



T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



ÜLKEMİZİN DENİZ TİCARET TARİHİ,
DENİZCİLİK EĞİTİMİ, İNSAN KAYNAKLARI VE KARŞILAŞILAN SORUNLARI
Ekrem ÖZCAN (Deniz İşleri Dairesi Başkanı)

Denizyolu ulaşımının tarihin çok eski devirlerine kadar uzandığı ve ilk çağlarda ticaretin beşiği olarak gösterilen ve çevresi karalarla çevrili olan Akdeniz'de başlayıp geliştiği bilinmektedir. Türklerin denizlerle tanışması ise Anadolu yarım adasına yerleşimle başlar. Tarihi ipek yolu'nun elimizde olması ile yarım adanın Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile kısa zamanda kendi denizlerine egemen olarak, deniz ticaret ve nakliyatına başlamışlardır.

Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I. François ile imzaladığı ticaret sözleşme yani kapitülasyon sözleşmesi ile Türk sularında yabancı gemiler çalışmaya başlamıştır. Avrupa'da yayınlanan kitaplarda "modern anlamda ilk ticaret muahedesi" olarak geçen bu imtiyazla Türk limanları arasında da Fransız gemileri çalıştırılmaya başlanmış daha sonra diğer ülkelerde Türkiye'ye ait olan ticaretlerini kendi gemileriyle yapma iznini almışlardır

Denizlerde Türk bayraklı gemilerle düzenli yolcu taşımacılığının ciddi bir şekilde başlaması 1843 yılında padişah Abdülmecit'in buyruğu ile kurulan Fevaid-i Osmaniye ile başlar ve ilk halka açık anonim şirket şeklinde 1841 yılında kurulup verilen bir imtiyaz ile Boğaziçi'nde ulaşımı sağlayan Şirket-i Hayriye ile gerçekleşmiştir.

I.Dünya Savaşı'ndan önce, yaklaşık 110.000 tona ulaşan gemilerimizden, toplam tonajı 83.600 olan 63 Türk gemisi savaşta batırılmıştır. Mütareke senelerindeki istikrarsız durum, gemilerimizin daha da fazla eksilmesine neden olmuş ve 1922'de ticaret filomuz 16.582 safi rüsum tonilatosa düşmüştür. Cumhuriyet döneminde Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile gemi üretimi yıllık ortalama yüzde 27.2 artış kaydetmiştir. Üçüncü Plan Dönemi'nde gemi dizel motorları fabrikasının kuruluş çalışmaları son aşamasına gelmiş, özel kesim Tuzla Tersanelerinin alt yapı çalışmalarına, Pendik Tersanesi'nin yapımına ve Alaybey Tersanesi'nin "Türkiye'nin en büyük bakım - onarım tersanesi konumuna ulaşması için" gerekli düzenlemelere başlanmıştır. Yine bu dönemde, Denizcilik Bankası'nın bazı tersaneleri ile Deniz Kuvvetleri tersanelerinden ticari gemi yapımına ayrılan süreler büyük ölçüde kullanılabilmiştir. Kazanılan deneyimler, elde edilen bilgi birikimi, iş gücü ve ucuzluğu, kurulu ve kurulmak üzere olan kapasiteler, gemi yapımında Türkiye'nin önemli bir potansiyele kavuştuğunu ortaya koymaktadır.

Cumhuriyet döneminde değişik isimler altında faaliyetlerini sürdüren gemi yapan, işleten ve liman hizmetlerini veren kuruluşlar devlet tarafından kurulmuşlardır. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşlar devletçe kurulmuş ve uzun yıllar büyük hizmetler vermiştir. Bu kuruluşlar sanayiimizin gelişmesi ve uzman eleman yetişmesinde uygulamalı bir okul görevini sürdürmüşlerdir. Zamanla özel sektörün gelişmesi, yurt dışına açılma eğilimlerinin artması ve değişen ekonomik koşullar neticesinde özelleştirme kapsamına alınmışlardır.

Yapılan özelleştirmeler ve teşviklerle neticesinde deniz ticaretimiz gemi inşa, liman ve gemi işletmeciliği başta olmak üzere her alanda gelişmeler göstermiştir. Söz konusu gelişmelere paralel olarak tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de yetişmiş kalifiye elaman sorunları ile karşılaşılımıştır.

Gemileri verimli şekilde işletmek, çevreyi korumak, can ve mal güvenliğini sağlamak açısından gemiadamlarının eğitimi büyük önem arz etmektedir. Ülkemizdeki gemiadamlarının arz ve talep dengelerini gösteren ve gelecekteki durumunu öngören bir çalışma henüz



T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



yapılmamıştır. Fakat ülkemizde tecrübeli zabitan sınıfı gemiadamı talebinin arzından daha büyük olduğu, gemi işletmecilerinin gemide istihdam edilecek olan insan kaynaklarını bulma konusundaki yaşadığı sıkıntılardan anlaşılmaktadır. Son on yılda gemiadamı kaynaklarındaki açık (uzakyol yeterliğindeki ikinci makinist/mühendis, başmühendis, birinci zabıt, kaptan seviyesinde) YÖK'e bağlı fakülte ve yüksekokulların sayısı ve kontenjanları arttırılsa da kapatılamamıştır. Bu durumu kıyaslama yöntemiyle ele aldığımızda; ülkemizde denizde çalışan gemiadamı kaynağının çalışma süresi diğer ülkelere göre düşük bulunmuştur. Yapılan çalışmada Türk gemi kaptanlarının deniz tecrübesi ortalaması 10,30 yıl olarak tespit edilirken "Doğu Avrupa ve Eski Doğu Bloğu" ve Batı Avrupa ülkeleri gemi kaptanlarının Türk gemi kaptanlarına göre daha fazla tecrübe sahibi olduğu saptanmıştır. Sonuçlar bize Türk gemiadamlarının denizde çalışmak yerine karadaki deniz ile ilgili iş imkânlarını değerlendirmeye çalıştıklarını göstermektedir. Bu durum denizin, denizdeki çalışma ortamının çekiciliğinin ve cazibesinin arttırılmasına yönelik tedbirlerin ortaya konarak acil eylem planlarının geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

İngiltere'nin Warwick Üniversitesi tarafından Nisan 2000 tarihinde BIMCO/ISF için yapılan araştırmadaki verilere göre gemilerde görev yapabilecek dünyadaki personel sayısının toplam ihtiyaçtan daha az olduğu; emekli olan ve karada görev alacaklarla bu açığın 2010 yılında %12 mertebesinde olacağı belirtilmiştir.

Müsteşarlığımız kayıtları esas alınarak, Türk deniz ticaret filosu kapasitesi, ve gemilerin gemiadamları ile asgari donatımı prensipleri dikkate alınarak bir değerlendirme yapıldığında, 3000 GT (kW) sınırına kadar olan mevcut gemiadamı sayımızın yeterli olduğu, mevcut okullarında (liseler, özel eğitim kurumları) kapasitelerinin de talebi karşılamanın ötesine geçtiği görülmektedir. Ancak 3000 GT (kW)'nin üzerinde gemilerde görev yapmaya uygun zabitan sayımızın özellikle makine sınıfında gelecekte sıkıntı yaratacağı görülmektedir.

Müsteşarlık olarak, Türk Deniz Ticaret filomuzun ihtiyacının karşılanmasının yanısıra, dünya denizcilik piyasasına gemiadamı sağlayabilmek için, 3000 GT (kW) nin üzerinde, STCW Standartlarında eğitim veren eğitim kurumlarımızın sayısının ve kapasitelerinin arttırılması zorunluluk olarak görülmektedir.

Dünya genelinde zabitan sıkıntısı hat safhadadır. Bu sorunun bertaraf edilmesi amacıyla dünya genelinde denizcilik eğitim kurumları açma faaliyetleri devam etmektedir. 2005'de Rusya, Singapur, Bulgaristan, Meksika, Mısır gibi ülkelerde devreye giren bir çok eğitim kurumunun yanı sıra, 2006 yılının son üç ayında Finlandiya'da kurulan Wartsila Land and Sea Academy, Sri Lanka'da kurulan CINEC/Colombo International Nautical and Engineering College, Hindistan'da eğitime başlayacak olan Chennai Maritime Üniversitesi, Amerikan Suny Maritime University'nin bu yıl içinde başlattığı Distance Learning (uzaktan eğitim) faaliyetleri, Hırvatistan Split Maritime University'nin Japonya'nın NYK şirketiyle yaptığı protokol çerçevesinde bu şirkete zabitan yetiştirme taahhüdü, Panama'da Universidad Maritime Internacional de Panam'nın kurulacak olması, Filipinlerde NYK-TDG Maritime Akademi'nin açılacak olması belli başlı örneklerdir.

Gemiadamı arz/talep dengesindeki açığın ana nedenleri olarak, diğer iş kollarından gelen rekabet, karada daha iyi yaşam koşulları, zabitanların kaptan/başmühendisliğe terfisinde yeterli maddi desteğin sağlanamaması, eğitime maddi desteğin (burs) yetersizliği, sendikaların yabancı gemiadamını yasaklaması, akademi/üniversiteye yeter sayıda kaliteli öğrenci çekilememesi, zabitanların terfileri konusunda kaygıları ve denizde çalışanların sosyal güvencelerinin karaya göre daha dezavantajlı olması gösterilmektedir.



T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



Denizden kaçışın önlenmesi, gemilerde yaşam ve çalışma şartlarının karaya göre dezavantajlarının asgariye indirilmesi amacıyla, 2001 yılından beri devam eden, ILO'da bu güne kadar denizciliğe ilişkin kabul edilen 38 ILO Sözleşmesi ve 30 Tavsiye Kararını güncelleyerek tek bir çatıda toplamayı hedefleyen çalışmalar 94 üncü ILO Konferansı ile sonuçlanmış, Deniz Çalışanları Konvansiyonu adıyla yeni Konvansiyon oluşturulmuştur. Yeni Konvansiyon, IMO Sözleşmeleri yapısı örnek alınarak hazırlanmış, gemilerde yaşam ve çalışma koşullarına güncel ve uluslararası standartlara getirmekte ve uygulanmasına ilişkin kontrol ve yaptırım mekanizmaları içermektedir. Bu kapsamda ILO Koordinesinde yürütülen tüm çalışmalar yakından takip edilmiş olup, gemiadamlarımızın gemilerde uluslararası standartlarda yaşam ve çalışmasını sağlamak üzere bundan sonra yapılacak tüm çalışmalara ışık tutacaktır.

Bilindiği üzere Dünyada denizcilik eğitiminin asgari koşulları IMO tarafından STCW 78/95 kuralları doğrultusunda belirlenmiştir. Bu kapsamda 160'dan fazla ülkenin 500'den fazla eğitim kurumunda değişik eğitim seviyesindeki kişilere değişik sürelerde denizcilik eğitimi verilmektedir. Ülkemizde de denizcilik eğitimi 20/04/1989 tarih ve 3539 sayılı Kanun ile taraf olduğumuz "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78)" ve Değişikliklerine uygun olarak yürütülmektedir.

IMO/STCW kararları doğrultusunda 1 Şubat 2004 tarihinden itibaren ülkelerden denizcilik eğitim kuruluşlarının kalite seviyesi hakkında Devlet Raporları talep edilmiş ve önümüzdeki yıllarda denizcilik eğitiminde kaliteye büyük önem verileceği gösterilmiştir.

IMO'daki bu gelişmeleri titizlikle takip eden ve denizcilik eğitimi üniversite düzeyinde yapan dünyanın 5 kıtasından yaklaşık 38 ülkenin denizcilik üniversite veya fakülteleri 1999 yılında Japonya'nın Nippon Vakfı maddi desteği ile bir araya gelerek Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği'ni (IAMU) kurmuştur.

IAMU-Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği Üyesi olabilmek için en az 4 yıllık lisans ve en az 1 yıllık yüksek lisans eğitimi denizcilik alanında verebilme koşulunu yerine getiren bir yüksek eğitim kuruluşu olabilmek şartı bulunmakta ise de;

IAMU üyesi denizcilik üniversite veya fakültelerinin eğitim süre ve şablonunda aşağıda belirtilen bazı farklar gözlenmektedir.

- Doğu Avrupa ülkelerinde (Rusya, Ukrayna, Polonya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan) denizcilik eğitimi liseden sonra 5 yıl olup doğrudan yüksek lisans (4E) düzeyindedir. Türkiye'de uygulanan sistem (İTÜ, 9 Eylül, KTÜ) yine 5 yıl olmakla birlikte, 1 yılı sadece İngilizce hazırlık eğitimi için kullanılmakta olup 3E düzeyindedir.
- Uzakdoğu, Amerika kıtasında ise (Çin, Japonya, Kore, Tayvan, ABD) denizcilik eğitimi liseden sonra 4 yıl olup, lisans / B. Eng – BSc. düzeyindedir.
- Bazı Batı Avrupa ülkelerinde (İspanya) eğitim liseden sonra üniversitede 2 kademeli olup, ilk 3 yıl sonunda diploma (ön lisans), iki yıllık ek bir eğitim, toplam 5 yıl sonunda ise lisans diploması verilmektedir.
- Yine bazı Batı Avrupa ülkeleri (İngiltere, İskoçya) ile Avustralya, Kanada gibi aynı ekolün ülkelerinde ise denizcilik eğitimi liseden (A levels) sonra 1, 2 veya en fazla 3 yıl olarak değişmektedir. Genelinde üniversitelerde 1 yıllık diploma/OND/CertHE Eğitimi ile zabitan (açık deniz eğitimi hariç), 2 yıllık Advanced



T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



Diploma/HND/DiplHE eğitimi ile Kaptan/BaşMühendis (açık deniz eğitimi hariç) olunabilmektedir.

STCW Sözleşmesi denizcilik endüstrisinde ve teknolojiye meydana gelen gelişmeler paralelinde, IMO bünyesindeki Alt Komitelerden biri olan STW Alt Komitesi tarafından sürekli gözden geçirilmektedir. STW 37 Dönem toplantısında, STW Alt Komitesinin mevcut çalışma programı revize edilerek, STCW Sözleşmesinin kapsamlı olarak gözden geçirilmesi ve yenilenmesi gündeme alınmıştır. ISPS Kodu uygulamaları, en son kaza analizlerinde insan faktörünün oynadığı rol ve safe manning prensipleri, tayfa sınıfı yeterliklerinin STCW Sözleşmesi altına alınması, gemilerde görev yapan personel için zorunlu tazeleme eğitimleri, can kurtarma botları eğitimleri, Yolcu gemileri güvenliği kapsamında gemiyi terk kriz ve kalabalık yönetimleri konularında halen yürütülmekte olan çalışmalara ilave olarak, LNG tankerlerini de içerecek şekilde tankerler için yeterlik standartlarının oluşturulması, alternatif belgelendirme uygulamalarının gözden geçirilmesi, yakın kıyusal sefere ilişkin prensipler, vardiya tutma düzenlemelerinde dinlenme periyotları, eğitimde simülasyon kullanımı ve e-learning gibi yeni eğitim metodlarının Sözleşme kapsamına dahil edilmesi konularında çalışmalar başlatılmıştır.

STCW Sözleşmesi hükümlerinde yapılacak değişikliklerin eğitim ve belgelendirme sistemimizi doğrudan etkilemesi kaçınılmazdır. İdaremiz, denizcilik eğitiminin uluslararası standartlarda olması gerektiğinin bilinciyle hareket etmekte, dünya gündemini yakından takip etmektedir. Mevcut belgelendirilmiş gemiadamlarımızın Türk bayraklı ve yabancı bayraklı gemilerde görevlerini sorunsuz yürütmeleri için, tazeleme eğitimleri ile istenilen standartları sağlamaları, yeni mezunların gemilerde istihdamı teknolojinin getirdiği yeni donanımlara uygun, uluslararası standartlarda eğitilmeleri ve belgelendirilmeleri ile mümkündür.

Birbiriyle bağlantılı bir çok alanda genel bilgi sahibi olan ancak gerektiğinde tek bir konuda da derinlemesine bilgi sağlayan ve bilimsel bir bakış açısı kazanmak için yürütülen metod ise T tipi metod olarak değerlendirilmektedir. Albert Einstein döneminde başlayan geniş bir bilgi birikimine sahip fakat belirli bir konuda da araştırma yapan ve daha derin bilgiye sahip insan tipi olan T tipi insan, daha çok alanda bilgi sahibi olduğu için sentezleme ve analiz etme yeteneği yüksek olan insan tipidir. T tipi bilim adamı Einstein'ın belirttiği "Bilim hazır kafalara şans tanır" ifadesine uygun olan bilim insanıdır ve daha çok felsefi bakış açısına sahiptir.

T tipi bilim insanları da bir araya gelerek Π (Pi) tipi çalışma disiplini oluşturabilmektedir. Bu anlayış diğer bir deyişle bütünsel interaksyonlar, ekip çalışmasıdır. Π (Pi) tipi ekip çalışmaları artık bir zorunluluk haline gelmiş ve toplam kalite unsuru içerisinde birlikte çalışmanın bir işlevi olarak adlandırılmaktadır. Son yıllarda dünyadaki eğitim modelleri tartışılırken aynı zamanda bilimsel çalışma yöntemleri veya bilim insanlarının kişisel bilimsel dünya görüşleri yönünden aralarında derin farklılıklar gösterdikleri görülmektedir. Bu farklılıklar uzun zamandır felsefi boyutta tartışılmakta ve çalışma prensipleri bazı harflerin duruş şekilleri ile eşleştirilmektedir. Bunlar felsefi tartışma boyutunda I, T ve Π (Pi) olup bu disiplinleri benimseyen bilim insanları da I veya T tipi bilim adamları olarak tanımlanmaktadır.

Günümüz dünyasında da geçerli olan, Mekatronik olarak adlandırılan Π (Pi) tipi makine eğitimidir. Bu yaklaşım mikro elektroniğin makine mühendisliğine uygulanması veya mekanik ile elektroniği bilgi teknolojisi ile işlevsel olarak birleştirip özümsemesini sağlayan bir yaklaşımdır. Gemi makinelerinde de artık bu tür yaklaşımların sonucu olan otomasyona dayalı bilgisayar teknolojisini kullanan, bir çok mekanik işlevi elektronik yardımıyla yapan, daha esnek, tekrar tasarımı ve programlanması kolay makineler, sistemler kullanılmaktadır.



T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



Gemi makineleri eğitiminin de geleneksel olmaktan çıkarılıp bu tür yaklaşımlarla ele alınması bir zorunluluktur.

Dünyadaki denizcilik eğitimi (MET-Maritime Educational Training) genelde aşağıda belirtilen kalıplar içinde yapılmaktadır.

- Degree MET ve Non-degree MET

Ehliyetin bir Üniversite Diploması eşliğinde verildiği veya herhangi bir Üniversite / Yüksekokul vs.. eğitimine ihtiyaç duyulmadan verilen ehliyet eğitimleri.

- Monovalent, Bivalent ve Semi-bivalent MET

- Monovalent Eğitimde Güverte veya Makine Ehliyetleri alınır.

- Bivalent Eğitim uygulamasında Güverte ve Makine ehliyetleri birlikte alınır.

- Semi-bivalent Eğitimde ise Güverte ve Makine Ehliyetleri birlikte Zabitan (Operational Level) eğitiminde alınırken, Güverte veya Makine Ehliyetlerinden biri Kaptan / BaşMühendis (Management Level) eğitiminde tercih edilir.

- One-Step and Two-Step MET

- One Step - Tek aşamalı olarak yapılan bu eğitimde; eğitim kuruluşunda zabitan eğitimi (Operational Level) ve Kaptan / Baş Mühendis eğitimi (Management Level) birlikte ara vermeden yapılır.

- Two Step - İki aşamalı olarak yapılan eğitimde ise zabitan eğitiminden sonra açık deniz eğitimine çıkılır, daha sonra Kaptan / BaşMühendis eğitimi yapılır.

Diğer taraftan Dünyada denizcilik eğitimi uluslar arası literatürde “4E” Denizcilik Eğitimi denilen aşağıda belirtilen diğer bir klasik şablon içinde yürütülmektedir.

- 1E-Essentials

Asgari IMO–STCW 95 şartları (IMO Model Kurs 7.01–7.03/7.02–7.04 gerçekleştirilir.

- 2E-Extensions

Asgari gemiye yönelik olarak anlatılan IMO – STCW 95 şartlarının daha ayrıntılı ve ek bilgilerle işlenip uygulandığı eğitim.

- 3E-Enrichments

Ehliyet ile birlikte bir Üniversite / Yüksek Öğretim Lisans Diplomasının da verilirken Gemi adamının ilerde karaya çıkıp Denizcilikle ilgili diğer iş sahaları için gerekli bilginin verildiği eğitimdir. Bu eğitim karaya çıkıldıktan sonra yapılacak işe göre üç tipe ayrılır.

- social science, liberal art subjects
- economic, legal, management, transport subjects
- science subjects related to ship and her operation



T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



- 4E-Elevations

Ehliyet ile birlikte bir Üniversite/Yüksek Öğretim Yüksek Lisans/Doktora diplomasının da verilebildiği eğitimidir.

Bilindiği üzere, Kalite Standartları Sistemi ile Bağımsız Denetleme Kurulunun faaliyetleri, 26 Ocak 2004 tarihinde IMO'ya gönderilen İkinci Ülke Raporumuzda önemli bir yer tutmuştur. IMO Genel Sekreterliğine gönderilen bahse konu rapor Türk gemiadamlarına ilişkin uluslararası topluma beyan niteliğinde olup, gemiadamları eğitim ve belgelendirilmesini gerçekleştiren kurum/kuruluşların kalite sistemi çerçevesinde denetlenmesi ve bu denetim raporları doğrultusunda Müsteşarlığımızın yaptığı uygulamaları tüm mevzuat dahil belgeleriyle içermektedir. Söz konusu raporun kabulü 20 Mayıs 2004 tarihinde IMO Genel Sekreterliğince açıklanmış ve ilk 17 devletin yer aldığı listede Türkiye de yer alarak "Beyaz Liste"deki yerini korumuştur.

Eğitim kurumlarımızın denetlenmesi ve istenilen standartlarda olmasını sağlamak amacıyla, bağımsız denetleme kurulu faaliyetleri başlamış , 5310 sayılı yasa kapsamında yeniden düzenlenerek Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu oluşturulmuştur.

Gemiadamları kaynağını oluşturan eğitim kurumları; üniversitelere bağlı fakülteler, yüksekokullar, meslek yüksekokulları, Milli Eğitim Bakanlığına bağlı orta öğretim kurumları, Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı öğretim kurumları ve özel öğretim kurumlarıdır. Yüksek Öğretim Kurumuna bağlı olarak gemiadamları yeterliğine yönelik denizcilik eğitim veren 7 fakülte, 1 yüksekokul, 4 meslek yüksekokulu 14 meslek lisesi bulunmaktadır Ayrıca 625 sayılı Özel Eğitim Kurumları Kanunu'nu uyarınca kurulmuş 41 adet özel eğitim kurumu çeşitli düzeylerdeki gemiadamı yeterliklerine yönelik eğitim vermektedirler.

Denizcilik Müsteşarlığı, gemiadamları yeterliğine yönelik eğitim veren eğitim kurumlarını Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik kapsamında Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu aracılığıyla denetlemektedir. Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu, STCW 78/95 Sözleşmesinin 1/8 Kuralı gereği oluşturulmuş bir kurul olup, gemiadamları yeterliğine yönelik denizcilik eğitimi veren eğitim kurumlarını, denizcilik eğitiminin uluslararası standardını belirleyen Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar arası Sözleşmesi STCW 78/95 hükümlerine uygun olup olmadığı konusunda denetlemekle mükelleftir. Uluslararası STCW 78/95 Sözleşmesine ait eğitim standartları ulusal mevzuatımıza Gemiadamları Yönetmeliği, Eğitim ve Sınav Yönergesi, Telsiz Operatörleri Yeterliği ve Sınav Yönetmeliği ve Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik ile girmiştir

Denizcilik eğitimi konusunda Devlet Planlama Teşkilatı, Dokuzuncu Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu'ndan alınan strateji ve öneriler aşağıda sıralanmıştır

Denizcilik eğitimi veren üniversitelerin, öğretim kadroları ve altyapı imkanlarının güçlendirilmesi.

- Denizcilik sektörünün üniversitelerle yapılabileceği çalışmaları teşvik edilmesi.

• Denizcilik Müsteşarlığı ve bağlı birimlerde, devlete bağlı kurum / kuruluşlarda ve özel sektörde istihdam edilen insan kaynaklarının lisansüstü eğitim yapması konusunda yurt içi ve dışı destekler verilmesi.



T.C.
BAŞBAKANLIK
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü



- Deniz kökenli akademik personelin denizcilik eğitimi kurumlarında istihdamını teşvik edici tedbirlerin alınması.

Gemiadamları Cüzdanlarının günümüz şartlarına uygun biçimde ve yeni teknolojik gelişmeleri kullanarak kalitesinin artırılması ve daha güvenilir hale getirilmesi amacıyla, Ülkemiz tarafından 15/07/2003 tarih ve 4939 sayılı Kanunla onaylanmış 108 Sayılı ILO Sözleşmesine uygun gemiadamı cüzdanı düzenleme çalışmaları devam etmektedir. Bu kapsamda, gemiadamlarının kişisel kimlik bilgilerinin yanı sıra, yeterlik seviyelerinin elektronik ortamda okunabilirliği sağlanacaktır. Bölge Müdürlüklerimiz tarafından tamamen bilgisayar ortamında düzenlenerek gemiadamlarına verilecek cüzdanların basımı ve bilgisayar sisteminin oluşturulması çalışmaları tamamlanmış olup bölge müdürlüklerimizde verilmekte olan eğitimlerin tamamlanmasını müteakip uygulamaya geçilmesi planlanmaktadır.

Zabitan sınıfı gemiadamlarımızın yeterlik belgeleri halen web üzerinden doğrulanabilmektedir. Bu uygulama liman devleti kontrollerinde ve sahteciliğin önlenmesinde çok büyük yararlar getirmiştir. Ayrıca, STCW Sözleşmesinin I/10 Kuralına uygun olarak belgelerin tanınması anlaşması imzalanan ülkelerin denizcilik idarelerinin doğrulama taleplerini karşılamak amacıyla IMO'nun web sitesinden link verilmiştir. Anılan ülkeler herhangi bir gecikme olmaksızın doğrulama yapabilmektedir. Gemiadamı Cüzdanlarının da elektronik ortamda düzenlenmeye başlanması ile gemiadamlarımızın sahip olduğu STCW Sertifikaları ve gemiadamı cüzdanları da elektronik ortamda kontrol edilebilir hale gelecektir. Diğer taraftan ILO 185 kapsamında gemiadamı belgelerinin akıllı kart şekline dönüştürülmesi planlanmaktadır.

Bilindiği üzere Gemiadamları Sınavları yılda 3 kez Gemiadamları Sınavları Merkezi (GASM) tarafından yapılmaktadır. Gemide çalışan personelin çalışma düzenleri göz önüne alındığında sınav tarihlerinde hem gemi şirketlerini hem de sınava girecek adaylar için çeşitli sorunlara yol açmaktadır. Bu itibarla, önümüzdeki yıllar içinde Gemiadamları Sınavları Merkezi (GASM) Soru Bankasının, yazılım marifetiyle temel veri tabanı olarak kullanılması ve soru kitapçıklarının elektronik ortamda yaratılarak basılabilmesi için mevcut/geliştirilecek "Soru Bankası"nın bilgisayar ortamına aktarılması ile GASM tarafından, çeşitli yeterlik dallarında yapılan ve çeşitli derslerden oluşan gemiadamları yeterlik sınavlarının gerek mevcut sistem içerisinde ve gerekse on-line sınav olarak yapılması için gerekli çalışmalar başlatılmıştır.

Bu sistemle yaratılacak soru bankası, "on-line sınav sistemi" için altyapı oluşturacak, halen klasik sistemle yapılan GASM Sınavlarında belirli derslerden başarısız olan gemiadamlarının, GASM tarafından öngörülen bir sonraki sınav tarihini beklemeksizin randevu sistemine dayalı bir sonraki sınava girme hakkına mahsuben on-line sınav sistemi ile sınava girmesi sağlanacaktır. Bu sistemle bilgisayar başında sınav yapılması, sonuçların anında değerlendirilmesini de sağlayacak olup, sınava giren adayların kütük kayıt bilgilerinin elektronik ortamda tutulması ve sorgulanmasını da sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

1. BIMCO / ISF Manpower Update, 2005
2. TOBB Denizcilik Sektörü Raporu
3. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Filo Analizleri 2005
4. Müsteşarlığımız Gemiadamları İstatistikleri
5. DTO Dergisi 2005 Mart Sayısı,
6. DPT/T. C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı IX. Kalkınma Planı (2007-2013) Deniz yolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2006
7. TÜSİAD Kurumsal Yapısı, Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, 2007