

Gemi Adamlarında Stres, Tükenmişlik, Depresyon Düzeyleri ve İlişkilerinin İncelenmesi

Mert Akcanbaş¹, Kübra Uslu

¹ Psikoloji Bölümü, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Üsküdar Üniversitesi, İstanbul, Türkiye

² Uzman Klinik Psikolog, İstanbul, Türkiye

Makale Tarihiçesi

Gönderim: 09.03.2022

Kabul: 27.04.2022

Yayın: 30.04.2022

Araştırma Makalesi

Öz- Dünya üzerinde gerek ulaşım gerek ticaret noktasında deniz ve denizcilik sektörü büyük önem arz etmektedir. İşleyen ticaret zincirinin büyük bir halkası olan denizcilik sektörünün yegâne güçleri ise denizcilerdir. Bunun içindir ki gemi adamlarının refahı hem dönen ticaret sirkülasyonu için hem de kişisel iyilik hali için önem arz etmektedir. Bu noktada bu araştırma için çeşitli gemi türlerinden ve pozisyonlarından 200 gemi adamına ulaşılmıştır. Bu çalışmada 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 SPSS25.0 paket programında t -testi, 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 gösterirken 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. Korelasyon analizi sonucuna göre ise; bazı boyutlar arasında pozitif yönlü ilişkiye rastlanırken bazı boyutlarda negatif yönlü ilişki görülmüştür.

Anahtar Kelimeler- Depresyon, deniz, gemi adamı, stres, tükenmişlik.

Examination Of Stress, Burnout, Depression Levels and Relations in Seaman

Mert Akcanbaş¹, Kübra Uslu²

¹ Psychology Department, Faculty of Humanities and Social Sciences, Uskudar University, Istanbul, Turkey

² Clinical Psychologist, İstanbul, Türkiye

Article History

Received: 09.03.2022

Accepted: 27.04.2022

Published: 30.04.2022

Research Article

Abstract- The sea and maritime sector is of great importance in terms of both transportation and trade in the world. The only power of the maritime sector, which is a major link in the functioning trade chain, is the seafarers. For this reason, the welfare of the seafarers is important 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. In this study, seafarers' stress levels using the Organizational Stress Inventory, burnout levels using Maslach Burnout Inventory and depression levels using Beck Depression Inventory were examined by considering the sub-dimensions of the scales in terms of sociodemographic characteristics of seafarers. The data analysis of the research was t-test in SPSS 25.0 package program, one way ANOVA, Chi-square and Pearson correlation tests were used. As a result of the research, while the variables of gender, age, marital status, having children, position on the ship, working year in the Organizational Stress Scale of the seafarers differ significantly in the control dimension, according to the shift hours variable, they are in all sub-dimensions, including the workload, control dimension and social support sub-dimensions. significant difference is observed. On the other hand, within the framework of Maslach Burnout Inventory, age, position on board 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, a significant difference was found only in the education variable. According to the results of the correlation analysis; While there was a positive relationship between some dimensions, a negative relationship was observed in some dimensions.

Keywords – Burnout, depression, sea, seaman, stress.

Atf Bilgisi (APA): Akcanbaş, M. & Uslu, K. (2022). Gemi Adamlarında Stres, Tükenmişlik, Depresyon Düzeyleri ve İlişkilerinin İncelenmesi . OHS ACADEMY , 5 (1) , 33-49 . DOI: 10.38213/ohsacademy.1084980

¹ mert.akcanbas@uskudar.edu.tr  0000-0003-1811-2732

² kubraauslu8@gmail.com  0000-0001-6093-5519

1. Giriş

Denizcilik ve gemi sektörü geçmişten günümüze ulaşım ve ticaret anlamında büyük bir önem arz etmektedir. Bünyesinde barındırdığı önemli görevleri ile çeşitli türdeki gemiler pek farkında olunmasa da insanoğlunun hayatında zamanla önemli bir yer kazanmıştır. Yaşamda böylesine önemli bir alana sahip olan bu sektörde gemilerin işlevlerini yerine getirebilmesinin ardındaki yegâne güç ise bünyesinde çalışan ve bu alanda emek harcayan sektör çalışanlarıdır.

Çalışma hayatında kişinin içinde bulunduğu iş ortamı performansı etkileyen en önemli unsurlardan bir tanesidir. Denizcilik sektöründe ise içinde bulunulan gemi, geminin hareket ettiği güzergâh ve geminin sahip olduğu imkânlar gemi adamlarının bulunduğu gemi içerisinde hem çalışmalarından hem de belirli bir süre zarfında orada hayatlarını idame ettirme ve yaşama zorunluluğunda olunmasından dolayı büyük önem arz etmektedir. Bu koşullar göz önünde bulundurulduğunda gemi adamlarının gemide geçirdiği uzun süreler beraberinde gemiadamlarını zorlayan bazı durumlara yol açabilmektedirler. Bu mesleği icra eden insanlar zorlu çalışma şartları, uzun vardiya saatleri, uzun kontrat süreleri, düzensiz beslenme, sosyal alanlardan izole olma, aileden uzak yaşama, düzensiz ve sağlıklı uyku döngüsü vb. birçok etkenin varlığında çalışmakta ve hayatlarını devam ettirmektedirler.

Bu koşulların beraberinde kişilerde kaçınılmaz olarak sağlık sorunları, psikososyal problemler, psikolojik sıkıntılar zamanla gün yüzüne çıkmaktadır. Literatürde yer alan bazı çalışmalarda ifade edilen şekli ile gemi adamları gemi içerisinde uzun süre zaman geçirmeleri ve karada ki sosyal hayattan izole olmaları sebebi ile gemi içerisinde geçirdikleri süreyi hapisane hayatına benzetmektedirler (Karadağ, 2019).

Gemiadamlarını uzun süre gemide kalmanın yanı sıra birçok farklı zorlayıcı durum bulunmaktadır. Daha önce yapılan araştırmalar ışığında gemi adamlarını en çok zorlayan durumlar arasında buldukları gemi türü, geminin hareket ettiği güzergâh gemi içerisinde gemi adamlarına 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 buldukları çevre koşullarının yarattığı iş stresi ile beraber gemi adamlarının duygusal sağlığı üzerinde etkili olduğu belirtilmiştir (Borovnik, 2011).

Duygusal sağlığın üzerinde etkili olan faktörler beraberinde yapılan diğer çalışmalarda göstermektedir ki gemi adamlarının zorlu çalışma şartları altında en çok dikkat çeken sürekli yorgun hissetmeleri ve yorgunluğa ek olarak gemiye uyum sağlayamama, alkol ve sigara gibi bağımlılık veren maddelere ilginin artması gemi içerisinde sürülen yaşamdan zevk alınmaması, uyku bozuklukları, iş performansında ve kalitesinde düşüş gibi tükenmenin habercisi olan belirtiler ile karşılaşılmaktadır (Kurt, 2006).

Bu hususta literatürde yer alan çalışmalar incelendiğinde denizcilik sektörü çalışanları için stres ve tükenmişliği inceleyen sınırlı çalışmalar olmasına rağmen depresyon, stres ve tükenmişliği birlikte ele alan yeterli içerikte çalışmalara rastlanmamıştır. 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.

1.1. Gemi Adamı

Gemideki görünmez güçler olan gemi adamı kavramı bir gemi içerisinde 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 ve gerekli yeterlilikleri sağladıklarını belirten gemi adamı cüzdanına sahip olan kişilere gemi adamı denilmektedir (Deniz İş Kanunu, 1967).

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 hapisane hayatına benzetebilmektedir (Karadağ, 2019). Bunun sebebi olarak ise tamamen toplumdaki ve sosyal hayattan izole olunması, seyrek liman inişleri ve vaktin 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).

1.2. Stres

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 nedenle stresin optimum düzeyde tutulması önem arz etmektedir (Aksu, 2016).

Bu konuyu Selye; sıfır stres ölümcüldür şeklinde ifade etmiştir. Çünkü böyle bir durumda kişi gelen uyarılara tepki verememektedir ancak bununla beraber aşırı streste ölümcüldür kişi aşırı stres anında aşırı enerji sarf ettiği için tükenmektedir bundandır ki çözüm yolu kişinin kaldırabileceği optimum düzeydeki stresin normal olduğudur. 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 vd., 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 yansiyabilmektedir. 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 uyarılarla 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. 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 yegâne olgulardan biridir. Sefer süresince hem yaşadıkları hem de çalıştıkları alanın iç içe olması sebebi ile gemi adamları her daim tetikte ve stres altında olmaktadır.

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 isterse 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 vd., 2010).

1.3. Tükenmişlik

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).

Gemi adamları içinde buldukları çalışma şartları ve yaşam koşulları ile beraber aslında tükenmişlik yaşama riskinin yüksek olabileceği bir çalışma grubu olarak varsayılabilmektedir. 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 ortaya çıkan tükenmişlik durumunun göstergeleri olarak bazı belirtileri gün yüzüne gelmektedir. Gemi adamlarında bu belirtilerin belki de en dikkat çeken 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 şikâyetçi bir tavır sergileme, baş ağrıları, işe karşı ilgisizliğin artması, performansta ve iş kalitesinde düşüklük ve işe geç başlama gibi belirtiler sıralanabilmektedir (Kurt, 2006).

1.4. Depresyon

Psikiyatri ve psikoloji camiasının ‘soğuk algınlığı’ olarak ifade edilen ve kökeni Latince aşağı itmek, bastırmak anlamında olan ‘depressus’ 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).

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 yıpratıcı ve intihar riski yaratan faktörler olduğu ifade ediliyor. Aynıyeten 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. Materyal ve Yöntem

Çalışmanın evrenini Türkiye’de denizcilik sektöründe aktif olarak çalışan 133 bin gemi adamı oluşturmaktadır vardır (UHDB, 2019). Gemi adamlarında görünen depresyon, anksiyete ve stres oranları sırasıyla % 12.3, % 11.6 ve % 5.9’dur (Baygi, Khonsari, Agoushi, v.d, 2021). Örneklem büyüklüğü tespitinde Eşitlik 1’de ($\alpha=0.05$, $Z_{\alpha}=1.96$ ve $d=0.05$) gösterilen formül kullanılmış olup depresyon, kaygı düzeyi ve stress için olması gerekli örneklem büyüklükleri 166, 158 ve 86 olup örneklem büyüklüğünü pekiştirmek için 200 gemi adamından oluşan örneklem hedeflenmiştir. Bu bulgular ışığında araştırmada olasılıksal olmayan örneklem türlerinden gelişigüzel (haphazard) örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Bu kapsamda veri elde edilebilmesi için bir anket oluşturulmuş ve çevrimiçi olarak ilgili anketin örneklem grubuna ulaşması sağlanmıştır. Araştırmanın örneklemini ise 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 öğrenciler oluşturmaktadır. Bu şartlar ışığında en az bir ay deniz seferi yapmış olan 200 gemi adamından oluşan bir örneklem grubu oluşturulmuştur. Örneklem yeter sayısına ulaşıldığında elde edilen veriler araştırmada ham veri seti olarak kullanılmıştır. İlgili çalışma ile alakalı etik kurul raporu Maltepe Üniversitesi etik kurulu tarafından 13.11.2020 tarihinde ve 14 sayılı kararı ile etik ilkelere uygun olduğuna dair karar verilmiştir.

$$n = \frac{P.Q.Z_{\alpha}^2}{d^2} \dots\dots\dots\text{Eşitlik 1}$$

2.1. 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.

2.2. 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 ayrılabilir 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 (Yıldırım vd., 2011).

2.3. 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 (1992) 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 oluşturulmuştur (Çam, 1993; Ergin, 1992).

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.

2.4. Beck Depresyon Envanteri

Aaron T. Beck tarafından geliştirilen Hisli (1988) tarafından geçerlilik ve güvenilirliği 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).

2.5. Verilerin İstatistiksel Analizi

Veriler SPSS 25.0 paket programı kullanılarak analiz edilmiştir. Kolmogorov Smirnov testi ile dağılımların normal olduğu belirlenmiştir. Çalışma verileri değerlendirilirken tanımlayıcı istatistiksel metotların (ortalama, standart sapma, frekans) yanı sıra ikili örneklem grubu olan cinsiyet, medeni durum, çocuk sahibi olma durumu ve vardiya saati değişkenlerine bağlı olarak ölçek sorularına verilen yanıtları değerlendirmek adına t-testi, birbirinden bağımsız üçten fazla grup içeren yaş, eğitim, gemideki pozisyon, çalışma yılı, sefer süresi ve gemi türü değişkenlerine göre ölçek sorularına verilen yanıtların anlamlı farklılık gösterip göstermediğini değerlendirmek adına One Way Anova testi, puan dereceli depresyon ölçeğinde ise değişkenler arası bağ olup olmadığını değerlendirmek için Ki Kare testi uygulanmıştır. Ayrıca uygulanan ölçekler bazında parametreler arası ilişkilerin değerlendirilmesi adına ise Pearson Korelasyon analizi kullanılmıştır.

3. Araştırma Bulguları

Tablo 1. Cronbach Alfa Güvenilirlik Analizi Sonuçları

Alt Boyutlar	Madde silinirse ölçüm (ort.)	Madde silinirse ölçüm (varyans)	Madde toplam (kor.)	Madde silinir ise (Cronbach alfa)	Cronbach's Alpha
Beck Depresyon Envanteri					
Depresyon	252,1833	987,454	0,768	0,812	0,81
Maslach Tükenmişlik Ölçeği					
Duygusal tükenmişlik	251,4048	993,079	0,644	0,830	0,83
Duyarsızlaşma	252,8309	1080,455	0,609	0,836	0,80
Kişisel başarı	212,623	789,562	0,697	0,756	0,75
Örgütsel Stres Ölçeği					
İş yükü	248,368	756,141	0,745	0,714	0,72
Kontrol boyutu	269,748	987,742	0,736	0,862	0,79
Sosyal destek	296,741	793,257	0,689	0,841	0,81

Tabloda görüldüğü üzere ölçeklere yönelik Cronbach alpha güvenilirliği 72-83 arasında bulunmuştur. Bu güvenilirlik değerinin oldukça yeterli olduğu görülmektedir. Yani maddelerin güvenilirliği oldukça yüksektir. Bu değerler, Cronbach ve Helmstater'in önerdiği 0,5 ve Bowling ve Shah'm önerdiği 0,7 olan sınır değerlerin oldukça üzerinde çıkarak, hazırlanan anketin güvenilir olduğunu göstermiştir (Bowling ve Shah, 2005; Cronbach, 1951). Tabloda son sütunda yer alan değerlere bakıldığında madde silindiğinde Cronbach alfa değerinin nasıl değiştiği görülmektedir. Güvenilirlik değerlerine bakıldığında çok büyük bir değişim olmadığı

görülmektedir. Yani hiçbir maddenin güvenilirlik değerini düşürmediği gözlemlendiğinden dolayı ölçekte madde çıkarılması yapılmamaktadır.

Tablo 2. 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
Medeni Durum	Evli	118	59,0
	Bekar	82	41,0
Çocuk Sahibi Olma	Var	126	63,0
	Yok	74	37,0

Katılımcıların cinsiyetlerine bakıldığında %86,5 oran ile erkek katılımcıların çoğunlukta olduğu görülmektedir ve katılımcıların yaşlarına bakıldığında katılım oranı yüksek olan gruplar %36,0'ın 33-45 yaş grubu, ardından ise %29,0'ın 19-25 yaş grubu olduğu ve çoğunluğun ön lisans eğitim seviyesine sahip olduğu görülmektedir. Medeni durum açısından ise çoğunluğun yani %59,0'ın evli olduğu olduğu görülmüştür.

Tablo 3. Sosyodemografik Bilgilere Ait Tanımlayıcı Bulgular II

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

Katılımcıların gemideki pozisyonlarına bakıldığında katılımcıların çoğunluğunun %54,0'ın güverte zabıtları ve kaptan ile %23,0'ın başmühendis/baş makinist ve makine zabıtları gruplarından olduğu görülmüştür ve birçoğunun 10 yıldan uzun süredir sektörde çalıştığı ve katılımcıların en son çıktıkları sefer sürelerinin 5-7 ay aralığında daha fazla olduğu görülmektedir. Katılımcılara en son çalıştıkları gemi türü sorulduğunda %48,0'ın kuru yük gemilerinde, %29,5'inin tanker gemilerinde ve çoğunluğunun 9 saat ve üstünde çalıştığı görülmüştür.

Tablo 4. Sosyodemografik Bilgilere Ait Tanımlayıcı Bulgular III

		n	%
Gemide Kendine Vakit Ayırma Durumu	Evet	116	58
	Hayır	56	28
	Kısmen	28	14
Gemide Sürdürülen Hobilerin Varlığı	Evet	67	33,5
	Hayır	133	66,5
Gemide Sürdürülen 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
	Spor yapmak	12	11,4
	Müzik dinlemek	7	6,7
Gemide Zorlayan Durumlar Varlığı	Diğer	7	6,7
	Evet	192	96
	Hayır	8	4
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
	Hayır	134	67
Destek Alma Durumu	Evet	31	15,5
	Hayır	169	84,5

Gemide kendine vakit ayırma durumları sorulduğunda %58,0'mın evet cevabı verdiği, %28,0'mın hayır cevabı verdiği, %14,0'mın kısmen cevabı verdiği görülmüştür. Katılımcılara gemide zorlayan durumların varlığı sorulduğunda %96,0'mın evet, %4,0'mın hayır cevabı verdiği görülmüştür ve katılımcılara gemide kendilerini zorlayan durumlar sorulduğunda %32,5'inin sosyal hayattan uzak kalmak, %27,4'ünün çalışma koşulları ve çalışma saatleri, %20,9'unun hava koşulları, %15,4'ünün gemi içi ast üst ilişkileri, %3,8'inin diğer cevabı verdiği görülmüştür. Katılımcılara psikolojik destek alma ihtiyacı hissetme durumu sorulduğunda %67,0'mın hayır, %33,0'mın evet cevabı verdiği görülmüştür. Akabinde katılımcılara destek alma durumu sorulduğunda %84,5'inin hayır, %15,5'inin evet cevabı verdiği görülmüştür.

Tablo 5. Gemi Adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Cinsiyet Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Cinsiyet	n	Ort.	Ss.	t	p*
İş Yüğü	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		

*t-testi

Tablo 5'de yer alan sonuçlara göre Örgütsel Stres Ölçeğinin 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 6. Gemi Adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Yaş Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Yaş	n	Ort.	Ss.	F	p*	Tukey
İş Yüğü	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			

*One way ANOVA

Tablo 6'da bulunan sonuçlara göre Örgütsel Stres Ölçeği iş yüğü, 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 7. 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			

*One way ANOVA

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 8. Gemi Adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Medeni Durum Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Medeni Durum	n	Ort.	Ss.	t	p*
İş Yüğü	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		

*t-testi

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 9. 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		

*t-testi

Tablo 9'da yer alan sonuçlara 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 10. 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*
Duyusal 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		

*t-testi

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 11. 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 zabıtları ve kaptan	108	3,54	2,01	2,240	0,066	-
	Başmühendis/baş makinist ve makine zabıtları	46	3,42	1,79			
	Güverte tayfaları	7	3,66	2,98			
	Makine tayfaları	8	3,23	2,23			
Kontrol Boyutu	Yardımcı sınıf	31	3,39	2,64	6,132	0,000	1>4
	Güverte zabıtları ve kaptan	108	3,77	2,91			
	Başmühendis/baş makinist ve makine zabıtları	46	3,77	2,62			
	Güverte tayfaları	7	3,79	2,93			
Sosyal Destek	Makine tayfaları	8	3,23	3,81	1,842	0,122	-
	Yardımcı sınıf	31	3,38	2,93			
	Güverte zabıtları ve kaptan	108	3,38	3,83			
	Başmühendis/baş makinist ve makine zabıtları	46	3,60	2,80			
Sosyal Destek	Güverte tayfaları	7	3,86	2,48	1,842	0,122	-
	Makine tayfaları	8	3,56	4,00			
	Yardımcı sınıf	31	3,49	4,30			

*One way ANOVA

Gemideki pozisyon açısından bakıldığında 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 zabıtları ile makine tayfaları ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Bu sonuca göre güverte zabıtlarının makine tayfalarına göre daha fazla kontrol boyutu puanına sahiptir.

Tablo 12. 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 zabıtları ve kaptan	108	2,14	6,38	5,704	0,000	1>4
	Başmühendis/baş makinist ve makine zabıtları	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 zabıtları ve kaptan	108	1,61	3,87	2,188	0,072	
	Başmühendis/baş makinist ve makine zabıtları	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 zabıtları ve kaptan	108	2,60	4,20	1,987	0,098	
	Başmühendis/baş makinist ve makine zabıtları	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			

*One way ANOVA

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 zabıtları ile makine tayfaları ikilileri arasında anlamlı farklılık görülmektedir. Bu sonuca göre güverte zabıtlarının 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 13. Gemi Adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Çalışma Yılı Değişkenine Göre Karşılaştırılması

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

*One way ANOVA

One Way Anova testi sonuçlarına göre Örgütsel Stres Ölçeği iş yüğü, 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 14. 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			

*One way ANOVA

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 duyarsızlaşma puanına sahiptir.

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

Tablo 15. 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			

*One way ANOVA

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 16. Gemi Adamlarının Örgütsel Stres Ölçeğinden Aldıkları Puanların Vardiya Saati Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Örgütsel Stres Ölçeği	Vardiya Saati	n	Ort.	Ss.	t	p*
İş Yüğü	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		

*t-testi

Student T testi sonuçlarına göre Örgütsel Stres Ölçeği iş yüğü, 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 17. Gemi Adamlarının Beck Depresyon Düzeylerinin Eğitim Durumu Değişkenine Göre Karşılaştırılması

Eğitim Durumu	Minimal depresyon	Hafif depresyon	Orta depresyon	Şiddetli depresyon	Total	χ^2	p
İlkokul	n	4	0	8	12	25,605	0,012
	%	4,7	0,0	17,0	0,0		
Ortaokul	n	11	7	7	30	25,605	0,012
	%	12,9	13,0	14,9	35,7		
Lise	n	14	10	10	35	25,605	0,012
	%	16,5	18,5	21,3	7,1		
Ön Lisans	n	50	32	22	112	25,605	0,012
	%	58,8	59,3	46,8	57,1		
Lisans	n	6	5	0	11	25,605	0,012
	%	7,1	9,3	0,0	0,		
Toplam	n	85	54	47	200	25,605	0,012
	%	100,0	100,0	100,0	100,0		

*Ki Kare

Tablo 17'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 18. Ölçek Puanları Dağılımı

Maslach Tükenmişlik Sendromu Ölçeğinden Alınan Puanların Dağılımı						
	N	Ort.	Ss.	Min.	Max.	
Duygusal Tükenmişlik	200	1,92	6,65	0	36	
Duyarsızlaştırma	200	1,49	3,79	0	20	
Kişisel Başarı	200	2,58	4,16	12	31	
Örgütsel Stres Ölçeğinden Alınan Puanların Dağılımı						
	N	Ort.	Ss.	Min.	Max.	
İş Yüğü	200	3,48	2,14	9	23	
Kontrol Boyutu	200	4,42	3,03	14	29	
Sosyal Destek	200	4,16	3,7	6	30	
Beck Depresyon Envanterinden Alınan Puanların Dağılımı						
	n	%				
Minimal depresyon	85	42,5				
Hafif depresyon	54	27				
Orta depresyon	47	23,5				
Şiddetli depresyon	14	7				
Total	200	100				

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. Örgütsel Stres Ölçeğinden alınan puanlara ait tanımlayıcı bulgulara bakıldığında gemi adamlarının örgütsel stres alt boyutlarından iş yükü, kontrol boyutu ve sosyal destek alt boyutlarında yüksek düzeyde stres düzeyine sahip oldukları görülmektedir. Öte yandan gemi adamları ve denizcilik fakültesi öğrencilerinin depresyon düzeyleri %42,5'inin (n=85) minimal depresyon, %27,0'mın (n=54) hafif depresyon, %23,5'inin (n=47) orta depresyon ve %7,0'mın (n=14) şiddetli depresyon şeklinde dağılmaktadır.

Tablo 19. 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						
	p							
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 yapılan korelasyon analizi sonuçlarına göre, 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. Duyarsızlaşma 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 görülmektedir. 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 birçoğu 'yıpranıyoruz' kelimesi ile başlamaktadır ve ardından vardiya saatlerinin yüksek olmasından, ailelerinin uzak kalmanin yani sosyal hayattan mahrum olmanın onları zorladığından bahsetmektedirler.

4. Tartışma ve Sonuç

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 bulunan gemi türü taşıdığı maddeler, seyir ettiği güzergâh nedeni ile oldukça fazla risk faktörünü bünyesinde barındıran bir meslek grubudur. Bu bakıma gemide çalışan insanların buldukları gemi ortamı çalışma hayatına ve gemide sürdürdükleri yaşama önemli bir etkisi olduğu düşünülmektedir. Araştırmaya katılan gemi adamlarının son çalıştıkları gemi türleri çoğunlukla kuru yük gemileri ve tanker gemilerinden oluşmaktadır. Gemi adamlarının çıktığı gemiler de taşıdıkları maddeler ve güzergahları yüzünden kişi üzerinde olumsuz etkiler yaratabilecek stresör olabilmektedir.

Araştırmaya katılan gemi adamlarının gemi içerisindeki iş yükü ve vardiya saatleri göz önünde bulundurulduğunda çoğunlukla 9 saat ve üstü çalıştıkları ve bu sonuca göre gemi adamlarının normal mesai saatlerinden daha uzun süre mesai yaptıkları ve efor sarfettikleri görülmektedir.

Yaşamın akışında kişinin günlük hayattaki dengesini bozabilecek zorlayıcı durumlar meydana gelebilmektedir. Bu noktada gemi adamlarını gemide zorlayan durumların olup olmadığı incelendiğinde araştırmaya katılan gemi adamlarının hemen hemen hepsi gemide kendilerini zorlayan durumlar olduğunu 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 doğurduğu, korsan tehditleri ve tehlikeli bölgeler, aile hasreti, çalışılan geminin eski olması, mobbing, küfür ve ayrımcı dil vb. zorlukların olduğunu ifade etmişlerdir. Araştırma sorularına verilen yanıtlar ışığında literatürde yer alan birçok çalışmada da benzer cevapların verildiği görülmüştür. Örneğin; gemi adamlarına yönelik yapılan bir çalışmada 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). Borovnik (2011) ise çalışmasında gemi içerisindeki zaman baskısının ve aileden uzak olmanın iş stresi ile beraber gemi adamlarının duygusal sağlığı üzerinde etkili olduğu belirtilmiştir (Borovnik, 2011).

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. 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 değerlendirilmesi ve stresten uzaklaşması için önem arz etmektedir. Ancak bu hobileri sürdürebilmek adına her gemide eşit imkânlar 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 verdiği yanıtlardan çıkan sonuçlara göre bir kısmı psikolojik destek alma ihtiyacı hissetse de bunu faaliyete geçirebilen kesimi azınlıktır.

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 içerisindeki 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.

Çalışma yılı değişkenine 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 buldukları pozisyona göre örgütsel stres ölçeğinden aldıkları puanlara bakıldığında kontrol boyutunda anlamlı farklılaşma görülmekle beraber Tablo 11'de görüldüğü üzere güverte zabıtları ve kaptanlar yüksek orana sahiptirler.

Gemi adamlarına yönelik ulusal düzeyde yapılmış olan deniz ve liman personellerine yönelik çalışmalarda özellikle kaptanlar ve güverte zabıtlarının 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 zabıtları ve kaptanlar sınıfında daha yüksek skora sahip olduğu görülmüştür. Buradan da anlaşılmaktadır ki gemi adamlarının gemi içerisindeki görev ve sorumlulukları ne kadar fazla ise yaşanan 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 görülmektedir. Daha önce yapılan çalışmalarda cinsiyet değişkeninin 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 orijinali Çince olan çalışmanın bulgularına göre 30 yaş altında olan gemi adamlarında duygusal tükenmişlik boyutunda yüksek skor alındığı görülmüştür (Wu vd., 2014). Bu çalışmada ise katılımcıların yaşa göre tükenmişlik düzeylerine bakıldığında 26-32 yaş aralığındaki kişilerin duygusal tükenmişlik alt boyutunda anlamlı farklılık gösterdiği 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 vd., 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 karşılaştırıldığında 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 olanlara göre de daha fazla tükenmişlik yaşadıkları görülmüştür (Polatçı ve Arı, 2009). Bu çalışmada ise medeni durum ile tükenmişlik arasında anlamlı farklılık görülmez iken çocuk sahibi olma durumunda çocuk sahibi olan kişilerde duygusal tükenmişlik boyutunda anlamlı farklılık görülür iken çocuk sahibi olmayanların duyarsızlaşma alt boyutunda anlamlı farklılaşma vardır.

Çalışmada Beck Depresyon Ölçeğinin sonuçlarına göre 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.

Tükenmişlik ve stres faktörleri arasındaki 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.

Kaynaklar

- Aksu, G., (2016), *Stres ve Örgütsel Stres* [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Beykent Üniversitesi.
- Amerikan Psikiyatri Birliği. (2014), *Ruhsal bozuklukların tanınması ve sayımsal el kitabı*.
- Arı, G. ve 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.
- Baygi, F., Mohammadian Khonsari, N., Agoushi, A. v.d. (2021), Prevalence and associated factors of psychosocial distress among seafarers during COVID-19 pandemic. *BMC Psychiatry* 21, 222 (2021). <https://doi.org/10.1186/s12888-021-03197-z>
- Borovnik, M., (2011), Occupational Health and Safety of Merchant Seafarers from Kribati and Tuvalu. *Asia Pacific Viewpoint*, 52 (3), 333- 346.

- Bowling, A. and Ebrahim, S., (2005), Handbook of Health Research Methods: Investigation, Measurement and Analysis. Maidenhead: Open University Press.
- 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.
- Cronbach, L.J., (1951), Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrika*, 22:293–6.
- Çam, O., (1993), Tükenmişlik Envanterinin Geçerlilik ve Güvenilirliğinin Araştırılması. VII. Ulusal Psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları, Türk Psikologlar Derneği Yayını, 155-160.
- Deniz İş Kanunu., (1967, 29 Nisan). Resmî Gazete (Sayı: 12586). <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.854.pdf>. Erişim Tarihi: 04.02.2020.
- Ergin, C., (1992), Doktor ve Hemşirelerde Tükenmişlik ve Maslach Tükenmişlik Ölçeğinin Uyarlanması. 7. Ulusal psikoloji Kongresi Bilimsel Çalışmaları, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 143-154.
- Freudenberger, H. J., (1974), Staff Burnout. *Journal of Social Issues*. 30,159–165.
- 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 Geçerliliği Güvenirliği. *Psikoloji Dergisi*, 23, 3-13.
- Hisli, N., (1989), Beck Depresyon Envanterinin Geçerliliği Üzerine Bir Çalışma. *Psikoloji Dergisi*, 22, 118-126.
- 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.
- Karasar, N., (2002), *Bilimsel Araştırma Yöntemi*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Kılınç, S. ve Torun, F., (2011), Türkiye’de Klinikte Kullanılan Depresyon Değerlendirme Ölçekleri, *Dirim Tıp Gazetesi*, 86(1), 39-47.
- Kurt, Ö., (2010), *Gemide Çalışma Koşullarının Gemi adamları Üzerindeki Olumsuz Etkileri*. [Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Oldenburg, M., Baur, X. & Schlaich, C., (2010), Occupational risks and challenges of seafaring. *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.
- Polatçı, S. ve Ardic, K., (2009), Tükenmişlik Sendromu ve Madalyonun Öbür Yüzü: İşle Bütünleşme. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Birimler Fakültesi Dergisi*, 32, 21-46.
- 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.
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UHDB)., (2019), Ulaşan ve erişen Türkiye. Erişim Tarihi: 15.02.2020. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlikyayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2019.pdf>.
- 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 Üzümlü, 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.

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

Araştırmacıların Katılım Oranları

Bu çalışmada sorumlu yazar olan AKCANBAŞ M., çalışmanın ana kavram ve fikrini oluşturmuş, tasarım ve dizaynını yapmış, literatür taramasını gerçekleştirmiş ve yazıyı kaleme almıştır. Bu nedenle AKCANBAŞ M.'nin katılım oranı %50'dir. Çalışmada ikinci yazar olan USLU K., çalışmanın veri toplama, istatistiksel analizler ve analizlerin yorumlanmasını sağlamıştır. Bu nedenle USLU K.'nin katkı oranı %50'dir..

Conflict of Interest / Çıkar Çatışması

Yazarlar tarafından herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir.
No conflict of interest was declared by the authors.

*Bu çalışma Dr. Öğr. Üyesi Mert Akcanbaş danışmanlığında Kübra Uslu tarafından hazırlanan aynı adlı yüksek lisans tezinden uyarlanmıştır.