



TRAINING OF EDUCATION EĞİTİMİN EĞİTİLMESİ

BANU SARI



Denizcilik, uluslararası nitelik taşıyan bir sektör olduğu için uzmanlık gerektiren, dünyadaki gelişmeleri ve trendleri yakından takip etmeyi zorunlu kılan bir yapıya sahip. Dolayısıyla, denizciliğin her alanında atılacak adımlarda uluslararası kriterlerin dikkate alınması gerekiyor. Bu kapsamda denizcilik eğitiminde uluslararası kalite ve sertifikasyon standartlarının yakalanması büyük önem taşıyor.

Since maritime is an international industry, it has a structure which makes it essential to follow the developments and trends in the entire world. Thus, international criteria should be taken into account in the steps to be taken in every sector of the maritime industry. Within this scope, meeting the international quality and certification standards in maritime education is of great importance.

Türkiye’de bugün için belli düzeydeki; uzakyol vardiya zabiti ve uzakyol makine zabiti alanlarındaki denizcilik eğitimi; Yüksek Öğretim Kanunu uyarınca örgün eğitime bağlı üniversitelerin fakülte ve yüksek okullarında, ön lisans veya lisans seviyesinde veriliyor. Bu okullardan mezun olan güverte ve makine zabitle-ri, denizcilik mesleğine anılan sıfat ve yeterlilikleriyle katılıyor.

Maritime education in Turkey in the field of unlimited watch-keeping officer and unlimited engineer officer, which stands at a certain level today, is provided through associate degree and degree programs at the faculties and academies of the universities in terms of formal training pursuant to the Law on Higher Education. Deck and engineer officers, who



Kurslar yoluyla verilen denizcilik eğitimi de mesleki eğitim kapsamında değerlendiriliyor. Denizcilik eğitimi konusunda tartışmaların alevlendiği nokta ise tam burası.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün 1978 yılında uygulamaya koyduğu, 1995 yılında da gözden geçirdiği uluslararası denizcilik kodu Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (STCW)'nin kıstasları, Türkiye'nin alışlagelmiş sistemini boşluğa düşürüyor. Denizde çalışma hayatını standart altına almayı hedefleyen; deniz, gemi ve gemiadamı güvenliğini esas alan STCW 78/95, denizde çalışmak isteyen kişilerin öncelikle alması gereken eğitimleri, yeterlilik yükseltmelerini, eğitim kalite standartlarını ve benzeri birçok konuyu açıklığa kavuşturuyor. Ama bunu yaparken de akademik eğitim yerine mesleki eğitim ilkesiyle gemilerin sevk ve idaresinde yer alan makine ve güverte personelinin üniversite eğitimini zorunlu olmaktan çıkarıyor.

Bu süreç uzun yıllar tartışıldı. Ama gelinen noktada Anayasa Mahkemesi, gemiadamlarının eğitimine ilişkin konuları düzenleyen 5310 Sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un bazı hükümlerini, Anayasa'nın eşitlik ilkesine aykırı bularak iptal etti. Dolayısıyla da denizcilik eğitimi veren kurs ve vakıfların, üniversite düzeyinde uzakyol makine zabiti ve uzakyol güverte zabiti yetiştirmesinin önü kapandı.

Bu gelişmenin sektörde yarattığı etkiyi ve yaşanan sıkıntıların minimuma indirilmesi için neler yapılması gerektiğini, uzmanlara sorduk. Kurslar yoluyla alınan ehliyet ve yetkinin yeterli olmadığını ifade eden görüşler kadar, önemli olanın sektörün personel ihtiyacının karşılanması olduğunu savunan görüşler de var. Bu kısır döngünün netliğe kavuşması ve Türkiye'nin yararına olması içinse zaman kaybetmeden düşüncelerin, davranışların ve eğitimin eğitilmesi şart.

TÜDEV MEZUNLARI İNGİLİZ EHLİYETİ ALACAK

Pekin Baran, Denizcilik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı

Bu karmaşa, ihtiyaçları ve kavramları tam olarak ayıramamaktan kaynaklanıyor. Bence ihtiyaçlar esas itibarıyla iki türlü. Birincisi bizi bu eğitim sorununun başlangıcına, yani 1980'li yıllara götürüyor. Eğitim ihtiyacı piyasalardaki arz-talep dengesizliğinden ortaya çıktı. Filonun artışı devam ediyordu ve gemileri yönetecek zabitan bulunamıyordu. Çünkü zabitan yetiştiren müessese bir taneydi ve burada yetişen zabitanlar filo için eksik kalıyordu. Böyle olunca Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) o zamanki meclis üyeleri, zabitan eğitimini sağlamak ve arz-talep dengesizliğini ortadan kaldırmak amacıyla bir girişimde bulundular. Böylece, benim de ilk başkanı olduğum TÜDEV kuruldu. Bu arada dünyada zabitan eğitimi ile ilgili köklü bir değişiklik yaşandı. STCW diye bir konvansiyon çıktı ve biz de konvansiyonun gereklerini benimsedik. Ancak bizdeki mevcut sistemde ciddi karşıtlıklar olduğu ortaya çıktı. Bu da bugüne kadar gelen sorunlar yumağını oluşturdu.

Diğer bir yandan bu konvansiyon, müfredatın tanımlamasını; yani Yüksek Öğretim Kurumu'nun (YÖK) işini yaptığı için farklı sorunlar yaşandı. Çünkü bizde Tevhidi Tedrisat var. STCW'ye göre zabitan eğitimi bir meslek eğitimi ve meslek kitaptan öğrenilmez, denizde öğrenilir. Teorik eğitimle pratik eğitim birbirlerini takip eden bir süreçte olmalıdır. Konvansiyonun yapısal özelliği üniversite eğitimi değil, mesleki eğitim. Dolayısıyla zaten kaptan olacakların mutlaka

graduate from these schools, start their career in maritime industry with the aforementioned qualifications and competencies. Maritime education provided through courses is also included within the scope of vocational education. Actually, this is the right point where discussions on maritime education arouse.

The requirements of international maritime convention concerning the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), which was put into effect by International Maritime Organization in 1978 and reviewed in 1995, create gaps in the traditional system in Turkey. STCW 78/95, aiming to standardize the working life on board and establish basic requirements for the maritime safety and the safety of ships and seafarers, clarifies many points, including the training to be received by people who are willing to work aboard, improving competencies, education quality standards and similar subjects. Yet, while doing this, it adopts the principle of vocational education instead of academic education, and makes university education non-compulsory for engineer and deck officers who are responsible for the management and control of the ship.

This process has been widely discussed for a long period of time. At this point, the Constitutional Court has canceled certain provisions of the Law no. 5310 concerning the Amendment in the Decree in the Force of Law regarding the Establishment and Duties of the Undersecretariat for Maritime Affairs, which regulates the principles of education of seafarers, finding it contrary to the equality principle of the constitution. Accordingly, course providers and foundations that offer maritime training may not be able to train unlimited engineer and deck officers at university level, from now on.

We have interviewed with specialists, asking them about the measures to be taken to minimize the effect of this development on the sector as well as the difficulties encountered. Although certain specialists state that the licenses and competencies obtained through courses stand insufficient, there are also ones, who note that the important thing is to meet the personnel demand of the sector. In order to eliminate this vicious cycle on the advantage of Turkey, it is crucial to train the opinions, behaviors and education, without losing much time.

TUDEV GRADUATES TO RECEIVE BRITISH LICENSES

Pekin Baran, Chairman of the Board - Denizcilik A.S.

This confusion results due to the failure in properly identifying the needs and concepts. According to me, there are two kinds of needs. The first takes us back to the 1980s, where this problem had actually started. The demand for education arose due to the



Pekin Baran



bir üniversiteden mezun olmaları gibi bir şart yok. Bu durum mevcut düzene karşı büyük tehditler oluşturdu. Ama denizciliğin esas karakterine daha uygun bir istikamete yönelindi. Çünkü denizcilik gerçekten büyük bir akademik eğitim değildir, mesleki bir eğitimidir. Nasıl ki uçakların ve birçok yolcunun güvenliğinden sorumlu pilotların uçak mühendisi olması gerekmiyorsa, kaptanların da mesleğe uygun bir ortam içinde eğitimlerini sürdürmeleri gerekiyor. Böylece bu eğitimin 2 sene teorik olarak, 1,5 senede denizde verilip yaklaşık 3 senede tamamlanabileceği ortaya çıktı. Sonuçta kıyamet koptu.

Sistem, bireye tanıdığı haklar açısından başka herhangi bir mesleğin vereceği şartların altında olmuyor, aksine yurt dışında rahatlıkla çalışabilme olanağı sağlıyor. Bu şekilde başladık ve ilk mezunlarımızı verdik. Şimdiye kadar da işin esasına ve eğitimin kalitesine yönelik bir eleştiri duymadım. Böyle olunca birtakım sorunlar çıktı ve hala devam ediyor. Bugün dahi okulun kapatılması söz konusu. Bunun milli menfaatlerimize uygun olmaması bir kenara, sosyal durumumuza da uygun değil. Konu, Anayasa Mahkemesi'ne kadar götürüldü. Yani denizin engin ufuklarına yakışır bir halde değiliz.

YÖK'ÜN GEREKÇESİ YOK

Derken üniversite meselesi çıktı. Halen var olan bir vakıf üniversitesine ayrı bir denizcilik fakültesi gibi bağlanıp orada rahat bir şekilde işlem yapmak zamanı kısaltabilir, ama varmak istediğiniz hedefi de bir bakıma belirgin olmaktan çıkarır. Kaldı ki şunu anlamak ve isyan etmemek de mümkün değil. Niçin YÖK müsaade etmiyor? DTO böyle bir vizyonum, tecrübem, imkanım, herkese bol iş yaratabilecek, uluslararası düzeyde eğitim verebilecek bir faaliyetim var diyor. Bunu en uluslararası sektör yapamayacak da başkaları nasıl yapacak?

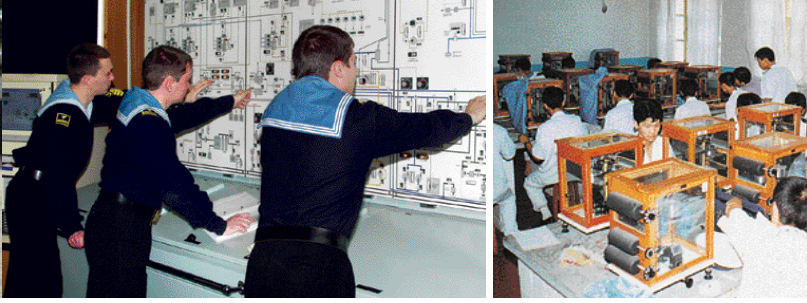
YÖK'ün bir gerekçesi yok. Bir talihsizlik var bu işlerde. Ama zannediyorum ki Türk denizciliğinin almış olduğu bu inanılmaz enerji

supply-demand imbalances in the markets. The fleet was continuing to increase; yet it was hard to find officers who will manage the ships, since there was only one establishment that trained maritime officers and the number of officers, who are trained here, stood insufficient for this growing fleet. Accordingly, the period's assembly members of the Chamber of Shipping (DTO) made an attempt to provide maritime training and eliminate the supply-demand imbalance. This way, TUDEV was founded and I had become the first chairman of this foundation. In the meantime, a fundamental transformation was experienced in the world concerning the training of maritime officers. A convention called STCW was developed and we adopted the requirements of this convention. However, it also became apparent that there were serious contradictions between the requirements of the convention and the current system in Turkey, which has, in time, given rise to this web of problems.

On the other hand, problems were also encountered since the aforementioned convention determined course syllabus, and did the same job as the Council of Higher Education (YOK). In Turkey, there is unification of education. However, according to STCW, the training of maritime officers is a vocational training and the occupation is learned best on board, not by reading books. The theoretical and practical education must be provided consecutively. The structural focus of the convention is on vocational education, instead of university education. Thus, the persons, who will become masters, may but are not obliged to graduate from a university.

This situation acted as a major threat against the current order, yet offered a new direction, which is much more suitable to the original nature of maritime industry. Maritime education is actually not a large-scale academic education, but a vocational education. Such as the pilots, who are responsible for the safety of the airplanes and passengers, do not need to be aircraft engineers, the ship masters must continue their education in an environment suitable for this occupation. This way, it became apparent that maritime education may be completed in 3 years, with a theoretical education of 2 years accompanied by a 1.5 year education on board. This was where the bedlam broke loose.

The system meets the necessary requirements which are the same as those in other vocational trainings, while it also gives the opportunity to work abroad easily, by providing required licenses. We started this way and the first students of TUDEV graduated. I have never heard any criticisms about the basics of their work and the quality of their education. However, certain problems arose and are still continuing. Even today, it is still a point at issue to close this school. Besides the fact that this would not be at our national benefit, our social situation is not suitable either. The issue was brought up to the Constitutional Court. This means that we do not yet fit the boundless horizon of the sea.



ve dinamizm bunun üstesinden gelecek. İş yapmak isteyen bir sektöre nasıl mani olabilirsiniz ki? TÜDEV, İngiltere'deki okullarla yapmış olduğu anlaşmalar sayesinde mezunlarına çok kısa bir süre sonra İngiliz ehliyeti verebilecek. Olaya bakın, TÜDEV mezunu İngiliz ehliyeti veriliyor, Türk ehliyeti verilemeyecek.

Üniversite olmakla da mesele halledilmez. Eşyanın tabiyatına uygun davranacaksınız. Bir analiziniz olacak. Üniversite bir meslek eğitimi yeri değildir, teorik ve pratik eğitim arasındaki sinerjidir. Onun için sinerji neyle yaratılacaksa, onun unsurlarının kendi mantığı içinde iyi çalışması lazım ki katkıda bulunsun. Benim için zabitan eğitimi bir meslek eğitimidir ve öyle kalmalıdır. Ama gemi inşa ve gemi makineleri mutlak olarak bilimsel bir düzeye ihtiyaç duymaktadır.

GÜVERTE ZABİTİNE ÜNİVERSİTE ŞARTI OLMAMALI

Altan Köseoğlu, ARPAŞ Yönetim Kurulu Başkanı

'Denizcilik eğitimi nedir?' sorusunun cevabını basit ve doğru biçimde verebilirsek, bu konudaki tartışmaların sıkıntısından kurtulabiliriz. Gemilerin güverte ve makine personelini işe hazırlayacak bir eğitim olarak baktığımızda, makine sınıfı personelinin, çeşitli üniversitelerimizin makine fakültelerinden mezun öğrencilerin gemi makinelerine intibak eğitimi ve gemi stajları ile mesleğe hazırlanabileceği, idarece sınavla sertifikalandırılmaları halinde de gemilerimizde çalıştırılmaları imkanı var. Sorun güverte personeline. Güverte zabitlerinin fakülte veya yüksek okul mezunu olmaları gibi bir şart bulunmuyor.



Altan Köseoğlu

STCW konvansiyonu, gemilerin sevk ve idaresinde yer alan makine ve güverte personelinin mesleki yeterliliklerinin ne olacağını, nasıl bir eğitimden geçirilerek sertifikalandırılacağını açıkça belirtiyor. Dolayısıyla bu eğitimlerin akademik bir eğitim olarak algılanması yanlış. Bu bir meslek eğitimi. Mesleğini geliştirerek deniz hizmetini tamamlayan, idarenin açmış olduğu sınavlarda başarı göstererek uzak yol kaptanlığına yükselen pek çok kaptan hizmette bulunuyor.

Bu yüzden ister fakülte mezunu ister kurs eğitilmiş olsun, aynı

sertifika ile aynı işi yapan kişilerin, 'Şundan mezun olursa iyi, olmazsa kötü' ayırımı yapılmasına yönelik davranış ve konuşmaların yersiz olduğu kanaatindeyim. Zira, güverte zabiti olarak gemiye atanan bir kişinin çalışması en az 2-3 üst yöneticisi tarafından değerlendiriliyor. Kaptan oluncaya kadar geçecek 4-6 yıl içinde de bu kişiler eğer denizde çalışıyorsa esasen yeterliliğini ispat etmiş oluyor.

YOK HAS NO JUSTIFICATION

Then arose the university issue... It may save time to become an affiliate to a foundation university as a separate maritime faculty and carry out activities conveniently. However, this also obscures the target to be attained. It is impossible to understand the following point: Why YOK does not permit? DTO claims to have a vision, experience, facilities and an activity that provides many job opportunities and an education at international level. Who may do this better than the international sector?

YOK does not have any justification. However, I believe that Turkish maritime sector will overcome this problem with its incredible energy and dynamism. How can one prevent a sector from doing business? Thanks to the agreements made with British schools, TUDEV will soon be able to give British licenses to its graduates. It is ironic that TUDEV will be able to give British licenses, but not Turkish licenses to its graduates.

Being a university does not solve the existing problems. You have to conduct analyses. University is not a place for vocational education; it represents the synergy between theoretical and practical education. Thus, the elements of this synergy should work well within their own logic, in order to make a contribution. For me, education of maritime officers is a vocational education and will stay this way. However, the fields of shipbuilding and marine engineering certainly require education at a scientific level.

UNIVERSITY SHOULD NOT BE A PRE-CONDITION FOR DECK OFFICERS

Altan Koseoglu, Chairman of the Board - ARPAŞ Yonetim

We may overcome the anxiety aroused by discussions, if we can only answer the following question simply and correctly: "What is maritime education?" When we view it as an education that will train deck and engineer officers for their jobs, we see that engineer officers may be trained for their jobs through orientation trainings and internships on board. As they are certificated by the administration after examination, they may be employed at our ships. The problem is actually on the side of deck officers. There is no pre-condition for deck officers as being a graduate of a faculty or academy.

STCW convention clearly defines the required occupational competencies of engineer and deck officers as well as the method of their training and certification. Thus, it is wrong to view these trainings as an academic education. This is vocational education. There are many ship masters currently at service, who developed their competencies and received unlimited master licences, by succeeding in the exams given by the administration.

Therefore there should not be a discrimination between persons who do the same job with the same certificate, whether they are university graduates or not. The performance of a person who is appointed as a deck officer is evaluated by at least 2 or 3 superiors. In the period of 4 to 6 years that pass until they are appointed as masters, these persons actually prove their competencies by still working on board.



ZABİTAN SINIFI İNSAN GÜCÜNÜN OMURGASIDIR

Mustafa Sinmez, Akademi Denizcilik Müdürü

Fakülte ve yüksekokullarda lisans düzeyinde verilen eğitimler sonucu kazanılan mesleki sıfat ve ehliyetlerin kurslar yoluyla verilmesi, ülkemizin taraf olduğu STCW sözleşmesine uygunluk teşkil ediyor. STCW'nin hükümleri çerçevesinde üniversite mezunu şartı aranmaksızın, 2 yıl eğitim+staj+sınav sonucu, uzakyol vardiya zabiti ve uzakyol vardiya makinisti yeterlilik belgesi verilebiliyor. Dolayısıyla sözleşmenin müfredatı Talim Terbiye Kurulu'ndan da geçerek, izin verilen gemiadamı yetiştirme kurslarında uygulanıyor. Kurs programlarına, ÖSS'ye girmiş, Açıköğretim Fakültesi'ne giriş taban puanını almış lise mezunları kaydediliyor ve kursu bitirmeleri halinde diploma değil, kurs bitirme belgesi veriliyor. Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu'nun denetiminden geçerek olumlu rapor alan eğitim kurumlarını bitiren kişiler, Gemiadamları Sınav Merkezi'nin yaptığı sınavda başarılı olmaları halinde yeterlilik bazında eş değer kabul ediliyor.

Bugün itibariyle, dünya ticaret filosunun 15,000 zabıt ihtiyacı olduğu bilinmesine rağmen özel kurslar tarafından verilen eğitimlerin engellenmeye çalışılması, hem ticaret filomuzun ihtiyaç duyduğu insan gücünün hem de dünya ticaret filosunun ihtiyaç duyduğu insan gücünün önünü tıkkıyor. Denizcilik eğitimi sorunlarının çözümünde ilgili kurumlara ve sektör temsilcilerine düşen önemli görev, denizcilik eğitimi veren kurumların önünü tıkamaları değil; aksine, teşvik etmeleri. Şu konularda gerekli düzenlemeler yapılırsa zabitan eğitimi konusundaki sıkıntılar aşılacaktır diye düşünüyorum:

Sınırlı başmakinstlerin 750 kw'ye kadar olan tonajdaki gemilerde iki yıl hizmet yaptıktan sonra vardiya makinisti yeterliliğine yükselebilmesi ve sınırlı kaptan ehliyeti olan zabıtların 500 gt'a kadar olan gemilerde 2 yıl hizmet yaptıktan sonra vardiya zabiti yeterliliğine yükselebilmesi için gerekli olan 4 aylık eğitimi alması ile ilgili mevzuat öngörüldü. Filomuzda bu tonajda gemi sayısı az olduğu için hizmetlerini tamamlayamıyorlar. Bahsedilen yeterliliğe sahip zabıtların önünün açılabilmesi için kendi tonajlarında başmakinst ve kaptan olarak çalışmaları istenmeden, sadece deniz hizmeti istenmesi halinde bu mağduriyet giderilebilir.

THE OFFICER CLASS IS THE BACKBONE OF THE MANPOWER

Mustafa Sinmez, Akademi Shipping Manager

Provision of professional capacities and competencies, which are gained as a result of the education given at undergraduate level at faculties and schools of higher education, by way of training courses, complies with the STCW, to which Turkey is also a party. Within the framework of the provisions of the STCW, without requiring to be a university graduate, unlimited watchkeeping officer and unlimited engineer officer certificates can be granted after a 2-year training + practical training + examination. Consequently, the curriculum of the convention is approved by the Instruction and Education Council, and applied at the seamen training courses given permission. High school graduates, who took the Student Selection Examination (OSS) and achieved the minimum point for the Open Education Faculty are enrolled in these course programs and, not a diploma but a course certificate is issued to graduates of courses. Individuals, who complete educational institutions that which passed the inspection of the Maritime Education Inspection Commission and received a positive report, are acknowledged equivalent on the basis of competency, if they become successful in the examination given by the Seamen Examination Center.

As of today, in spite of the fact that the world merchant marine needs 15,000 officers, efforts intended for hindering the training provided by private training courses prevent supply of manpower required by our own merchant marine, as well as by the world merchant marine. The most important role of the concerned bodies and representatives of the sector in resolution of the problems in maritime education is not blocking the way of the institutions providing maritime education, but, on the contrary, is to encourage them. If necessary arrangements are realized in the following areas, I am of the opinion that problems relating to officer training would be overcome:

A legislation was proposed relating to the 4-year education, which is necessary for restricted chief engineers to achieve competency for becoming an engineer officer after a 2-year service aboard vessels up to 750 kW, and for officers holding restricted master license to achieve competency for becoming watchkeeping officer after a 2-year service aboard vessels up to 500 gt. Because the number of vessels at these tonnages is rather low in our fleet, they are unable to complete their required services. The unjust treatment can be eliminated, if sea service only is required without requiring them to serve as a chief engineer or master, in order to be able to clear the way for the officers, who have the above-mentioned competencies.

Graduates of 2-year vocational schools of higher education, 4-year maritime vocational high-schools and 2-year courses, who hold watchkeeping (500-3000 gt) and engineering (750-3000 kW) officer certificates are required to complete their 2-year service periods by serving as an officer aboard vessels of their respective tonnages. They are unable to promote their competencies, because of their inability to complete their 2-year service requirement aboard vessel of their respective tonnages, due to the limited number of vessels in our fleet (even though they are allowed to serve as the



Vardiya (500-3000 gt) ve makine (750-3000 kW) zabiti ehliyetine sahip olan 2 yıllık meslek yüksek okulu, 4 yıllık denizcilik meslek lisesi ve 2 yıllık kurs mezunlarının, 2 yıllık hizmet sürelerini kendi tonajlarında zabıtlık yaparak tamamlamaları gerekiyor. Kendi tonajlarında yapacakları 2 yıllık hizmeti, filomuzdaki gemi sayısı azlığı nedeniyle -iki zabıtlı gemilerde 2. zabıt olarak çalışmalarına müsaade edilmesine rağmen- tamamlamadıkları için ehliyetlerini yükseltmiyorlar. Filomuzdaki 1. zabıt ve 2. makinist ihtiyacını giderebilmek için yeni hazırlanacak yönetmelikte tonaj sınırının ve yakın kıyılal sefer sayılarının kaldırılarak STCW'ye uygun hale getirilmesi zabıtların çalışma alanını genişletecek, bu mağduriyetlerini giderecektir. Zira, vardiya zabıtlı olanlar STCW - 2. Bölüm, Kural 2/1'e göre; makine zabıtlı olanlar STCW - 3. Bölüm, Kural 3/1'e göre, tüm sularda ve tüm tonajlarda vardiya ve makine zabıtlı olarak çalışabiliyorlar.

KAZALARIN %80'İ İNSAN HATASI

Hilmi Şahlı, Yakın Doğu Üniversitesi Dekan Yardımcısı

Ticari gemi işletmeciliği, ulusal ve uluslararası otoriteler tarafından geliştirilmiş kapsamlı kural ve konvansiyonlarda yönetilen, uzmanlık gerektiren karmaşık bir iş. Bununla beraber, gemi işletmeciliğinin teknik konularının düzenlenmesi; güvenli ve kirlilik yaratmayan gemi işletmesi hedefine kısmen erişilmesini sağlar.

İstatistik analizler, gemi işletmeciliğinde meydana gelen kazaların %80'inin insan hatasından kaynaklandığını gösteriyor. Bunun altındaki gerçek, yapı ve teçhizat yetersizliklerinin neden olarak tespit edildiği haller de dahil olmak üzere insan unsuru eksikliği. Denizcilik sektöründe özlenen "ideal zabıt"ın yetiştirilmesi doğrudan, mezun olduğu eğitim kurumunun niteliği ile ilgili. Eğitim kurumunun nitelikli olması, eğitimcilerin ve yöneticilerin yeterlilikleri, alt yapısı, yazılımı ve öğrenci seçimi ile doğrudan ilişkili.

21. yüzyılda temel sermaye, bilgi ve bilgiye sahip olan insandır. Bunun için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemi zabitanını en modern teknoloji ile donatmaya, bilgiyi kavrayan ve kullanan zabıtan yetiştirmeye çok önem veriyor. Oluşan yeni denizcilik ihtiyaçlarına ve şartlarına göre yapılan işletmelerin en önemli öğeleri, gemideki zabıtan sınıfı. Günümüzün modern yönetim kuramlarından olan toplam kalite yönetimi, sıfır hata yönetimi ki denizcilik firmalarında ve gemilerde ISM olarak anılan yönetim anlayışlarında eğitim seviyesi yüksek, kaliteli insan kaynakları yetiştirilmesi temel prensip.

Denizcilik, tamamıyla uluslararası rekabet şartlarında, hizmet ağırlıklı ve ekonomik potansiyeli büyük bir faaliyet. Dünyanın yeni düzeni içerisinde, globalleşen süreçte artık hiçbir ülke içe dönük ekonomik politikalarla dünya pazarlarında pay sahibi olamıyor ve başarı kazanamıyor. Denizcilikte kalınmanın, çağdaşlaşmanın ve dışa açılmanın esasını oluşturan nitelikli insan gücünün omurgasını zabıtan sınıfı personel oluşturuyor. Bu nedenle eğitim sistemindeki sorunların ortadan kaldırılması, denizcilik sektörü ve ülke için büyük önem taşıyor. &



Hilmi Şahlı

second officer on board vessels with two officers). In order to meet the chief officer and second engineer needs of our fleet, making the regulations to be newly prepared to comply with the STCW through elimination of tonnage limitations and required number of short coastal voyages would enlarge the working areas of the officers and solve related problems. Because, watchkeeping officers are able to serve on all seas and all tonnages in line with the STCW, Chapter 2, Rule 2/1; and engineer officers are able to serve on all seas an all tonnages in accordance with the STCW, Chapter 3, Rule 3/1.

80% OF THE ACCIDENTS ARE BY HUMAN FAULT

Hilmi Sahli, Deputy Dean, Near East University

Commercial vessel management business is a complex business that is managed under the comprehensive rules and conventions developed by national and international authorities, and that requires expertise. However, regulation of the technical aspects of the ship management would enable partial achievement of the goal of safe and non-polluting shipping enterprises.

Statistical analyses show that 80 % of the accidents that happen in maritime operations arise from human errors. The reality under this fact is the human factor deficiency, including situations where structural and equipment deficiencies are also given as a reason. Education of "ideal officers", who are longed for in the maritime industry, is directly related to the quality of the educational institution they graduate from. It is directly related to quality of the educational institution, competencies of educators and directors, the infrastructure, software and student selection.

The essential capital in the 21st century is the knowledge and people with the knowledge. Therefore, the International Maritime Organization (IMO) attaches great importance to equipping the ship officers with the most state-of-the-art technology, and to bring up officers, who comprehend and use the knowledge. The most important components of enterprises that are structured in line with the newly emerging maritime needs and conditions are the officers on board vessels. It is the primary principle to bring up qualified human resources with high education level on total quality management, zero defect management, which are today's modern management theories, as well as on management concepts known as ISM on board ships.

Shipping is big and service-intensive activity that has high economic potentials and is completely under the international competition conditions. Within the new world order, in the globalization process, no countries could secure their share in the world markets and achieve success with inward economic policies. The officer class of personnel constitutes the backbone of the qualified manpower, which is the essence of development, modernization and globalization in the maritime industry. Therefore, elimination of problems in the education system is highly important both for the maritime industry and the country. &