- Siber saldırılar

Yolculardan kaynaklanan emniyet riskleri

- Bulaşıcı ve salgın hastalık taşıma
- Yolcu portföyünün belirsizliği
- Yolcuların gemideki tutum ve davranışları
- Yolcuların uğrak destinasyonlardaki tutum ve davranışları

UZMANLAR

	Pozisyonu	Yeterliliđi	Görev Süresi (Yıl)
Uzman 1	Kılavuz Kaptan	Uzak yol Kaptanı	19
Uzman 2	Kaptan	Uzank yol Kaptanı	20
Uzman 3	Güvenlik Enspektörü	Uzak yol Kaptanı	19
Uzman 4	Kaptan	Uzak yol Kaptanı	13
Uzman 5	Güvenlik Enspektörü	Uzak yol Kaptanı	14
Uzman 6	Kaptan	Uzak yol Kaptanı	15
Uzman 7	Kaptan	Uzak yol Kaptanı	13
Uzman 8	Kaptan	Uzak yol Kaptanı	16

BULGULAR

SIRA	KRİTER ADI	SKOR
1	Korsan Saldırıları	0,507189425
2	Salgın Hastalık	0,480512479
3	Yangın Riski	0,46955072
4	Gemideki Yolcu Davranışları	0,416108234
5	Teknik Arıza Potansiyeli	0,329487434
6	Ülkeler Arası Politik Anlaşmazlıklar	0,282062291
7	Siber Saldırı	0,270826696
8	Yolcu Portföyünün Belirsizliği	0,264457155
9	Mürettebat Davranışları	0,258178397
10	Destinasyondaki Yolcu Davranışları	0,229681961
11	Hijyen Eksikliği	0,138585736

SONUÇ

- ▶ Toplanan veriler neticesinde yapılan analizler, kruvaziyer bir seyahat esnasında meydana gelebilecek en riskli durumun korsan saldırıları olduğunu göstermiştir.
- ▶ Yolcu profili ve taşıdığı kıymetli eşya potansiyeli nedeniyle kruvaziyer gemiler, özellikle Güneydoğu Asya, Batı ve Doğu Afrika, Kızıldeniz, Güney ve Orta Amerika, Karayip Bölgesi gibi farklı alanlarda hüküm süren korsan saldırıları için, açık bir hedef haline gelmektedir.
- ▶ Bu anlamda destinasyon ve rota seçimi oldukça önemli hale gelmektedir.

SONUÇ

- ▶ Uzmanlar, gemide yaşanabilecek salgın hastalıkları ve yangın riskini de oldukça önemli birer risk olarak görmektedirler.
- ▶ Bu durum, kruvaziyer hat operatörlerinin sağlık konusundaki hassasiyetlerini artırmaları (Örn. Gemide bulunan sağlık personeli sayısı artırılabilir) noktasında öneride bulunmaktadır.
- ▶ Yangın, gerçekleştiğinde çok hızlı yayılabilen önemli bir risk olup önlenmesi adına uluslararası standartların takip edilmesi gerekmektedir.

Dev gemide yolcu 10. kattan aşağıya düştü



Ana Sayfa » GÜNDEM

23.01.2020 12:06



- A | A +



A Royal Caribbean şirketinin dev yolcu gemisi 'Oasis of the Seas' trajik bir olaya sahne oldu. Geminin 10. katından düşen bir yolcu hayatını kaybetti.

Porto Riko'nun San Juan Limanı'nda demirli olan Oasis of the Seas'te dün akşam saatlerinde alarm durumuna geçildi. Geminin 10. katında balkonda bulunan bir yolcu aşağı düşerken, olayı gören diğer yolcular durumu görevlilere bildirdi.

Gemi çalışanları ve sahil güvenlik ekipleri arama kurtarma çalışmalarına

başlarken, talihsiz adamın cansız bedenine ulaşıldı. Yolcunun kimliği açıklanmazken, olayla ilgili soruşturma başlatıldı.

A Royal Caribbean şirketi tarafından yapılan açıklamada, "Yaşanan üzücü olayda bir erkek yolcumuz hayatını kaybetti. Soruşturma kapsamında yetkililerle işbirliğimizi sürdürüyoruz. Kalbimiz yaşamını yitiren yolcumuzun ailesiyle birlikte" denildi.

362 metrelik uzunluğa sahip Oasis of the Seas, 6 binden fazla yolcu taşıyabiliyor.



İTALYA'DAKİ GEMİDE CORONA VİRÜSÜNE RASTLANMADI (27 TÜRK ARALARINDA)

İtalya'da bir yolcu gemisi corona virüsü şüphesiyle limana çekildi. Yaklaşık 6 bin yolcu taşıyan gemide 27 de Türkiye vatandaşı bulunuyor. İtalyan haber ajansı yapılan testlerin sonucunda gemide virüse rastlanılmadığını duyurdu.



30 Ocak 2020 Perşembe 20:03

NTV yayınına bağlanan Roma Büyükelçisi Murat Salim Esenli, "Türk yolcuların yardıma ihtiyacı olursa devreye gireriz" dedi.

İtalya'nın Civitavecchia Limanı'nda Çinli 2 yolcuda yeni tip corona virüsten şüphelenilmesinin ardından demirlenen ve karantinaya alınan Costa Smeralda yolcu gemisinde 27 Türk yolcu olduğu bildirildi.

Türkiye'nin Roma Büyükelçiliği yetkililerinden edinilen bilgiye göre, Çinli bir çiftte corona virüs bulunduğu şüphesiyle Civitavecchia Limanı'na demirlenen Costa Smeralda kruvaziyerinde 27 Türk yolcu bulunuyor.

İtalyan haber ajansı "Gemide corona virüsüne rastlanılmadığı" bilgisini paylaştı. Gemide karantina alınan yolcuların corona virüs testinin negatif çıktığını belirtti. Gemideki yolcular 24 saat boyunca gözlem altında tutulacak. NTV yayınına bağlanan Roma Büyükelçisi Murat Salim Esenli, "Türk yolculardan yardım talebi gelmedi. Yardıma ihtiyaç olursa devreye gireriz. Türk yolcular istedikleri zaman bizimle temasa geçebilirler" açıklamasını yaptı.

NTV İtalya muhabiri Esmâ Çakır, çıkan raporun bir ön rapor olduğunu, kesin test sonuçlarının 24 saat sonra çıkacağını aktardı. Çakır, gemideki 27 Türk yolcunun sağlık durumlarının iyi olduğunu, ancak yolcuların gemiden iniş zamanlarına ilişkin durumun belirsizliğini koruduğu söyledi.



YOLCU GEMİSİNE KARANTİNA

İtalya'da 6 bin yolcusu olduğu belirtilen Costa Crociere şirketine ait kruvaziyer, Çinli bir çiftte tespit edilen yüksek ateş nedeniyle ülkenin batısındaki Civitavecchia Limanı'na demir atmıştı.

Çinli çift, yeni tip koronavirüs (2019-nCoV) şüphesiyle önce geminin revirinde tedavi altına alınmış, ardından tetkikler için Roma'daki Lazzaro Spallanzani Ulusal Bulaşıcı Hastalıklar Enstitüsüne götürülmüştü.

Covid-19: Koronavirüs nedeniyle karantina altındaki geminin yolcuları ne hissediyor?

13 Şubat 2020



Paylaş



Diamond Princess 4 Şubat'tan beri Yokohama'da karantina altında

Japonya'nın Yokohama kenti yakınlarında içindeki 3 bin 700 kişiyle birlikte karantinada tutulan Diamond Princess'teki yolculardan David Abel, "Depresifleşiyoruz" diyor.

Norwegian Cruise Kuşadası'na 30 İlave Sefer Koydu

Küresel ekonominin yanı sıra dünya turizminde de şok yaratan koronavirüs salgını nedeniyle dev yolcu gemileri rotalarını Akdeniz'e çevirdi. Dünyanın önde gelen kruvaziyer firmalarından Norwegian Cruise Line, Uzak Doğu'daki seferlerini iptal ederek gemilerinin yönünü Akdeniz'e çevirdi.



İlginizi Çekebilecek Haberler



Gemi turları ile standart dışı bir balayı



MSC Cruises'dan 2021 için İstanbul ve Kuşadası müjdesi



Uzun bir aradan sonra Türkiye limanlarına geri d
MSC Cruises, Türkiye'deki yeni yapılanmasıyla, operasyonlarını daha da güçlendirdi. Türkiye'dek 15'inci yılını kutlayan MSC Cruises, 2021 yaz sonunda İstanbul ve Kuşadası'nda misafirleriyle buluşacak

Dünyanın en büyük özel cruise operatörü MSC Cruises, Türkiye'deki 15'ii yılında İstanbul ve Kuşadası'nı önde gelen limanlar arasına dahil ett Türkiye ofisindeki yenide yapılandırma kapsamında pazarda daha güçlü bir konuma gelen MSC Cruises, 2021 yaz sezonunda, 2 gemi ile



Türkiye limanlarına geri döneceğini açıkladı. Ege & Adriyatik ve Doğu Akdeniz programlarını gerçekleştirecek olan gemiler ile hem İstanbul hem Kuşadası, şirketin seyahat programında önemli bire iniş ve biniş limanı olarak belirlendi.

MSC Fantasia, 25'er kez İstanbul ve Kuşadası'na uğrarken, MSC Lirica ise sezon boyunca 23 kez Kuşadası'nı ziyaret edecek. Gemiler bu sürede Türkiye'ye ortalama olarak 212.500 yolcu taşıyacak Türkiye'den 10.000 misafiri ağırlayacak. MSC Fantasia'nın 2021 Nisan ve Eylül ayları arasındaki 9 günlük programına göre, İstanbul, Efes Antik Harabeleri'nin yakınındaki Kuşadası, olimpiyatların doğduğu şehir Katakolon, kara turlarıyla Atina, Pire, Korfu Adası, İtalya'daki Bari ve Venedik ile Kuzey İtalya'daki Trieste Limanı, geminin İstanbul'a dönmeden önce uğrayacağı duraklar olacak.

MSC Lirica, Mayıs 2021'den Eylül 2021'e kadar Kuşadası'dan Pire'ye 7 gecelik seyahatler sunacak ve seyahat programına göre Kuşadası'na geri dönmeden önce Mikonos Yunan Adası'na, Haife İsrail'e, Limassol Kıbrıs'a ve Rodos'a uğrayacak.

MSC Cruises Yönetici Direktörü Angelo Capurro, "Türkiye'ye geri dönmekten dolayı büyük bir heyecan duyuyoruz. Türkiye'ye yolcu getirdiğimiz son süreçte, genel satış acentesi olarak faaliyet gösterirken, Şubat 2018 itibariyle oluşumumuzu MSC ofisi olarak yeniden yapılandırarak, Türkiye pazarında daha güçlü bir konuma gelmeyi başardık. Ayrıca seyahat acentelerinin isteklerini dikkate alarak hazırlanan ve kendilerine daha etkin bir biçimde yardımcı olabilecek, doğru satış araçlarına sahibiz. Uzun yıllardır geliştirmiş olduğumuz olumlu ilişkiler doğrultusunda, acentelerimizin verdikleri desteğin giderek artacağına inanıyor, 2021 yaz döneminde, İstanbul ve Kuşadası'na gerçekleştireceğimiz Ege & Adriyatik programlarında, hep birlikte başarılı bir yıl geçireceğimizi öngörüyoruz" dedi.

MSC Cruises Türkiye Genel Müdürü Necla Tuncel ise şunları söyledi: "5 yıl aradan sonra 2021 yılında gemilerimizin Türkiye'ye dönecek olması hem ülkemize tekrar turist getirebilmek hem de misafirlerimizi Türkiye limanlarından gemiye bindirebilmek bizleri çok heyecanlandırıyor. Yeni yapımızla birlikte öncelikli olarak Türkiye limanları global anlamda Cenova, Marsilya, Barselona, Dubai gibi iniş ve biniş limanı olarak belirlendi. Artık dünyanın çeşitli ülkelerinde sayısı 50'yi bulan tüm MSC ofisleri, direkt sistemden İstanbul ve Kuşadası için satış yapabilecek. Böylece farklı ülkelere gelecek yolcular, İstanbul ve Kuşadası'nı günü birlik gezmek yerine, Türkiye'ye uçarak, gemiye direkt buradan katılma imkanı elde edecek "

Bir rekor da Yunanistan turizminden

Düşük seviyeli ama istikrarlı büyümesini sürdüren Yunanistan, 2019'da tüm zamanların turizm geliri rekorunu kırdı.



21 Şubat 2020 - 12:04

 İlginizi Çekebilecek Haberler



**Korona virüsü yüzünden Çinli havacılık
devi iflasın...**

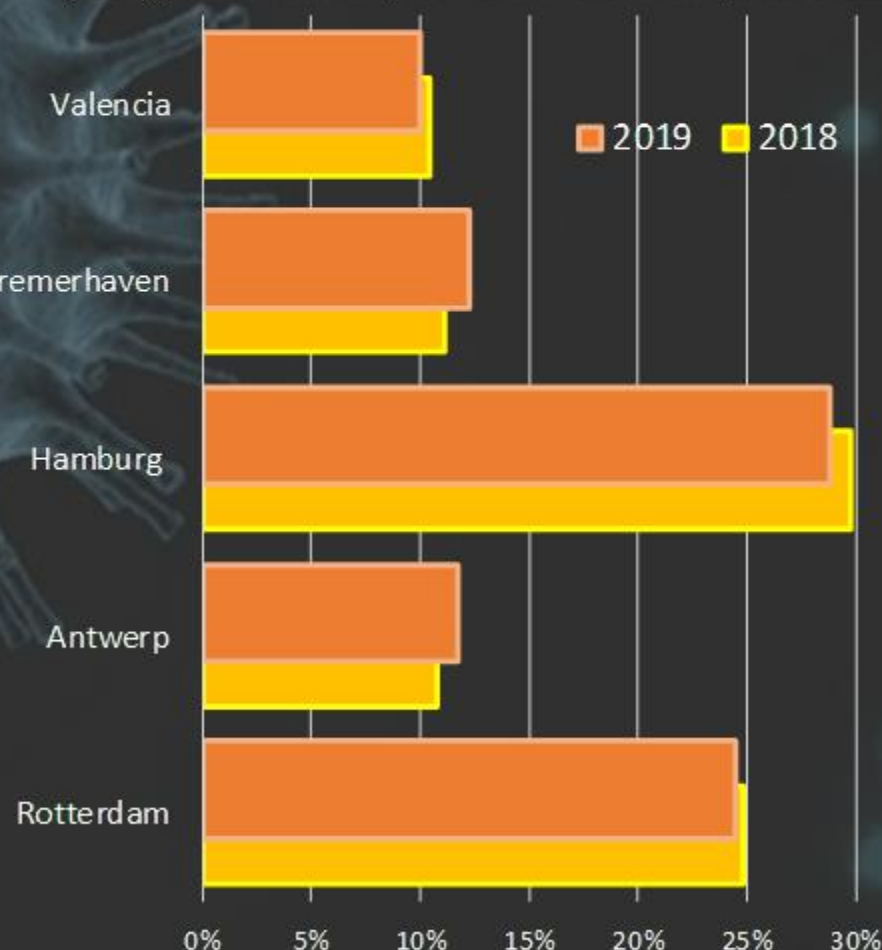
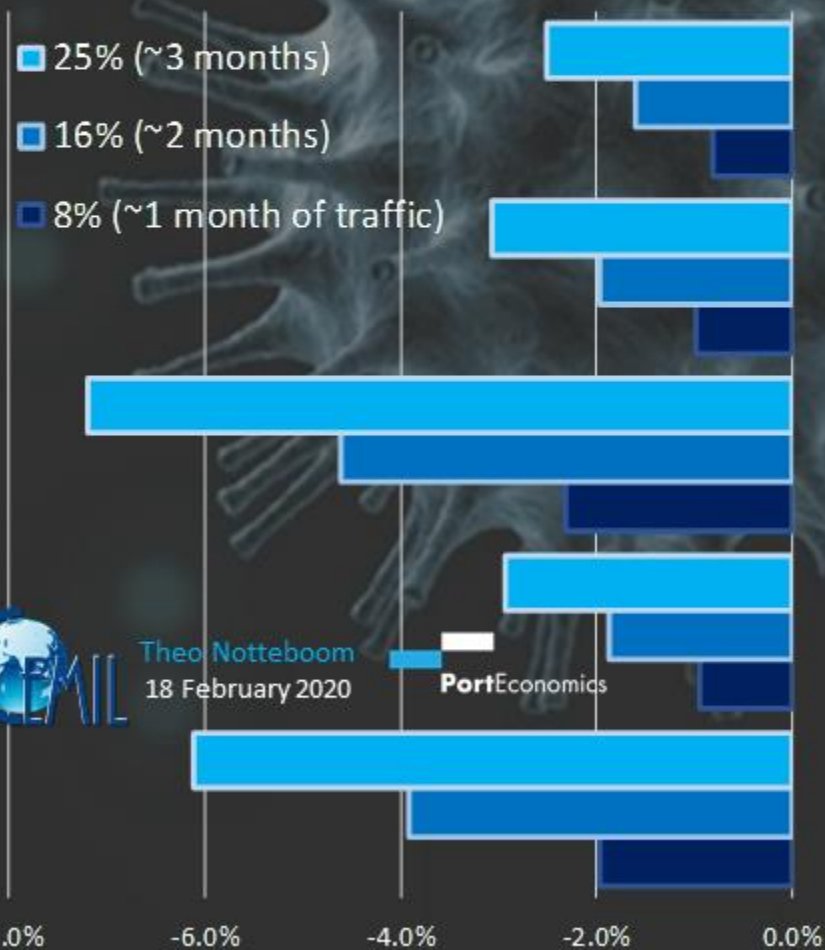


Coronavirus crisis: Chinese container volumes in key European ports

Impact of decline (-8%, -16% or -25%) in annual China traffic on overall TEU growth in 2020

Exposure of ports to China China as % of total container traffic

(2019 figures for Rotterdam, Bremerhaven and Hamburg are estimates)



Theo Notteboom
18 February 2020

PortEconomics



SMU - Center for Eurasian
Maritime & Inland Logistics



KAYNAKÇA

- Akyildiz, H., ve Menten, A. (2017). An integrated risk assessment based on uncertainty analysis for cargo vessel safety. *Safety science*, 92, 34-43.
- Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği. (2012, Ekim 12). *Gemide Çalışma*.
- Baker, D. (2013). Cruise passengers' perceptions of safety and security while Cruising the Western Caribbean. *Rosa Dos Ventos*, 140-154.
- Bircan, K. (2014). Kruvaziyer Turizminin Tanımı. Kruvaziyer Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Kruvaziyer Limanların Etkinliğinin Değerlendirilmesi: Alternatif Liman Önerisi. Aydın.
- Bucak, U., Dinçer, M. F. ve Demirel, H. (2019). Gemi İnşa Kararına Etki Eden Faktörlerin AHP Yöntemiyle Değerlendirilmesi. 8. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi. Niğde: 293-299.
- Deniz Turizmi Yönetmeliđi, 24.07.2009 Tarihli 27298 Sayılı Resmi Gazete.
- International Maritime Organizations. (2007). International Maritime Organization Maritime Safety Committee (2007): Formal Safety Assessment. Londra.

- Kalkan, M. E., ve Deniz, V. (2013). Risk Kavramı Üzerine. Türk Tabipler Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi, 43.
- Kontovas, C. A., ve Psaraftis, H. N. (2009). Formal safety assessment: a critical review. Marine technology, 46(1), 45-59.
- Lee, S., ve Ramdeen, C. (2013). Cruise ship itineraries and aoccupancy rates. Tourism Management, 236-237.
- Oral, E. Z., Coşar, Y., Danacı, A. ve Esmer, S. (2014). Kruvaziyer Lİmanlarında Yer Seçimi. 8.Kıyı Mühendisliđi Sempozyumu (s. 297-308). İstanbul: TMMOB İnşaat Müsendisleri Odası.
- Lois, P., Wang, J., Wall, A., ve Ruxton, T. (2004). Formal Safety Assessment of Cruise Ships. Tourism Management, 25(1), 93-109.
- Pekkaya, M. ve Bucak, U. (2018). Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleriyle Bölgesel Liman Kuruluş Yeri Seçimi: Batı Karadeniz'de Bir Uygulama. Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, Özel Sayı: 253-268.

- Saaty, T.L. ve Niemira, M.P. (2006). A Framework for Making a Better Decision. *Research Review*, 13(1): 1-4.
- Saaty, T. L. ve Özdemir, M. (2003). Negative Priorities in the Analytic Hierarchy Process. *Mathematical and Computer Modelling*, 37: 1063-1075.
- Sevcikova, D. (2011). 'All Aboard': Motivating Service Employees on Cruise Ships. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 70-78
- Szwed, P. S. (2011). Risk factors and theory building: a study to improve passenger vessel safety. *WMU J Marit Affairs*, 183-208.
- Uğurlu, Ö. ve Yıldız, S. (2016). Yolcu Gemisi Kazalarının Değerlendirilmesi ve Konumsal Analizi. *Journal of ETA Maritime Science*, 289-302.
- Vidmar, P. ve Perkovic, M. (2015). Methodological approach for safety assessment of cruise ship in port. *Safety Science*, 189-200.
- Wang, M. (2003). *Security Investment Risk: Evaluation, Prediction and Control*. Press of University of Shanghai Finance and Economics.
- Williams, C. ve Heins, R. (1985). *Risk Managment and Insurance*. McGraw-Hill, 7-9.



5. ULUSAL DENİZ TURİZMİ SEMPOZYUMU DİJİTAL DÖNÜŞÜM

DİNLEDİĞİNİZ İÇİN TEŞEKKÜRLER..