GEMİ ADAMLARINDA STRES, TÜKENMİŞLİK, DEPRESYON DÜZEYLERİ VE İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ

Kübra Uslu
191180118

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Psikoloji Anabilim Dalı
Klinik Psikoloji Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Mert Akcanbaş

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Eylül, 2021

GEMİ ADAMLARINDA STRES, TÜKENMİŞLİK, DEPRESYON DÜZEYLERİ VE İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ

Kübra Uslu
191180118
Orcid: 0000-0001-6093-5519

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Psikoloji Anabilim Dalı
Klinik Psikoloji Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Mert Akcanbaş

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Eylül, 2021



JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

TEŞEKKÜR

Öncelikle çalışmamın ilham kaynağı uçsuz bucaksız maviliklerin en değerli güçleri olan denizcilik sektörü çalışanlarına ve gemiadamlarına minnetlerimi sunarım. Bu yolda etik bir psikolog olmanın hatta en önemlisi erdemli bir insan olmanın ne demek olduğunu bizlere öğreten, üniversite hayatımın deniz feneri olup yön bulmamı sağlayan akademik alanda başarılarını, çalışmalarını ve etik duruşunu örnek aldığım sevgili hocam Dr. Öğr. Üyesi Mert Akcanbaş'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Bir gün bile olsa bana olan inancı asla eksilmeyen her düşüşümde de her başarımda da dağ gibi arkamda duran, sahip olduğum en değerli hazinem olan ve gururla adını dilimden düşürmediğim sevgili babam Alim Uslu' ya, şakacı tavrında gizli olan güveni ve inancıyla beraber her daim gülüşü ile bize güneş olan sevgili annem Seyhan Uslu' ya ve manevi desteğini esirgemeyen sevgili kardeşlerim Kürşat ve Berke Uslu'ya minnetlerimi sunarım.

Her zaman yanımda olan ve beni motive eden kuzenim, kız kardeşim sevgili Rüvide'ye ve araştırma alanında her başım sıkıştığında yardımıma koşan sevgili dostum Yasin'e ve bu dönemde beni destekleyen, güldüren, varlıklarıyla huzurlu ve mutlu hissettiren tüm dostlarıma sonsuz teşekkürler.

Kübra Uslu

Eylül, 2021

ÖZ

GEMİ ADAMLARINDA STRES, TÜKENMİŞLİK, DEPRESYON DÜZEYLERİ VE İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ

Kübra Uslu
Yüksek Lisans Tezi
Psikoloji Anabilim Dalı
Klinik Psikoloji Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Mert Akcanbaş
Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2021

Dünya üzerinde gerek ulaşım gerek ticaret noktasında deniz ve denizcilik sektörü büyük önem arz etmektedir. İşleyen ticaret zincirinin büyük bir halkası olan denizcilik sektörünün yegane güçleri ise denizcilerdir. Bunun içindir ki gemi adamlarının refahı hem dönen ticaret sirkülasyonu için hem de kişisel iyilik hali için önem taşımaktadır. Bu noktada bu araştırma için çeşitli gemi türlerinden ve pozisyonlardan 200 gemi adamına ulaşılmıştır ve araştırmanın örneklemini ulaşılan 200 gemi adamı oluşturmaktadır. Bu araştırmada gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeği kullanılarak stres düzeyleri, Maslach Tükenmişlik Envanteri kullanılarak tükenmişlik düzeyleri ve Beck Depresyon Ölçeği kullanılarak depresyon düzeyleri gemi adamlarının sosyodemografik özellikleri açısından ölçeklerin alt boyutları dikkate alınarak incelenmiştir. Araştırmanın veri analizi SPSS 25.0 paket programında t-test, one way ANOVA, ki-kare ve pearson korelasyon testleri kullanılarak yapılmıştır.

Araştırma sonucunda gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinde cinsiyet, yaş, medeni durum, çocuk sahibi olma, gemideki pozisyon, çalışma yılı değişkenleri kontrol boyutunda anlamlı farklılık gösterir iken vardiya saatleri değişkenine göre ise iş yükü, kontrol boyutu ve sosyal destek alt boyutları olmak üzere tüm alt boyutlarında anlamlı farklılık görülmektedir. Öte yandan Maslach Tükenmişlik Envanteri çerçevesinde ise yaş, gemideki pozisyon ve gemi türü değişkenleri duygusal tükenmişlik boyutunda anlamlı farklılık gösterirken çocuk sahibi olma ve çalışma yılı değişkenleri duygusal tükenmişlik ve duyarsızlaşma alt boyutunda anlamlı fark göstermektedir. Beck Depresyon Ölçeğine göre ise sadece eğitim değişkeninde anlamlı farklılık saptanmıştır. Örgütsel Stres Ölçeğinden alınan puanlar ile Maslach tükenmişlik ölçeği puanları arasındaki ilişkiyi

belirlemek üzere yapılan Pearson Korelasyon analizi sonucuna göre; Duygusal tükenmişlik ile iş yükü puanları arasında pozitif yönde, duygusal tükenmişlik ile sosyal destek arasında negatif yönde ilişki, Duyarsızlaştırma ile iş yükü arasında pozitif yönde duyarsızlaşma ile sosyal destek arasında negatif yönde ilişki, Kişisel başarı ile iş yükü arasında negatif yönde, kişisel başarı ile sosyal destek arasında pozitif yönde ilişki bulunmuştur.

Anahtar Sözcükler: Gemi adamı, stres, tükenmişlik, depresyon.

ABSTRACT

EXAMINATION OF STRESS, BURNOUT, DEPRESSION LEVELS AND RELATIONS IN SEAMAN

Kübra Uslu
Master of Thesis
Department of Psychology
Clinical Psychology Programme
Thesis Advisor: Dr. Öğr. Üyesi Mert Akcanbaş
Maltepe University Graduate School, 2021

The sea and maritime sector are of great importance in terms of both transportation and trade in the world. However, the only power of the maritime industry, which is a major link in the functioning trade chain, is the seafarers. For this reason, the well-being of seafarers is essential both for the returning trade circulation and for their personal well-being. At this point, 200 seafarers from various ship types and positions were reached for this research, and the sample of the research is 200 seafarers reached. In this study, seafarers' stress levels using the Organizational stress scale, burnout levels using the Maslach burnout inventory, and depression levels using the Beck depression scale were examined by considering the sub-dimensions of the scales in terms of sociodemographic characteristics of seafarers.The data analysis of the research was carried out in SPSS 25.0 package program using t-test, one way ANOVA, chi-square and Pearson correlation tests.

As a result of the research, while the variables of gender, age, marital status, having a child, position on the ship, working year in the organizational stress scale of the seafarers show a significant difference in the control dimension, there is a significant difference in all sub-dimensions, including the workload, control dimension and social support sub-dimensions according to the shift hours variable. difference is seen. On the other hand, within the framework of Maslach burnout inventory, age, position on the ship and ship type variables show a significant difference in the emotional burnout dimension, while the variables of having a child and working year show a significant difference in

the emotional exhaustion and depersonalization sub-dimension. According to the Beck depression scale, there was a significant difference only in the education variable.According to the results of the Pearson Correlation analysis conducted to determine the relationship between the scores obtained from the organizational stress scale and the scores of the Maslach burnout scale; There is a positive relationship between emotional burnout and workload scores, a negative relationship between emotional exhaustion and social support, a positive relationship between desensitization and workload, a negative relationship between depersonalization and social support, a negative relationship between personal achievement and workload, personal achievement and social support A positive relationship was found between there was a negative relationship between personal success and workload, and a positive relationship between personal success and social support. There was a negative relationship between personal success and workload, and a positive relationship between personal success and social support.

Keywords: Seaman, Stress, Burnout, Depression.

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI iii
TEŞEKKÜR iv
ÖZ v
ABSTRACT vii
İÇİNDEKİLER ix
TABLOLAR LİSTESİ xi
ŞEKİLLER LİSTESİ xiii
KISALTMALAR xiv
ÖZGEÇMİŞ xv
BÖLÜM 1.GİRİŞ 1
1.1 Problem 2
1.2 Amaç 3
1.3 Önem 3
1.4 Varsayımlar 4
1.5 Sınırlıklar 4
BÖLÜM 2. GENEL BİLGİLER 5
2.1.Gemi adamı Kavramı 5
2.1.1. Gemi adamı Sınıfları ve Görevleri 5
2.1.2.Gemide Çalışma ve Yaşama Koşulları 10
2.1.3. Gemi Türleri 13
2.2. Stres 14
2.2.1. Stres Kavramı 14
2.2.2. Stres Belirtileri 16
2.2.3. Stres Kaynakları 17
2.2.4. Stresin Sonuçları 18
2.2.5. Gemi adamlarında Stres 19
2.3. Tükenmişlik 20
2.3.1. Tükenmişlik Kavramı 20
2.3.2. Tükenmişlik Nedenleri ve Etki Eden Faktörler 23
2.3.3. Tükenmişlik Belirtileri 26
2.3.4. Tükenmişlik Sonuçları 27
2.3.5. Gemi Adamlarında Tükenmişlik 29
2.4. Depresyon 31
2.4.1. Depresyon kavramı 31
2.4.2. Depresyonun Tarihçesi ve Kuramsal Yaklaşım 32
2.4.3. Depresyonu Tetikleyen Unsurlar 33
2.4.4. Depresyon Belirtileri 35
2.4.5.Depresyon Tanı Ölçütleri 36

2.4.6. Gemi adamlarında depresyon faktörü 37
2.5. Stres, Tükenmişlik ve Depresyon Kavramlarının Birbirleri ile İlişkileri 37
BÖLÜM 3. YÖNTEM 39
3.1. Araştırma Modeli 39
3.2. Evren ve Örneklem 39
3.3. Veri Toplama Araçları 39
3.3.1. Sosyodemografik Bilgi Formu 39
3.3.2. Örgütsel Stres Ölçeği 40
3.3.3. Maslach Tükenmişlik Ölçeği 40
3.3.4. Beck Depresyon Envanteri 41
3.4. Verilerin Çözümlenmesi ve Yorumlanması 41
BÖLÜM 4. BULGULAR VE YORUMLAR 42
BÖLÜM 5. SONUÇ VE TARTIŞMA 73
EK'LER 80
KAYNAKÇA 93

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Gemi Adamı Sınıfları 6
Tablo 2. Gemi Türleri 13
Tablo 3. Sosyodemografik Bilgilere Ait Tanımlayıcı Bulgular I 42
Tablo 4. Sosyodemografik Bilgilere Ait Tanımlayıcı Bulgular II 43
Tablo 5. Sosyodemografik Bilgilere Ait Tanımlayıcı Bulgular III 45
Tablo 6. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması 46
Tablo 7. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması 47
Tablo 8. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması 47
Tablo 9. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Yaş Değişkenine Göre Karşılaştırılması 48
Tablo 10. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Yaş Değişkenine Göre Karşılaştırılması 49
Tablo 11. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Yaş Değişkenine Göre Karşılaştırılması 50
Tablo 12. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Eğitim Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması 51
Tablo 13. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Eğitim Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması 52
Tablo 14. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Eğitim Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması 53
Tablo 15. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması 54
Tablo 16. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması 54
Tablo 17. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması 55
Tablo 18. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çocuk Sahibi Olma Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması 55
Tablo 19. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çocuk Sahibi Olma Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması 56
Tablo 20. Gemi adamların Beck Depresyon Düzeylerinin Çocuk Sahibi Olma Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması 56

Tablo 21. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Gemideki Pozisyon Değişkenine Göre Karşılaştırılması 57
Tablo 22. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Gemideki Pozisyon Değişkenine Göre Karşılaştırılması..... 58
Tablo 23. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Gemideki Pozisyon Değişkenine Göre Karşılaştırılması 59
Tablo 24. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çalışma Yılı Değişkenine Göre Karşılaştırılması 60
Tablo 25. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çalışma Yılı Değişkenine Göre Karşılaştırılması..... 61
Tablo 26. Gemi adamlarında Beck Depresyon Düzeylerinin Çalışma Yılı Değişkenine Göre Karşılaştırılması 62
Tablo 27. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Sefer Süresi Değişkenine Göre Karşılaştırılması 63
Tablo 28. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Sefer Süresi Değişkenine Göre Karşılaştırılması..... 64
Tablo 29. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Sefer Süresi Değişkenine Göre Karşılaştırılması 65
Tablo 30. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Gemi Türü Değişkenine Göre Karşılaştırılması 66
Tablo 31. Gemi adamlarında Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Gemi Türü Değişkenine Göre Karşılaştırılması 67
Tablo 32. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Gemi Türü Değişkenine Göre Karşılaştırılması 68
Tablo 33. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Vardiya Saati Değişkenine Göre Karşılaştırılması 69
Tablo 34. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Vardiya Saati Değişkenine Göre Karşılaştırılması 69
Tablo 35. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Vardiya Saati Değişkenine Göre Karşılaştırılması 70
Tablo 36. Maslach Tükenmişlik Sendromu Ölçeğinden Alınan Puanların Dağılımı 70
Tablo 37. Örgütsel Stres Ölçeğinden Alınan Puanların Dağılımı 71
Tablo 38. Beck Depresyon Envarterinden Alınan Puanların Dağılımı 71
Tablo 39. Beck Depresyon Ölçeği, Maslach Tükenmişlik Ölçeği ve Örgütsel Stres Ölçeği Puanları Arasındaki İlişkiyi Belirlemek Üzere Yapılan Pearson Çarpım Moment Korelasyon Analizi Sonuçları 72

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Maslach Tükenmişlik Boyutları 23

KISALTMALAR

IMHA : International Maritime Health Association

KB : Kişisel Başarısızlık

D : Duyarsızlaşma

DT : Duygusal Tükenme

Ort. : Ortalama

GT : Gros Tonaj

Kw : Kilowatt

ÖZGEÇMİŞ

Kübra Uslu
Psikoloji Anabilim Dalı

Eğitim

Y.Ls.	2019	Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Psikoloji Anabilim Dalı
Ls.	2014	Üsküdar Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fak. Psikoloji Bölümü
Lise	2010	Özel Doğa Koleji

İş /İstihdam

2018 - NP İstanbul Hastanesi (Stajyer)
2015 - Alim İzolasyon Muhasebe

Seminer ve Kurslar

-Üsküdar Üniversitesi Aile Danışmanlığı Sertifika Eğitimi

- Genom

- t-MBA

- Üsküdar Üniversitesi Evrimsel Psikoloji Semineri

BÖLÜM 1.GİRİŞ

Çalışma yaşamında kişinin içinde bulundugu iş ortamı performansı etkileyen en önemli unsurlardan bir tanesidir. Denizcilik sektöründe ise içinde bulunulan gemi, geminin hareket ettiği güzergah ve geminin sahip olduğu imkanlar gemi adamlarının bulundugu gemi içerisinde hem çalışmasından hem de belirli bir süre zarfında orada hayatını idame ettirme ve yaşama zorunluluğunda olmasından dolayı büyük önem arz etmektedir. Bu koşullar göz önünde bulundurulduğunda gemi adamlarının gemide geçirdiği uzun süreler beraberinde gemi adamlarını zorlayan bazı durumlara yol açabilmektedir.

Literatürde yer alan bazı çalışmalarda ifade edilen şekli ile gemi adamları gemi içerisinde uzun süreler geçirmeleri ve karada ki sosyal hayattan izole olmaları sebebi ile gemi içerisinde geçirdikleri süreyi hapishane hayatına benzetmektedirler (Karadag, 2019). Gemi adamlarını gemi içersinde uzun süre kalmanın yanı sıra olumsuz yönde etkileyebilecek birçok farklı zorlayıcı durum bulunmaktadır. Daha önce yapılan araştırmalar ışığında gemi adamlarını en çok zorlayan durumlar arasında bulundukları geminin türü, geminin hareket ettiği güzergah, gemi içerisinde gemi adamına ayrılan alanın büyüklüğü, sosyal hayattan ve aileden uzak kalmak, gemi içi ast-üst ilişkisi, çalışma saatlerinin fazlalığı, kötü hava şartları ve ihtiyaç duyulan şeylere ulaşamama gibi zorlayıcı faktörler sıralanmaktadır (Arslan, 2006). Bu zorlayıcı durumlar ile beraber hissedilen yalnızlık hissi, özlem duygusu gibi faktörler içinde bulundukları çevre koşullarının yarattığı işi stresi ile beraber gemi adamlarının duygusal sağlığı üzerinde etkili olduğu belirtilmiştir (Borovnik, 2011). Duygusal sağlığın üzerinde etkili olan bu faktörler beraberinde yapılan diğer çalışmalarda göstermektedir ki gemi adamlarının zorlu çalışma şartları altında en çok dikkat çeken belirti sürekli yorgun hissetmeleri ve yorgunluğa ek olarak gemiye uyum sağlayamama, alkol ve sigara gibi bagımlılık veren maddelere ilginin artması, gemi içerisinde sürülen yaşamdan zevk alınmaması, uyku

bozuklukları, iş performansında ve kalitesinde düşüş gibi tükenmenin habercisi olan belirtiler ile karşılaşılmıştır (Kurt, 2006).

Literatürde yapılan çalışmalar incelendiğinde denizcilik sektörü çalışanları için stres ve tükenmişliği inceleyen sınırlı çalışmalar olmasına rağmen depresyon, stres ve tükenmişliği birlikte ele alan yeterli içerikte çalışmalara rastlanamamıştır. Ancak denizde, aileden ve sosyal hayattan uzak kalmak, düzensiz uyku döngüsü, yoğun iş temposu ve yalnızlık gibi depresyonu tetikleyebilecek birçok faktör bulunduğu aşikârdır. Bu kapsamda denizcilik sektörü çalışanlarının çalışma ortamlarında maruz kaldıkları stres ve baskı, duygusal tükenmeye ve depresyona sebep olabilmekte sonucunda gemi kazalarına, intiharlara ve yaralanmalara yol açabilmektedir.

Dolayısıyla bu çalışmanın dünyanın en zor meslekleri arasında bulunan gemi adamlığına, deniz sektörüne ve denizde çalışma hayatına psikolojik perspektiften bakmak ve incelemek için önemli bir kaynak olabileceği, literatürde bulunan bu boşluğu doldurabileceği ve kazaları ve çalışma ortamında bulunan bu kişilerin sorunlarının çözülebilmesi için gerekli bilimsel yöntemlerin önünü açabileceği düşünülmektedir.

1.1 Problem

Denizcilik ve gemi sektörü geçmişten günümüze ulaşım ve ticaret anlamında büyük bir önem arz etmektedir. Bünyesinde barındırdığı önemli görevleri ile kargo gemileri, kuru yük gemileri, tanker gemileri hatta seyahat ve tatil amacı ile kruvaziyer gemiler pek farkında olunmasa da insanoğlunun hayatında zamanla önemli bir yer kazanmıştır. Yaşamda böylesine önemli bir alana sahip olan bu sektörlerin işlevlerlerini yerine getirebilmesinin arkasındaki güç ise bünyesinde çalışan ve bu alanda emek harcayan sektör çalışanlarıdır. Bu mesleği icra eden insanlar zorlu çalışma şartları, uzun vardiya saatleri, uzun kontrat süreleri, düzensiz beslenme, sosyal alanlardan izole olma, aileden uzakta yaşama, düzensiz ve sağlıksız uyku döngüsü vb. bir çok etkinin varlığında hayatlarını devam ettirmekte ve çalışma hayatlarına devam etmektedirler. Bu şartların beraberinde kişilerde kaçınılmaz olarak sağlık sorunları, psikososyal problemler, psikolojik sıkıntılar zamanla gün yüzüne çıkmaktadır. Zaman içerisinde oluşan ve ansızın ortaya çıkabilen bu sorunların bilimsel bir temele dayanarak tanımlanması ve

gerçekleştirilebilecek çözümlerin ortaya koyulması ve tartışılması hem sektör açısından hemde insan sağlığı açısından önemli bir konudur.

1.2 Amaç

Bu araştırmada gemi adamları ve gemi adamı cüzdanına sahip denizcilik fakültesi öğrencilerinde bulunan stres, tükenmişlik, depresyon düzeyleri ve bu düzeylerin sosyodemografik değişkenler açısından incelenmesi ve değişkenler arasındaki arasındaki bağlantılarının tartışılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda araştırma hipotezleri test edilmiştir.

Hipotezler;

- Gemi adamlarında stres ve tükenmişlik arasında anlamlı bir ilişki vardır.
- Gemi adamlarında stres ile tanımlayıcı faktörler arasında (cinsiyet, yaş, eğitim, medeni durum, çocuk sayısı, gemideki pozisyon, çalışma yılı, günlük çalışma saati, sefer süresi, gemi türü) anlamlı farklılık vardır.
- Gemi adamlarında tükenmişlik ile tanımlayıcı faktörler arasında anlamlı farklılık vardır.
- Gemi adamlarında depresyon ile tanımlayıcı faktörler arasında anlamlı farklılık vardır.

1.3 Önem

Denizde çalışanların stres ve tükenmişlik düzeylerine dair daha önce yapılan çalışmalar işletme ve denizcilik fakülteleri kapsamında gerçekleşen ve faktörlerin varlığını saptamaya yönelik yapılan çalışmalardır. Bu noktada bu çalışma diğerlerinden farklı olarak dünyanın en zor mesleklerinden birine mensup olan gemi adamlarını ve gemide geçirdikleri hayatlarını psikolojik bir perspektiften ele alıp, içinde bulundukları düzeni stres, tükenmişlik ve depresyon belirtilerini de göz önünde bulundurarak değerlendirme yapılması planlanmaktadır ve bu açıdan farklı bir önem arz etmektedir. Ayrıca gemide geçirilen sürede karşılaşılan en büyük problemlerden biri olan uykusuzluk kişide akut hasarlara sebep olabilmektedir. Kişinin uyuyamaması ile beraber zaman mekan algısında karışıklık ve sirkadiyen ritim bozukluğu gündeme gelebilmektedir.

Sirkadiyen ritimdeki bozulmalar ise depresyon görülme olasılığını arttırmaktadır. Bu noktada bu çalışma ile psikolojik perspektiften bir değerlendirme yapılacağı için literatürde önemli bir yere sahip olacağı düşünülmektedir.

1.4 Varsayımlar

Gemi adamlarında belirli bir düzeyde stres ve tükenmişlik yaşadıkları ve akabinde depresif ruh halinin eşlik ettiği varsayılmıştır. Öte yandan gemi adamı cüzdanına sahip denizcilik fakültesi öğrencilerinin de geleceğe yönelik bir kaygı ve stres yaşadıkları ve bunun da öğrencileri depresif bir konuma ittiği düşünülmektedir. Ayrıca katılımcıların veri toplama araçlarının içerdiği sorulara şeffaf şekilde cevap verdikleri ve kullanılan veri toplama araçlarının uygun ve yeterli olduğu varsayılmaktadır.

1.5 Sınırlıklar

Araştırma Türk gemi adamları ve Türkiye'deki üniversitelerde denizcilik fakültesinde okuyan ve gemi adamı cüzdanına sahip olan öğrencileri kapsamaktadır. Lakin araştırmanın sınırlılığını, katılımcıların belirli kontrat süreleri ile gemi seferleri veya stajları yapılmış olmaları oluşturmaktadır.

BÖLÜM 2. GENEL BİLGİLER

Çalışmada yer alan bu bölümde gemi adamı kavramı tanımlanacak ve gemi adamlarının sahip olduğu mesleki sınıfları ve nitelikleri açıklanacaktır. Daha sonrasında gemi adamlarının büyük ölçüde etkilendikleri, gemide çalışma ve yaşama koşullarına dikkat çekilecektir. Son olarak ise gemi adamlarının içerisinde bulundukları geminin özelliklerinin de kişi üzerinde etkili olabileceği düşünüldüğü için belli başlı gemi tipleri ifade edilmiştir.

2.1.Gemi adamı Kavramı

Dünya ticaretinde ithalat ve ihracat için birçok farklı yöntem kullanılmaktadır. Deniz yolu ile taşımacılık da bu yöntemler arasında en sık kullanılanlardan bir tanesidir. Ne koşulda olursa olsun gemi taşımacılığı dünya ticareti için büyük önem arz etmektedir. Bu noktada gemilerdeki görünmez güç olan gemi adamlarının katkısı oldukça büyüktür. Belirli sürelerle gemide çalışma ve yaşama şartları ile beraber gemi adamı kavramı; bir gemi içinde bulunan en üst segmentten en alt segmente kadar olan tüm denizcileri kapsayan bir kavramdır. Kısacası bir gemide bulunan ve belli başlı hizmet sözleşmelerine bağlı olarak çalışan kişilere gemi adamı denilmektedir (http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.854.pdf). Gemide çalışan kişilerin gemi adamı olabilmek adına gerekli yeterlilik ve koşulları sağladıklarını belirten gemi adamı cüzdanına sahip olmaları gerekmektedir.

2.1.1. Gemi adamı Sınıfları ve Görevleri

Resmi gazetede yayınlanan 10 Şubat 2018 tarihli ‘Gemiadamları ve klavuz kaptanlar yönetmeliği’ 4. Maddesi doğrultusunda gemi adamlarının gemideki görev ve sorumlulukları itibari ile güverte sınıfı, makine sınıfı ve yardımcı sınıf gemi adamları olmak üzere 3 ana sınıf şeklinde isimlendirilir. Resmi gazetede yayınlanan yönetmelik çerçevesinde güverte ve makine zabitlerinin yeterlilikleri geminin gros tonajı ve ana makinenin toplam gücüne göre belirlenmektedir. (https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm)

Tablo 1. Gemi Adamı Sınıfları

GÜVERTE SINIFI		MAKİNE SINIFI		YARDIMCI SINIF
GÜVERTE TAYFA	**GÜVERTE ZABİTLERİ KAPTAN**	**MAKİNE TAYFA**	**BAŞMAKİNİST MAKİNE ZABİTLERİ**	
Miço	Sınırlı Vardiya Zabiti	Yağcı	Sınırlı Makine Zabiti	Telsiz Zabitleri
Gemici	Sınırlı Kaptan	Silici	Sınırlı Başmakinist	Elektrik ve Elektronikçiler
Usta Gemici	Vardiya Zabiti (III. Kaptan)	Makine Lostromosu	Makine Zabiti (III. Makinist)	Sağlık Zabitleri
Güverte Lostromosu	Birinci Zabit (II. Kaptan)		II. Makinist	Stajyerler
	Kaptan		Başmakinist	Aşçı
	Uzakyol Vardiya Zabiti (III. Kaptan)		Uzakyol Vardiya Makinisti	Kamarot
	Uzakyol Vardiya Zabiti (II. Kaptan)		Uzakyol II. Makinisti	
	Uzakyol Kaptanı		Uzakyol Başmakinisti	

- Güverte sınıfı gemi adamları yeterlilikleri ve görevleri doğrultusunda aşıgıdaki şekilde isimlendirilmektedir;

Tayfalar

Miço; 16 yaşını doldurmuş ve en az ilköğretim mezunu olan mesleğe yeni başlamış deneyimi az olan tayfadır (Muslu, 2008).

Gemici; daha önce miço olarak çalışmış olup güverte kısmındaki bakım ve işlerden sorumlu kişidir (Muslu, 2008).

Usta gemici; daha önce gemici olarak gemide görev yapan ve dümen tutmak, gözcülük yapmak, pusula okumak, can filikasını kullanmak gibi durumlarda bilgi sahibi olan miço ve gemiciye oranla nispeten daha deneyimli olan gemi adamıdır (Agartan, 2006).

Güverte lostromosu; güverte sınıfı tayfalar arasında en deneyimli olan ve tayfa ekibinin başında olan kişidir. Gemide güverte reisi olarak da bilinmekte ve tayfa reise bağlı olarak çalışmaktadır (Ceyhun, 2006). Güverte lostromosu birinci zabitten yani ikinci kaptandan aldığı görevler dogrultusunda güverte tayfasını organize eder (Düğenci, 2018).

Kaptan ve güverte zabitleri

Resmi gazetede yayımlanan gemi adamları ve klavuz kaptan yönetmeliği dogrultusunda kaptan ve güverte zabitleri aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır (https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm) ;

Sınırlı vardiya zabiti; yakın kıyısal sefer bölgesinde seyir eden ve ağırlığı ise 500 GT'den küçük olan gemilerde görev alan gemi adamıdır. Gemi içerisinde gemi kaptanından sonra gelen gemi adamıdır.

Sınırlı kaptan; yakın kıyısal sefer bölgesinde seyir eden ve ağırlığı 500 GT'den küçük olan gemilerde görev alan, geminin sevk ve idaresini yapan gemi adamıdır.

Vardiya zabiti (III. Kaptan); ağırlığı 500-3000 GT aralığında olan gemilerde görev alan gemi adamıdır. Kaptan görevde iken seyrin vardiyasını tutar ve kaptana rapor sunar (Yücel, 2015).

Birinci zabit (II. Kaptan) ; gemi içerisinde rütbe olarak kaptandan sonra gelen ve ağırlığı 500-3000 GT aralığında olan gemilerde görev alan gemi adamıdır. Güvertede bulunan diğer personelleri organize eder ve kaptanın emirlerini yerine getirir (Muslu, 2008).

Kaptan; ağırlığı 500-3000 GT aralığında olan bir gemide, geminin sevk ve idaresinden sorumlu olan gemi adamıdır.Gemide en yetkili gemi adamı sıfatına sahip olan kişidir (Yücel, 2015). Türk gemilerinde ise kaptana genellikle 'süvari bey', diğer güverte zabitlerine ise 'efendi kaptan' şeklinde hitap edilmektedir.

Uzakyol vardiya zabiti (III. Kaptan); ağırlık ve sefer bölgesi sınırı olmadan her türlü gemide ve seferde çalışabilen gemi adamıdır.

Uzakyol birinci zabiti (II. Kaptan); gemide kaptandan sonra gelen , ağırlık ve sefer bölgesi sınırı olmaksızın her türlü gemide ve seferde çalışabilen gemi adamıdır.

Uzakyol kaptanı; ağırlık ve sefer bölgesi sınırı olmaksızın her türlü gemiyi sevk ve idare eden gemideki en yetkili gemi adamıdır.

- Makine sınıfı gemi adamları yeterlilikleri ve görevleri doğrultusunda aşağıdaki şekilde isimlendirilmektedir;

Tayfalar

Yağcı; gemi makinesinin temizlenmesi, yağlanması , basınç ve sıcaklıklarının denetlenmesi, tamir işlerinin yapılması gibi görevleri olan makine bölgesindeki gemi adamıdır (Yücel, 2015).

Silici ; mesleki anlamda yeterliliği az olan ve makine bölümünün en alt katmanında olan personelidir (Muslu, 2008). Makine kazanlarının temizliğinden sorumludur.

Makine lostromosu; II. Makinistten aldığı görevler dogrultusunda yağcı ve silicilere görev dağılımı yapan, makine mürettebatını organize eden gemi adamıdır (Dügenci, 2018).

Başmühendis\ Başmakinist ve Makine zabitleri

Resmi gazetede yayınlanan gemi adamları ve klavuz kaptan yönetmeliğine göre başmakinist ve makine zabitleri aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır (https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm) ;

Sınırlı makine zabiti ; ana makine gücü 750 kw altında olan ve yakın kıyısal sefer bölgesinde seyir eden gemilerde gemi başmakinistinden sonra gelen gemi adamıdır.

Sınırlı başmakinist ; ana makine gücü 750 kw altında olan ve yakın kıyısal sefer bölgelerinde seyir eden gemilerde gemi makinelerinin bakım-onarımından ve makinenin çalıştırılmasından sorumlu olan gemi adamıdır.

Makine zabiti (III. Makinist); ana makine gücü 750-3000 kw aralığında olan gemilerde görev alan ve ikinci makiniste makine bakımı ve operasyonu konusunda yardımcı olan gemi adamıdır (Ağartan, 2006).

İkinci makinist; ana makine gücü 750-3000 kw aralığında olan gemilerde makine bölümünde başmakinistten sonra en yetkili olan gemi adamıdır.

Başmakinist; ana makine gücü 750-3000 kw aralığında olan gemilerde makine bölümünün en yetkili gemi adamı olmakla birlikte makine bölümü zabitleri organize eden kişidir. Sefer süresince gemi makinelerinin işletilmesi başmakinist sorumluluğundadır (Muslu, 2008). Türk gemilerinde gemi üstünde iken başmakiniste 'çarkçıbaşı' diğer makinistlere ise 'çarkçı' şeklinde hitap edilmektedir.

Uzakyol vardiya makinisti\ mühendisi ; ana makine gücü ve sefer bölgesi sınırı olmadan her türlü gemilerde görev alabilen gemi adamıdır.

Uzakyol ikinci makinisti \mühendisi ; ana makine gücü ve sefer bölgesi sınırı olmadan her türlü gemide görev alabilen ve baş makinistten sonra gelen gemi adamıdır.

Uzakyol başmakinisti \başmühendisi ; ana makine gücü ve sefer bölgesi sınırı olmaksızın her türlü gemide görev alabilen ve makinenin onarımından, çalışmasından sorumlu olan gemi adamıdır.

Yardımcı sınıf

Telsiz zabitleri; gemilerde seyir halinde iken veya vardiya ve liman durumunda gemi içi ve dışı iletişimi sağlayan yardımcı zabitlerdir (Yücel, 2015).

Elektrik ve elektronikçiler; gemilerdeki elektrik- elektronik ekipmanların bakımından sorumlu olan ve işletimini sağlayan yardımcı sınıfı personeldir (Düğenci, 2018).

Sağlık zabitleri; gemilerde herhangi bir sağlık durumuna karşın önlem alınması amacı ile bulunan yardımcı sınıf personeldir. İlaç ve tıbbi malzemelerin sayımını yapar ve olası duruma karşı hazır bulundurur (Yücel, 2015).

Stajyerler; bir eğitimin ardından staj yapmak üzere gemiye çıkmış kişiler güverte ve makine bölümü stajyerleri olarak yardımcı vardiya zabiti yeterliliği ile gemi içerisinde çalışmaktadır (Nas, 2006).

Aşçı; gemi personeli için yemek yapar ve kumanyanın stok durumu hakkında II. Kaptana bilgi verir (Yücel, 2015).

Kamarot; aşçıya ve II. Kaptana bağlı çalışmaktadır. Yemek ve çay servisini yapmak, bulaşıkları yıkamak, yemek yapılırken aşçıya yardım etmek ile beraber kuzine, buzhane, yaşam mahali vb. genel kullanım alanlarının temizliğinden sorumludur (Düğenci, 2018) .

2.1.2.Gemide Çalışma ve Yaşama Koşulları

Günlük hayat telaşında kişi hayatının bir bölümünü işine ve iş yerine ayırır iken geri kalan bir bölümünü sosyal hayatına, ailesine ve kendisine ayırmaktadır. Ancak denizcilik sektöründe ve deniz emekçilerinde bu durum pek mümkün değildir. Denizcilik sektöründe gemi adamlarının evi, sosyal hayatı ve işi tek bir merkezde yani gemide toplanmaktadır. Buradan hareketle kimi gemi adamı denizde ve gemi içerisinde geçirdikleri süreyi hapishane hayatına benzetebilmektedir (Karadağ, 2019). Bunun sebebi olarak ise tamamen toplumdan ve sosyal hayattan izole olunması, seyrek liman inişleri ve vakitin neredeyse tamamını gemide geçiriyor olmaları, ailelerinden ve sevdiklerinden uzak kalmaları yani bir nevi duygusal izolasyon içinde olmaları söylenebilir. Gemi içerisinde gemi adamları hangi pozisyonda ve derecede olursa olsun zorluk yaşadıkları ortak bir nokta vardır bu da normal yaşantılarındaki sosyal hayatlarından ve ailelerinden uzak kalmalarıdır (Ağartan, 2006).

Gemi adamları kontrat sürelerinin hemen hemen tamamını gemide geçirdikleri için gemi onlar için hem iş yeri hem ev hem de sosyalleşmeleri gereken bir ortam olmaktadır.Yeterli iletişim imkanı olmaması ve karadaki birçok sosyal aktiviteyi gemide uygulayamamaları onlar için sorun yaratmaktadır. Boş zamanlarında da gemide oldukları için gemi adamları yorgunluğunu bastırmak ve stresten uzaklaşmak için kimi zaman lüks gibi görünse de sosyal aktivitelere ihtiyaç duymaktadır ve sağlayabildikleri en ufak bir sosyal aktivite gemi adamları için eksik kaldıkları sosyal hayatlarını hareketlendirmek

için önem arz etmektedir. Gemi içerisinde ortak alanlarda muhabbet etmek, topluca yemek yemek eğer imkan varsa televizyon, kütüphane, spor salonu vb. faaliyetlerin kullanımı gemi adamlarının sosyalleşmelerini, uç davranışlar sergilemelerini ve aşırı alkol kullanımını engellemektedir (Ağartan, 2006).

Gemi adamları çıkacakları geminin tipine, boyutuna ve geminin güzergahına göre belli bir kontrat süresi ile çalıştıkları için her kontrat bitiminde yeni iş arama durumundadırlar. Öte yandan gemiden ayrılacak gemi adamı yerine yeni bir gemi adamı bulunamadığı veya kontratı bitmiş olmasına rağmen geminin limana yanaşamamasından dolayı iniş sağlanamadığı için gemi adamları çıktıkları gemide belirlenen kontrat süresinden daha uzun süre gemide kalabilmekte ve bu süreçte daha fazla çalışmaktadırlar. Hal böyle olunca gemi adamları aslında dinlenmek için kendilerine ayrılan vakitte bile her an tetikte ve çalışır pozisyondadır (Agartan, 2006).

Her ne kadar izolasyon yapılmış ve gürültü minimuma indirilmeye çalışılmış olsa dahi kişi gemi içerisinde çalışan gemi makinesinin, jeneratörlerin ve havalandırma sistemlerinin sağladığı gürültü ve titreşime maruz kalmaktadır. Bu durum gemi adamlarını uykusuzluk, dengesizlik, huysuzluk ve rahatlayamama gibi olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Gerek gemi içerisindeki gürültü gerekse çalışma saatlerinin düzensizliğinden dolayı gemi adamları düzenli ve kaliteli bir uyku uyuyamamaktadır. Kişi düzenli ve kaliteli uyku uyuyamaması sonucunda yorgunluk belirtileri görülmektedir (Bal, 2011). Bu durumlar da belirtmektedir ki gemi adamları aslında dinlenmek için kendilerine ayrılan vakitte bile yeteri kadar dinlenememektedirler.

Gemi adamlarının yaşadığı bu zorluklar akabinde hatalar ve insan faktörlü olan deniz kazaları da gündeme gelmektedir. Kişi yeteri kadar dinlemediğinde, kaliteli bir uyku uyuyamadığında ve sosyalleşip ruhen kendini rahatlatmadığında hata yapma oranı artmaktadır. Özellikle ticari amaçlı olan ve taşıdıkları yolcu konforunu ön planda tutan yolcu gemilerinde gemiler her ne kadar lüks olsa dahi gemi adamlarına ayrılan alanın küçüklüğü ve yeterli dinlememeleri, kaliteli uyku uyuyamamaları söz konusudur. Bu doğrultuda yapılan araştırmalar sonucunda da kazaların gemi tipi ile ilişkili olduğu ve kaza raporlarına bakıldığında en çok kaza raporunun feribot gemileri ile olduğu görülmüştür bu kazalara sebebiyet veren faktörler arasında ise gemi adamına yeterli alan

ayrılmaması ve seyir haricinde yolcularla da ilgilenilmek zorunda kalınmasıdır (Ağartan, 2006).

Literatürde gemi adamlarına yönelik sınırlı sayıda çalışma bulunması ile beraber Borovnik (2011) yaptığı çalışmasında gemi adamlarının çalışma ve yaşama alanlarına yönelik olarak bazı ifadelerde bulunmuştur. Bu çalışmada gemi içerisindeki zaman baskısının ve aileden uzak olmanın iş stresi ile beraber gemi adamlarının duygusal sağlığı üzerinde etkili olduğu belirtilmiştir. Aynı zamanda çalışılan geminin tipi ve görev alınan gemi bölümü, geminin fiziki koşulları gibi mesleki faktörler ve gemi içerisinde sınırlı bir alanda çalışma ve yaşama, yalnız kalma, aileden uzak olma ve özlem duyma gibi sosyal faktörlerin de gemi adamları üzerinde etkili olduğu ifade edilmiştir (Borovnik, 2011).

Gemi adamlarına yönelik yapılan araştırmaların bir diğerinde ise gemide kişiyi zorlayan en önemli unsurların sırasıyla; sosyal hayattan uzak kalma, aile ve çevreden uzak kalma, gerektiği zaman ihtiyaç duyulan şeylere ulaşamama, gemideki ast-üst ilişkileri, çalışma saatlerinin fazlalığı, kötü hava şartları ve kapalı alanda bulunma şeklinde sıralanmaktadır (Arslan, 2006).

Bu çalışmalar ve ifadeler belirtmektedir ki gemi adamlarını gemi içerisinde zorlayan birden çok durum vardır. Gemi adamalarını zorlayan bu durumlar zaman zaman kişide psikolojik, fizyolojik veya örgütsel açıdan olumsuz sonuçlara ortam hazırlamaktadır. Bu sebeptendir ki gemi adamlarında olumsuz sonuçlar doğurabilecek çalışma ve yaşama alanlarının iyileştirilmesi önem arz etmektedir.

2.1.3. Gemi Türleri

Tablo 2. Gemi Türleri

TİCARET GEMİLERİ	ENDÜSTRİYEL GEMİLER	SERVİS GEMİLERİ	SAVAŞ GEMİLERİ
*Genel yük gemileri (General Cargo ship) *Konteyner gemileri (Container ship) *Ham Petrol tankerleri (Crude oil carrier) *OBO (Cevher\Dökme\Petrol) taşıyıcı gemiler (Oil\Bulk\Oil) *Feriler (Ferry) *Roll-on Roll-off gemiler (Ro-Ro) *Yolcu gemileri (Passenger ship) *LNG\LPG tankerleri (LNG\LPG tanker) *Yük şatları (barge) ve entegre şat-itici sistemleri (Integrated tug-barge system) *Kimyasal tankerler (Chemical tankers)	*Tarak gemileri (Dredger) *Sondaj gemileri (Drill ship) *Incinirator gemileri (Incinerator ship) *Balıkçı fabrika gemileri (Fish factory trawler) *Araştırma gemileri (Research vessel) - Balıkçılık (Fishing) - Oseonografik (Oceanograpic) - Hidrografik (Hydrographic) - Sismik (Sysmic)	*Romorkörler (Tugs) *Dalış destek gemileri (Diving support ships) *Yangın gemileri (Fire- fighters) *Pilot botları (Pilot boats) *Mürettebat taşıma gemileri (Crew tenders) *Temin edici gemiler (Supply boats) *Deniz ambulansları (Sea ambulance) *Kaçakçı takip botları (Drug interdiction patrol boats) *Denizde yağ toplama gemileri (Oil skimmer)	*Avcı botları (Patrol boat) *Hücüm botları (Fast attack boat) *Firkateynler (Frigate) *Destroyerler (Destroyer) *Denizaltılar (Submarine) *Mayın gemileri (Mine counter measuresor mine hunter) *Çıkarma gemileri (Landing craft) *Çıkarma destek gemileri (Landing support ships) *Akaryakıt destek gemileri (Naval oiler ship) *Cephane destek gemileri (Naval supply ships) *Özel harekat botları (Special operation boats)

Gemi türleri kullanım amaçlarına, büyüklüklerine, çalıştıkları güzergah gibi kriterlere göre birçok farklı çeşitten oluşmaktadır. Kabaca ticari anlamda kullanım amacına göre olan gemileri yolcu gemileri ve yük gemileri şeklinde ayrılabilmektedir.

Yolcu gemileri turistik amaçlı olan kruvaziyer gemiler, şehit içi ve dışı kısa mesafe olarak seyir eden feribotlar ve yine aynı şekilde tekerlekli taşıt ve yolcu taşıyan Ro-Ro gemilerinden oluşmaktadırlar.

Yük gemileri ise taşıdıkları yüke ve hacmine göre katagorilendirilmektedir. Bu nokta da yük gemilerini kuru yük; dökme yük ve tanker gemileri olarak iki sınıfa ayırmak mümkündür. Kuru yük gemileri ya konteyner kasalara dolu halde ya da dökme yük şeklinde kuru ve katı olan maddeleri taşıyan gemilerdir. Tanker gemileri ise kimyasal madde taşınmasında, LPG-LNG gibi sıvılaştırılmış gaz taşınmasında ve petrol taşınmasında kullanılan gemilerdir. Bunlar haricinde özel amaca hizmet eden gemileri katagorilendirilir ise; eğitim verme amacı olan eğitim gemileri, araştırma gemileri, canlı balık nakliye gemileri bulunmaktadır.

2.2. Stres

2.2.1. Stres Kavramı

Stres kavramının varlığına insanoğlunun yaşamı kadar eski demek yanlış olmaz. Eski toplumlara bakıldığında stres faktörü ve insan üzerinde stres yaratan etkenler günümüzle farklılık gösterse de stres kavramı eski zamanlardan günümüze kadar evrilerek gelmiş ve var olmaya da devam edecektir. Stres kavramını açıklamak üzere günümüze kadar yapılan çalışmalar göstermektedir ki bu kavram birçok farklı açıdan açıklanabilmektedir.

Kelime anlamı olarak bakıldığında stres, zorlanma, gerilme ve baskı anlamına gelen Latince ‘estrictia’ ve Fransızca ‘estree’ kelimelerinden gelmektedir. 17. yüzyılda elem, keder, dert, bela gibi anlamlarda kullanılırken 18. ve 19. yüzyıllarda kişiye, ruhsal yapıya karşı uygulanan güç, baskı gibi anlamlarda kullanılmıştır (Baltaş ve Baltaş, 1987).

Literatürde yapılan çalışmalara bakıldığında ise stres kavramı farklı şekillerde açıklanmaktadır. Stres konusunda önde gelen isimlerin stres tanımları şu şekildedir; Stres

kavramı ile ilgilenen ve tanımlarda bulunan ilk kişi H. Selye' ye göre stres kavramı, stres yaratan faktörlere karşılık organizmanın geliştirdiği ve verdiği cevap aynı zamanda da bu stres karşısında kişinin bedenindeki aşınma anlamındadır. Selye stres tanımının beraberinde stresi açıklamak için ' Genel Uyum Sendromu' geliştirmiştir. Genel Uyum Sendromu'na göre stres kişinin alıştığı çevresel koşullar değiştiği zaman organizma bu değişime uyum sağlamaya çalışmaktadır. Ancak uyum sağlanmaya çalşışırken kişi enerji sarfetmekte, bedenini zorlamakta ve zamanla aşınmalar meydana gelmektedir. Tüm bu sürecin eşlikçisi olarak stres görülebilmektedir. Bu bağlamda Selye Genel Uyum Sendromu'nun alarm tepkisi, direnç dönemi ve tükenme olarak üç aşamadan oluştuğu ifade edilmiştir. Günümüzde Selye'nin öne sürdüğü Genel Uyum Sendromu çeşitli stresörler karşısında verilen tepkileri fizyolojik mekanizmanın varlığı ile ortaya koyduğu için hala önemli bir yere sahiptir (Akman, 2004).

Selye' nin ardından Walter B. Cannon'a göre stres; istenilmeyen çevresel faktörlerin sonrasında dengeyi tehdit eden uyarıcıya karşı gelişen savaş ya da kaç tepkisi şeklinde ifade etmiştir. R. S. Lazarus ise stres kavramını kişi kaynaklı olan ve kişinin bireysel dayanma gücünü aşan, kişinin kendisini tehdit eden ilişkilerin toplamıdır şeklinde açıklamaktadır (Ekinci ve Ekici, 2003). Cüceloğlu stres kavramını çevresel ve fiziksel olarak olumsuz koşullar sebebi ile kişinin bedenen ve psikolojik sınırlarını aşması ve çaba harcaması şeklinde tanımlamıştır. Wolff'a göre stres; rahatsızlık veren uyaranlara karşı bedenin gösterdiği tepkilerden oluşmaktadır. Cox ise stresi kişinin sosyal ve iş çevresi arasındaki etkileşim sürecinin bir parçası olarak açıklamıştır. Haggard stres kavramını duygusal stres olarak isimlendirmiştir ve Haggard' a göre duygusal stres kişinin tamamiyle tehdit altında olduğu, uyum mekanizmaları ve bedenin tüm enerjisinin tükendiği durumdur (Akman, 2004).

Stres kavramını açıklayan bir diğer tanım ise Ivanchevich, Gibson ve Donnelly tarafından geliştirilmiştir. Bu tanıma göre stres; bireysel farklar ile psikolojik süreçler yoluyla sergilenen uyumsal bir davranım olup, birey üzerinde aşırı şekilde fizyolojik ve psikolojik baskı yaratan herhangi bir dışsal hareket, durum ya da olayın organizmadaki sonucudur (Ören, 2013).

Kısaca stres; kişi ve çevrenin etkileşimi sonucunda oluşan organizmanın uyarılması ile beraber kişinin çevreye uyum sağlaması için geliştirdiği tepkilerdir. Genelde olumsuz bir durum olarak tanımlanmasına rağmen stres, optimum düzeyde olduğu zaman kişinin hayatını idame ettirmesine, olaylar karşısında tetikte bulunmasına ve motive olmaya yardımcı olmaktadır. Bu sebeple stresin optimum düzeyde tutulması önem arz etmektedir (Aksu, 2016). Bu konuyu Selye; sıfır stres ölümcüldür şeklinde ifade etmiştir. Çünkü böyle bir durumda kişi gelen uyaranlara tepki verememektedir ancak bununla beraber aşırı streste ölümcüldür kişi aşırı stres anında aşırı enerji sarfettigi için tükenmektedir bundandır ki çözüm yolu kişinin kaldırabileceği optimum düzeydeki stresin normal olduğudur (Yıldırım ve ark., 2011).

İnsan doğumundan itibaren ailesi, sosyal çevresi vb. gibi çeşitli örgütler içerisinde bulunmakta ve hayatlarını sürdürmektedir. İnsanın içinde bulunduğu bu örgütlerde işler yolunda gitmediği zaman bu durum kişide stres yaratmaktadır (Yıldırım ve ark., 2011). Yapılan çalışmalar gösteriyor ki istatistiksel bilgilere göre insan hayatının dörtte birini çalışma hayatı kapsamaktadır (Soysal, 2009). Bu bağlamda örgütsel stres ile kişinin yaşadığı bireysel stresi birbirinden ayırmak oldukça güçtür. Çünkü kişinin iş yerinde yaşadığı yoğun stres günlük hayatını da olumsuz etkilemektedir nitekim kişinin günlük hayatında yaşadıkları yoğun stres de iş yerine olumsuz şekilde yansıyabilmektedir. Hızla gelişen teknoloji ile beraber örgütlerde rekabet artmış ve çalışma hayatında hız önem kazanmıştır. Örgüt içerisinde ve çalışma hayatındaki bu hız ve rekabet insan üzerinde stres yaratmaktadır. Çalışanın iş yaşamı ile ilgili çevresel uyaranlarla birlikte ortaya çıkan bu tepkiye örgütsel stres denilmektedir (Gülhan, 2019). Tıpkı bireysel streste olduğu gibi orta düzeyde stres iş hayatında kişiyi motive edip başarı getirirken az ya da çok fazla olan stres olumsuz sonuçlar doğurabilmektedir.

2.2.2. Stres Belirtileri

Karşılaşılaşılan stresörler akabinde optimum stres düzeyi aşıldığı zaman kişide belli başlı bazı fizyolojik, davranışsal, psikolojik ve örgütsel belirtiler meydana gelmektedir. Bu belirtiler ise aşağıdaki şekilde örneklendirilebilir (Aksu, 2016);

- Fizyolojik olarak; baş ve sırt ağrıları, nabızda artış, uykusuzluk veya aşırı uyku gibi uyku sorunları, kabızlık veya ishal gibi sindirim sorunları, mide problemleri, cilt problemleri, saç dökülmesi vb. belirtiler görülebilmektedir.
- Davranışsal açıdan; alkol, sigara ve madde kullanımı, içe kapanma, yemek yeme sorunları ve konuşma güçlükleri ile karşılaşılmaktadır.
- Psikolojik olarak stres durumu kişide kızgınlık, depresyon, üzüntü, endişe, ağlama ve gülme krizleri gibi belirtiler görülmektedir.
- Stresin ortaya çıkardığı örgütsel belirtiler ise; iş kazalarında artış, yorgunluk, tükenmişlik, çatışma ve yabancılaşma, işe geç gitme veya devamsızlık vb. belirtiler ile stres kendini gün düzüne getirebilmektedir (Soysal, 2009).

2.2.3. Stres Kaynakları

Stres ve örgütsel strese dair daha önce yapılan çalışmalarda stres kaynakları birçok farklı kategoride sınıflandırılmıştır. Örneğin; McGrath (1976) örgütsel stres kaynaklarını görev kaynaklı stres, role bağlı stres, davranış ortamından kaynaklanan stres, fiziksel çevreden kaynaklanan stres, sosyal çevreden kaynaklanan stres, bireyin kendinden kaynaklanan stres şeklinde katetogrilendirmiştir. Luthans (1992) ise örgütsel politikalar, örgütün yapısal özellikleri, fiziksel koşullar, örgütsel süreçler şeklinde örgütsel stres kaynaklarını dört gruba ayırmıştır. Öte yandan Ivancevich, Matteson ve Cartwright stres kaynaklarını işin özelliklerini dikkate alarak aşırı veya yetersiz iş yükü, fiziksel çevre koşulları, vardiyalı çalışma düzeni, otomasyon ve işte tehlike unsurlarının varlığı olarak sınıflandırmıştır (Soysal, 2009).

Literatür taramaları doğrultusunda en genel kapsamı ile örgütsel stres kaynaklarını iş ile alakalı stres, örgütsel yapı ve politikalar ile ilgili, dış çevre ile ilgili ve bireysel olarak dört ana başlık altında toplanmaktadır (Soysal, 2009).

İş ile ilgili olan stres kaynaklarını açıklamak gerekirse fazla mesai yapmak ve vardiyalı çalışma düzeni kişiyi iş yerinde strese sokan faktörlerden biridir. Vardiyalı çalışma düzeni kişide düzensiz uyku uyumaya ve fazla çalışmaya sebebiyet vermektedir ve bu durum da bireyde stres yaratmaktadır. Aynı zamanda aşırı veya yetersiz iş yükü, kötü çalışma şartları, monotonluk, bireyde strese sebep olan önemli faktörlerdir. Özellikle

gelişen teknoloji ile beraber hıza olan isteğin ve ihtiyacın artması ile iş yerlerinde rekabetin doğurduğu zaman baskısı önemli bir stresör olmaktadır.

Örgütsel yapı ve örgüt politikaları ile alakalı stres kaynaklarını ise ast-üst ilişkisi, hiyerarşik yapı, iletişim eksikliği, kariyer sorunları, yetersiz yetki, kararlara katılımın azlığı, rol çatışması ve rol belirsizliği, adil olmayan ücret politikaları ve zorbalık şeklinde isimlendirilebilmektedir. Özellikle örgütsel yapı gereği hiyerarşik düzenin hakim olduğu örgütlerde resmiyet ve mesafenin korunması gerekliliği bireyde stres oluşturmaktadır. Örgüt içerisinde bireyin hangi rolü üstlendiğini ve hangi pozisyonda çalışacağını bilmemesinden dolayı yaşanana rol çatışması ve rol belirsizliği kişide stresle beraber iş veriminde azalma, güven eksikliği gibi sorunları da beraberinde getirmektedir (Soysal, 2009).

Kişiyi iş hayatından ve örgütten bağımsız olarak etkileyen ve strese sokan faktörler de bulunmaktadır. Bu faktörleri dış çevre ile ilgili olan stres kaynakları olarak nitelendirmek mümkündür. Gelişen ve değişen dünyadaki teknolojik değişiklikler ve krizler, işsizlik, sosyal hayat kişiyi etkileyebilecek dış çevre ile ilgili olan stres kaynakları şeklinde ifade edilebilmektedir. Kişiyi olumlu ya da olumsuz olarak etkileyen bireysel stres kaynakları da bulunmaktadır. Bireysel stres kaynaklarından en önemli olanı ve kişiyi en çok etkileyenlerden biri kişiliktir. Bireyin kişilik özellikleri bakış açısını, iç ve dış dünya ile kurduğu bağını ve ilişki biçimlerini büyük ölçüde etkilemektedir. Bu bağlamda bireyde stres oluşturan etkenler incelenirken kişinin karşılaştığı uyaranlara karşı verdiği tepki kişiliğine göre değişmektedir. Kişiliğin akabinde yaş ve cinsiyet faktörleri ve aile hayatı stres kaynağı olabilmektedir (Ekinci ve Ekici, 2003).

2.2.4. Stresin Sonuçları

Stresin ortaya çıkardığı sonuçlar da tıpkı stres belirtileri gibi fizyolojik, davranışsal ve psikolojik olarak ayırt edilebilmek mümkündür (Örücü, Kılıç ve Ergül, 2011). İnsan üzerinde etkili olan yoğun stres sonucunda beden bu duruma fizyolojik olarak bir tepki de vermektedir. Baş ve mide ağrıları, hazımsızlık, yorgunluk, göğüs ağrıları, cinsel istikrarsızlık, yorgunluk, saç dökülmeleri, cilt problemleri gibi fiziksel olarak olumsuz etkileri görülebilmektedir. Ayrıca çeşitli dolaşım, sinir ve sindirim sistemi rahatsızlıklarına da yol açabilmektedir.

Davranışsal olarak yoğun stresin yarattığı baskı ile beraber tehlikeli madde, alkol ve sigara kullanımı oldukça yaygın görülen sonuçlardan biridir. Kişi hissettiği kötü duygulardan uzaklaşmak ve kurtulmak için bu yöntemlere başvurabilmektedir. Ya da duygusal yeme olarak da bilinen insanın stresten uzaklaşmak için seçtiği bir diğer yol ise aşırı yeme durumudur. Kişi kendini yemek ile meşgul ederek stresten kaçıp kendine çözüm yolu bulmaktadır (Aksu, 2016).

İnsanın maruz kaldığı stres durumu belki de en çok kişiyi psikolojik olarak etkilemektedir. Stres altında iken birey kendisini endişeli, güçsüz ve zayıf biri olarak hissedebilmektedir. Çoğu zaman ise dikkat dağınıklığı ve hafıza sorunlarına yol açabilmektedir. Yeterli kalite de uyku uyuyamaz ve uyku sorunları ile beraber depresif ruh hali ve tükenme durumu gün yüzüne çıkabilmektedir.

Kişi bireysel olarak stresten ne kadar etkilenebiliyorsa örgütsel olarak etkisi de bir o kadar fazladır. Kişi stres altındayken iş kazalarına daha çok rastlanabilir ve bu durum örgüt içerisinde sağlık giderlerinin çoğalmasına, eleman kayıplarına ve yüklü tazminatlara sebep olabilmektedir. Çalışan kişinin iş devamlılığında ve performansında olası düşüşler de göze çarpmaktadır (Örücü, Kılıç ve Ergül, 2011).

2.2.5. Gemi adamlarında Stres

Yoğun risk içeren meslek gruplarında riskle doğru orantılı olarak stres de ortaya çıkmaktadır. Kişinin iş yerinde maruz kaldığı stres başta kendisi olmak üzere çalıştığı ve içinde bulunduğu çalışma çevresini de olumsuz etkileyebilmektedir. Gemi adamlarında ise stres faktörü belki de çalışma hayatları boyunca onları yalnız bırakmayan yegane olgulardan biridir. Sefer süresince hem yaşadıkları hem de çalıştıkları alanın iç içe olması sebebi ile gemi adamları her daim tetikte ve stres altında olabilmektedirler. Türkçe literatürde yer alan bir çalışmaya göre de gemi adamlarında stres kaynakları en fazla etkili olandan en az etkili olana doğru sırasıyla; personel ilişkileri, yorgunluk, aile özlemi ve gemi ortamının sıkıcı bulunması şeklinde sıralanmıştır (Arslan, 2006).

Literatürde yer alan çalışmalara bakıldığı zaman da denizcilik sektöründe stres olgusunun araştırıldığı Jeżewska, Leszczyńska ve Jaremin (2006) tarafından yapılmış olan çalışma dikkat çekmektedir. Bu çalışmaya göre gemi adamlarında ve denizcilik

sektöründe dikkat kaybı, sirkadiyen ritim bozuklukları, monotonluk, aileden uzak kalma, yetersiz veya fazla sorumluluk verilmesi, iş ve bulunulan çevrenin sürekli değişmesi ve bu değişimin çatışmalara mahal vermesi gibi psikososyal stres unsurlarıın en sık görülen stres unsurları olduğu belirtilmiştir. Bu stresörlerin sonucunda ise tükenmişlik ve depresyon gibi ruhsal sorunlar, alkol, sigara ve madde kullanımı, acil müdahale gerektiren tıbbi sorunlar, kişilik ile alakalı psikolojik sorunları dogurabilecegi vurgulanmıştır. Yine aynı çalışmada genç ve deneyimsiz olan öğrenciler ve gemi adamlarının karşılaşılan stresörlerle başa çıkmada daha çok zorlandıkları ifade edilmiştir (Jeżewska, Leszczyńska ve Jaremin, 2006).

Daha önce yapılan çalışmalar ışığında denizcilik sektöründe çeşitli risk faktörlerinin olduğu ve yüksek stresin görüldüğü belirtilmiştir. Denizcilik mesleği bünyesinde korsan saldırıları şeklinde olan haydutluk, izole yaşam şartları, ister kara ile olan iletişimde ister ise gemi içi personel ile kurulan iletişimde yaşanan güçlükler, yorgunluk, uzun ve düzensiz çalışma, ve taşınan maddelerin tehlike durumları şeklinde çeşitli ve ciddi boyutta bireyde stres yaratan faktörleri barındırmaktadır (Oldenburg, Baur ve Schlaich, 2010).

2.3. Tükenmişlik

2.3.1. Tükenmişlik Kavramı

Tükenmişlik kavramı geçmişten günümüze kadar birçok farklı araştırmacı tarafından farklı şekillerde tanımlanmıştır. İngilizce ‘burnout’ olarak bilinen ve kişinin gücünü yitirmesi anlamına gelen tükenmişlik kavramı ilk olarak 1974 yılında Herbert Freudenberger tarafından kullanılmış ve tanımı yapılmıştır. Freudenberger’in tanımına göre tükenmişlik; enerji ve kaynaklara ihtiyaç duyulması sonucu başarısız olma, ruhsal bitkinlik, güç ve enerji kaybı veya azalması ile karşılanamayan istekler sonucunda kişinin iç dünyasında gerçekleşen bitkinlik durumu şeklinde tanımlanmakta aynı zamanda tükenmişliği ‘mesleki tehlike’ olarak ifade etmektedir (Freudenberger, 1974). Tükenmişlik kavramının ilk kullanımından itibaren literatürde bulunan ve öne çıkan tükenmişlik kavramına dair diğer tanımlar ise aşağıdaki gibidir;

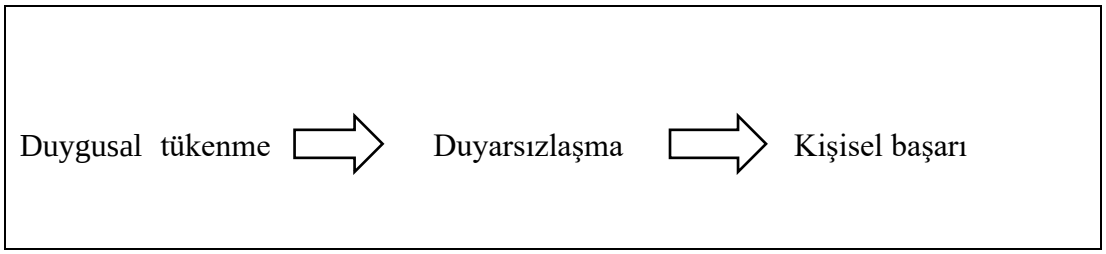
Schaufeli ve Greenglass tarafından yapılan tanıma göre tükenmişlik; zorlu çalışma şartları ile beraber uzun süreli faaliyet göstermekten kaynaklanan duygusal, fiziksel ve zihinsel olarak tükenme halidir (Çakar, 2020). Ficklin'e göre tükenmişlik; anksiyete, monoton bir düzen, fazla stres, hoşnut olmama ve düşük moral gibi ifadeler ile beraber açıklanmaktadır (Işıkhan, 2016). Cotton kişinin karşılaştığı stres ile etkili biçimde başa çıkamamasının sonucunda tükenmişliğin meydana geldiğini ifade etmiştir (Kaçmaz, 2005). Edelwich ve Brodsky tükenmişlik kavramını iş ve çalışma koşullarına bağlı olarak kişinin idealizmini, enerjisini ve amacını yitirmesi durumu olarak tanımlamışlardır (Ertürk, 2012). Ayrıca Edelwich ve Brodsky kişide tükenmişliği engelleme, apati, durgunlaşma ve idealistik şeklinde dört evreden oluştuğunu ifade etmişlerdir. İdealistik çoşku evresinde kişi yüksek motivasyon ile dört elle işine sarılmış, işini hayatının merkezinde bir konuma getirmiştir. Ancak iş ile alakalı ufak tefek sorunlar yaşaması kişiyi yavaş yavaş işinden soğutur ve kişide tükenmişliğin ortaya çıkarmaya başladığı görülür. Durgunluk evresinde ise kişi yüksek motivasyonunu kaybeder ve işinin hayatının merkezindeki konumdan çıkarır, çalışma hızında düşüş, iş doyumsuzluğu ve hayal kırıklıkları gibi durumlar gözlemlenir. Engellenme evresinde ise kişi artık hedeflerine ulaşma konusunda engellendiğini düşünür. Son evre olan apati evresinde ise kişide işe geç gelme, büyük hayal kırıklıkları görülmektedir. Kişi artık işine karşı tamamen ilgisiz ve umutsuz olmaya başlamıştır sadece hayatını devam ettirmek adına çalışmakta ve yaptığı işten zevk almamaktadır (Güleyüz, 2019). Kahn ise, tükenmişlik kavramını kişinin kendi benliğine ve etrafındaki insanlara karşı olan olumsuz tavır ve tutumların bir sendromu olduğunu ve bu tutumların ortaya çıkardığı yorgunluk gibi fiziksel ve psikolojik semptomların neden olduğu durum olarak tanımlamıştır (Çakar, 2020). Cherniss, iş ile alakalı olarak ortaya çıkan stres durumuna tepki şeklinde başlayan ve çalışan kişiyi olumsuz etkileyen bir süreç olarak tükenmişliği tanımlamaktadır (Polatcı, 2007). Ayrıca Cherniss tükenmişlik üzerine etkili olabilecek rol belirsizliği, aşırı iş yükü gibi kavramların da üzerinde durmuştur (Yardım, 1995). Shirom'un tanımına göre tükenmişlik; kişisel kaynakların ve enerjinin azalmasından dolayı gerçekleşmektedir ve tükenmişliğin ana temasının 'kişinin enerji kaynaklarının bitmesi durumu' olduğunu ifade etmiştir (Yardım, 1995).

Hakkında çeşitli tanımlamalar ve açıklamalar yapılan tükenmişlik kavramının literatürde en çok kabul gören ve yaygın olan iki tanımı yapılmıştır. Bunlardan biri Christina Maslach'ın yapmış olduğu tanım diğeri ise Pines ve Aronson'un yaptığı tanımdır. Aynı zamanda dünya çapında ve ülkemizde tükenmişliği ölçme amacı için en yaygın kullanılan ölçme aracı Maslach ve Jackson (1981) tarafından geliştirilmiş olan 'Maslach Tükenmişlik Envanteri'dir. Ardından ikinci olarak yaygın kullanılan ölçme aracı ise Pines, Aroson ve Kafry (1981) tarafından geliştirilmiş olan 'Tükenmişlik Ölçeği'dir. (Çapri, 2006). Pines ve Aronson'un yaptıkları tanımına göre tükenmişlik; kişide uzun soluklu strese, çaresizlik ve umutsuzluk hissine neden olan fiziksel, duygusal ve zihinsel tükenme durumu ile beraber idealizm, enerji ve amaç kaybıdır. Pines bu kişilerin yoğun düzeyde kaygı, depresyon, stres yaşadıklarını ifade etmiştir (Tümkaya, Çam, Çavuşoglu, 2009). Öte yandan Pines yaptığı tükenmişlik açıklamalarında,psikoanalitik perspektife bağlı olarak kişilerin seçtikleri mesleklerinde çocukluk yıllarında yaşadıkları çözümlenmemiş yaşantıların etkili olduğunu belirtmiştir (Çapri, 2006).

Maslach ve Jackson'a göre tükenmişlik; işi sebebi ile insanlarla iç içe yoğun bir ilişki halinde çalışan kişilerde görülen duygusal tükenme, duyarsızlaşma ve kişisel başarı hissinde azalma olarak tanımlanmaktadır (Maslach ve Jackson, 1981). Maslach ve Jackson yaptıkları çalışmalarla tükenmişliği tanımlarken tükenmişlik kavramının duygusal tükenme, duyarsızlaşma ve kişisel başarı eksikliği şeklinde üç alt boyutu olduğunu ifade etmişlerdir (Budak ve Sürgevil, 2005). Duygusal tükenme; tükenmişliğin bireysel stres boyutunu ifade etmekte ve bununla beraber kişinin duygusal kaynaklarını yitirdiğini veya azaldığını ifade etmektedir. Duygusal tükenme boyutunun tükenmişliğin ana evresini oluşturduğu kabul edilmektedir (Yıldız, 2012). Duyarsızlaşma; kişinin karşısındaki insanlara karşı umursamaz, duygusuz davranması ve karşısındaki insanı canlı değil de cansız bir nesne konumuna koyması durumudur. Duyarsızlaşma boyutu tükenmişliğin insanlar arası etkileşimi ile ilgili kısmını temsil etmektedir. Kişisel başarı eksikliği ise kişinin kendisi ile alakalı olumsuz değerlendirmelerinin artması ve kendini yetersiz görme durumudur (Çimen ve Ergin, 2001). Kişisel başarısızlık boyutunda kişinin aşırı uçlarda yetersizlik ve başarısızlık duygusu hissetmesi ile beraber bu durum kişide öz saygı kaybına hatta birkaç adım sonrasında depresyona dönüşebilmektedir (Yıldız, 2012).

Maslach ve Jackson'ın tükenmişliği ölçmek amacı ile geliştirdikleri ölçek bu üç alt boyuttan oluşmaktadır ve üç alt boyut aşağıdaki şekilde gösterilmiştir;

Şekil 1. Maslach Tükenmişlik Boyutları



2.3.2. Tükenmişlik Nedenleri ve Etki Eden Faktörler

Kişide tükenmişlik faktörünün ortaya çıkmasında ve gelişmesinde ister günlük hayatında yaşadığı ister iş yerinde karşılaştığı durumlar gibi birçok faktörün etkili olduğu bilinmektedir. En geniş kapsamı ile tükenmişliğe neden olan ve etki eden bu faktörleri bireyin kendisi ile alakalı olan bireysel faktörler ve kendisi dışında gerçekleşen örgütsel faktörler olmak üzere iki ana başlık altında toplamak mümkündür.Bir iş yerinde aynı koşullarda çalışıyor olmalarına rağmen bazı bireylerde tükenme durumu görülür iken bazılarında daha az görülmekte veya hiç görülmemektedir. Bu durumun başlıca sebebi tükenmişliğe etki eden bireysel faktörlerin kişiden kişiye farklılık göstermesinden kaynaklanmaktadır. Bazı kişilerin sahip oldukları bireysel özellikleri onları diğer insanlara nazaran tükenmişlik açısından daha riskli bir konuma itmektedir. Bu açıdan bakıldığında tükenmişliğe etki eden bu bireysel faktörler ise aşığıda belirtilmiştir;

Tükenmişlik üzerine etkili olan en önemli bireysel faktör kişilik yapısıdır. Her insan birbirinden farklı karakteristik bir yapıya sahiptir. Kimi zaman bu karakteristik özellikler avantaj olabiliyor iken kimi zaman da dezavantaj olmaktadır. İnsandan insana farklılık gösterebilen kişilik özelliklerini A tipi ve B tipi olmak üzere iki grupta incelemişlerdir. A tipi kişilik yapısına sahip olan kişilerde mükemmeliyetçilik, başarı odaklı hareket etme, idealist olma, tatminsizlik, öfke ve saldırganlık duyguları, başkalarıyla rekabet etme, eleştirel olma, yüksek sorumluluk duygusu gibi karakterize özellikler görülmektedir (Eren, 2008). B tipi kişilik yapısına sahip kişilerde ise A tipinin

zıttı olup başkalarıyla rekabete girmeyi sevmeyen, mükemmelliyetçi olmayan, sakin, sabırlı, zaman baskısını önemsemeden işlerini yapan, hoşgörülü ve tolerans seviyesi yüksek olan kişilerdir (Polatcı, 2007). Bu özellikler incelendiğinde ise A tipi kişilik yapısına sahip bireylerin tükenmişlik yaşama ihtimalinin daha fazla olduğu görülmektedir. bu hususta Freudenberger A tipi kişilik yapısını potansiyel olarak tükenmişliğin bir tipi olduğunu ifade etmiştir (Polatcı, 2007).

Maslach'ın öğrencileri olan MaxineGann ile Steve Hackman yaptıkları çalışmalar ile kişiliğin tükenmişlik faktörü üzerine etkisini sabırsız ve hoşgörüsüz kişiler, güçsüz kişiliğe sahip kişiler ve kendine güveni eksik olan kişiler şeklinde sonuçlandırmışlardır. Bu bağlamda sabırsız ve hoşgörüsüz kişilerde tükenmişlik ile mücadele başarısız olarak sonuçlanmaktadır çünkü bu kişiler kolaylıkla öfkelenebilmektedirler. Güçsüz kişiliğe sahip olan kişiler pasif, gergin, insanlar ile yakın ilişkiye girmekten korkan ve iş gereği karşılaştıkları kişilerle ilişkilerinde limitler koymakta güçlük çeken kişilerdir. Bu sebep ile güçsüz kişiliğe sahip kişilerin tükenmişlik yaşama riskleri daha yüksektir. Kendine güveni eksik olan kişilerde ise amaçsızlık ve kararsızlık görülmesi ile beraber yine bu kişilerin de tükenmişlik yaşama olasılığı daha yüksektir. Sonuç olarak hemen hemen her insan belirli ölçülerde tükenmişliğe yakalanmak riskinde olsa da zayıf ve pasif kişiliğe sahip olan kişilerde tükenmişlik riski daha büyük bir alan kaplamaktadır (Yardım, 1995).

Tükenmişlik üzerine etki eden diğer bireysel faktörler ise kişinin demografik özellikleridir. Yapılan tükenmişlik çalışmaları incelendiğinde cinsiyet değişkeninin tükenmişliğe olan etkisi genellikle kadın çalışanların erkek çalışanlara oranla daha fazla tükenmişlik yaşadıkları şeklinde ortaya konmaktadır (Ergin, 1992).Yaş faktörü açısından bakıldığında genç yaşlarda olan çalışanların yaşı ilerlemiş olan çalışanlara göre daha daha yüksek düzeyde tükenmişlik yaşadıkları görülmüştür. Heyecan, tecrübesizlik ve yüksek beklenti ile beraber genç çalışanlar mesleğe yeni başladıklarında çok fazla enerji harcadıklarından dolayı diğer çalışanlara nazaran tükenmişlik yaşama olasılıkları daha yüksektir (Arı ve Bal, 2008). Medeni durumu bekar olan kişilerin evli olanlara nazaran daha fazla tükenmişlik yaşadıkları aynı zamanda çocuk sahibi olmayanların çocuk sahibi olanlara göre de daha fazla tükenmişlik yaşadıkları görülmüştür (Ardıç ve Polatcı, 2009). Kişinin güvenilir bir aile ortamına sahip olması kişinin hayatını olumlu yönde etkilediği

ve stres yaratan bir olay ile karşılaştığı zaman başa çıkma konusunda sosyal destek olduğu düşünülmektedir (Polatcı, 2007).

Eğitim düzeyi yüksek olan çalışanların iş yerinde daha fazla sorumluluk almalarından ve iş beklentilerinin daha yüksek olmasından dolayı eğitim düzeyi düşük olan çalışanlara göre tükenmişlik yaşama olasılıkları daha fazla olmaktadır yani eğitim düzeyi arttıkça tükenmişliğin de arttığı düşünülmektedir (Arı ve Bal, 2008). Tükenmişliğin tanımlandığı ilk zamanlarda tükenmişliğin bireysel faktörlerden kaynaklı bir sorun olduğu kabul görmüştür ancak bireysel faktörlerin yanı sıra kişinin içinde bulunduğu çevre ve örgütün tükenmişlik üzerine daha çok etkili olduğu öne sürülmüş ve tükenmişliğin çevresel faktörler bir başka deyişle örgütsel faktörlerden kaynaklı bir sorun olduğu ifade edilmiştir (Ardıç ve Polatcı, 2009). Bu bağlamda tükenmişliğe etki eden örgütsel faktörler Maslach ve Leiter (1997) tarafından 'çalışma hayatı alanları' olarak altı faktör şeklinde katagorilendirilmiş ve bu faktörler aşağıdaki belirtilmiştir (Maslach, Schaufeli ve Leiter, 2001);

İş yükü; çalışan kişinin belirli zaman aralıklarında yapılması gereken belirli iş yükü anlamındadır. Maslach ve Leiter (1997) kişinin sahip olduğu gereğinden fazla iş yükünün bireyde strese sebep olabileceği gibi gereğinden az olan iş yükünün de stres oluşturduğunu ifade etmişlerdir (Maslach ve Leiter, 1997).

Kontrol; kişinin sahip olduğu iş ile alakalı olarak işi üzerinde 'seçim yapabilme, karar verme, sorun çözme ve sorumluluklarını yerine getirebilme' kabiliyetlerini sergileyebilmesi kontrol olarak ifade edilmektedir (Maslach, Schaufeli ve Leiter, 2001).

Ödül; kişinin çalıştığı iş yerine yaptığı katkılardan dolayı maddi ve sosyal olarak takdir edilmesi ve ödüllendirilmesidir. Bu durum kişinin iş yerine yaptığı katkıların iş yeri için değerli olduğunu ve fark edildiğini göstermektedir (Leiter, 2003).

Aidiyet; iş yerinde bireylerin birbirlerini destekleyici sosyal ortamlar ve ilişkiler kurmaları beraberinde ise iş yerinde dayanışma ve birlik duygusunun var olması anlamındadır (Maslach, Schaufeli ve Leiter, 2001).

Adalet; örgütün, örgüt içerisinde çalışan bütün bireylere karşı tutarlı ve eşit kurallara sahip olması o örgütün çalışanlarına karşı adaletli olduğu anlamına gelmektedir (Leiter, 2003).

Değerler; bireyin ve örgütün neyin iyi neyin kötü olduğuna dair sahip oldukları inançtır. Birey ve örgüt arasında değer uyumunun olması bireylerin çalışma hayatı üzerinde olumlu etkiler yaratmaktadır ancak örgüt ve birey değerli arasında uyumsuzluk olur ise tükenmişlik daha fazla yaşanmaktadır (Arı ve Bal, 2008).

Maslach ve Leiter (1997) tarafından oluşturulan 'çalışma hayatı alanları' olarak tanımladıkları bu altı alan arasında uyum sağlanıyor ise kişinin işle bütünleşme olasılığı artmaktadır ve tükenmişlik yaşanma olasılığı daha düşük olmaktadır. Ancak bu alanlar arasında uyumsuzluk gözlemleniyorsa tükenmişlik görülme riski artmaktadır (Ardıç ve Polatcı, 2009). Örgüt içerisinde bireyin sahip olduğu roller, rol belirsizliği ve rol çatışmaları örgütün katı ve hiyerarşik bir çerçevesinin olması, çalışma alanındaki fiziksel koşullar, örgütün ücret politikaları ve örgüt kültürü gibi faktörler de çalışma yaşamında bireyin tükenmişliğine etki eden önemli faktörlerdir (Polatcı, 2007).

2.3.3. Tükenmişlik Belirtileri

Bireyin içinde bulunduğu ve hissettiği yoğun stres ile beraber gün yüzüne çıkan tükenmişlik durumunun kişi üzerinde meydana gelen pek çok belirtisi bulunmaktadır. Kişide tükenmişliği etkileyen faktörler kişiden kişiye farklılık gösterdiği gibi yaşanan tükenmişlik durumununun ortaya çıkardığı belirtiler de kişiden kişiye farklılık gösterebilmektedir. Genel anlamda tükenmişlik belirtilerini fiziksel, psikolojik ve davranışsal belirtiler şeklinde üç grupta toplayabiliriz. Bununla beraber tükenmişliğin kendini en net belli ettiği iş yaşamında da tükenmişliğin örgütsel belirtileri görülmektedir. Tükenmişliğin ortaya çıkardığı bu belirtiler ise aşağıda ifade edilmiştir;

Tükenmişlik yaşayan bireylerde ortaya çıkan yorgunluk, bitkinlik, baş ağrısı, uyuşukluk, uyku bozuklukları gibi fiziksel belirtiler ilk başlarda hafif seyretmektedir. Eğer önlem alınmaz ise devam eden süreçte soğuk algınlıkları, enfeksiyonlar, kilo kaybı veya kilo alma, solunum güçlüğü, genel ağrı ve sızılar, mide rahatsızlıkları, tansiyon ve kolesterol rahatsızlıkları, kas gerilmeleri, kalp çarpıntıları ve cilt rahatsızlıkları ortaya

çıkmaya başlamaktadır ve bu fiziksel belirtiler yaşanmakta olan tükenmişliğin habercisi olabilmektedir (Freudenberger, 1974; Maslach ve Jackson, 1981; Çam, 1992; Potter, 1995:10; Maslach ve Leiter, 1997).

Psikolojik belirtiler tükenmişlik yaşayan kişilerde diğer belirtilere oranla daha az dikkat çekmektedir ve bundan dolayıdır ki tükenmişlik olgusu psikolojik rahatsızlıkların yaşanması için uygun bir alt zemin hazırlamaktadır. Tükenmişlik yaşayan bir kişide görülebilecek olan psikolojik belirtiler ise; ümitsizlik, değersizlik, eleştiriye karşı duyarlılık, sinirlilik, endişe, korku ve kaygı hissi, umutsuzluk, engellenmişlik düşüncesi ve şüpheci olma,başarısızlık ve suçluluk duygusu, özgüven eksikliği, panik atak, depresyon gibi psikolojik rahatsızlıklar ve belirtiler görülebilmektedir (Torun, 1997; Sürgevil, 2006). Tükenmişlik ile beraber meydana gelen davranışsal belirtiler ise fiziksel ve psikolojik olan belirtilere göre daha çabuk fark edilebilmektedir. Bu belirtiler; unutkanlık, konsantrasyon düşüklüğü, aşırı duygusal ve kırılgan olma, özgüveni kaybetme çabuk öfkelenme ve sinir patlamaları, ağlama nöbetleri, yalnız kalma isteği, başarısızlık hissi, unutkanlık, alkol ve sigara kullanımı, isteksizlik şeklinde sıralanabilmektedir (Çam, 1992; Sürgevil, 2006). Tükenmişliğin örgüt içerisinde meydana getirdiği örgütsel faktörler ise bireyin iş yerine devamsızlık göstermesi veyahut geç gitmesi, işi bırakma eğilimi, üstlerine karşı agresif olması, iş arkadaşlarıyla geçinememesi, işleri aksatma, iş yerindeki çalışanlara ve iş yerine karşı alaycı tavır sergileme, örgüt içerisinde direnç gösterme, iş yerinde geçerli olan kuralları çiğneme gibi belirtileri ile kendini göstermektedir (Akça, 2008; Demirel ve Seçkin, 2009).

2.3.4. Tükenmişlik Sonuçları

Bir kişinin yaşamakta olduğu tükenme durumu akabinde kişi üzerinde kalıcı veya geçici izler bırakmaktadır. Bu izler zamanla kişide belirtiler şeklinde kendini göstermektedir. Bu sebeple tükenmişlik belirtileri adı altında ifade edilen özelliklerin birçoğu tükenmişliğin sonuçları şeklinde de ele alınabilmektedir. Tükenmişliğin sonuçları adı altında açıklanan bu sonuçlar tamamıyla tükenmişliğe has sonuçlar olmasa da tükenmişliğin maliyetini ve ciddiyetini gözler önüne sermektedir (Ardıç ve Polatcı,

2009). Yaşanan tükenme durumu kişide bireysel, ailesel ve örgütsel açıdan önemli sonuçlara olanak vermektedir ve bu sonuçlar aşağıda belirtilmiştir;

Bireyin içinde bulunduğu tükenme durumu ilk başta ve belki de en çok kendisini etkilemektedir. Tükenmişliğin en önemli sonuçlarından biri kişinin enerji seviyesindeki azalma durumudur. Kişi günden güne enerjisinin azaldığını hissetmekte ve enerjisindeki azalma ile beraber alkol, sigara veya sakinleştirici ilaçlara başvurabilmektedir. Bunlarla beraber kendini kötü hissetmekte ve benlik saygısında düşüş görülebilmekte, durumlar karşısında kendini suçlama eğilimine girmektedir. Bu belirtiler ile beraber kişi kendini yavaş yavaş etrafından soyutlayabilmekte ve izole bir yaşam sürmektedir (Surgevil, 2006). Tükenmişliğin meydana getirdiği diğer bireysel düzeydeki sonuçlar olarak; depresyon, sürekli olarak devam eden kaygı durumu, saldırganlık, nefes almada güçlük çekme ve farklı psikolojik sorunlar gündeme gelebilmektedir. Özellikle yoğun yorgunluk duygusu bu durumlara eşlik etmektedir ve bu yorgunluk duygusunun eşliğinde sabah uyanırken güçlük çekme ya da gece uykuya dalmakta zorlanma gibi uyku bozuklukları görülmektedir. Baş ağrıları, mide bulantısı, adet düzensizliği, sindirim bozukluğu, deri problemleri gibi fiziksel semptomlar da zaman zaman eşlik etmektedir (Okutan, 2010). Tükenmişliğin kişinin bireysel hayatında belli başlı sonuçlara yol açmasının yanı sıra aile hayatında da olumsuz etkiler doğurabilmektedir. Kendini yorgun hisseden kişi ailesi ile beraberken de bu yorgunluğunu hissetmektedir. İş yerinde içinde bulunduğu stres ile beraber yaşadığı tükenmişliğin bir sonucu olarak aile üyelerini ihmal edebilmekte ve bu durum da aile bireylerinin kendilerini yalnız ve değersiz hissetmesine, aile içi çatışmalara ve aile bireylerinin birbirinden uzaklaşmasına sebebiyet vermektedir (Işıkhan, 2016). Tükenmişliğin ilk başlarda bireysel düzeyde görülmesi ancak zamanla bireyselden ziyade iş ile alakalı ve çalışma hayatı üzerinde etkili olumsuz etkilere sebep olduğunun üzerine çokça kez durulmuştur. Maslach ve Zimbardo'ya (1982) göre tükenmişlik durumunun bireyin performansında meydana getirdiği düşüş iş hayatı içerisinde en fazla etkiye sahip olan tükenmişlik sonucudur. Çünkü bireyin performansındaki düşüş ile beraber yapılan işin kalitesi ve niteliğinde de düşüş meydana getirmektedir ve bunların bir sonucu olarak bireyin motivasyonu düşmekte, birey kendisini engellenmiş hissetmektedir (Ardıç ve Polatcı, 2009). Düşen motivasyonun ve engellenmişlik hissinin beraberinde kişi işine karşı isteksiz ve ilgisiz olmaya başlar akabinde işi aksatma, izinsiz işe gelmeme veya geç

gelme gibi davranışlar sergilemektedir. Bireyin iş hayatındaki performansında ve başarısında meydana gelen bu düşüş içinde bulunduğu örgütün hızını ve başarısını da olumsuz yönde etkilemektedir.

Sonuç olarak tükenmişlik yaşayan bir birey her ne kadar kendi içerisinde bu durumun olumsuz sonuçlarını yaşıyor olsa da tükenmişlik bulaşıcı bir salgın gibi bireyin içinde bulunduğu çevresini, iş ve aile ortamını ve etrafındaki insanları da büyük ölçüde olumsuz etkilemektedir.

2.3.5. Gemi Adamlarında Tükenmişlik

Gemi adamları içinde bulundukları çalışma şartları ve yaşam koşulları ile beraber aslında tükenmişlik yaşama riskinin yüksek olabileceği bir çalışma grubu olarak varsayılabilir. Daha önce literatürde bu alanyazında pek fazla çalışma yapılmamış olsa da yapılan çalışmalar gemi adamlarının yüksek risk altında çalıştıklarını ve bu risk durumunun gemi adamları üzerinde stres ve tükenmişliğe sebep olabileceği görülmüştür. Farklı meslek gruplarında tükenmişliğe neden olabilen faktörlere ek olarak gemi içerisinde gemi adamlarına özgü tükenmişlik nedenleri; bulunulan kısıtlı yaşam ortamları, liman sürelerinin kısa olması ve bu kısa liman sürelerinde liman ve bayrak devleti kontrollerinin yapılması gereği ile zaten kısa olan liman süresinin iyice kısalması ile gemi adamlarının gemiden inme olasılıklarının zorlaşması ve bu durumların beraberinde iş yükünün artması, düşük kalitede uyku, gece dahi çalışma durumu, vardiyalar arasındaki yetersiz dinlenme zamanları, gemi içerisindeki gürültü ve titreşim durumları gemi adamlarında tükenmişliğe neden olabilecek faktörler şeklinde ifade edilebilmektedir (Kurt, 2010). Bu nedenler ile ortya çıkan tükenmişlik durumunun gösterleri olarak bazı belirtileri gün yüzüne gelmektedir. Gemi adamlarında bu belirtilerin belki de en dikkat çekeni sürekli olarak yorgunluk hissetmeleridir. Yorgunluğa ek olarak, gemiye uyum sağlayamama, alkol ve sigara gibi bağımlılık veren maddelere ilginin artması, gemi içerisinde sürülen yaşamdan zevk alamaması, uyku ve sindirim bozuklukları, genel olarak şikayetçi bir tavır sergileme, baş ağrıları, işe karşı ilgisizliğin artması, performansta ve iş kalitesinde düşüklük ve işe geç başlama gibi belirtiler sıralanabilmektedir (Kurt, 2006).

Literatürde yer alan çalışmalar incelendiği zaman 2004 yılında yapılmış olan Çalıştay Raporunda Denizde Çalışma ve Psikososyal Sağlık Problemleri olarak elde

edilen rapor sonuçlarına göre gemi adamlarının karaya ve memleketlerine özlem duydukları, sirkadiyen ritimlerinde bozulmalar olduğu ve yalnızlık duygusu hissettikleri sonuçları belirtilmektedir (IMHA, 2004). Bu raporun akabinde bir yıl sonrasında Tim Carter (2005) detaylı bir rapor daha sunmuş ve ilave iki kaygıdan bahsetmiştir. Bu iki kaygı gemi adamlarının gemide iken karadakine oranlara psikososyal risk faktörünün değişim gösterip göstermediği olur iken bir diğeri ise gemi adamlarının denize çalışma sürelerinin uzun veya kısalığının etkisi üzerine durmuştur (Carter, 2005). Bu ikikaygı faktörünün birey üzerinde olumsuz etkilere sebep olabileceği düşünülmüştür.Literatürde gemi adamlarında tükenmişliğe dair çok az çalışma bulunması ile beraber dikkat çeken birkaç çalışma bulunmaktadır. Doğrudan gemi adamlarında tükenmişliği incelemeye yönelik yapılmış olan çalışmalardan biri Oldenburg, Jensen ve Wegner (2013) tarafından geliştirilmiştir. Bu çalışmaya göre gemide bulunan gemi adamlarında yoğun ve uzun çalışma saatlerinin olması ve aileden uzunca bir süre ayrı kalmanın duygusal tükenme (DT) oranını arttırdığı öte yandan da uyku bozukluğu ile ilişkili olarak yüksek düzeyde duyarsızlaşma (D) görüldüğü ifade edilmiştir. Ayrıca çalışmada tanker gemilerinde çalışan gemi adamlarının kuru yük ve konteyner gemilerinde çalışan gemi adamlarına oranla daha fazla tükenmişlik yaşadıkları sonucuna varılmıştır (Oldenburg, Jensen ve Wegner, 2013).

Denizcilik sektöründe tükenmişliğe yönelik yapılan bir diğer çalışma ise Wu ve arkadaşları tarafında 2014 de orjinali Çince olan çalışmadır. Bu çalışmanın bulgularına göre 30 yaş altında olan ve az ücretle çalışan gemi adamlarında en yüksek duygusal tükenme (DT) değerinin görüldüğü ifade edilmiştir. Yine yüksek tükenmişlik skorlarının aşırı çalışma saatleri, yüksek oranda stres ve yetersiz ya da kalitesiz uykudan kaynaklandığı gözlemlenmiştir. Bunun için gemi içerisinde fiziksel egzersizlerin olması, altı aydan kısa süre çalışma süresi ve kaliteli uykunun gemi adamlarında tükenmişliğin azalmasında etkili olabileceği vurgulanmıştır ve bu önlemlerin gerek bireyler gerekse şirketler tarafından alınması ile tükenmişliğin engellenebileceği sonucuna ulaşılmıştır (Wu ve ark., 2014).

Literatürde gemi adamlarında ve karada çalışan liman ve deniz personellerinde tükenmişliğe yönelik ulusal düzeyde yapılmış olan çalışmalar da bulunmaktadır. Kurt tarafından yapılan bir çalışmada şirket baskıları, hava koşulları, beslenme sorunları,

yetersiz ve kalitesiz uyku, uzun kontrat süreleri ve elverişli olmayan alanlar gibi faktörlerin gemi adamlarında tükenmişliğe neden olabildiğini ifade etmektedir ve çalışmanın sonucuna göre gemi adamlarında tükenmişlik seviyesinin yüksek olduğu belirtilmiştir (Kurt, 2010). Zorba tarafından gerçekleştirilen çalışmaya göre ise gemi adamlarının tükenmişliğin alt boyutları açısından yüksek skorlar elde ettiği ifade edilmiştir. Özellikle kaptanlar ve güverte zabitlerinin tükenmişlik alt boyutlarından kişisel başarısızlık (KB) boyutunda yüksek skorla tükenmişlik yaşadıkları bulgusuna varılmıştır. Ayrıca çalışma sonuçlarına göre gemi adamları çalışma hayatlarının sosyal hayatlarını etkilediğini düşünmekte ve gemi içerisinde aileden uzak kalmanın, stres altında olmanın, karadan uzak olmanın ve yalnızlığın kendilerini en çok etkileyen unsurlar olduklarını ifade etmişlerdir (Zorba, 2016).

Öte yandan literatürde yer alan diğer çalışmalara bakıldığında Kuleyin, Köseoğlu ve Töz tarafından yapılan çalışmada liman çalışanlarında orta düzeyde tükenmişlik tespit edilir iken Aydın tarafından yapılan çalışmada gemide bulunan gemi adamlarında orta düzeyde tükenmişlik yaşadıkları ifade edilmiştir. Büber ve Töz tarafından balıkçı sınıfı gemi adamlarında tükenmişlik düzeylerinin incelenmesine yönelik yapılan çalışmada balıkçı sınıfı gemi adamlarının duygusal tükenme (DT) ve duyarsızlaşma (D) boyutlarında orta düzey, kişisel başarısızlık (KB) boyutunda ise yüksek düzeyde yaşadıkları sonucuna varılmıştır (Kuleyin, 2013; Aydın, 2015; Büber ve Töz, 2017).

2.4. Depresyon

2.4.1. Depresyon kavramı

Psikiyatri ve psikoloji camiasının ‘soğuk algınlığı’ olarak ifade edilen ve kökeni Latince aşağı itmek, bastırmak anlamında olan ‘depresus’ kelimesinden gelmektedir. Depresyon ruhsal çökkünlük ve bunalım olarak ifade edilebilen psikolojik rahatsızlıktır. Daha genel tanımı ile depresyon; büyük bir üzüntü, suçluluk, endişe, değersizlik, uyku ve yeme bozuklukları, cinsel istek kaybı, başka insanlardan uzaklaşma ve her zaman yaptığı etkinliklere karşı ilgisizlik ile belirginleşen duygudurum bozukluğudur (Kılınç ve Torun, 2011). Depresyonu bir yas tutma olayı olarak açıklayan Freud haricinde literatürde birçok farklı kişi tarafından depresyonu açıklayan birçok farklı tanım bulunmaktadır. Kahlbaum’ un tanımına göre aynı hastalık sürecinin farklı dönemlerinde mani ve

melankolinin var olduğu şeklinde tanımlamıştır. Falret depresyonu gözlemlemiş ve bu durumu dalgalanan delilik olarak tanımlamıştır. Rehm'e göre ise depresyon kişinin kendini ve performansını değerlendirmesindeki yetersizlikten dolayı meydana gelmektedir. Seligman ise kişinin olayları çarpıtması veya olaylara yanlış anlam yüklemesi ve hoşnutsuzluk durumlarının depresyonu ortaya çıkarttığını ifade etmiştir.Dünya Sağlık Örgütünün geçmiş kayıtlarına göre dünya nüfusunun büyük bir kısmında depresyon görülmektedir. 1990' da en yaygın görülen rahatsızlıklar sıralamasında dördüncü sırada yer alan depresyonun 2020 yılında Dünya üzerinde en yaygın görülen rahatsızlıklar arasında ikinci sırada olması tahmin edilmekte idi. Nitekim dünyada her yirmi kişiden en az biri hayatının bir döneminde depresyona girmektedir. Aynı zamanda depresyonun çalışan kişiler arasında en sık karşılaşılan üçüncü rahatsızlık olduğu ifade edilmiştir (Yılmaz, Boz ve Arslan, 2017).

Günlük hayatta kişi yaşadığı duyguları ve hissettiklerini ifade ederken rahatlıkla ve sıklıkla depresyon terimini kullansa da anlamı açısından çok derin önem ifade etmektedir. Depresyon beraberinde görülebilmekte olan başka hastalıkların gölgesinde kalmaktadır ve çoğu zaman farkedilmemektedir ve bundan dolayı depresyonda olan kişilerin hemen hemen yarısı tanı konulmadığı için tedavi edilmemektedir. Tedavi sürecine girilmediği için depresyondaki bireylerin ortalama % 15' i intihar etmektedir. Bunun için depresyon kavramının tanımı ve tedavisi günümüzde oldukça fazla önem arz etmektedir.

2.4.2. Depresyonun Tarihçesi ve Kuramsal Yaklaşım

Dünden bugüne toplum içerisinde oldukça sık görülmekte olan depresyonu anlamak, açıklamak ve nedenlerini bulabilmek adına birçok çalışma yapılmıştır. Tarihsel açıdan bu çalışmalar Hipokrat'a kadar dayanmaktadır. Hipokrat depresyonun kara safra miktarındaki artışın akabinde ortaya çıktığına dair açıklamada bulunmuştur (Türkçapar, 2018). Hipokrat sonrasında Galen de melankoli terimini kullanmaya devam etmiş ve Burton 'melankolinin anatomisi' isimli eserinde depresyondaki kişilerin yaşadıkları olumsuzlukları, duygularını ve düşüncelerini tanımlamıştır (Binbay, 2011). Tarihin tozlu sayfalarından günümüze kadar gelen depresyon kavramını belli başlı bazı kuramcılar da kuramsal çerçevede tanımlamışlardır. Bu bağlamda depresyonu açıklayan kuramlar

arasında psikanalitik ve bilişsel kuramları ifade etmek mümkündür. Psikanalitik kurama göre depresyon; kişinin benimsemiş olduğu hayali ya da gerçek olan sevgi nesnesini kaybetmesi ile beraber kişinin terk edilmişlik dugusu, benlik saygısında ve özgüveninde azalma ile görülmektedir. kişi kaybettiği sevgi nesnesinin akabinde içe çekilmektedir. Kişi kaybettiği sevgi nesnesine karşı oluşan tepkisini, kızgınlığını, öfke, nefret ve suçluluk duygularını kendi benliğine yöneltmektedirler ve böylece kişinin kendine yönelttiği bu duygular psikanalitik kurama göre depresyonu meydana getirmektedir.Bilişsel kuramın önde gelen ismi olarak bilinen Aaron T. Beck bilişsel kuramın alt yapısını depresyon üzerine yaptığı çalışmalar sırasında atmıştır (Türkçapar, 2018). Beck tarafından ifade edilen depresyonun bilişsel modelinde kişide yoğun olarak umutsuzluk ve olumsuz otomatik düşüncelerin hakim olduğu ifade edilmektedir. Beck depresyon kavramını açıklarken bilişsel üçlü, şemalar ve bilişsel hatalar olmak üzere üç kavramdan bahsetmektedir. Bilişsel üçlü kavramının ilk parçasında kişi kendisini kusursuz ve yetersiz gibi olumsuz değerlendirmekte, ikinci parçasında içinde bulundugu zamanı ve yaşadığı deneyimlerini olumsuz değerlendirmesi ve üçüncü parçasında ise kişinin gelecek ile alakalı olumsuz değerlendirmelerinden oluşmaktadır (Beck, Rush, Shaw ve Emery, 1987). Beck'in depresyonu açıklarken kullandığı diğer iki kavram ise şemalar ve bilişsel hatalardır.

2.4.3. Depresyonu Tetikleyen Unsurlar

Depresyon nedenleri incelendiğinde depresyonun ortaya çıkmasında sadece bir nedenin etkili olmadığı birden fazla etkenin depresyona neden olabileceği sonucuna varılmıştır. Psikoloji literatüründe depresyon biyo-psiko-sosyal bir model olarak yani biyolojik ve psikososyal gibi birçok faktörün birbirleri ile etkileşimi sonucunda depresyonun görüldüğü ifade edilmektedir. Ancak bu katagorilerin yanı sıra depresyonun nedenleri arasında en çok dikkat çeken ve ortaya çıkmasında en büyük etkiye sahip olan neden kişinin uzun süreli ve aşırı stres etkisinde kalmasıdır. Yapılan bazı çalışmalar da göstermektedir ki stres kaynakları ve depresyon arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır (Sağır, 2015). Depresyonun oluşumunda etkili olan biyolojik faktörler göz önünde bulundurulduğunda kişinin genetik yapısı, uyku bozuklukları, beyindeki yapısal değişiklikler ve nörotransmitterler ile ilgili olabileceği ifade edilmektedir. Depresyonun oluşumunda tamamiyle etkisi olmasa da genetik yatkınlık faktörün etkisi görülmektedir.

birinci derece akrabalar arasında risk %15 civarındadır. Ailenin etkili olduğu öğrenme yolu ile de depresyondan söz edilebilmektedir. Aynı zamanda yapılan araştırmalar sonucunda beyinde iletişimi sağlayan maddelerin düşük olması ve nörokimyasal salınımın bozulmasının depresyona yol açabileceği ifade edilmiştir (Uzbay, 2004). Yapılan bir diğer çalışmaya göre ise bireyin uyku düzensizlikleri ile beraber beyinin elektriksel fonksiyonlarında meydana gelen problemler de depresyon görülme sıklığını arttırmaktadır (Toros, 2016). Depresyonun oluşumda rol oynayan biyolojik nedenlerin yanı sıra kişinin içerisinde bulunduğu psikolojik ve sosyal çevrenin etkileşimi ile ortaya çıkardığı nedenlerde bulunmaktadır. Bu psikososyal nedenler ise; erken çocukluk döneminde yaşanmış olan olumsuz deneyimler ve stresli yaşam olayları, çevresel etkenler ve algılanan sosyal destek, kişilik, yaş, düşük benlik saygısı, medeni durum, cinsiyet, sosyoekonomik düzey gibi durumlar olarak depresyonun ortaya çıkmasında ve gelişiminde önemli rol oynamaktadır.Kişinin erken çocukluk döneminde deneyimlemiş olduğu ebeveyn kaybı, cinsel ve fiziksel istismar, zorlanmalar ve etkileyici stresli yaşam olayları gibi olumsuz deneyimler kişide depresyona zemin hazırlamaktadır (Blackburn, 2002). Öte yandan kişinin medeni durumu da depresyon üzerine etkili olan faktörlerden biridir. Yapılan çalışmalara göre birbirinden ayrı yaşayan veya boşanmış çiftlerde depresyon görülme olasılığı daha yüksektir. Bunun sebebi olarak boşanma ile beraber eşin kaybı depresyonu tetikleyebilecek bir stresör olarak düşünülmektedir (Binbay, 2011). Aynı zamanda yapılan çalışmalar ile evli olan bireylerin evli olmayan bireylere oranla psikolojik olarak daha sağlıklı oldukları sonucuna varılmıştır (Soulsby ve Bennet, 2015). Depresyona neden olan faktörler arasından önemli bir belirleyici de cinsiyettir. Cinsiyet açısından bakıldığı zaman kadınların erkeklere oranla depresyona yakalanma riskleri iki kat daha fazladır. Sosyal kabuller, kültür içerisinde cinsiyete yönelik kabuller beraberinde kadının edindiği konum itibari ile depresyona yakalanma riskini arttırmaktadır. Aynı zamanda biyolojik olarak doğum ve doğum sonrası gibi pek çok hormonal değişikliklerin olduğu dönemler de kadınların depresyona yatkınlığını etkilemektedir (Kayahan, Altıntoprak, Karabilgin ve Öztürk, 2003). Depresyona neden olan faktörlerden bir diğeri de yaştır. Herhangi bir yaşta depresyon görülme olasılığı olsa da orta yaşlarda olan bir bireyin majör depresyon geçirme riski daha yüksektir.Kişinin algıladığı sosyal destek o kişiyi yaşadığı olumsuz olaylara ve durumlara karşı koruyucu olmaktadır ve bu durum psikolojik iyi olma hali ile ilişkilendirilmektedir (Soulsby ve

Bennet, 2015). Bu durum da en nihayetinde depresyonun oluşum riskini aza indirmektedir ancak kişi sosyal destek algılayamaz ise bu onun için risk faktörü olarak gündeme gelmektedir. Bireyin sosyoekonomik düzeyinin depresyona etkisi açısından değerlendirildiği zaman düşük kültürel sınıfta olan ve düşük ekonomik düzeye sahip olan bireylerin orta ve üst kategoriye göre depresyon yaşama olasılıklarının daha yüksek olduğu ifade edilmiştir (Urhan, 2019).

Sonuç olarak kişinin beyin kimyasında meydana gelen değişiklikler, genetik yatkınlık, yaşanılan olumsuz yaşantılar ve karşılaşılan kötü durumlar ve benzeri şekilde günlük hayatta kişinin karşısına çıkan farklı olumsuz durumların etkileşim göstermesi sonucu depresyon tetiklenmekte ve ortaya çıkabilmektedir (Türkçapar, 2018).

2.4.4. Depresyon Belirtileri

Depresyon halinde bireyde psikolojik, emosyonel, bilişsel, sosyal ve nörovejetatif bazı belirtiler görülmektedir. Depresyon belirtileri incelendiği zaman aslında depresyonun ortaya çıkardığı sonuçlar da gözlemlemiş olmaktadır. Bu belirtiler aşağıda ifade edilmiştir;

Psikolojik ve emosyonel belirtiler; bireyin kendigi suçladığı olumsuz benlik olgusu , yetersizlik ve güvensizlik, anksiyete, irritabilite yani en ufak uyarana karşı aşırı tepki verme, apati (ilgisizlik), anhedoni (keyif alamama, zevk alma yetisinin kaybı), suçluluk, umutsuzluk, çaresizlik ve değersizlik, hüzün, üzüntü, yalnızlık, bireyin kendini cezalandırma istekleri, bireyin ruh halinde meydana gelen belirgin değişiklikve öz bakımında azalma şeklinde tanımlanabilmektedir.

Bilişsel belirtiler ise; obsesif düşünce, ruminasyon yani bir nevi zihinsel geviş getirme olarak tekrarlayıcı olumsuz düşüncelerin zihinde dönüp durması, bellek bozukluğu, konsantrasyon bozukluğu ve yineleyen intihar düşünceleri şeklinde görülmektedir. Nörovejetatif belirtiler; enerji azlığı, yorgunluk, psikomotor yavaşlama, ajitasyon, yavaşlama, insomnia (uykusuzluk) ve hipersomnia (aşırı uyku), libido azlığı, iştah bozukluğu, kabızlık, baş ağrısı gibi daha fizyolojik belirtiler olarak sıralandırılanilmektedir.Sosyal alanlar ile ilgili olan depresyon belirtileri; sosyal geri

çekilme, yalnızlık, sosyal ve mesleki işlevde bozulma, evlilik ve iş sorunları, parasal sorunlar şeklinde ifade edilmektedir.

2.4.5.Depresyon Tanı Ölçütleri

Klinik alanda tanı koyma ve sınıflandırma sistemi için dünya üzerinde görüş birliği bulunan ve en fazla kullanılan Amerikan Psikiyatri Birliği'nin sınıflandırma sistemi ile revize edilen DSM-V Tanı Ölçütlerine göre duygudurum bozuklukları katagorisinde yer almakta olan Major depresif bozukluğun tanı kriterleri aşağıda belirtilmiştir ;

A. Aşağıda belirtilen belirtilerin en az iki hafta boyunca devam etmesi ve belirtilen belirtilerin en az bir tanesinin (1) ya da (2). madde olan temel belirtiler olması ve toplamda en az beş belirti bulunması gerekmektedir.

1. Neredeyse her gün yaklaşık gün boyu süren çökkün (umutsuz,üzüntülü vb.), depresif duygudurum.

2. Neredeyse her gün yaklaşık gün boyu süren bütün etkinliklere karşı ilgide belirgin azalma, ilgisizlik ve zevk alamama.

3. Neredeyse her gün iştahın azalmış ya da artmış olması ve kilo vermeye çalışmıyor iken aşırı kilo verme ya da kilo alma hali.

4. Neredeyse her gün uykusuzluk (insomnia) ya da aşırı uyku (hipersomnia) hali.

5. Neredeyse her gün psikodevinselajitasyon (kışkırma) veya retardasyon (yavaşlama).

6. Neredeyse her gün yorgunluk, bitkinlik ya da enerji kaybı.

7. Neredeyse her gün değersizlik, aşırı veya uygun olmayan suçluluk duyguları.

8. Neredeyse her gün düşünmekte veya odaklanmakta güçlük çekme ve kararsızlık yaşama hali.

9. Yineleyen ölüm düşünceleri, intihar etmek adına bir eylem tasarlama veya intihar girişimi.

B. Bu semptomlar klinik olarak bir sıkıntıya, toplumsal, iş ile ilgili veya önemli diğer işlevsel alanlarda düşmeye neden olur.
C. Bu dönem, genel tıbbi duruma ya da madde kullanımı etkisine bağlı değildir.
D. Depresyon döneminin meydana çıkışı şizoduygulanımsal bozukluk, şizofreni, şizofrenimsi bozukluk, sanrılı bozukluk ya da şizofreni açılımı kapsamında ve psikozla giden tanımlanmış veya tanımlanmamış diğer bozukluklar ile daha iyi açıklanamaz.
E. Hiçbir zaman bir mani dönemi veya hipomani dönemi geçirilmemiştir. (APA,2014).

2.4.6. Gemi adamlarında depresyon faktörü

Gerek süre olarak gerekse iş yükü olarak zorlu mesleklerden biri olan denizcilik sektöründe depresyon ve intihar çelişkili iki kavram olarak literatürde yer edinmektedir. Bir yanda gemi adamlarının genel ruh sağlıklarının olumlu olduğu yönünde bir algı var iken diğer yandan denizde gemi adamlarını yıpratan ve intihar riski yaratan faktörler olduğu ifade ediliyor . Ayrıyeten depresyonun sebep olduğu intiharların büyük bir bölümünün derin deniz gemilerinde, uzun sefer süresi ve yüksek rütbelerde görülmekte olduğu ifade edilmektedir (Carter, 2005). Gemi adamlarında stres ve tükenmişliğe dair birçok bulgu olmasına karşın depresyon faktörü ile alakalı bilgiler parçalıdır. Depresyonu etkileyen ve sebep olabilen stres ve yalnızlık gibi konular incelenerek depresyon konusuna dair geniş kapsamlı bilgi elde edilebilir olduğu düşünülmektedir(Carter, 2005).

2.5. Stres, Tükenmişlik ve Depresyon Kavramlarının Birbirleri ile İlişkileri

Stres, tükenmişlik ve depresyon belirtileri birbirlerine benzemekle beraber gerek tükenmişliğin gerekse depresyonun altında stres faktörlerinin yattığı ve büyük bir etkisi olduğu düşünülmektedir. Bireyin karşılaştığı ve sınırlarını aşan bir stres durumu olduğunda birey bu stres durumu ile baş edemez ve stres devamlılığını sürdürür ise yoğun stres sürecinin sonunda tükenmişlik meydana gelebilmektedir. Tükenmişlikte görülen yorgunluk, uykusuzluk, unutkanlık, dikkat dağınıklığı gibi belirtiler depresyon belirtileri ve depresyondaki olumsuz değerlendirme ile de örtüşmektedir. Depresyon sadece çalışma

hayatına ilişkin bir rahatsızlık olmaması ve bireyin tüm hayatına ilişkin bir rahatsızlık olması sebebi ile tükenmişlikle aralarındaki fark ortaya konulmakta birbirleri ile aynı rahatsızlık olmadıkları ifade edilmektedir. Ancak depresyonun tükenmişliğin en önemli sonuçlarından biri olabileceği düşünülmektedir.

BÖLÜM 3. YÖNTEM

3.1. Araştırma Modeli

Bu çalışma 'tarama' modelinde bir araştırmadır. Tarama modeli varolan durumu olduğu haliyle incelemeyi ve betimlemeyi amaçlayan, araştırma konusu olan durumu değiştirmeden veya etkilemeden olduğu gibi kendi koşulları içerisinde açıklamaya çalışmaktadır (Karasar, 2002). Bu araştırmada da araştırma yapılan kesimin varolan işleyişini bozmadan varolan durumu incelemek amaçlandığı için tarama modeli bir araştırmadır.

3.2. Evren ve Örneklem

Bu araştırmanın örneklemini daha önce minimum bir ay gibi bir süre ile gemi seferi yapmış olan gemi adamları ve denizcilik fakültesinde öğrenim gören gemi adamı cüzdanına sahip ve gemilerde uzun yol stajları yapmış olan öğrencilerden oluşmaktadır. Bu şartlar ışığında 200 gemi adamından oluşan bir örneklem grubu oluşturulmuştur.

3.3. Veri Toplama Araçları

Araştırmada hem nitel hem nicel yöntemler kullanılarak veri toplanmıştır ve anket ve yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Araştırma anketi toplamda dört alt bölümden oluşmaktadır. Katılımcılara online platformdan ulaştırılan anket formlarında araştırmanın amacını ve içeriğini anlatan Bilgilendirilmiş Onam Formu (Ek-1), katılımcıların demografik bilgilerini edinebilmek adına Sosyodemografik Bilgi Formu (Ek-2), Örgütsel Stres Ölçeği (Ek-3), Maslach Tükenmişlik Ölçeği (Ek-4) ve Beck Depresyon Envanteri (Ek-5) kullanılmıştır.

3.3.1. Sosyodemografik Bilgi Formu

Bu form ile katılımcıların sosyodemografik bilgileri hakkında detaylı bilgi elde etmek amacı ile hazırlanmıştır. Sosyodemografik bilgi formunda katılımcıların cinsiyet, yaş,

eğitim durumu, medeni durum, çocuk sahibi olma durumu gibi demografik bilgilere aynı zamanda katılımcının gemi içerisindeki pozisyonu, kaç yıldır gemide çalıştığı, en son çıktığı sefer süresi ve gemi türü, gemi içerisindeki vardiya saatleri, gemide kişiyi zorlayan durumlar ve psikolojik destek alma ihtiyaçlarına yönelik sorular yer almaktadır.

3.3.2. Örgütsel Stres Ölçeği

Çalışmada orijinal ölçeği Theorell ve arkadaşlarının (1988) geliştirdiği ve Yıldırım ve arkadaşlarının (2011) Türkçe'ye uyarlama çalışmasını yaptığı 17 maddeden oluşan Örgütsel Stres Ölçeği kullanılmaktadır. Örgütsel stres ölçeği iş yükü, karar serbestliği, beceri kullanımı ve sosyal destek olmak üzere 4 boyuta ayrılabilmektedir ancak çalışmada karar serbestliği ve beceri kullanımı ölçeğin kontrol boyutunu oluşturmaktadır. 5'li likert tipi cevap seçeneğine sahip ölçekte 'hiçbir zaman- çok nadir- bazen- çoğu zaman- her zaman' cevap seçenekleri bulunmaktadır. Böylelikle örgütsel stres ölçeği iş yükü, sosyal destek ve kontrol boyutu şeklinde 3 alt boyuttan oluşmaktadır.

3.3.3. Maslach Tükenmişlik Ölçeği

Bu araştırmada Dünya çapında yapılan tükenmişlik çalışmaları incelendiği zaman gerek ulusal gerekse uluslararası düzeyde tükenmişlik ölçümünde en yaygın kullanılan Maslach tarafından geliştirilmiş ve Türkiye için geçerlilik ve güvenilirliğini Çam (1993) ile Ergin (1993,1996) tarafından yapılan Maslach Tükenmişlik Ölçeği kullanılmaktadır. Ölçeğin orijinal formu 'hiçbir zaman- yılda birkaç kere- ayda bir- ayda birkaç kere- haftada bir- haftada birkaç kere- hergün' şeklinde 7 adet cevap seçeneğinden oluşmaktadır. Ancak Türkçe uyarlamasında Türk çalışma koşullarına ve şartlara göre yeniden düzenlenmiş ve 'hiçbir zaman- çok nadir- bazen- çoğu zaman- her zaman' şeklinde 5 adet cevap seçeneğinden oluşturumuştur.

Maslach Tükenmişlik Ölçeği; 3 alt boyuttan ve toplamda 22 maddeden oluşan likert tipi bir ölçektir. Ölçeğin birinci alt boyutu 9 maddeden oluşan duygusal tükenme alt boyutudur ardından 5 maddeden oluşan duyarsızlaşma alt boyutu ve 8 maddeden oluşan kişisel başarı alt boyutu yer almaktadır. Duygusal tükenme ve duyarsızlaşma alt boyutlarından yüksek puan alınması, kişisel başarı alt boyutundan ise düşük puan alınması tükenmişliğin göstergesi olmaktadır.

3.3.4. Beck Depresyon Envanteri

Aaron T. Beck tarafından geliştirilen Hisli (1988) tarafından geçerlilik ve güvenirliği incelenen ve Türkçe'ye uyarlanan depresyonu ve düzeylerini ölçmeyi amaçlayan, 4 seçenekli kendini değerlendirme cümleleri içeren ve 21 maddeden oluşan Beck Depresyon Envanteri kullanılmaktadır. 0 ile 3 arasında puanlanan ölçek sorularından elde edilen toplam puan üzerinden şu şekilde değerlendirilir: 0 - 9 puan: Minimal depresyon, 10 - 16 puan: Hafif depresyon, 17 - 29 puan: Orta depresyon, 30 - 63 puan: Şiddetli depresyon (Hisli, 1988).

3.4. Verilerin Çözümlenmesi ve Yorumlanması

Veriler spss 25.0 paket programı kullanılarak analiz edilmiştir. Kolmogorov Smirnov testi ile verilerin normal dağıldığı görülmektedir. Çalışma verileri değerlendirilirken tanımlayıcı istatistiksel metotların (Ortalama, Standart sapma, frekans) yanı sıra Parametrik veriler için t- testi, one way ANOVA, parametreler arası ilişkilerin değerlendirilmesinde ise Pearson korelasyon analizi kullanılmıştır ve anlamlılık bütün değerler için $p<0,05$ düzeylerinde değerlendirilmiştir.

BÖLÜM 4. BULGULAR VE YORUMLAR

Tablo 3. Sosyodemografik Bilgilere Ait Tanımlayıcı Bulgular I

		n	%
Cinsiyet	Kadın	27	13,5
	Erkek	173	86,5
Yaş	19-25	58	29,0
	26-32	48	24,0
	33-45	72	36,0
	46+	22	11,0
Eğitim Durumu	İlkokul	12	6,0
	Ortaokul	30	15,0
	Lise	35	17,5
	Ön lisans	112	56,0
	Lisans	11	5,5
	Lisansüstü	0	0,0
Medeni Durum	Evli	118	59,0
	Bekâr	82	41,0
Çocuk Sahibi Olma	Var	126	63,0
	Yok	74	37,0

Katılımcıların cinsiyetlerine bakıldığında %86,5'inin (n=173) erkek, %13,5'inin (n=27) kadın olduğu görülmüştür. Katılımcıların yaşlarına bakıldığında %36,0'ının (n=72) 33-45 yaş arasında olduğu, %29,0'ının (n=58) 19-25 yaş arasında olduğu, %24,0'ının (n=48) 26-32 yaş arasında olduğu, %11,0'ının 46 yaş ve üstü olduğu görülmüştür. Katılımcıların eğitim durumuna bakıldığında %56,0'ının (n=112) ön lisans mezunu, %17,5'inin (n=35) lise mezunu, %15,0'ının (n=30) ortaokul mezunu, %6,0'ının (n=12) ilkokul mezunu, %5,5'inin (n=11) lisans mezunu olduğu görülmüştür. Katılımcıların medeni durumuna bakıldığında %59,0'ının (n=118) evli olduğu,

%41,0'ının (n=82) bekar olduğu görülmüştür. Katılımcıların çocuğunuz var mı sorusuna verdikleri cevaplara göre %63,0'ının (n=126) var, %37,0'ının (n=74) yok cevabı verdiği görülmüştür.

Tablo 4. Sosyodemografik Bilgilere Ait Tanımlayıcı Bulgular II

Gemideki Pozisyon	Güverte zabitleri ve kaptan	108	54,0
	Başmühendis/baş makinist ve makine zabitleri	46	23,0
	Güverte tayfaları	7	3,5
	Makine tayfaları	8	4,0
	Yardımcı sınıf	31	15,5
Meslekte Kaç Yıl Çalışılmakta	0-2 yıl	60	30,0
	3-5 yıl	35	17,5
	6-10 yıl	24	12,0
	10+	81	40,5
En Son Çıkılan Sefer Süresi	1-3 ay	50	25,0
	3-5 ay	49	24,5
	5-7 ay	59	29,5
	7-10 ay	33	16,5
	10 ay ve üstü	9	4,5
En Son Çalışılan Gemi Türü	Kuru yük gemileri	96	48,0
	Konteyner gemileri	24	12,0
	Ro/Ro gemileri	11	5,5
	Tanker gemileri	59	29,5
	Diğer gemiler	10	5,0
Çalışılan Günlük Vardiya Saatleri	8 saat ve altı	94	47,0
	9 saat üstü	106	53,0

Katılımcıların gemideki pozisyonlarına bakıldığında katılımcıların %54,0'ının (n=108) güverte zabitleri ve kaptan olduğu, %23,0'ının (n=46) başmühendis/baş makinist ve makine zabitleri olduğu, %15,5'inin (n=31) yardımcı sınıf olduğu, %4,0'ının (n=8) makine tayfaları olduğu, %3,5'inin (n=7) güverte tayfaları olduğu görülmüştür. Katılımcıların kaç yıldır çalışıyorsunuz sorusuna verdikleri cevaplara bakıldığında %40,5'inin (n=81) 10 yıl ve üstü çalıştığı, %30,0'ının (n=60) 0-2 yıl arasında çalıştığı, %17,5'inin (n=35) 3-5 yıl arasında çalıştığı, %12,0'ının (n=24) 6-10 yıl arasında çalıştığı görülmektedir. Katılımcıların son çıktıkları seferin süresi sorulduğunda %29,5'inin (n=59) 5-7 ay arasında, %25,0'ının (n=50) 1-3 ay arasında, %24,5'inin (n=49) 3-5 ay arasında, %16,5'inin (n=33) 7-10 ay arasında, %4,5'inin (n=9) 10 ay ve üstü cevabı verdiği görülmektedir. Katılımcılara en son çalıştıkları gemi türü sorulduğunda %48,0'ının (n=96) kuru yük gemilerinde, %29,5'inin (n=59) tanker gemilerinde, %12,0'ının (n=24) konteyner gemilerinde, %5,5'inin (n=11) Ro/Ro gemilerinde, %5,0'ının (n=10) diğer gemilerde çalıştığı görülmüştür. Katılımcıların çalışma vardiya sürelerine bakıldığında %53,0'ının (n=106) 9 saat üstü çalıştığı, %47,0'ının (n=94) 8 saat altı çalıştığı görülmüştür.

Tablo 5. Sosyodemografik Bilgilere Ait Tanımlayıcı Bulgular III

Gemide Kendine Vakit Ayırma Durumu	Evet	116	58,0
	Hayır	56	28,0
	Kısmen	28	14,0
Gemide Sürdürülebilen Hobilerin Varlığı	Evet	67	33,5
	Hayır	133	66,5
Gemide Sürdürülebilen Hobiler	Balık tutmak	3	2,9
	Kitap okumak	31	29,5
	Resim yapmak	6	5,7
	Oyun oynamak	17	16,2
	Film izlemek	20	19,0
	Spor yapmak	12	11,4
	Müzik dinlemek	7	6,7
	Diğer	7	6,7
Gemide Zorlayan Durumların Varlığı	Evet	192	96,0
	Hayır	8	4,0
Gemide Zorlayan Durumlar	Sosyal hayattan uzak kalmak	154	32,5
	Çalışma koşulları ve çalışma saatleri	130	27,4
	Hava koşulları	99	20,9
	Gemi içi ast üst ilişkileri	73	15,4
	Diğer	18	3,8
Psikolojik Destek Alma İhtiyacı	Evet	66	33,0
	Hayır	134	67,0
Destek Alma Durumu	Evet	31	15,5
	Hayır	169	84,5

Gemide kendine vakit ayırma durumları sorulduğunda %58,0'ının (n=116) evet cevabı verdiği, %28,0'ının (n=56) hayır cevabı verdiği, %14,0'ının (n=28) kısmen cevabı verdiği görülmüştür. Katılımcılara gemide hobiniz var mı diye sorulduğunda %66,5'inin (n=133) hayır, %33,5'inin (n=67) evet cevabı verdiği görülmüştür ve katılımcılara gemide sürdürebildikleri hobileri sorulduğunda %29,5'inin (n=31) kitap okumak, %19,0'ının (n=20) film izlemek, %16,2'sinin (n=17) oyun oynamak, %11,4'ünün (n=12) spor yapmak, %6,7'sinin (n=7) müzik dinlemek, %6,7'sinin (n=7) diğer, %5,7'sinin (n=6) resim yapmak, %2,9'unun (n=3) balık tutmak cevabını verdiği görülmüştür.

Katılımcılara gemide zorlayan durumların varlığı sorulduğunda %96,0'ının (n=192) evet, %4,0'ının (n=8) hayır cevabı verdiği görülmüştür ve katılımcılara gemide kendilerini zorlayan durumlar sorulduğunda %32,5'inin (n=154) sosyal hayattan uzak kalmak, %27,4'ünün (n=130) çalışma koşulları ve çalışma saatleri, %20,9'unun (n=99) hava koşulları, %15,4'ünün (n=73) gemi içi ast üst ilişkileri, %3,8'inin (n=18) diğer cevabı verdiği görülmüştür. Katılımcılara psikolojik destek alma ihtiyacı hisstme durumu sorulduğunda %67,0'ının (n=134) hayır, %33,0'ının (n=66) evet cevabı verdiği görülmüştür. Akabinde katılımcılara destek alma durumu sorulduğunda %84,5'inin (n=169) hayır, %15,5'inin (n=31) evet cevabı verdiği görülmüştür.

Tablo 6. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Cinsiyet	n	Ort.	Ss.	t	p*
İş Yükü	Kadın	27	3,4	2,21	-1,081	0,28
	Erkek	173	3,48	2,13		
Kontrol Boyutu	Kadın	27	3,45	3,14	-2,596	**0,01**
	Erkek	173	3,75	2,96		
Sosyal Destek	Kadın	27	3,43	3,07	-0,294	0,76
	Erkek	173	3,47	3,79		

Tablo 6'da Student T testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü ve sosyal destek alt boyutu puanlarının cinsiyet değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (t=-1,081; p>0,05) (t=-0,294; p>0,05). Kontrol boyutu puanlarının cinsiyet değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (t=-2,596; p<0,05).

Tablo 7. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Cinsiyet	n	Ort.	Ss.	t	p*
Duygusal Tükenmişlik	Kadın	27	1,75	7,13	-1,363	0,175
	Erkek	173	1,96	6,56		
Duyarsızlaşma	Kadın	27	1,47	3,62	-0,087	0,930
	Erkek	173	1,49	3,84		
Kişisel Başarı	Kadın	27	2,48	4,14	-1,036	0,301
	Erkek	173	2,59	4,17		

Tablo 7'de Student T testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma ve kişisel başarı alt boyutu puanlarının cinsiyet değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (t=-1,363; p>0,05) (t=-0,087; p>0,05) (t=-1,036; p>0,05)

Tablo 8. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	$\chi 2$	p
Kadın	**n**	14	6	4	3	27	9,456	0,447
	%	16,5	11,1	8,5	21,4	13,5		
Erkek	**n**	71	48	43	11	173		
	%	83,5	88,9	91,5	78,6	86,5		
Toplam	**n**	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tablo 8'de görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin cinsiyet değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($\chi 2$=9,456; p>0.05).

Tablo 9. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Yaş Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Yaş	n	Ort.	Ss.	F	p*	Tukey
İş Yükü	19-25	58	3,50	2,27	0,736	0,532	-
	26-32	48	3,50	2,36			
	33-45	72	3,50	1,79			
	46+	22	3,35	2,43			
Kontrol Boyutu	19-25	58	2,90	2,15	5,55	**0,001**	3>1 4>1
	26-32	48	3,54	2,71			
	33-45	72	3,58	2,84			
	46+	22	3,83	3,09			
Sosyal Destek	19-25	58	3,86	3,16	0,432	0,73	-
	26-32	48	3,68	3,03			
	33-45	72	3,50	4,5			
	46+	22	3,40	3,84			

Tablo 9'de One Way Anova testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü, sosyal destek alt boyutu puanlarının yaş değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir ($F=0,736$; $p>0,05$) ($F=0,432$; $p>0,05$). Kontrol boyutu puanlarının yaş değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir ($F=5,550$; $p<0,05$). Anlamlı farklılığı yaratan grupları belirlemek için yapılan Tukey Testi sonucunda 19-25 ve 33-45 yaş ile 19-25 ve 46 yaş ve üzeri ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Bu sonuca göre yaş ilerledikçe kontrol boyutu puanları artmaktadır.

Tablo 10. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Yaş Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Yaş	n	Ort.	Ss.	F	p*	Tukey
Duygusal Tükenmişlik	**19-25**	58	1,72	6,88	4,167	**0,007**	2>1
	26-32	48	2,20	6,30			
	33-45	72	1,95	6,36			
	46+	22	1,82	6,35			
Duyarsızlaşma	**19-25**	58	1,52	3,91	1,936	0,125	-
	26-32	48	1,61	3,66			
	33-45	72	1,47	3,73			
	46+	22	1,15	3,77			
Kişisel Başarı	**19-25**	58	2,57	4,53	1,904	0,130	-
	26-32	48	2,46	4,49			
	33-45	72	2,60	3,44			
	46+	22	2,77	4,36			

Tablo 10'da One Way Anova testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duyarsızlaşma ve kişisel başarı alt boyutu puanlarının yaş değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (F=1,936; p>0,05) (F=1,904; p>0,05).

Duygusal tükenmişlik puanlarının yaş değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (F=4,167; p<0,05). Anlamlı farklılığı yaratan grupları belirlemek için yapılan Tukey Testi sonucunda 19-25 ve 26-32 yaş ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Bu sonuca göre 26-32 yaş arasındaki gemi adamları 19-25 yaş arasındakilere kıyasla daha fazla duygusal tükenmişlik puanına sahiptir.

Tablo 11. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Yaş Değişkenine Göre Karşılaştırılması

B		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	$\chi 2$	p
19-25	n	25	16	13	4	58	7,762	0,558
	%	29,4	29,6	27,7	28,6	29,0		
26-32	n	27	11	8	2	48		
	%	31,8	20,4	17,0	14,3	24,0		
33-45	n	25	22	20	5	72		
	%	29,4	40,7	42,6	35,7	36,0		
46+	n	8	5	6	3	22		
	%	9,4	9,3	12,8	21,4	11,0		
Toplam	n	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tabloda görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin yaş değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($\chi 2$=7,762; p>0.05).

Tablo 12. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Eğitim Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Eğitim Durumu	n	Ort.	Ss.	F	p*
İş Yükü	**İlkokul**	12	3,22	2,19	1,387	0,24
	Ortaokul	30	3,48	1,85		
	Lise	35	3,55	2,05		
	Önlisans	112	3,46	2,28		
	Lisans	11	3,47	1,43		
Kontrol Boyutu	**İlkokul**	12	3,54	3,52	1,472	0,212
	Ortaokul	30	3,78	3,13		
	Lise	35	3,58	3,17		
	Önlisans	112	3,72	2,95		
	Lisans	11	3,79	2,2		
Sosyal Destek	**İlkokul**	12	3,63	3,79	0,428	0,788
	Ortaokul	30	3,52	3,54		
	Lise	35	3,39	3,8		
	Önlisans	112	3,47	3,81		
	Lisans	11	3,41	2,91		

Tablo 12'de One Way Anova testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü, kontrol boyutu, sosyal destek alt boyutu puanlarının eğitim durumu değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir ($F=1,387$; $p>0,05$) ($F=1,472$; $p<0,00$) ($F=0,428$; $p>0,05$).

Tablo 13. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Eğitim Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Eğitim Durumu	n	Ort.	Ss.	F	p*
Duygusal Tükenmişlik	İlkokul	12	1,53	7,20	1,596	0,177
	Ortaokul	30	1,84	6,05		
	Lise	35	2,04	6,16		
	Önlisans	112	1,98	6,89		
	Lisans	11	1,71	5,80		
Duyarsızlaşma	İlkokul	12	1,08	4,40	1,550	0,189
	Ortaokul	30	1,35	3,52		
	Lise	35	1,58	3,79		
	Önlisans	112	1,55	3,73		
	Lisans	11	1,33	4,20		
Kişisel Başarı	İlkokul	12	2,62	4,96	0,567	0,687
	Ortaokul	30	2,67	3,95		
	Lise	35	2,48	4,18		
	Önlisans	112	2,58	4,25		
	Lisans	11	2,58	3,04		

Tablo 13'de One Way Anova testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma, kişisel başarı alt boyutu puanlarının eğitim durumu değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir ($F=1,596$; $p>0,05$) ($F=1,550$; $p>0,05$) ($F=-0,567$; $p>0,05$).

Tablo 14. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Eğitim Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Eğitim Durumu		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	χ2	p
İlkokul	**n**	4	0	8	0	12	25,605	**0,012**
	%	4,7	0,0	17,0	0,0	6,0		
Ortaokul	**n**	11	7	7	5	30		
	%	12,9	13,0	14,9	35,7	15,0		
Lise	**n**	14	10	10	1	35		
	%	16,5	18,5	21,3	7,1	17,5		
Ön Lisans	**n**	50	32	22	8	112		
	%	58,8	59,3	46,8	57,1	56,0		
Lisans	**n**	6	5	0	0	11		
	%	7,1	9,3	0,0	0,	5,5		
Toplam	**n**	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tablo 14'de görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin eğitim durumu değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmuştur ($\chi 2=25,605$; $p<0.05$).

Tablo 15. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Medeni Durum	n	Ort.	Ss.	t	p*
İş Yükü	Evli	118	3,45	2,11	-1,138	0,257
	Bekar	82	3,52	2,19		
Kontrol Boyutu	Evli	118	3,75	3,22	1,941	**0,044**
	Bekar	82	3,61	2,68		
Sosyal Destek	Evli	118	3,48	3,67	0,257	0,797
	Bekar	82	3,46	3,77		

Tablo 15'de Student T Testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü, sosyal destek alt boyutu puanlarının medeni durum değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (t=-1,138; p>0,05) (t=0,257; p>0,05). Kontrol boyutu puanlarının medeni durum değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (t=1,941; p<0,05)

Tablo 16. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Medeni Durum	n	Ort.	Ss.	t	p*
Duygusal Tükenmişlik	Evli	118	1,90	6,97	-0,614	0,540
	Bekar	82	1,97	6,19		
Duyarsızlaşma	Evli	118	1,41	3,95	-1,624	0,106
	Bekar	82	1,59	3,52		
Kişisel Başarı	Evli	118	2,60	3,94	0,546	0,586
	Bekar	82	2,55	4,50		

Tablo 16'de Student T testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma, kişisel başarı alt boyutu puanlarının medeni durum değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (t=-0,614; p>0,05) (t=-1,624; p>0,05) (t=-0,546; p>0,05).

Tablo 17. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Medeni Durum		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	χ2	p
Evli	**n**	51	31	28	8	118	,118	0,990
	%	60,0	57,4	59,6	57,1	59,0		
Bekar	**n**	34	23	19	6	82		
	%	40,0	42,6	40,4	42,9	41,0		
Toplam	**n**	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tablo 17'da görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin medeni durum değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($\chi2$=0,118; p>0.05).

Tablo 18. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çocuk Sahibi Olma Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Çocuk Sahibi Olma	n	Ort.	Ss.	t	p*
İş Yükü	Var	126	3,58	6,81	1,516	0,131
	Yok	74	3,29	6,32		
Kontrol Boyutu	Var	126	1,31	3,80	1,974	**0,040**
	Yok	74	1,12	3,72		
Sosyal Destek	Var	126	3,41	4,45	-0,693	0,489
	Yok	74	3,48	3,66		

Tablo 18'de Student T testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü ve sosyal destek alt boyutu puanlarının çocuk sahibi olma durumu değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (t=1,516; p>0,05) (t=-0,693; p>0,05). Kontrol boyutu puanlarının çocuk sahibi olma durumu değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (t=1,974; p<0,05).

Tablo 19. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çocuk Sahibi Olma Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Çocuk Sahibi Olma	n	Ort.	Ss.	t	p*
Duygusal Tükenmişlik	Var	126	1,97	2,19	2,539	**0,012**
	Yok	74	1,88	1,98		
Duyarsızlaşma	Var	126	4,33	3,05	-2,819	**0,005**
	Yok	74	4,58	2,86		
Kişisel Başarı	Var	126	2,57	4,11	-1,385	0,168
	Yok	74	2,66	2,84		

Tablo 19'de Student T testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duygusal tükenmişlik ve duyarsızlaşma alt boyutu puanlarının çocuk sahibi olma durumu değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (t=2,539; p<0,05) (t=-2,819; p<0,05). Kişisel başarı puanlarının çocuk sahibi olma durumu değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (t=-1,385; p>0,05).

Tablo 20. Gemi adamların Beck Depresyon Düzeylerinin Çocuk Sahibi Olma Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Çocuk Sahibi Olma		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	$\chi 2$	p
Var	**n**	59	34	25	8	126	3,645	0,302
	%	69,4	63,0	53,2	57,1	63,0		
Yok	**n**	26	20	22	6	74		
	%	30,6	37,0	46,8	42,9	37,0		
Toplam	**n**	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tabloda görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin çocuk sahibi olma durumu değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır ($\chi 2$=3,645; p>0.05).

Tablo 21. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Gemideki Pozisyon Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Gemideki Pozisyon	n	Ort.	Ss.	F	p*	Tukey
İş Yükü	Güverte zabitleri ve kaptan	108	3,54	2,01	2,240	0,066	-
	Baş mühendis/baş makinist ve makine zabitleri	46	3,42	1,79			
	Güverte tayfaları	7	3,66	2,98			
	Makine tayfaları	8	3,23	2,23			
	Yardımcı sınıf	31	3,39	2,64			
Kontrol Boyutu	Güverte zabitleri ve kaptan	108	3,77	2,91	6,132	**0,000**	1>4
	Baş mühendis/baş makinist ve makine zabitleri	46	3,77	2,62			
	Güverte tayfaları	7	3,79	2,93			
	Makine tayfaları	8	3,23	3,81			
	Yardımcı sınıf	31	3,38	2,93			
Sosyal Destek	Güverte zabitleri ve kaptan	108	3,38	3,83	1,842	0,122	-
	Baş mühendis/baş makinist ve makine zabitleri	46	3,60	2,80			
	Güverte tayfaları	7	3,86	2,48			
	Makine tayfaları	8	3,56	4,00			
	Yardımcı sınıf	31	3,49	4,30			

Tablo 21'de One Way Anova testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü, sosyal destek alt boyutu puanlarının gemideki pozisyon değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (F=2,240; p>0,05) (F=1,842; p>0,05). Kontrol boyutu puanlarının gemideki pozisyon değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (F=6,132; p<0,05).

Anlamlı farklılığı yaratan grupları belirlemek için yapılan Tukey Testi sonucunda güverte zabitleri ile makine tayfaları ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Bu sonuca göre güverte zabitlerinin makine tayfalarına göre daha fazla kontrol boyutu puanına sahiptir.

Tablo 22. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Gemideki Pozisyon Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Gemideki Pozisyon	n	Ort.	Ss.	F	p*	Tukey
Duygusal Tükenmişlik	Güverte zabitleri ve kaptan	108	2,14	6,38	5,704	**0,000**	1>4
	Baş mühendis/baş makinist ve makine zabitleri	46	1,63	5,84			
	Güverte tayfaları	7	1,84	7,57			
	Makine tayfaları	8	1,93	7,29			
	Yardımcı sınıf	31	1,66	6,53			
Duyarsızlaşma	Güverte zabitleri ve kaptan	108	1,61	3,87	2,188	0,072	
	Baş mühendis/baş makinist ve makine zabitleri	46	1,27	3,51			
	Güverte tayfaları	7	1,14	3,09			
	Makine tayfaları	8	1,40	4,90			
	Yardımcı sınıf	31	1,46	3,50			
Kişisel Başarı	Güverte zabitleri ve kaptan	108	2,60	4,20	1,987	0,098	
	Baş mühendis/baş makinist ve makine zabitleri	46	2,57	3,68			
	Güverte tayfaları	7	3,04	1,60			
	Makine tayfaları	8	2,36	3,94			
	Yardımcı sınıf	31	2,49	4,82			

Tablo 22'de One Way Anova testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duygusal tükenmişlik alt boyutu puanlarının gemideki pozisyon değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir ($F=5,704$; $p<0,05$). Anlamlı farklılığı yaratan grupları belirlemek için yapılan Tukey Testi sonucunda güverte zabitleri ile makine tayfaları ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Bu sonuca göre güverte zabitlerinin makine tayfalarına göre daha fazla duygusal tükenmişlik puanına sahiptir.

Duyarsızlaşma ve kişisel başarı puanlarının gemideki pozisyon değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir ($F=2,188$; $p>0,05$) ($F=1,987$; $p>0,05$).

Tablo 23. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Gemideki Pozisyon Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Gemideki Pozisyon		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	χ2	p
Güverte zabitleri ve kaptan	**n**	39	36	24	9	108	3,47	0,336
	%	45,9	66,7	51,1	64,3	54,0		
Baş mühendis/ baş makinist ve makine zabitleri	**n**	24	9	10	3	46		
	%	28,2	16,7	21,3	21,4	23,0		
Güverte tayfaları	**n**	3	1	3	0	7		
	%	3,5	1,9	6,4	0,0	3,5		
Makine tayfaları	**n**	3	0	4	1	8		
	%	3,5	0,0	8,5	7,1	4,0		
Yardımcı sınıf	**n**	16	8	6	1	31		
	%	18,8	14,8	12,8	7,1	15,5		
Toplam	**n**	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tablo 32'de görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin gemideki pozisyon değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($\chi2=3,47$; $p>0.05$).

Tablo 24. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çalışma Yılı Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Çalışma Yılı	n	Ort.	Ss.	F	p*	Tukey
İş Yükü	0-2 yıl	60	3,42	2,47	0,781	0,506	-
	3-5 yıl	35	3,50	2,16			
	6-10 yıl	24	3,58	1,90			
	10+	81	3,49	1,95			
Kontrol Boyutu	0-2 yıl	60	3,52	2,99	10,511	**0,000**	3>1
	3-5 yıl	35	3,49	2,96			
	6-10 yıl	24	3,67	1,89			
	10+	81	3,91	2,89			
Sosyal Destek	0-2 yıl	60	3,50	4,64	2,001	0,115	
	3-5 yıl	35	3,24	3,87			
	6-10 yıl	24	3,52	3,51			
	10+	81	3,54	2,71			

Tablo 24'de One Way Anova testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü, sosyal destek alt boyutu puanlarının çalışma yılı değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (F=-0,781; p>0,05) (F=2,001; p>0,05). Kontrol boyutu puanlarının çalışma yılı değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (F=10,511; p<0,05). Anlamlı farklılığı yaratan grupları belirlemek için yapılan Tukey Testi sonucunda 6-10 yıl ile 0-2 yıl ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Bu sonuca göre 6-10 yıldır çalışan gemi adamlarının 0-2 yıl çalışanlara kıyasla daha fazla kontrol boyutu puanına sahiptir.

Tablo 25. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çalışma Yılı Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Çalışma Yılı	n	Ort.	Ss.	F	p*	Tukey
Duygusal Tükenmişlik	0-2 yıl	60	1,74	7,45	4,638	**0,004**	3>1
	3-5 yıl	35	2,25	5,29			
	6-10 yıl	24	2,14	6,78			
	10+	81	1,87	6,06			
	Total	200	1,93	6,65			
Duyarsızlaşma	0-2 yıl	60	1,43	3,85	3,288	**0,022**	3>1
	3-5 yıl	35	1,73	3,44			
	6-10 yıl	24	1,75	4,38			
	10+	81	1,34	3,57			
	Total	200	1,49	3,80			
Kişisel Başarı	0-2 yıl	60	2,49	4,46	1,946	0,123	
	3-5 yıl	35	2,52	4,63			
	6-10 yıl	24	2,54	4,53			
	10+	81	2,68	3,51			
	Total	200	2,59	4,17			

Tablo 25'de OneWayAnova testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duygusal tükenmişlik ve duyarsızlaşma alt boyutu puanlarının çalışma yılı değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir ($F=4,638$; $p<0,05$) ($F=-3,288$; $p<0,05$). Anlamlı farklılığı yaratan grupları belirlemek için yapılan Tukey Testi sonucunda 6-10 yıl ile 0-2 yıl ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Bu sonuca göre 6-10 yıldır çalışan gemi adamlarının 0-2 yıl çalışanlara kıyasla daha fazla duygusal tükenmişlik ve duyarsızlaştırma puanına sahiptir.

Kişisel başarı puanlarının çalışma yılı değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir ($F=1,946$; $p>0,05$).

Tablo 26. Gemi adamlarında Beck Depresyon Düzeylerinin Çalışma Yılı Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Çalışma Yılı		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	χ2	p
0-2 yıl	n	30	13	13	4	60	11,806	0,224
	%	35,3	24,1	27,7	28,6	30,0		
3-5 yıl	n	16	8	10	1	35		
	%	18,8	14,8	21,3	7,1	17,5		
6-10 yıl	n	8	12	2	2	24		
	%	9,4	22,2	4,3	14,3	12,0		
10+	n	31	21	22	7	81		
	%	36,5	38,9	46,8	50,0	40,5		
Toplam	n	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tabloda görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin çalışma yılı değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($\chi2=11,806$; $p>0.05$).

Tablo 27. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Sefer Süresi Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Sefer Süresi	n	Ort.	Ss.	F	p*
İş Yükü	1-3 ay	50	3,40	2,33	1,465	0,214
	3-5 ay	49	3,26	2,02		
	5-7 ay	59	3,56	1,84		
	7-10 ay	33	3,45	2,08		
	10 ay ve üstü	9	3,69	3,40		
Kontrol Boyutu	1-3 ay	50	3,61	3,15	0,640	0,635
	3-5 ay	49	3,67	3,05		
	5-7 ay	59	3,77	2,90		
	7-10 ay	33	3,68	3,12		
	10 ay ve üstü	9	3,72	3,00		
Sosyal Destek	1-3 ay	50	3,53	3,70	0,351	0,843
	3-5 ay	49	3,44	3,00		
	5-7 ay	59	3,42	4,42		
	7-10 ay	33	3,49	3,67		
	10 ay ve üstü	9	3,59	2,46		

Tablo 27'da One Way Anova testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü, kontrol boyutu, sosyal destek alt boyutu puanlarının sefer süresi değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (F=1,465; p>0,05) (F=0,640; p>0,05) (F=0,351; p>0,05).

Tablo 28. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Sefer Süresi Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Sefer Süresi	n	Ort.	Ss.	F	p*
Duygusal Tükenmişlik	1-3 ay	50	1,89	2,33	1,465	0,214
	3-5 ay	49	1,92	2,02		
	5-7 ay	59	1,98	1,84		
	7-10 ay	33	1,92	2,08		
	10+	9	2,05	3,40		
Duyarsızlaşma	1-3 ay	50	4,34	3,15	0,640	0,635
	3-5 ay	49	4,40	3,05		
	5-7 ay	59	4,51	2,90		
	7-10 ay	33	4,41	3,12		
	10+	9	4,46	3,00		
Kişisel Başarı	1-3 ay	50	2,65	3,70	0,351	0,843
	3-5 ay	49	2,58	3,00		
	5-7 ay	59	2,56	4,42		
	7-10 ay	33	2,62	3,67		
	10+	9	2,70	2,46		

Tablo 28'de One Way Anova testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma, kişisel başarı alt boyutu puanlarının sefer süresi değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir ($F=4,638$; $p<0,05$) ($F=1,946$; $p>0,00$). ($F=-3,288$; $p<0,05$).

Tablo 29. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Sefer Süresi Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Sefer Süresi		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	$\chi 2$	p
1-3 ay	**n**	16	13	16	5	50	10,907	0,537
	%	18,8	24,1	34,0	35,7	25,0		
3-5 ay	**n**	24	16	6	3	49		
	%	28,2	29,6	12,8	21,4	24,5		
5-7 ay	**n**	25	16	14	4	59		
	%	29,4	29,6	29,8	28,6	29,5		
7-10 ay	**n**	16	8	7	2	33		
	%	18,8	14,8	14,9	14,3	16,5		
10+	**n**	4	1	4	0	9		
	%	4,7	1,9	8,5	0,0	4,5		
Toplam	**n**	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tabloda görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin sefer süresi değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($\chi 2$=10,907; p>0.05).

Tablo 30. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Gemi Türü Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Gemi Türü	n	Ort.	Ss.	F	p*
İş Yükü	Kuru yük gemileri	96	3,48	2,18	1,161	0,329
	Konteyner gemileri	24	3,44	2,06		
	Ro/Ro gemileri	11	3,25	3,23		
	Tanker gemileri	59	3,55	1,80		
	Diğer gemiler	10	3,46	2,45		
Kontrol Boyutu	Kuru yük gemileri	96	3,74	3,04	0,586	0,673
	Konteyner gemileri	24	3,62	3,59		
	Ro/Ro gemileri	11	3,56	3,01		
	Tanker gemileri	59	3,66	2,86		
	Diğer gemiler	10	3,68	2,81		
Sosyal Destek	Kuru yük gemileri	96	3,43	3,80	2,342	0,066
	Konteyner gemileri	24	2,49	4,32		
	Ro/Ro gemileri	11	3,96	4,13		
	Tanker gemileri	59	3,47	3,03		
	Diğer gemiler	10	3,57	3,41		

Tablo 30'da One Way Anova testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü, kontrol boyutu, sosyal destek alt boyutu puanlarının gemi türü değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (F=1,161; p>0,05) (F=0,586; p>0,05) (F=2,342; p>0,05).

Tablo 31. Gemi adamlarında Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Gemi Türü Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Gemi Türü	n	Ort.	Ss.	F	p*	Tukey
Duygusal Tükenmişlik	Kuru yük	96	2,09	6,01	2,748	**0,030**	1>4
	Konteyner	24	1,85	7,29			
	Ro/Ro	11	1,56	7,24			
	Tanker	59	1,77	6,97			
	Diğer gemiler	10	1,89	6,09			
Duyarsızlaşma	Kuru yük	96	1,56	96	1,252	0,290	
	Konteyner	24	1,49	24			
	Ro/Ro	11	1,05	11			
	Tanker	59	1,43	59			
	Diğer gemiler	10	1,54	10			
Kişisel Başarı	Kuru yük	96	2,55	4,02	0,936	0,444	
	Konteyner	24	2,48	3,75			
	Ro/Ro	11	2,75	4,71			
	Tanker	59	2,61	4,24			
	Diğer gemiler	10	2,75	5,48			

Tablo 31'da One Way Anova testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duyarsızlaşma, kişisel başarı alt boyutu puanlarının gemi türü değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (F=1,252; p>0,05) (F=0,936; p>0,05).

Duygusal tükenmişlik puanlarının gemi türü değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (F=2,748; p<0,05). Anlamlı farklılığı yaratan grupları belirlemek için yapılan Tukey Testi sonucunda kuru yük gemisi tanker gemisi ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir.

Tablo 32. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Gemi Türü Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Gemi Türü		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	χ2	p
Kuru yük gemileri	n	37	28	23	8	96	5,430	0,942
	%	43,5	51,9	48,9	57,1	48,0		
Konteyner gemileri	n	11	6	5	2	24		
	%	12,9	11,1	10,6	14,3	12,0		
Ro/Ro gemileri	n	3	4	3	1	11		
	%	3,5	7,4	6,4	7,1	5,5		
Tanker gemileri	n	29	15	13	2	59		
	%	34,1	27,8	27,7	14,3	29,5		
Diğer gemiler	n	5	1	3	1	10		
	%	5,9	1,9	6,4	7,1	5,0		
Toplam	n	85	85	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tablo 32'de görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin gemi türü değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($\chi2=5,430$; $p>0.05$).

Tablo 33. Gemi adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Vardiya Saati Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Vardiya Saati	n	Ort.	Ss.	t	p*
İş Yükü	8 saat ve altı	94	3,40	2,09	-2,682	**0,008**
	9 saat üstü	106	3,56	2,13		
Kontrol Boyutu	8 saat ve altı	94	3,77	3,00	2,158	**0,032**
	9 saat üstü	106	3,62	3,01		
Sosyal Destek	8 saat ve altı	94	3,62	3,19	3,186	**0,002**
	9 saat üstü	106	3,34	3,96		

Tablo 33'de Student T testi sonuçlarına göre örgütsel stres ölçeği iş yükü, kontrol boyutu, sosyal destek alt boyutu puanlarının vardiya saati değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (t=-2,682; p<0,05) (t=2,158; p<0,05) (t=3,186; p<0,05).

Tablo 34. Gemi adamlarının Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden Aldıkları Puanların Vardiya Saati Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Maslach Tükenmişlik Ölçeği	Vardiya Saati	n	Ort.	Ss.	t	p*
Duygusal Tükenmişlik	8 saat ve altı	94	1,78	5,94	-2,588	0,010
	9 saat üstü	106	2,04	7,05		
Duyarsızlaşma	8 saat ve altı	94	1,39	3,50	-1,550	0,123
	9 saat üstü	106	1,57	4,01		
Kişisel Başarı	8 saat ve altı	94	2,59	4,04	0,517	0,606
	9 saat üstü	106	2,55	4,29		

Tablo 34'de Student T testi sonuçlarına göre Maslach tükenmişlik ölçeği duygusal tükenmişlik alt boyutu puanlarının vardiya saati değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaştığı görülmektedir (t=-2,588; p<0,05) Duyarsızlaşma, kişisel başarı alt boyutu puanlarının vardiya saati değişkenine göre anlamlı düzeyde farklılaşmadığı görülmektedir (t=-1,550; p>0,05) (t=0,517; p>0,05).

Tablo 35. Gemi adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Vardiya Saati Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Vardiya Saati		Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	χ2	p
8 saat ve altı	n	36	25	26	7	94	12,562	0,551
	%	42,4	46,3	55,3	50,0	47,0		
9 saat üstü	n	49	29	21	7	106		
	%	57,6	53,7	44,7	50,0	53,0		
Toplam	n	85	54	47	14	200		
	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		

Tabloda görülebileceği gibi, depresyon düzeylerinin vardiya saati değişkenine bağımlı olup olmadığını belirlemek amacıyla yapılan ki-kare (chi-square) testi sonucunda değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır ($\chi2=12,562$; $p>0.05$).

Tablo 36. Maslach Tükenmişlik Sendromu Ölçeğinden Alınan Puanların Dağılımı

	N	Ort.	Ss.	Min.	Max.
Duygusal Tükenmişlik	200	1,92	6,65	0,00	36,00
Duyarsızlaştırma	200	1,49	3,79	0,00	20,00
Kişisel Başarı	200	2,58	4,16	12,00	31,00

Yukarıdaki tabloda Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden alınan puanlara ait tanımlayıcı bulgulara yer verilmiştir. Gemi adamlarının tükenmişlik alt boyutlarındaki ortalama skorları incelendiğinde duygusal tükenmişlik ve duyarsızlaşma boyutlarının kısmen düşük kaldığı ancak kişisel başarısızlık alt boyutunun 2,58 ortalama ile orta düzeyde olduğunu söylemek mümkündür.

Tablo 37. Örgütsel Stres Ölçeğinden Alınan Puanların Dağılımı

	N	Ort.	Ss.	Min.	Max.
İş Yükü	200	3,48	2,14	9,00	23,0
Kontrol Boyutu	200	4,42	3,03	14,00	29,0
Sosyal Destek	200	4,16	3,70	6,00	30,0

Yukarıdaki tabloda Örgütsel Stres Ölçeğinden alınan puanlara ait tanımlayıcı bulgulara yer verilmiştir. Gemi adamlarının örgütsel stres alt boyutlarından iş yükü, kontrol boyutu ve sosyal destek alt boyutlarında yüksek düzeyde stres düzeyine sahip oldukları görülmektedir

Tablo 38. Beck Depresyon Envarterinden Alınan Puanların Dağılımı

	n	%
Minimal depresyon	85	42,5
Hafif depresyon	54	27,0
Orta depresyon	47	23,5
Şiddetli depresyon	14	7,0
Total	200	100,0

Gemi adamları ve denizcilik fakültesi öğrencilerinin depresyon düzeylerine bakıldığında %42,5'inin (n=85) minimal depresyon, %27,0'ının (n=54) hafif depresyon, %23,5'inin (n=47) orta depresyon ve %7,0'ının (n=14) şiddetli depresyonda olduğu görülmüştür.

Tablo 39. Beck Depresyon Ölçeği, Maslach Tükenmişlik Ölçeği ve Örgütsel Stres Ölçeği Puanları Arasındaki İlişkiyi Belirlemek Üzere Yapılan Pearson Çarpım Moment Korelasyon Analizi Sonuçları

		1	2	3	4	5	6	7
Depresyon	r	1						
Duygusal tükenmişlik	r	-0,109	1					
	p	0,123						
Duyarsızlaşma	r	-0,085	0,630	1				
	p	0,234	**0,000**					
Kişisel başarı	r	0,045	-0,074	-0,200	1			
	p	0,527	0,299	**0,004**				
İş yükü	r	-0,093	0,419	0,312	0,238	1		
	p	0,191	**0,000**	**0,000**	**0,001**			
Kontrol boyutu	r	-0,065	0,139	0,034	0,350	0,336	1	
	p	0,361	0,050	0,633	**0,000**	**0,000**		
Sosyal destek	r	0,074	-0,399	-0,457	0,552	-0,096	0,144	1
	p	0,296	**0,000**	**0,000**	**0,000**	0,175	**0,042**	

Tablodan da anlaşılacağı üzere, Beck Depresyon Ölçeği, Örgütsel Stres Ölçeğinden ve Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden alınan puanlar arasındaki ilişkiyi belirlemek üzere yapılan Pearson Korelasyon analizi sonucunda duygusal tükenmişlik ile iş yükü puanları arasında pozitif yönde, duygusal tükenmişlik ile sosyal destek arasında negatif ilişki bulunmuştur.

Duyarsızlaştırma ile iş yükü arasında pozitif yönde duyarsızlaşma ile sosyal destek arasında negatif ilişki bulunmuştur. Kişisel başarı ile iş yükü arasında pozitif yönde, kişisel başarı ile sosyal destek arasında pozitif ilişki bulunmuştur. Kontrol boyutu ile kişisel başarı ve iş yükü arasında pozitif yönde bir ilişki olduğu görülmekedir.

Depresyon ile duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma, kişisel başarı, iş yükü, kontrol boyutu ve sosyal destek boyutlarında anlamlı bir ilişki görülmemiştir.

Yarı yapılandırılmış görüşmeler sonucunda ise katılımcı gemi adamlarının verdikleri yanıtların bir çoğu ‘yıpranıyoruz’ kelimesi ile başlamaktadır ve ardından vardiya saatlerinin yüksek olmasından, ailelerinin uzak kalmanın yani sosyal hayattan mahrum olmanın onları zorladığından bahsetmektedirler.

BÖLÜM 5. SONUÇ VE TARTIŞMA

Araştırma katılan katılımcıların istatistiğine göre denizcilik sektöründe gemi seferi yapan kadın sayısının erkeklere oranla daha az olduğu görülmektedir hatta kadın katılımcıların verdikleri yanıtlarda gemi içerisinde onları zorlayan durumlardan birini de kadın olarak gemide var olmak şeklinde ifade etmişlerdir ve bu doğrultuda araştırma 27 kadın 173 erkek olmak üzere 200 kişiden oluşmaktadır. Örneklem grubunu oluşturan 200 kişinin 58'i 19-25 yaş, 48'i 26-32 yaş, 72'si 33-45 yaş ve 22'si ise 46 yaş ve üstü aralıkta olmaktadır. Katılımcıların 12'si ilkokul, 30'u ortaokul, 35'i lise, 112'si ön lisans, 11'i lisans seviyesinde eğitim düzeyine sahiptir ve bu katılımcıların 118'i evli, 82'si bekardır. Katılımcıların 126'sı çocuk sahibi iken geri kalan 74'ü çocuk sahibi değildir.

Araştırmanın temelini oluşturan gemi adamlığı konusunda katılımcıların gemideki pozisyonları şu şekilde dağılmaktadır; 108'i güverte zabiti ve kaptan, 46'sı makine zabitleri ve başmühendis, 7'si güverte tayfası, 8'i makine tayfası ve 31'i yardımcı sınıf gemi adamlarından oluşmaktadır. Bu gemi adamlarının meslekte çalışma yılları ise 60'ı 0-2 yıl, 35'i 3-5 yıl, 24'ü 6-10 yıl, 81'i ise 10 yıl ve üstü aralığında dağılmaktadır. Belirli periyotlarla gemide bulunan gemi adamlarından çalışmaya katılanlan kısmının en son çıktığı gemi sefer süreleri 50'si 1-3 ay, 49'u 3-5 ay, 59'u 5-7 ay, 33'ü 7-10 ay ve 9'u ise 10 ay ve üstü şeklinde dağılmaktadır. Gemide geçirilen sürenin uzunluğu kişiyi olumsuz etkilemektedir. Araştırmamıza katılan katılımcıların en son çıktıkları sefer sürelerine bakıldığında ise en fazla oranın 5-7 ay boyunca gemide kalan gemi adamlarında olduğu görülmüştür.

Çalışma hayatında insanların çalıştığı ortam ve çalıştığı insanlar önemli bir etkiye sahiptir. Her çalışma alanında bu durum önem arz etse de gemi sektöründe daha farklı bir boyutta önem taşımaktadır çünkü bulunulan gemi türü taşıdığı maddeler, seyir ettiği güzergah nedeni ile oldukça fazla risk faktörünü bünyesinde barındıran bir meslek grubudur. Bu bakıma gemide çalışan insanların bulundukları gemi ortamı çalışma hayatına ve gemide sürdürdükleri yaşama önemli bir etkisi olduğu düşünülmektedir. Araştırmaya katılan gemi adamlarının son çalıştıkları gemi türleri 96'sı kuru yük gemileri, 24'ü konteyner gemileri, 11'i Ro\Ro gemileri, 59'u tanker gemileri ve 10'u diğer gemilerden oluşmaktadır. Gemi adamlarının çıktığı gemiler de taşıdıkları maddeler

ve güzergahları yüzünden kişi üzerinde olumsuz etkiler yaratabilecek stresör olabilmektedir.

Araştırmaya katılan gemi adamlarının gemi içersindeki iş yükü ve vardiya saatleri 94'ü 8 saat ve altı, 106'sı 9 saat ve üstü olarak dağılmaktadır ve bu sonuca göre gemi adamlarının normal mesai saatlerinden daha uzun süreler çalıştıkları ve efor sarfettikleri görülmektedir.

Yaşamın akışında kişinin günlük hayatta ki dengesini bozabilecek zorlayıcı durumlar meydana gelebilmektedir. Bu noktada gemi adamlarını gemide zorlayan durumların olup olmadıgı incelendiğinde araştırmaya katılan gemi adamlarının 192'si gemide kendilerini zorlayan durumlar olduğunu ifade ederken 8'i gemide zorlayıcı durumların olmadığını ifade etmiştir. Araştırmaya katılan ve gemide kendilerini zorlayan durumlar olduğunu ifade eden gemi adamlarının gemide kendilerini zorlayan durumların çoğunlukla sosyal hayattan uzak kalma, çalışma koşulları ve çalışma saatleri, hava koşulları, gemi içi ast üst ilişkileri ve açık uçlu olan soruda diğer seçeneğini seçerek gemide kadın olmanın zorluklar dogurdugu, korsan tehtidleri ve tehlikeli bölgeler, aile hasreti, çalışılan geminin eski olması, mobbing, küfür ve ayrıştırıcı dil vb. zorlukların olduğunu ifade etmişlerdir. Bu çalışmaya katılan gemi adamlarının verdiği yanıtlara göre ise katılımcıların % 32,5'i sosyal hayattan uzak kalmanın, %27,4'ü çalışma koşulları ve saatlerinin, %20,9'u hava koşullarının, %15,4'ü gemi içi ast-üst ilişkilerinin ve %3,8'inin diğer seçeneklerin gemide kendilerini zorlayan durumlar olduğunu ifade etmektedirler. Araştırma sorularına verilen yanıtlar ışığında literatürde yer alan birçok çalışmada da benzer cevapların verildiği görülmüştür.

Hayat boyunca insanlar kendilerini zorlayan durumlar ile karşılaşmakta ve bu sebeple destek alma ihtiyacı hissedebilmektedirler. Buradan doğan sonuçlarla kendine vakit ayırma ihtiyacı hissetmekte ve hobiler geliştirmeye çalışmaktadır. Araştırmaya katılan gemi adamlarının ise 116'sı gemi içerisinde kendine vakit ayırabilmekte, 56'sı kendisi için vakit ayıramamakta ve 28'i kısmen yanıtıyla arada kalmaktadır. Gemi adamlarının kendilerine ayırdıkları vakit içerisinde gemide sürdürebildikleri hobilerinin varlığı incelendiğinde 67'si evet cevabı ile gemide karadaki gibi olmasa da bazı hobilerini devam ettirebildiğini söyler iken 133'ü hayır cevabı ile hobilerini sürdüremediğini ifade

etmiştir. Gemide hobilerini sürdürebildiklerini ifade eden gemi adamlarının sürdürebildikleri hobilerin ise balık tutmak, kitap okumak, resim yapmak, oyun oynamak, film izlemek, spor yapmak, müzik dinlemek ve diğer seçenekleri olduğunu ifade etmişlerdir. Hobiler ve sosyal aktiviteler bir lüks gibi görünse de kişinin gemide boş vakitlerini değerlendirmesi ve stresten uzaklaşması için önem arz etmektedir. Ancak bu hobileri sürdürebilmek adına her gemide eşit imkanlar bulunmamaktadır. Yeni nesil çoğu gemide eskiye nazaran kütüphane, televizyon salonu, spor salonu gibi ortak kullanım ve sosyalleşme alanları bulunmaktadır ancak eski tip gemilerde bu durumlardan söz etmek pek mümkün değildir.

Bu şartlar altında çalışmak zorunda kalan gemi adamlarının 66'sı psikolojik destek alma ihtiyacı hissedip sadece 31'i psikolojik destek alırken 134 kişi psikolojik destek alma ihtiyacı hissetmediğini ve 169'unun psikolojik destek almadıgnı ifade etmektedir. Buradan ortaya çıkan sonuçlara göre katılımcıların bir çoğunluğu destek alma ihtiyacı hissetse de bunu faaliyete geçirebilen kesimi azınlıktadır.

Araştırmaya katılan gemi adamlarının örgütsel stres ölçeğinden aldığı puanlar incelendiği zaman demografik bilgiler ve ölçek alt boyutları arasında çeşitli farklılıklar görülebilmektedir. Ölçek verileri incelendiğinde katılımcıların gemi türü, sefer süresi ve eğitim değişkenlerine göre ölçek sorularına verdikleri yanıtlar ve ölçek alt boyutları arasında fark görülmez iken gemide tuttukları vardiya saati değişkenine göre örgütsel stres ölçeğine verdiği yanıtlar ve ölçek alt boyutları arasında anlamlı farklılaşma görülmektedir. Araştırmaya katılan gemi adamlarının gemi içersindeki iş yükü ve vardiya saatleri 94'ü 8 saat ve altı, 106'sı 9 saat ve üstü olarak dağılmaktadır ve bu sonuca göre gemi adamlarının normal mesai saatlerinden daha uzun süreler çalıştıkları ve efor sarfettiklerini ifade etmektedir. Bu uzun çalışma saatleri de kişide stres yaratabilmektedir. Katılımcıların verdiği yanıtlar sonucunda gemi adamlarının vardiya saatleri ve örgütsel stres ölçeğinin iş yükü, kontrol boyutu ve sosyal destek alt boyutlarının hepsinde anlamlı farklılaşma olduğu, vardiya saatlerine göre kişinin stres altında olduğu sonucuna varılmıştır.

Öte yandan cinsiyete göre verilen yanıtlarda erkek katılımcıların 3,75 ortalama değer ile ölçeğin alt boyutlarından olan kontrol boyutunda anlamlı farklılık gösterdiği

görülmektedir. Yaş değişkenine gemi adamlarının ölçekten aldıkları puan kontrol boyutunda anlamlı farklılık gösterir iken diğer boyutlarda anlamlı fark bulunmamaktadır. Medeni duruma göre evli olan bireylerde, çocuk sahibi olma durumuna göre çocuk sahibi olan bireylerde ölçeğin alt boyutlarından kontrol boyutunda anlamlı farklılık görülmektedir.

Çalışma yılı degişkenine göre 6-10 yıl çalışanlarda ortalamanın daha yüksek olmasıyla örgütsel stres ölçeğinin kontrol boyutunda anlamlı farklılık görülmektedir. Gemi adamlarında pozisyona göre iş yükü önemli oranda değişiklik gösterebilmektedir. Gemi adamlarının gemide bulundukları pozisyona göre örgütsel stres ölçeğinden aldıkları puanlara bakıldığında konrtol boyutunda anlamlı farklılaşma görülmekle beraber Tablo 21' de de görüldüğü üzere güverte zabitleri ve kaptanlar yüksek orana sahiptirler.

Gemi adamlarına yönelik ulusal düzeyde yapılmış olan deniz ve liman personellerine yönelik çalışmalarda özellikle kaptanlar ve güverte zabitlerinin tükenmişlik alt boyutlarından kişisel başarısızlık alt boyutunda yüksek skorla tükenmişlik yaşadıkları bulgusuna varılmıştır (Zorba, 2016). Ancak bu çalışmada tükenmişlik ölçeğinin sadece duygusal tükenmişlik alt boyutunda anlamlı fark görülmüştür ve duygusal tükenmişlik boyutunda en yüksek 2,14 ortalama ile güverte zabitleri ve kaptanlar sınıfında daha yüksek skora sahip olunduğu görülmüştür. Buradan da anlaşılmaktadır ki gemi adamlarının gemi içerisindeki görev ve sorumlulukları ne kadar fazla ise yaşanılan durumlar karşısında daha fazla yıprandıkları düşünülmektedir.

Çalışma hayatı dışında tükenmişlik üzerine etki eden en önemli faktörler ise kişinin demografik özellikleridir. Bu bağlamda Maslach Tükenmişlik Ölçeğinden alınan puanlar incelendiğinde cinsiyet, eğitim, medeni durum, sefer süresi ve vardiya saati değişkenlerine göre anlamlı farklılık görülmemektedir. Daha önce yapılan çalışmalarda cinsiyet değişkenin tükenmişliğe etkisi genellikle kadın çalışanların erkek çalışanlara oranla daha fazla tükenmişlik yaşadıkları şeklinde ifade edilmektedir (Ergin, 1992). Ancak bu çalışmada kadın katılımcılar ve erkek katılımcıların arasında ciddi sayı farkı bulunmaktadır ve tükenmişlik ile cinsiyet arasında anlamlı bir fark bulunmamıştır. Öte yandan bir diğer çalışmada ise eğitim düzeyi yüksek çalışanların fazla sorumluluk almaktan dolayı daha fazla tükenmişlik yaşadıkları yani eğitim seviyesi arttıkça

tükenmişliğin de arttığı düşünülmektedir (Arı ve Bal, 2008). Çalışmamıza katılan gemi adamları incelendiğinde ise bu fark görülmemiştir, tükenmişlik ve eğitim düzeyi arasında anlamlı bir fark bulunmamıştır.

Yaş, gemi türü ve gemideki pozisyon değişkenlerine göre Maslach tükenmişlik ölçeğinin alt boyutlarından olan duygusal tükenmişlik boyutunda anlamlı farklılık görülür iken çocuk sayısı ve çalışma yılı değişkenlerine göre duygusal tükenmişlik ve duyarsızlaşma alt boyutlarında anlamlı farklılık görülmektedir. Literatürde bulunan çalışmalarda yaş değişkeni açısından bakıldığında genç yaşda ki çalışanların yaşı ilerlemiş olan çalışanlara göre daha yüksek düzeyde tükenmişlik yaşadıkları görülmüştür. Bunun sebebi olarak ise mesleğin ilk yıllarında fazla enerji sarf edilmesi, tecrübesizlik ve yüksek beklentiden dolayı tükenmişlik yaşama olasılıklarının yüksek olduğu düşünülmektedir (Arı ve Bal,2008). Wu ve arkadaşları (2014) tarafından orjinali Çince olan çalışmanın bulgularına göre 30 yaş altında olan gemi adamlarında duygusal tükenmişlik boyutunda yüksek skor alındığı görülmüştür (Wu ve ark., 2014). Bu çalışmada ise katılımcıların Tablo 10'da görüldüğü üzere yaşa göre tükenmişlik düzeylerine bakıldığında 26-32 yaş aralığındaki kişilerin duygusal tükenmişlik alt boyutunda anlamlı farklılık gösterdigi görülmektedir.

Literatürde yer alan ve doğrudan gemi adamlarında tükenmişliği incelemeye yönelik Oldenburg, Jensen ve Wegner (2013) tarafından yapılmış olan çalışmaya göre gemide bulunan gemi adamlarında yoğun ve uzun çalışma saatlerinin olması ve aileden uzunca bir süre ayrı kalmanın duygusal tükenme (DT) oranını arttırdığı öte yandan da uyku bozukluğu ile ilişkili olarak yüksek düzeyde duyarsızlaşma (D) görüldüğü ifade edilmiştir. Ayrıca çalışmada tanker gemilerinde çalışan gemi adamlarının kuru yük ve konteyner gemilerinde çalışan gemi adamlarına oranla daha fazla tükenmişlik yaşadıkları sonucuna varılmıştır (Oldenburg, Jensen ve Wegner, 2013). Bu çalışmada ise gemi adamlarının Maslach tükenmişlik ölçeğinden aldıkları puanlar gemi türü değişkenine göre incelendiği zaman ölçeğin duygusal tükenmişlik alt boyutunda kuru yük gemileri ortalama 2,09 ile anlamlı farklılık gösterdiği görülmüştür. Çalışma yılı değişkeni ile Maslach tükenmişlik ölçeğinden alınan puanlar karşılaştırılında ölçek alt boyutlarından duygusal tükenmişlik boyutunda 2,14 ortalama ile 6-10 yıl gemide çalışan gemi

adamlarının ve duyarsızlaşma alt boyutunda 1,75 ortalama ile 6-10 yıl gemide çalışan gemi adamlarının anlamlı farklılık gösterdiği görülmüştür.

Literatürde yer alan çalışmalarda medeni durumu bekar olan kişilerin evli olanlara nazaran daha fazla tükenmişlik yaşadıkları aynı zamanda çocuk sahibi olmayanların çocuk sahibi olaranlara göre de daha fazla tükenmişlik yaşadıkları görülmüştür (Ardıç ve Polatcı, 2009). Bu çalışmada ise medeni durum ile tükenmişlik arasında anlamlı farklılık görülmez iken çocuk sahibi olma durumda çocuk sahibi olan kişilerde duygusal tükenmişlik boyutunda anlamlı farklılık görülür iken çocuk sahibi olmayanların duyarsızlaşma alt boyutunda anlamlı farklılaşma vardır.

Beck Depresyon Ölçeğinde iste sadece eğitim değişkeninde anlamlı farklılık görülmektedir ve diğer değişkenler olan cinsiyet, yaş, medeni durum, çocuk sayısı, gemideki pozisyon, çalışma yılı, sefer süresi, gemi türü, vardiya saati değişkenleri ile verilen yanıtlar arasında anlamlı fark bulunmamaktadır. Katılımcıların depresyon ölçeğine verdikleri puanlar incelendiğinde totalde katılımcıların %42,5'i minimal depresyonda, %27,0'ı hafif depresyonda, %23,5'inin orta depresyonda ve %7,0'ının şiddetli depresyonda olduğu görülmüştür.

Tükenmişlik ve stres faktörleri arasında ki ilişki ise tükenmişlik ölçeği alt boyutlarından olan duygusal tükenmişlik ve örgütsel stres ölçeği alt boyutlarından olan iş yükü boyutu arasında pozitif yönde, duygusal tükenmişlik ve sosyal destek boyutu arasında ise negatif yönde bir ilişki görülmektedir. Duyarsızlaştırma ile iş yükü arasında pozitif yönde duyarsızlaşma ile sosyal destek arasında negatif yönde bir ilişki bulunmuştur. Kişisel başarı ile iş yükü arasında negatif yönde, kişisel başarı ile sosyal destek arasında pozitif yönde ilişki bulunmuştur. Ancak depresyon ile tükenmişlik ve stres faktörleri incelendiğinde anlamlı ilişkiye rastlanmamıştır.

Yapılan çalışmamızın sonuçlarından yola çıkarak bundan sonraki çalışmalarda;

- Daha geniş kitlelere ulaşarak başlı başına depresyon konusu gemi adamları üzerinde incelenebilir.

- Daha fazla kadın denizciye ulaşılıp çalışmalara dahil edilebilir.
- Gemi içersinde stresin psikolojik ve fizyolojik sonuçları ile baş edebilmek adına stres ve stresle başa çıkma konusunda gemi adamları sefere çıkmadan seminer ve eğitim düzenlenebilir.

EK'LER

(EK-1)

Sayın Katılımcı,

Bu çalışma Maltepe Üniversitesi Klinik Psikoloji Yüksek Lisans öğrencisi Kübra Uslu' nun , Dr. Öğr. Üyesi Mert Akcanbaş danışmanlığında yürüttüğü Gemi adamlarında stres, tükenmişlik, depresyon düzeylerini ve ilişkilerini konu edinen yüksek lisans tez çalışmasıdır.

Bu çalışmaya katılım tamamen gönüllülük esasına dayanmaktadır. Sorulan soruların doğru ya da yanlış cevabı yoktur, sorulara sizin için uygun olan cevabı vermeniz gerekmektedir. Çalışmanın güvenirliği için verilen cevapların yansız olması ve tüm soruların eksiksiz doldurulması önem arz etmektedir. Sorulara verilen tüm cevaplar gizli tutulacak ve elde edilen verilerle bireysel bir değerlendirme yapılmayacak sadece bilimsel araştırma amacı ile kullanılacaktır. Çalışmadaki tüm soruların cevaplanma süresi yaklaşık 20 dakika sürmektedir. Araştırmaya katılım için katılımcıların gemi adamı cüzdanına sahip olmaları gerekmektedir.

Çalışma hakkında daha fazla bilgi almak ya da görüş bildirmek isterseniz ;

(EK-2)

DEMOGRAFİK BİLGİ FORMU

*Cinsiyet: kadın / erkek

*Yaş:

*Eğitim düzeyi : İlkokul / ortaokul / lise / önlisans / lisans / lisansüstü

*Medeni durum: evli / bekar / ilişkisi var / boşanmış

*Çocuğunuz var mı? (Varsa sayısını belirtiniz.)

*Gemideki pozisyon :

*Kaç yıldır çalışıyorsunuz : 0-2 / 3-5 / 6-10 / 10+

*En son çıktığınız sefer süresi:

*En son çalıştığınız gemi türü:

*Ortalama günlük vardiya saatiniz? :

*Gemide kendinize vakit ayırabiliyor musunuz? : evet / hayır / kısmen

*Gemide sürdürebildiğiniz hobileriniz var mı? : evet / hayır

*Önceki soruya evet cevabı verdiyseniz gemide sürdürebildiğiniz hobilerinizi belirtiniz….

*Gemide sizi zorlayan durum veya durumlar var mıdır? : evet / hayır

*Önceki soruya evet cevabı verdiyseniz gemide sizi zorlayan 1 veya 1'den fazla durumları belirtiniz .

-Gemi içi ast üst ilişkileri

-Sosyal hayattan uzak kalma

-Hava şartları

-Çalışma koşulları ve çalışma saatleri

-Diğer (…….)

*Daha önce psikolojik destek alma ihtiyacı hissettiniz mi? Evet / hayır

*Destek aldınız mı? Evet / hayır

(EK-3)

ÖRGÜTSEL STRES ÖLÇEĞİ:

Lütfen aşağıdaki seçeneklerden sizin için en uygun olanını işaretleyiniz.

Hiç bir Zaman / Çok Nadir / Bazen / Çoğu Zaman / Her Zaman

1. Çok hızlı mı çalışmak zorundasın?

2. Çok yoğun mu çalışmak zorundasın?

3. Yaptığın iş çok fazla çaba gerektirir mi?

4. Her şeyi yapmak için yeterli zamanın var mı?

5. Yaptığın işte sık sık istemediğin taleplerle karşılaşıyor musun?

6. İşin yeni şeyler öğrenmene imkan sağlıyor mu?

7. İşin üst düzeyde beceri ve uzmanlık istiyor mu?

8. Yaptığın iş ilk olarak senin harekete geçmeni gerektiriyor mu?

9.Tekrar ve tekrar aynı şeyleri yapmak zorunda kalıyor musun?

10. İşinde nasıl çalışacağının kararını kendin verebiliyor musun?

11. İşinde ne yapacağının kararını kendin verebiliyor musun?

12. İş ortamım sakin ve hoştur.

13. İş yerimde diğer çalışanlarla iyi geçinirim.

14. İş arkadaşlarım beni destekler .

15. Eğer kötü günümdeysem iş arkadaşlarım beni anlar.

16.Üstlerim ile iyi geçinirim.

17. İş arkadaşlarım ile çalışmaktan zevk alırım.

(EK-4)

MASLACH TÜKENMİŞLİK ENVANTERİ

Lütfen, aşağıdaki ifadeleri ne sıklıkta yaşadığınızı size en uygun olanı işaretleyerek belirtiniz.

Hiçbir Zaman / Çok Nadir / Bazen / Çoğu Zaman / Her Zaman

1. İşimden soğuduğumu hissediyorum.

2. İş dönüşü kendimi ruhen tükenmiş hissediyorum.

3. Sabah kalktığımda bir gün daha bu işi kaldıramayacağımı hissediyorum.

4. İşim gereği karşılaştığım insanların ne hissettiğini hemen anlarım.

5. İşim gereği karşılaştığım bazı kimselere sanki insan değillermiş gibi davrandığımı fark ediyorum.

6. Bütün gün insanlarla uğraşmak benim için gerçekten çok yıpratıcı.

7. İşim gereği karşılaştığım insanların sorunlarına en uygun çözüm yollarını bulurum.

8. Yaptığım işten yıldığımı hissediyorum.

9. Yaptığım iş sayesinde insanların yaşamına katkıda bulunduğuma inanıyorum.

10. Bu işte çalışmaya başladığımdan beri insanlara karşı sertleşirim.

11. Bu işin beni giderek katılaştırmasından korkuyorum.

12. Çok şeyler yapabilecek güçteyim.

13. İşimin beni kısıtladığını hissediyorum.

14. İşimde çok fazla çalıştığımı hissediyorum.

15. İşim gereği karşılaştığım insanlara ne olduğu umurumda değil.

16. Doğrudan doğruya insanlarla çalışmak bende çok fazla stres yaratıyor.

17. İşim gereği karşılaştığım insanlarla aramda rahat bir hava yaratıyorum.

18. İnsanlarla yakın bir çalışmadan sonra kendimi canlanmış hissediyorum.

19. Bu işte kayda değer birçok başarı elde ettim.

20. Yolun sonuna geldiğimi hissediyorum.

21. İşimdeki duygusal sorunlara serinkanlılıkla yaklaşırım.

22. İşim gereği karşılaştığım insanların bazı problemlerini sanki ben yaratmışım gibi davrandıklarını hissediyorum.

(EK-5)

BECK DEPRESYON ÖLÇEĞİ

Aşağıdaki seçeneklerden BUGÜN DÂHİL GEÇEN HAFTA içinde kendinizi nasıl hissettiğinizi en iyi anlatan cümleyi seçiniz.

1- 0. Kendimi üzüntülü ve sıkıntılı hissetmiyorum.

1. Kendimi üzüntülü ve sıkıntılı hissediyorum.

2. Hep üzüntülü ve sıkıntılıyım. Bundan kurtulamıyorum.

3. O kadar üzüntülü ve sıkıntılıyım ki artık dayanamıyorum.

2- 0. Gelecek hakkında mutsuz ve karamsar değilim.

1. Gelecek hakkında karamsarım.

2. Gelecekten beklediğim hiçbir şey yok.

3. Geleceğim hakkında umutsuzum ve sanki hiçbir şey düzelmeyecekmiş gibi geliyor.

3- 0. Kendimi başarısız bir insan olarak görmüyorum.

1. Çevremdeki birçok kişiden daha çok başarısızlıklarım olmuş gibi hissediyorum.

2. Geçmişe baktığımda başarısızlıklarla dolu olduğunu görüyorum.

3. Kendimi tümüyle başarısız biri olarak görüyorum.

4- 0. Birçok şeyden eskisi kadar zevk alıyorum.

1. Eskiden olduğu gibi her şeyden hoşlanmıyorum.

2. Artık hiçbir şey bana tam anlamıyla zevk vermiyor.

3. Her şeyden sıkılıyorum.

5- 0. Kendimi herhangi bir şekilde suçlu hissetmiyorum.

1. Kendimi zaman zaman suçlu hissediyorum.

2. Çoğu zaman kendimi suçlu hissediyorum.

3. Kendimi her zaman suçlu hissediyorum.

6- 0. Bana cezalandırılmışım gibi gelmiyor.

1. Cezalandırılabileceğimi hissediyorum.

2. Cezalandırılmayı bekliyorum.

3. Cezalandırıldığımı hissediyorum.

7- 0. Kendimden memnunum.

1. Kendi kendimden pek memnun değilim.

2. Kendime çok kızıyorum.

3. Kendimden nefret ediyorum.

8- 0. Başkalarından daha kötü olduğumu sanmıyorum.

1. Zayıf yanlarım veya hatalarım için kendi kendimi eleştiririm.

2. Hatalarımdan dolayı her zaman kendimi kabahatli bulurum.

3. Her aksilik karşısında kendimi hatalı bulurum.

9- 0. Kendimi öldürmek gibi düşüncelerim yok.

1. Zaman zaman kendimi öldürmeyi düşündüğüm olur. Fakat yapmıyorum.

2. Kendimi öldürmek isterdim.

3. Fırsatını bulsam kendimi öldürürdüm.

10- 0. Her zamankinden fazla içimden ağlamak gelmiyor.

1. Zaman zaman içinden ağlamak geliyor.

2. Çoğu zaman ağlıyorum.

3. Eskiden ağlayabilirdim şimdi istesem de ağlayamıyorum.

11- 0. Şimdi her zaman olduğumdan daha sinirli değilim.

1. Eskisine kıyasla daha kolay kızıyor ya da sinirleniyorum.

2. Şimdi hep sinirliyim.

3. Bir zamanlar beni sinirlendiren şeyler şimdi hiç sinirlendirmiyor.

12- 0. Başkaları ile görüşmek, konuşmak isteğimi kaybetmedim.

1. Başkaları ile eskiden daha az konuşmak, görüşmek istiyorum.

2. Başkaları ile konuşma ve görüşme isteğimi kaybettim.

3. Hiç kimseyle konuşmak görüşmek istemiyorum.

13- 0. Eskiden olduğu gibi kolay karar verebiliyorum.

1. Eskiden olduğu kadar kolay karar veremiyorum.

2. Karar verirken eskisine kıyasla çok güçlük çekiyorum.

3. Artık hiç karar veremiyorum.

14- 0. Aynada kendime baktığımda değişiklik görmüyorum.

1. Daha yaşlanmışım ve çirkinleşmişim gibi geliyor.

2. Görünüşümün çok değiştiğini ve çirkinleştiğimi hissediyorum.

3. Kendimi çok çirkin buluyorum.

15- 0. Eskisi kadar iyi çalışabiliyorum.

1. Bir şeyler yapabilmek için gayret göstermem gerekiyor.

2. Herhangi bir şeyi yapabilmek için kendimi çok zorlamam gerekiyor.

3. Hiçbir şey yapamıyorum.

16- 0. Her zamanki gibi iyi uyuyabiliyorum.

1. Eskiden olduğu gibi iyi uyuyamıyorum.

2. Her zamankinden 1-2 saat daha erken uyanıyorum ve tekrar uyuyamıyorum.

3. Her zamankinden çok daha erken uyanıyor ve tekrar uyuyamıyorum.

17- 0. Her zamankinden daha çabuk yorulmuyorum.

1. Her zamankinden daha çabuk yoruluyorum.

2. Yaptığım her şey beni yoruyor.

3. Kendimi hemen hiçbir şey yapamayacak kadar yorgun hissediyorum.

18- 0. İştahım her zamanki gibi.

1. İştahım her zamanki kadar iyi değil.

2. İştahım çok azaldı.

3. Artık hiç iştahım yok.

19- 0. Son zamanlarda kilo vermedim.

1. İki kilodan fazla kilo verdim.

2. Dört kilodan fazla kilo verdim.

3. Altı kilodan fazla kilo vermeye çalışıyorum.

20- 0. Sağlığım beni fazla endişelendirmiyor.

1. Ağrı, sancı, mide bozukluğu veya kabızlık gibi rahatsızlıklar beni endişelendiriyor.

2. Sağlığım beni endişelendirdiği için başka şeyleri düşünmek zorlaşıyor.

3. Sağlığım hakkında o kadar endişeliyim ki başka hiçbir şey düşünemiyorum.

21- 0. Son zamanlarda cinsel konulara olan ilgimde bir değişme fark etmedim.

1. Cinsel konularla eskisinden daha az ilgiliyim.

2. Cinsel konularla şimdi çok daha az ilgiliyim.

3. Cinsel konular olan ilgimi tamamen kaybettim.

*Görüş ve önerileriniz: (……)

*Katılımınız için teşekkürler…

(EK-6)

MASLACH TÜKENMİŞLİK ÖLÇEGİ KULLANIM İZNİ

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

(EK-7)

BECK DEPRESYON ÖLÇEĞİ KULLANIM İZNİ

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

(EK-8)

ÖRGÜTSEL STRES ÖLÇEĞİ KULLANIM İZNİ

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "*Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge*" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

KAYNAKÇA

Ağartan, E. T. (2006). *Gemi adamlarının çalışma yaşamı ve çalışma ilişkileri,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Akça, F. (2008). Örgütsel Tükenmişlik ve Stres, Örgütsel Davranışta Seçme Konular, (Editör: Mahmut Özdevecioğlu - Himmet Karadal), *İlke Yayınevi, Ankara.*

Akman, S. (2004). Stresin nedenleri ve açıklayıcı kuramlar, *Türk Psikoloji Bülteni, Sayı: 34-35.*

Aksu, G. (2016). *Stres ve Örgütsel Stres,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi Anabilim Dalı İşletme Bilim Dalı, İstanbul.

Amerikan Psikiyatri Birliği. (2014). Ruhsal bozuklukların tanısal ve sayımsal elkitabı, Beşinci Baskı (DSM-5), Tanı Ölçütleri Başvuru Elkitabı'ndan çev. Köroğlu, E., Hekimler Yayın Birliği, Ankara.

Arı, G., Bal, E. (2008). Tükenmişlik Kavramı: Birey ve Örgütler Açısından Önemi, *Yönetim ve Ekonomi Dergisi, 15(1), 131-148.*

Arslan, Ö. (2006). *Türk Gemi Adamları için İnsan Kaynakları Yönetimi,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Aslantaş, A. (2001). *Emniyet Teşkilatında Depresyon Kaynakları ve Yönetimi Nevşehir Uygulaması,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sakarya Üniversitesi, Sakarya.

Aydın, İ. (2012). *Örgütsel Depresyon Kaynakları ve Yönetimi: Yozgat Emniyet Müdürlüğü Bünyesinde Bir Uygulama,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Bozok Üniversitesi, Yozgat.

Aydın, T. (2015). *Gemiadamlarının Maslach Tükenmişlik Modeli ile İncelenmesi,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

Bal, E. (2011). *Gemiadamlarında Yorgunluğa Neden Olan Etkenlerin Analitik İncelenmesi,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Baltaş, A., Baltaş, Z. (1987). Başarılı ve sağlıklı olmak için stres ve başaçıkma yolları, (6. Basım). *İstanbul: Remzi Kitabevi.*

Baltaş, A., Baltaş, Z. (1998). Depresyon ve başa çıkma yolları, *İstanbul: Remzi Kitabevi.*

Beck, A. T., Rush, A. J., Shaw, B. F. ve Emery, G. (1987). Cognitive Therapy of Depression. *The Guilford Press, New York.*

Beşikçi, Bal, E., Tavacıoğlu, L. & Arslan, Ö. (2015). The subjective measurement of seafarers' fatigue levels and mental symptoms, Maritime Policy & Management, 43(3), 329-343.

Bilgin, N. (2003). Sosyal Psikoloji Sözlüğü, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.

Binbay, Z. (2011). *Majör Depresyonu Olan Hastaların Birinci Dereceden Yakınlarında Depresyon Varlığının Araştırılması, Stresle Başa Çıkma Yöntemleri, Mizaç ve Karakter Özellikleri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

Blackburn, I. (2002). Depresyon ve Başa Çıkma Yolları, (4. Baskı), (N. Şahin ve N. Rugancı, Çev.), *Ankara: Remzi Kitabevi. (Orijinal çalışma basım tarihi 1987).*

Borovnik, M. (2011). Occupational Health and Safety of Merchant Seafarers from Kribati and Tuvalu, *Asia Pasific Viewpoint, 52 (3), 333- 346.*

Budak, S. (2000). Psikoloji sözlüğü. Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.

Budak, G., Sürgevil, O. (2005). Tükenmişlik ve Tükenmişliği Etkileyen Örgütsel Faktörlerin Analizine İlişkin Akademik Personel üzerinde Bir Uygulama, *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 20(2), 95-108.*

Büber, M., Töz, C. (2017). Türk Gemi adamlarının Tükenmişlik Düzeylerinin İncelenmesi Balıkçı Sınıfı Gemi adamları Üzerine Bir Uygulama, *JEMS, 5(4): 334-347.*

Carter T. (2005).Working at sea and psychosocial health problems Report of an International Maritime Health Association Workshop. *Travel Medicine and Infectious Disease 3, 61–65.*

Ceyhun, G., Ç. (2006). *Gemi adamlarının stres düzeyleri ve iş doyumları arasındaki ilişki: Bir denizcilik şirketinde uygulama,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.

Çakar, S. (2020). *Örgüt İkliminin Örgütsel Vatandaşlık Davranışı ve Tükenmişlik Üzerindeki Etkisinde Duygusal Emeğin Aracılık Rolü: Konaklama İşletmelerinde Bir Araştırma,* (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Tokat Gaziosmanpaşa Üniversite Sosyal Bilimler Üniversitesi, Tokat.

Çam, O. (1993). Tükenmişlik Envanterinin Geçerlilik ve Güvenilirliğinin Araştırılması. *VII. Ulusal Psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları, Türk Psikologlar Derneği Yayını, s: 155-160, Ankara.*

Çapri, B. (2006). Tükenmişlik Ölçeğinin Türkçe Uyarlaması: Geçerlilik ve Güvenilirlik Çalışması, *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 2(1), 62-77.*

Çimen, M., Ergin, C. (2001). Türk Silahlı Kuvvetleri Sağlık Personelinin Tükenmişlik Düzeylerinin İncelenmesi, *Gülhane Tıp Dergisi, 43(2), 169-176.*

Demirel, Y., Seçkin, Z. (2009). Tükenmişlik ve Üretkenlik Karşıtı Davranışlar Arasındaki İlişkinin Kavramsal Boyutu, *TİSK Akademi Dergisi, 4(8), 145-164.*

Deniz İş Kanunu, (1967, 29 Nisan). Resmi Gazete (Sayı: 12586). http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.854.pdf . Erişim Tarihi: 04.02.2020.

Dügenci, İ. (2018). *Gemi Adamlarının İş Stresi Algılarının İş Tatmini ve İşten Ayrılma Niyeti Üzerine Etkilerinin İncelenmesi,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.

Ergin, C. (1992). Doktor ve Hemşirelerde Tükenmişlik ve Maslach Tükenmişlik Ölçeğinin Uyarlanması, *7. Ulusal psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 143-154.*

Ekinci, H., Ekici, S. (2003). Yöneticiler üzerindeki etkileri açısından stres kaynakları ve bir uygulama, *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 22(2), 93-111.*

Ertürk, M. (2012). *Özel ve Devlet Okullarında Çalışan Okul Öncesi Öğretmenlerin Demografik Değişkenlere Bağlı Olarak Mesleki Tükenmişlik ve Anksiyete Düzeylerinin Karşılaştırılması,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Eren, E. (2008). Örgütsel Davranış ve Yönetim Psikolojisi, (11.Baskı). İstanbul: *Beta yayınları.*

Freudenberger, H. J. (1974). Staff Burnout, *Journal of Social Issues,*30,159–165.

Freudenberger, H. J., Richelson, G. (1981). Burn-Out; How to Beat the High Cost of Success, *Bantam Boks, Doubleday & Company, Inc., New York.*

Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, (2018,10 Şubat). Resmi Gazete (Sayı:30328). http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm. Erişim Tarihi: 04.02.2020.

Güleryüz, A. (2019). *Kişilik Özellikleri ve Tükenmişlik,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Gülhan, S. E. (2019). *İş Hayatında Stres ve Tükenmişlik Sendromu,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim ve Organizasyon Anabilim Dalı, Tekirdağ.

Hisli, N. (1989). Beck Depresyon Envanterinin Üniversite Öğrencileri İçin Geçerliği Güvenirliği, *Psikoloji Dergisi, 23, 3-13.*

Hisli, N. (1989). Beck Depresyon Envanterinin Geçerliği Üzerine Bir Çalışma, *Psikoloji Dergisi, 22, 118-126.*

Hisli, N. (2010). Stresle Başa Çıkma Olumlu bir Yaklaşım, (4. Baskı), *Türk Psikologlar Derneği,* Ankara.

International Maritime Health Association, IMHA (2004). Working at Sea and Psychosocial Health Problems Workshop Report, Riga.

Işıkhan, V. (2016). Çalışanlarda Tükenmişlik Sendromu, *TÜSAD Eğitim Kitapları Serisi, 366-391.*

Jezewska, M., Leszczynska, I. ve Jaremin, B. (2006). Work-Related at Sea Self Estimation by Maritime Students and Officers, *Internat Marit Health, 57, 1-4.*

Kaçmaz, N. (2005). Tükenmişlik (Burnout) Sendromu, *İstanbul Tıp Fakültesi Dergisi, 68(1), 29-32.*

Karadag, Z. (2019). *Denizcilik Sektöründe Çalışan Gemi Adamları ve Kara Personelinin Psikolojik Belirti Düzeylerinin, Çalışma Koşulları İle Birlikte İncelenmesi,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Çağ Üniversitesi, Mersin.

Kayahan, B., Altıntoprak, E., Karabilgin, S. ve Öztürk, Ö. (2003). On beş- kırk dokuz Yaşları Arasındaki Kadınlarda Depresyon Prevelansı ve Depresyon Şiddeti ile Risk Faktörleri Arasındaki İlişki, *Anadolu Psikiyatri Dergisi, 4 (4), 208-219.*

Karasar N. (2002). Bilimsel Araştırma Yöntemi. Ankara: Nobel Yayın Dagıtım.

Kılınç, S., Torun, F. (2011). Türkiye'de Klinikte Kullanılan Depresyon Değerlendirme Ölçekleri, *Dirim Tıp Gazetesi, 86(1), 39-47.*

Kuleyin, B., Köseoğlu, B. ve Töz, A. C. (2013). Liman Çalışanlarının Mesleki Tükenmişlik Seviyelerinin İncelenmesi: Bir Liman Uygulaması, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2013:5(2):83-96.*

Kuleyin, B., Köseoğlu, B. & Töz, A. C. (2014). Gemi adamlarının sağlık ve emniyet koşullarının değerlendirilmesi: DEÜ Denizcilik fakültesi örneği. *Journal of ETA Maritime Science, 1(2), 47-60.*

Kurşuncu, R. S., İmadoğlu, T. ve Çavuş, M. F. (2018). Mesleki Tükenmişlik ve İşten Ayrılma Niyeti İlişkisinde Örgütsel Nostaljinin Etkisi, *Business & Management Studies: An International Journal, 6(4), 952-968.*

Kurt, Ö. (2010). *Gemide Çalışma Koşullarının Gemi adamları Üzerindeki Olumsuz Etkileri,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Leiter, M. P. (2003). Areas Of Worklife Survey Manual (Third Edition), *Centre for Organizational Research and Development, Canada.*

Leiter, M. P., Maslach, C. (2004). Areas of Worklife: A Structured Approach to Organizational Predictors of Job Burnout, *Research in Occupational Stress and Well-being, Vol: 3, Emotional and physiological processes and positive intervention strategies, 91–134.*

Leszczyńska I., Jeżewska M., Jaremin B., (2007). Work-Related Stress At Sea Possıbılıtıes Of Research And Measures Of Stress. *Internat Marit Health. 58,1 – 4.*

Maslach, C., Leiter, P. M. (1997). The Truth about Burnout, *JosseyBass, San Francisco.*

Maslach, C., Schaufeli, W. B. ve Leiter, M. P. (2001). Job Burnout, *Annual Review Psychology, 52, 397-422.*

Maslach, C., Jackson, S. E. (1981). The Measurement of Experienced Burnout, *Journal of Occupational Behaviour, 2, 99-113.*

Muslu, A. (2008). *Denizcilik sektöründe insan kaynakları yönetimi ve çalışma ilişkileri,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Muslu, A. (2018). Türk gemi adamlarının uluslararası deniz iş gücü piyasalarında istihdamı için özel istihdam bürolarının önemi, *Gaziantep University Journal of Social Sciences, 17 (1), 291-302.*

Nas, S., (2006). *Gemi operasyonlarının yönetiminde kaptanın bireysel karar verme süreci analizi ve bütünleşik bir model uygulaması*, (Yayımlanmamış Doktora tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Okutan, E. (2010). *Kişilik Özelliklerinin Tükenmişliğe Etkisi: Bir Örnek Olay İncelenmesi,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.

Oldenburg, M., Jensen, H. J., Latza, U., & Baur, X., (2009). Seafaring stressors aboard Merchant and passenger ships. Int J Public Health, 54(2), 96-105.

Oldenburg, M., Baur, X. & Schlaıch, C., (2010). Occupational risks and challenges of seafering, *Journal of Occupational Health, 52, 249-256.*

Oldenburg, M., Jensen, H. J. ve Wegner, R. (2013). Burnout Syndrome in Seafarers in The Merchant Marine Service, *International Archives of Occupational and Environmental Health, 86, 407-416.*

Ören, D. (2013). *Örgütsel stres ve tükenmişlik ilişkisi: konaklama işletmeleri çalışanları üzerine bir araştırma*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.

Örücü, E., Kılıç, R. ve Ergül, A. (2011). Çalışma Yaşamında Stresin Bireysel Performans Üzerindeki Etkileri: Eğitim ve Sağlık Çalışanlarına Yönelik Bir Araştırma, *Akademik Bakış Dergisi, 26.*

Özdemir, İ., (2017). *İş stresi ile iş-yaşam dengesi arasındaki ilişkide işe bağlılığın rolü: Gemi adamları üzerine bir araştırma*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Özsever, B. & Tavacıoğlu, Ö., (2018). Analysing the effects of working period on psychophysiological states of seafarers. *Int Marit Health, 69(2), 84–93.*

Polatçı, S. (2007). *Tükenmişlik Sendromu ve Tükenmişlik Sendromuna Etki Eden Faktörler (Gaziosmanpaşa Üniversitesi Akademik Personeli Üzerinde Bir Analiz,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.

Polatçı, S., Ardıç, K. (2009). Tükenmişlik Sendromu ve Madalyonun Öbür Yüzü: İşle Bütünleşme, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Birimler Fakültesi Dergisi, 32, 21-46.*

Potter, B. A. (1995). Preventing Job Burnout Transforming Work Pressures into Productivity, *Thomson Crisp Learning, California.*

Sağır, M. (2015). Öğretmenlerin Örgütsel Depresyon ve Mesleki Tükenmişlik Düzeyleri Arasındaki İlişki, *Turkish Journal of Education, 4(3), 29-42.*

Slišković A. & Penezić Z. (2017). Lifestyle factors in Croatian seafarers as relating to health and stress on board, Work, 56(3), 371-380.

Soulsby, L., Bennett, K. (2015). Marriage and Psychological Wellbeing: The Role of Social Support. *Psychology, 6 (11), 1349-1359.*

Soysal, A. (2009). Farklı Sektörlerde Çalışan İşgörenlerde Örgütsel Stres Kaynakları: Kahramanmaraş ve Gaziantep'te Bir Araştırma, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 14(2), 333-359.*

Sürgevil, O. (2006). Çalışma Hayatında Tükenmişlik Sendromu, *Nobel Yayınları, Ankara.*

Şahin, D., Turan, F. N., Alparslan, N., Şahin, İ., Faikoğlu, R. ve Görgülü, A. (2008). Devlet Hastanesinde Çalışan Sağlık Personelinin Tükenmişlik Düzeyleri, *Trakya üniversitesi Tıp Fakültesi Nöropsikiyatri Arşivi, 45, 116-21.*

Taşdelen, U., Aksoy, R. & Çakmak, A.F. (2016). Gemi adamlarının iş - aile ve aile - iş çatışmasına ilişkin bir saha çalışması. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 8(2), 217-241*

Toros, F. (2016). Çocuk ve Ergenlerde Depresif Bozukluk Çocuk ve ergen ruh sağlığı ve hastalıkları, (1. Bakı), Ankara: *Türkiye Çocuk ve Genç Psikiyatrisi Derneği Yayınlar, (150-156).*

Torun, A. (1997). Stres ve Tükenmişlik, Endüstri ve Örgüt Psikolojisi, (2.Baskı). *Türk Psikologlar Derneği Yayınları, 43-53.*

Tümkaya, S., Çam, S. ve Çavuşoğlu. İ. (2009). Tükenmişlik Ölçeği Kısa Versiyonu'nun Türkçe'ye Uyarlama, Gerçeklik ve Güvenirlik Çalışması, *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 18 (1), 387-398.*

Türkçapar, H. (2018). Klinik Uygulamada Bilişsel- Davranışçı Terapi: Depresyon. *(1.Baskı). İstanbul: Epilson Yayınevi.*

Türk Ticaret Kanunu, (2011, 14 Şubat). Resmi Gazete (Sayı: 27846). https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf. Erişim Tarihi: 04.02.2020.

Urhan, S. (2019). *Adliye Çalışan personelin İş Stresi, Tükenmişlik ve Depresyon Düzeyleri Arasındaki ilişkilerin İncelenmesi,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep.

Uyargil, C. (1995). *Örgütsel Yaşamda Tükenmişlik Duygusu Doktor ve Hemşirelerin Tükenmişlik Duygularını Belirlemeye Yönelik Bir Araştırma,* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Fakültesi, İstanbul.

Uzbay, T. (2004). Anksiyete ve Depresyonun Nörobiyolojisi, *Klinik Psikiyatri Dergisi, 7(4), 3-11.*

Wu, S., Chai, W., Zhang, J., Wang, Y., Quyan, Q. ve Lin, S. (2014). Status of Job Burnout and its Influential Factors in Seafarers, *Chinese Journal of Industrial Hygiene and Occupational Diseases, 32 (6), 411- 414.*

Yıldırım, Y., Taşmektepligil, M. Y. ve Üzüm, H. (2011). Kısa Versiyon Örgütsel Stres Ölçeğinin Türkçeye Uyarlanması (Geçerlilik ve Güvenirlik Çalışması), *Selçuk Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Bilim Dergisi, 13(1), 103-108.*

Yıldız, E. (2012). Mesleki Tükenmişlik ve Rehber Öğretmenler Üzerine Bir Araştırma, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 33(2), 37-61.*

Yılmaz, Ö., Boz, H. ve Arslan, A. (2017). Depresyon Anksiyete Stres Ölçeğinin (DASS 21) Türkçe Kısa Formunun Geçerlilik-Güvenilirlik Çalışması, *Finans Ekonomi ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, 2(2), 2602-2486.*

Yücel, R. (2015). Gemi adamlarının örgütsel bağlılıklarının iş performanslarına etkileri: İstanbul'da iç ve şehirlerarası hatlardaki yolcu gemilerinde çalışan gemi adamlarına ilişkin bir araştırma, *İşletme Fakültesi Dergisi, 16(2), 227-250.*

Zorba, Y., (2016). Tükenmişlik sendromu: Gemi kaptanları ve güverte zabitleri üzerine bir tanımlayıcı çalışma. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 8(1), 97-127.*