

**T.C.
YALOVA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK MESLEK EĞİTİMİ
(SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Bayram DENİZ

**Enstitü Anabilim Dalı: Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri
Enstitü Bilim Dalı: İnsan Kaynakları ve Çalışma İlişkileri**

Tez Danışmanı: Doç.Dr. Tuncay GÜLOĞLU

OCAK – 2012

T.C.
YALOVA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

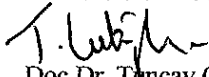
**TÜRKİYE’DE DENİZCİLİK MESLEK EĞİTİMİ
(SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Bayram DENİZ (411200914)

**Enstitü Anabilim Dalı: Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri
Enstitü Bilim Dalı: İnsan Kaynakları ve Çalışma İlişkileri**

Bu tez 24/01/2012 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir.



Doç.Dr. Tuncay GÜLOĞLU

Jüri Başkanı

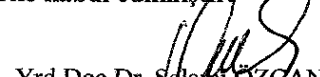
- Kabul
 Red
 Düzeltme



Yrd.Doç.Dr. Ersin KAVI

Jüri Üyesi

- Kabul
 Red
 Düzeltme



Yrd.Doç.Dr. Selami ÖZCAN

Jüri Üyesi

- Kabul
 Red
 Düzeltme

BEYAN

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

Bayram DENİZ

05/04/2011

ÖNSÖZ

Ulusal ve uluslar arası alanda hizmetin üretildiği, teknik, sosyal ve ticari ilişkilerin büyük önem arzettiği deniz taşımacılığının ilgili kurallar çerçevesinde etkin, verimli ve güncel gelişmelere paralellik sağlayarak yürütülebilmesi bu taşımacılık sektöründe önemli rol üstlenen gemiadamlarının iyi bir mesleki eğitim almış olmaları, işlerini özveri ile yürütmeleri ve mesleklerini severek yapmaları ile çok ilişkilidir.

Gerek gemiadamlarının ve gerekse bu alanda hizmet veren diğer kara personelinin uyması gereken kurallar ulusal ve uluslar arası standartlar ile belirlenmiştir. Gemi adamlarının durumu; "Gemiadamlarının Eğitimi Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Uluslar arası Sözleşmesi, STCW-78/95 (International Convention on Standarts of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers-1978/95)"de belirtilmiş olup, Türkiye bu sözleşmeye 1992 yılında taraf olarak sözleşme kriterleri çerçevesinde hareket etmeyi taahhüt etmiştir. Gemilerde İnsan Kaynakları planlaması, yapılırken kişinin almış olduğu mesleki eğitimin kalitesi göz önünde bulundurulur. Gelişen teknolojik yapıya uyum sağlamanın temeli eğitim kurumlarında atılmakta ve işbaşı eğitimlerle de hem geliştirilmekte hem de ilerleme kaydedilmektedir. İnsana yatırıma gerek duymayan organizasyonlar birçok yönden güç kaybına uğrar ve rakipleri ile rekabet edemez hale gelirler.

Bu tez hazırlanırken, Denizcilik Meslek Eğitiminin ülkemizdeki durumu genel hatları ile ele alınmış, diğer ülkelerde verilen eğitimlerle de kıyaslama yapılarak tarafımda bazı sorunlar saptanmış olup bunlara ilişkin çözüm önerileri üzerinde durulmuştur.

Bu çalışma esnasında benden özverili davranışlarını esirgemeyen başta danışman hocam Doç. Dr. Tuncay GÜLOĞLU ve bölüm hocam Ersin KAVİ olmak üzere tüm hocalarıma, çalışmalarım esnasında beni teşvik eden ve gerektiğinde desteğini eksik etmeyen Bölüm Başkanım Öğr. Gör. Kpt. Murat YORULMAZ, değerli meslektaşım Öğr. Gör. Kapt. Nurettin BÜYÜK ve Öğr. Gör. Mehmet ÖZKAN'a, hayatımın her anında büyük destekçim olan sevgili eşim Seval'e ve aileme, hayatımdaki en değerli varlıkların başında gelen ve yoğun çalışma anlarında fazla vakit ayıramadığım sevgili kızım Sıla Dilşa ve oğlum Arda' ya teşekkürlerimi bir borç bilirim. Çalışmanın denizcilik meslek eğitimi ve iş hayatına faydalı olması dileklerle...

Bayram DENİZ

05 Nisan 2011

İÇİNDEKİLER

BEYAN.....	ii
ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
KISALTMALAR.....	vii
TABLOLAR LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER TABLOSU.....	x
ÖZET.....	xi
SUMMARY.....	xii
GİRİŞ.....	1
BÖLÜM 1: GENEL OLARAK MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİM SÜRECİ.....	5
1.1.Eğitim ve Öğretim Kavramları	5
1.2. Mesleki ve Teknik Eğitimin Temel Esasları.....	6
1.2.1. İş Hayatı Öncesi Mesleki ve Teknik Eğitim	9
1.2.2. İşbaşında Eğitim Yöntemleri	10
1.2.3. İş Dışı Eğitim Yöntemleri.....	12
1.2.4. Tarihi Süreçte Mesleki ve Teknik Eğitim.....	13
1.3. Günümüzde Mesleki ve Teknik Eğitim Süreci	14
1.4. AB Mesleki ve Teknik Eğitim Modelleri	15
1.4.1. Bürokratik Mesleki Eğitim Modeli	16
1.4.2. Piyasa Mesleki Eğitim Modeli.....	16
1.4.3. İkili (Dual) Mesleki Eğitim Modeli	17
1.4.4. Karma Mesleki Eğitim Modeli	17
1.5. Bazı Avrupa Birliği Ülkelerinde Mesleki ve Teknik Eğitim	18
1.5.1.Almanya.....	18
1.5.2.Yunanistan.....	19
1.5.3. İspanya.....	20
1.5.4. İsviçre.....	20
1.5.5. Fransa.....	20
1.6. Avrupa Yükseköğretimi Geliştirme Programları.....	21
1.7. Yükseköğretimde Bolonya Süreci	24
1.8. Türkiye’deki Mesleki ve Teknik Eğitimin Tarihi Süreci.....	25

1.8.1. Türkiye’de Cumhuriyet Öncesi Mesleki ve Teknik Eğitim.....	25
1.8.2. Cumhuriyet Sonrası Türkiye’ de Mesleki ve Teknik Eğitim.....	28
1.9. Mesleki ve Teknik Eğitim’ de Yasal Dayanaklar	35
1.10. Türkiye’ de Örgün Mesleki ve Teknik Eğitim Kurumları	36
1.10.1. Mesleki ve Teknik Liselerde Durum	36
1.10.2. Meslek Yüksekokullarında Durum	38
1.10.3. Mesleki ve Teknik Eğitim Fakültelerinde Durum	39
1.11. AB Ülkeleri ile Türkiye Arasında Mesleki ve Teknik Eğitime İlişkin Bazı Kıyaslamalar	40
1.12. Ülkemizde Mesleki ve Teknik Eğitimde Alanında Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri.....	41
BÖLÜM 2: DÜNYADA ve TÜRKİYE’ DE DENİZCİLİK MESLEK EĞİTİMİ.....	43
2.1. Denizcilik Meslek Eğitiminde Uluslararası Standart Model Uygulaması.....	44
2.2. Dünyada Denizcilik Meslek Eğitimi.....	46
2.2.1. Denizcilik Meslek Eğitimi Alanında ABD ve İngiltere Modeli	52
2.3. Dünyada Gemiadamı Arz Talep Durumu	54
2.4. Türkiye’ de Denizcilik Meslek Eğitiminde Tarihsel Süreç	58
2.4.1. Cumhuriyet Öncesi Denizcilik Meslek Eğitimi	58
2.4.2. Günümüzde Türkiye’ de Denizcilik Meslek Eğitimi.....	61
2.5. Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Veren Eğitim Kurumlarının Durumları	64
2.5.1. Türkiye’ de Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokullarının Günümüzdeki Durumu	65
2.5.2. Türkiye’ de Denizcilik Meslek Yüksekokullarının Günümüzdeki Durumu.....	71
2.5.3. Türkiye’ de Denizcilik Meslek Liselerinin Günümüzdeki Durumu	75
2.5.4. STCW Kursları Vermekle Yetkilendirilmiş Özel Eğitim Kurumları	79
2.5.5. Günümüzde Denizcilik Meslek Eğitiminin Genel Durum Değerlendirmesi.....	80
2.6. Denizcilik Meslek Eğitiminde Simülatör Uygulamaları.....	82
2.7. Gemiadamı Yeterlikleri ve Eğitim Şartları	83
2.7.1. Güverte Sınıfı Gemiadamları İçin Eğitim ve Hizmet Şartları	84
2.7.3. Yardımcı Sınıf Gemiadamları İçin Eğitim ve Hizmet Şartları	88
2.8. Gemiadamlarının Sahip Olmaları Gereken Belgeler	91
2.8.1. Denizcilik Meslek Elemanlarında Aranılan Eğitimsel Özellikler.....	93
2.9. Türkiye’ de Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının Günümüzdeki Durumu.....	94
2.10. Denizcilik Eğitimi Kalite Standartları	97
2.11. Türkiye’ de Denizcilik Eğitiminde Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri	98

2.12. Günümüzde Türkiye’ de Deniz Taşımacılığının Durumu	103
2.13. Türkiye’nin Denizcilik Politikası.....	104
2.13.1. Yakın Gelecekteki Politikalar	105
BÖLÜM 3: TÜRKİYE’ DE DENİZCİLİK MESLEK EĞİTİMİNİN DURUMUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA.....	106
3.1. Araştırmanın Genel Çerçevesi	107
3.1.1. Araştırmanın Amacı.....	107
3.1.2. Araştırmanın Sınırlılıkları	107
3.1.3. Araştırmanın Evreni.....	108
3.1.4. Araştırmanın Uygulaması	109
3.2. Elde Edilen Verilerin Değerlendirilmesi ve Yorumlanması	109
3.2.1. Genel ve Demografik ve Kurumsal Özelliklerin Değerlendirilmesi	109
3.2.2. Denizcilik Meslek Eğitim Faaliyetlerinin Değerlendirilmesi	112
3.2.3. Araştırmanın Bulguları	134
3.3. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	136
KAYNAKLAR.....	142
EK BÖLÜM.....	149
ÖZGEÇMİŞ.....	156

KISALTMALAR

IMO: International Maritime Organisation (Uluslar arası Denizcilik Örgütü)

ILO: International Labour Organisation (Uluslar arası Çalışma Örgütü)

STCW: International Convention on Standarts of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers-1978/95 (Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar arası Konvensiyon)

GASM: Gemiadamları Sınav Merkezi

GAESY: Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi

DEDK: Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu

DEKSY: Denizcilik Eğitimi Kalite Standartları Yönetmeliği

DM: Denizcilik Müsteşarlığı

DTO: Deniz Ticaret Odası

EMSA: European Maritime Safety Agency (Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı)

İK: İnsan Kaynakları

İKY: İnsan Kaynakları Yönetimi

GAY: Gemiadamları Yönetmeliği

ITF: International Transport Worker's Federation (Uluslararası Nakliyat Çalışanları Federasyonu)

JICA: Japan International Cooperation Agency (Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı)

kW: Kilowatt (Elektrik Enerji Birimi)

LPG: Liquit Petrol Gaz (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı)

LNG: Liquefied Natural Gas (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz)

MEGEP: Mesleki Eğitim Sistemini Geliştirme Projesi

MOU: Memorandum of Understanding (Mutabakat Sözleşmesi)

OECD: Organisation for Economic Cooperation and Development (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)

VET Vocational Education and Training (Mesleki eğitim ve öğretim)

VHF: Very High Frequency (Çok Yüksek Frekans)

P&I: Protection and Indemnity (Koruma ve Tazmin)

GT: Gros Ton (Hacimsel Ton)

DB: Denizcilik Bankası

Dwt: Dead Weight Ton (Ölü Ağırlık)

YO: Yüksekokul

MYO: Meslek Yüksekokulu

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1: Okul ve Öğrenci Sayıları 2008-2009.....	33
Tablo 2: Orta Öğretim Öğrenci Sayıları	37
Tablo 3: Dünyadaki Aktif Çalışan Zabitan Sayısı ve Gelecek Yıllara İlişkin Beklentiler	55
Tablo 4: Dünyada Gemiadamı Arz Talep Durumu.....	55
Tablo 5: Dünyadaki Aktif Gemiadamı Zabitan / Tayfa Sayısı	57
Tablo 6: Denizcilik Meslek Eğitiminde Tarihsel Süreç.....	59
Tablo 7: Denizcilik Mesleki Eğitim Kurumlarının Tarihsel Sıralaması.....	60
Tablo 8: Denizcilik Fakültelerinin Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümlerinde Okutulan Dersler.....	65
Tablo 9: Denizcilik Fakültelerinin Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümlerinde Okutulan Dersler.....	66
Tablo 10: Türkiye’de Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokullarındaki Öğrenci Sayıları.....	68
Tablo 11: Gemiadamı Yetiştiren Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokullarında Görev Yapan Kadrolu Öğretim Elemanı Sayısı	70
Tablo 12: Gemiadamı Yetiştiren Denizcilik Meslek Yüksekokullarında Görev Yapan Kadrolu Öğretim Elemanı Sayısı	71
Tablo 13: Meslek Yüksekokullarının Deniz Ulaştırma ve İşletme Programlarında Okutulan Dersler.....	72
Tablo 14: Meslek Yüksekokullarının Gemi Makineleri İşletme Programlarında Okutulan Dersler.....	73
Tablo 15: Türkiye’de Denizcilik Meslek Yüksekokullarındaki Öğrenci Sayıları	75
Tablo 16: Türkiye’de Denizcilik Meslek Liselerindeki Öğrenci Sayıları	76
Tablo 17: Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi Güverte Eğitim Müfredatı.....	77
Tablo 18: Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi Makine Eğitim Müfredatı	78
Tablo 19: Özel Eğitim Kurumlarında Eğitim Gören Zabıt Adayı Öğrenci Sayısı	80
Tablo 20: Denizcilik Müsteşarlığınca 13.10.2010 Tarihi İtibariyle Bölge Müdürlükleri Bazında Toplam Zabitan Sınıfı Sayısı	95
Tablo 21: Türk Bayraklı Gemilerde Çalışan Türk Zabıtları (2009 yılı)	96
Tablo 22: Yollar İtibariyle Türkiye’nin Dış Ticaret Taşımaları (%)	104
Tablo 23: Demografik Özellikler.....	110
Tablo 24: Kurumsal Özellikler	112
Tablo 25: Mevcut Müfredatın Yeterli ve Güncel Oluşu	113
Tablo 26: Mevcut Müfredatın Uluslararası Standartlara Uygun Olduğu	113
Tablo 27: Mevcut Müfredatın Eşdeğer Eğitim Kurumları ile Paralellik Gösterdiği	114
Tablo 28: Müfredatın İyileştirilmesine Yönelik Güncel Gelişmelerin Takip Edildiği.....	115
Tablo 29: Müfredatın İyileştirilmesi ile ilgili Eğitimcilerden Görüş Alındığı	115
Tablo 30: Eğitim Kurumunun Fiziki Koşullarının Yeterli Olduğu	116
Tablo 31: Eğitim Kurumundaki Araç Gereç ve Donanımların Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi' ne Uygun Olduğu.....	117
Tablo 32: Eşdeğer Eğitim Kurumları ile Kıyasla Eğitim Kurumunun Teknik İmkânlar Yönünden İyi Seviyede Olduğu.....	118
Tablo 33: Simülasyon Cihazları, Eğitim Araçlarının Gereği Gibi Kullanıldığı	119

Tablo 34: Son Zamanlarda Eğitimi Geliştirmek Adına Yapılan Teknolojik Çalışmaların İyi Düzeyde Olduğunu	120
Tablo 35: Eğitim Kurumunun Sektörle Bağlantılı Olduğu ve Sektör İhtiyaçlarını Önemsediği	121
Tablo 36: Öğrencilerin Çoğunluğunun Denizcilik Mesleğini Bilinçli Olarak Seçtiği	122
Tablo 37: Denizcilik Mesleğini Devam Ettirebilmeleri İçin Öğrenci Yerleştirmede Yöntem Değişikliğine Gidilmesi Gerekli Olduğu	123
Tablo 38: Genelde Denizcilik Mesleğini Seçenlerin Ailesinde ya da Yakın Çevresinde Denizcilik Mesleğini Yapanların Olduğu	123
Tablo 39: Öğrencilerin Deniz Stajı Yapmak Üzere Gemi Bulmakta Zorluk Yasadıkları	123
Tablo 40: Denize Yakın Yerleşkelerde Yetişenlerin Denizcilik Mesleğini Daha Çok Tercih Ettiği.....	124
Tablo 41: Eğitim Kurumunda Yeterli Sayıda ve Nitelikli Kadrolu Eğitimcilerin Olduğu.....	124
Tablo 42: Eğitimcilerin Eğitimlerde Kendi Konusu ile İlgili Eğitim Materyallerini Yeterince ve Gereği Gibi Kullanabildiği	125
Tablo 43: Eğitimcilerin Mesleki Tecrübe Yönünden Yeterli Olduğu	125
Tablo 44: Eğitimcilerin Haftalık Ders Yüklerinin Gereğinden Fazla Olduğu.....	126
Tablo 45: Uluslararası Öğretim Elemanı Değişim Programlarının Daha Etkin ve Dengeli bir Bicimde Yürütülmesinin Denizcilik Eğitime Katkı Sağlayacağı	126
Tablo 46: Denizci Kökenli Eğitimcilerin Yaz Dönemlerinde Gemilerde Çalışmaya Yönlendirilmesinin Eğitime Katkı Sağlayacağı.....	127
Tablo 47: Ülkemizde Denizcilik Eğitime İlişkin Mevzuatların Uluslararası Standartlara Uygun Olduğu.....	129
Tablo 48: Eğitimcilerin Ders Saati Dışında da Öğrencilere Yeterince Zaman Ayırdığı	129
Tablo 49: Diğer Ülkeler ile Kıyasla Ülkemizde Denizcilik Meslek Eğitiminin İyi Olduğu ...	130
Tablo 50: Yetkili Üst Otoritelerin Denizcilik Eğitim Kurumlarına Karşı Eşit Bir Tutum Sergilediği.....	131
Tablo 51: Ülkemizde Uygulanan Denizcilik Eğitimi Kalite Çalışmalarının Eğitimlerin İyileştirilmesinde Etkili Olduğu.....	132
Tablo 52: Ülkemizde Denizcilik Eğitiminin Geliştirilmesine Yönelik Etkin Politika ve Stratejilerin Üretilebildiği	132
Tablo 53: Ülkemizde Denizcilik Eğitimi Vermek Üzere Kurulmuş Olan Eğitim Kurumlarının Sayısal ve Öğrenci Kapasitesi Olarak Yeterli Olduğu.....	133
Tablo 54: Gemiadamları Sınav Merkezi (GASM) Tarafından Yürütülen Gemiadamları Sınavlarının İşleyiş Bakımından İyi Olduğu.....	133

ŞEKİLLER TABLOSU

Şekil 1: Okul Başına Düşen Öğrenci Sayısı	32
Şekil 2: Eğitimcilerin Eğitim Durumlarının Makine ve Güverte Sınıfı Yönünden Karşılaştırılması	111
Şekil 3: Mevcut Müfredatın Uluslararası Standartlara Uygun Olduğuna İlişkin Makineci ve Güverteci Eğitimci Görüşlerinin Kıyaslanması	114
Şekil 4: Eğitim Kurumunun Fiziki Koşullarının Yeterliliğine İlişkin Yönetici ve Eğitimciler Yönünden Kıyaslama Yapılması	117
Şekil 5: Araç, Gereç ve Donanımlarının Uygunluğu Konusunda Makine ve Güverte Sınıfı Eğitimcilerin Görüşlerinin Kıyaslanması	118
Şekil 6: Eğitim Materyallerinin Gereği Gibi Kullanılmasına İlişkin Eğitimci ve Yönetici Görüşlerinin Kıyaslanması.....	120
Şekil 7: Eğitim Kurumunun Sektörle Olan Bağlantısına İlişkin Yönetici ve Eğitimci Görüşlerinin Kıyaslanması.....	122
Şekil 8: Uluslararası Öğretim Elemanı Değişirme Programlarının Uygulanmasının Faydalı Olacağına İlişkin Yönetici ve Eğitimci Görüşlerinin Kıyaslanması.....	127
Şekil 9: Denizci Kökenli Öğretim Elemanlarının Yaz Dönemlerinde Gemilerde Çalışmaya Yönlendirilmelerinin Eğitime Katkısının Yönetici ve Eğitimciler Yönünden Kıyaslanması .	128
Şekil 10: Öğretim Elemanlarının Öğrencilere Ders Dışı Zaman Ayırdıklarına İlişkin Yönetici ve Öğretim Elemanı Görüşlerinin Kıyaslanması	130
Şekil 11: Ülkemiz Denizcilik Eğitim Sisteminin Diğer Ülkelerle Kıyaslanmasına İyi Olduğuna İlişkin Yaş Grubu Görüşlerinin Kıyaslanması.....	131

Yalova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tez Özeti

Tezin Başlığı: Türkiye’de Denizcilik Meslek Eğitimi, (Sorunlar ve Çözüm Önerileri)
Tezin Yazarı: Bayram Deniz Danışman: Doç. Dr. Tuncay GÜLOĞLU
Kabul Tarihi: 24.01.2012 Sayfa Sayısı: XII(önkısım)+148(tez)+8(ekler)
Anabilimdalı: Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bilimdalı: İnsan Kaynakları ve Çalışma İlişkileri
<p>Teknolojinin hızla geliştiği ve rekabet koşullarının iyice zorlaştığı günümüz şartlarında toplum olarak ayakta kalabilmek ve yaşam kalitemizi artırmak için, değişen bu teknolojik gelişmelere uyum sağlamak, eğitilmiş ve hayat boyu eğitimi ilke edinmiş iş gücüne sahip olarak, paydaşlara kıyasla güçlü bir biçimde yola devam edebilmek kaçınılmaz bir gerçektir.</p> <p>Bu çerçevede, denizcilik eğitimine yönelik olarak ve bu alanda hizmet ve değer yaratan diğer tüm organizasyonlara yönelik minimum gereklilikler, STCW 78/95 Konvansiyonunda belirtilmekte olup taraf ülkeler de bu kuralları minimum gereklilik kabul ederek düzenlemelerini buna göre yapmalıdırlar. Bu konvansiyon 1978’de kabul görmüş ve 1995’de köklü değişiklikler yapılmış ve özellikle denizcilik eğitimi veren kurumlara ilişkin ciddi yaptırımlar içermektedir. Öncesine bakıldığında denizcilik eğitimi veren bir eğitim kurumu pek fazla imkan ve donanıma sahip değilken, yeni düzenlemelerle eğitim araç gereçleri, fiziki mekan ve eğitmen kriterleri, denizcilik eğitimi kalite standartları gibi hususlar başta olmak üzere birçok alanda köklü ve yaptırıcı değişiklikler gündeme gelmiş olup, bunlara uymayan ve Kalite Yeterlik Belgesi’ ne sahip olmayan eğitim kurumlarından mezun olanların yeterlik hakları olmamaktadır.</p> <p>Fakat şu da bir gerçek ki maalesef bazen kişilerinin beceri ve bilgilerinden ziyade sadece sahip oldukları belgelere bakılmaktadır. Gemi işletenlerin düşük ücretli ve tecrübesiz, bilgisiz gemiadamı yerine, bilgi ve becerisi oldukça iyi işini maddi kazancın yanısıra aynı zamanda sevdiği için yapan başarılı gemiadamlarını tercih etmesi uzun vadede kaliteyi arttıracak, limanlarda gemi tutulmalarını en az seviyeye indirgeyecek, gemideki görev anlayışı ve işlerdeki işleyişi daha etkin kılacak ve eğitim kurumlarını da daha iyi eğitim vermeye zorlayacaktır.</p> <p>STCW Konvansiyonunda 1995 yılında yapılan değişiklikler, ülkemizde 2002 yılında yürürlüğe giren Gemiadamları Yönetmeliği ve bağlısı Eğitim ve Sınav Yönergesi ile uygulanmaya başlanmıştır. Denizcilik Eğitimi Kalite Standartları ise 2004 yılında uygulanmaya başlamış fakat eğitim kurumlarının sisteme tam olarak uyum sağlamaları yaklaşık 2005-2006 yıllarını bulmuştur.</p> <p>Her ne kadar iş ciddiye alınmış gibi görünse de, sistemde birçok aksaklık ve eksikliklerin olduğundan söz etmek mümkündür. Bu konular detaylı olarak ele alınmıştır.</p>
Anahtar kelimeler: Eğitim, Mesleki Eğitim, Denizcilik Meslek Eğitimi, Gemiadamı,

Yalova University Insitute of Social Sciences Master Thesis Summary

Title of the Thesis: Turkish Maritime Education, (Problems and Proposed)
Author: Bayram DENİZ Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Tuncay GÜLOĞLU
Date: 24.01.2012 Nu.ofpages: XII(pretext)+148(mainbody)+8(appendixes)
Department: Labour Economics and Industrial Relations Department Sub field: Human Resources and Labor Relations
<p>For surviving as a society and to improving our quality of life in today's conditions where in technology is developing rapidly and thoroughly the conditions of competition became more difficult, adapting to these changing technological developments, continuous strongly with a trained work force and the principle of lifelong education, compared with the stakeholders the road to an unavoidable fact.</p> <p>In this context, the minimum requirements that are for the training of maritime and all other organizations that create value and service in this area are given in STCW 78/95 Convention, countries party should accept this rules as minimum requirements and make arrangements according to this requirements. This convention was accepted in 1978 and revised in 1995 and includes severe sanctions for especially regarding maritime training institutions. Although before the new regulations, The maritime training institution didn't have many facilities and equipment, then with the new regulations, long-standing and constructive changes has also raised in many areas such as training equipments, physical space and instructor criteria, maritime education quality standards. If the maritime education instutions don't comply with this requirement and have Quality Proficiency Certificate, their students don't have the right qualifications.</p> <p>But unfortunately, this is a reality that sometimes persons' documents are more important than their skills and knowledge. If owner prefers seaman who is paid low salary, is an inexperienced and ignorant rather than seaman who is paid more, has knowledge and skills and likes job, quality will improve in long term, ships will retentioned at ports at least level, the sense of duty and jobs on board will be a more effective and education and training institutions will give the training better.</p> <p>The changes made in STCW in 1995, was introduced in our country with the Seafarers Regulation came into force in 2002 and affiliated with the Education and Examination Regulations. Quality Standards for Maritime Education in 2004 began to be implemented but fully adapt to the system of educational institutions, approximately 2005-2006 years.</p> <p>Although the job appears to be taken seriously, the many faults and shortcomings in the system so to say. These issues were discussed in detail.</p>
Keywords: Training, Maritime Training, Seaman, Human Resources

GİRİŞ

Bilindiği gibi deniz taşımacılığı uluslararası platformda hizmetin verildiği, bilgi, tecrübe, teknoloji ve uluslar arası ilişkilerin ön planda olduğu en önemli mesleklerden birisi olarak icra edilmektedir.

Bu denli global nitelik taşıyan bir meslekte kalifiye insan kaynakları son derece önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. İnsan Kaynaklarının temel kaynağı da eğitim kurumlarıdır. Eğitim kurumları bir yandan sektörle iç içe olmalı, bir yandan da bağımsız davranışını her zaman sergilemeli. Aksi takdirde eğitimin gerçek anlamını yitirmesi ve bazı gemi sahiplerinin himayesinde çalışan gemiadamlarına sertifika vermek üzere yapılanmış bir organizasyon olmaktan öte gidemez. Bir eğitim kurumu olarak asıl hedef, maddi kazançlar elde etmek, armatör ve gemi işletenlerin isteklerini yerine getirmekten ziyade, teknolojik ve bilimsel gelişmelere uyumlu eğitimi layiki ile ve güncel gelişmelere uygun veren bir eğitim kurumu olmalıdır.

Denizcilik sektörü, uluslar arası rekabet koşullarının geçerli olduğu ve son derece yorucu çalışma koşullarının olduğu bir sektördür. Gemiler, kara yaşamında var olan birçok çalışma alanına göre son derece zor çalışma alanlarıdır. Gemiler sürekli hareket halinde olmalarından dolayı is yasamı ve çalışma koşulları, hava, deniz, deniz trafiği, liman koşulları basta olmak üzere birçok etken, gemilerde çalışmayı oldukça zor kılmaktadır.

Gemiadamlarının mesleki bilgilendirilmelerinin yanısıra, fizyolojik ve psikolojik olarak da mesleğe hazırlanmaları son derece önemlidir. Eğitim hayatında son derece başarılı olan bir bireyin meslek hayatında bu başarıyı bazen sergileyemediği gözlemlenebilmektedir. Bunun nedenleri; aileden uzak kalmak, deniz ortamında çalışmanın getirdiği zorluklar, sosyal hayattan uzak kalmak vb.

Meydana gelen deniz kazalarının çoğunluğu insan kaynaklı olup, bunların aza indirgenmesi iyi eğitilmekle sağlanabilir. Uluslararası çalışmalarda da son zamanlarda eğitim konusu oldukça önemli bir gündem konusu olarak görülmekte ve eğitim kriterlerinin iyileşmesine yönelik çalışmalar sürmektedir.

Deniz taşımacılığının önemi her geçen gün daha da artmakta olup, bu alanda kalifiye ve kaliteli insan kaynağı kitlesi oluşturmak işin en önemli aşamalarından birisidir.

Ülkemizde ve dünyada zabitan ve alt sınıf gemiadamı yetiştirmeye yönelik olarak fakülte, meslek yüksekokulu, meslek lisesi ve sertifikalı özel eğitim kursları şeklinde eğitim veren çok sayıda eğitim kurumu faaliyet göstermekte olup, her birinin yetiştirmiş olduğu gemiadamları vasıfları farklı olsa da aslında amaç aynıdır. Hepsi çeşitli yeterliklerde gemiadamı yetiştirmeye yönelik eğitimler vermektedirler ve dolayısıyla belli başlı standartlara tümünün aynı önemi ve ciddiyeti göstermeleri gerekmektedir.

Özellikle yaşadığımız son dönem bazında düşünüldüğünde, Geçtiğimiz son on yıl içerisinde küreselleşmenin rekabetçi ortamında uluslararası ilişkiler yüksek bir ivme kazanarak insan kaynaklarının önemini artırmıştır. Bu kapsamda mükemmel bir eğitime sahip ve dünyanın her yerinde çalışabilecek bir işgücüne ihtiyaç vardır. Bu bağlamda eğitim kurumlarının tamamen uluslararası kalite ve standartlarda eğitim vermeleri kaçınılmaz bir hal almıştır.

Çalışmanın Önemi

Mesleki eğitim kişinin işe alışması ve o işin tüm inceliklerini öğrenmesini sağlayan, bazı davranışsal özelliklerini şekillendiren bir olgu olduğuna göre, iyi planlanan ve yürütülen bir mesleki eğitim programı ile istenen kalitede mezun verilirken, sektör beklentileri ve çevre şartları analiz edilmeden, eksik donanım ve yetersiz eğitim kadrosu ile bilinçsizce başlatılan ve yürütülen bir mesleki eğitim programı sayesinde hem eğitim görenler hem de piyasa açısından ciddi hayal kırıklıkları yaşanabilir.

Eğitim süreci oldukça maliyetli ve geri dönüşümü hayli zaman alan bir süreçtir. Eğitim kurumunun mezun ettiği bir kişi ile ilgili olarak, bilgi ve beceri olarak güncel çalışma koşullarına ne kadar uyumlu olduğu, çalışma hayatına başladıktan belli bir süre sonra farkedilebilir. Bu da eğitim kurumuna göre değişmekte olup, ortalama lise ise yaklaşık 5 yıl, MYO (Meslek Yüksekokulu) ise 3 yıl, Fakülte veya YO (Yüksekokul) ise 5 yıl demektir. Bu yönüyle düşünüldüğü zaman ciddi bir risk durumu söz konusu olup, gerekli ön değerlendirmeler detaylı bir biçimde yapıldıktan sonra ve bulunulan konum da göz önünde bulundurularak sektör ihtiyaçları da belirlendikten sonra planlanan

mesleki eğitim programı çok daha başarılı bir biçimde yürütülür ve planlayıcılar açısından isabetli bir karara dönüşür.

Denizcilik meslek eğitimi ulusal ve uluslar arası standartlara uyumlu olarak, STCW 78/95' in kriterleri minimum gereksinim olacak şekilde planlanmalı. Çünkü bu eğitimi alanlar gerekli ön şartları sağladıktan sonra, eğitim gördükleri bransa uygun ehliyet türüne sahip olmakta, ulusal ve uluslar arası sefer yapan tüm ticari gemilerde çalışma yetkinliğine sahip olmaktadır. Dolayısıyla uluslar arası bir konvansiyon olan STCW 78/95 kriterleri bu açıdan büyük önem arz etmektedir. Ülkemizde denizcilik eğitimi lise, meslek yüksekokulu, yüksekokul, fakülte ve özel kurslarda verilmektedir.

Tezde dünyadaki bazı ülkelere ve ülkemize ilişkin mesleki eğitiminin geçmişteki ve günümüzdeki durumu, dünyadaki bazı mesleki eğitim modelleri, ülkemizdeki mesleki eğitim modelleri, dünyada uygulanan bazı denizcilik meslek eğitimi modelleri, ülkemizdeki denizcilik meslek eğitimlerinin hangi modellere uygun olduğu, denizcilik meslek eğitimi veren kurumların genel durumları konuları ele alınacaktır.

Bu tezin hazırlanmasındaki ana neden, dünyadaki güncel gelişmeler de göz önüne alınarak, bu çerçevede ülkemizde gemiadamı yetiştiren eğitim kurumlarını ve durumlarını, yetiştirilen gemiadamlarının vasıf ve sayılarını, öne çıkan sorunları tespit etmek ve bu sorunlara yönelik çözüm önerilerinde bulunmaktır.

Kapsam olarak da dünyada ve ülkemizde eğitim, mesleki eğitim, denizcilik meslek eğitimi konularında yapılan araştırmalar neticesinde bilgiler verilmiş ve Türkiye'deki durum değerlendirilerek genişletilmiştir.

Çalışmanın Amacı

Bu itibarla denizcilik eğitim kurumlarında eğitmenlik yapan, eğitilen ve bu kapsamda birtakım sorunlar ile karşılaşmış kişiler çalışmanın ana konusu olmuştur.

Çalışmanın birinci bölümünde konuyla ilgili temel kavramlar anlatılmaya çalışılacaktır. Eğitim, öğretim, mesleki eğitim, dünyada mesleki eğitim ve türleri, Türkiye' de mesleki eğitim ve türleri ve yaşanan sorunlar, çözüm önerileri başlıklar halinde incelenecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise denizcilik meslek eğitimi, dünyada denizcilik meslek eğitimi, Türkiye’ de denizcilik meslek eğitimi ve eğitim kurumları hakkında bilgiler verilecektir. Denizcilik meslek eğitimi konusunda saptanan sorunlar ve çözümleri ele alınacaktır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde denizcilik eğitimi veren kurumlarda görev yapan eğitimciler üzerine yapılan araştırmanın genel çerçevesi anlatılarak, uygulamada kullanılacak teknikler hakkında bilgilere ve elde edilen sonuçlara yer verilecektir.

Bu araştırma, denizcilik meslek eğitiminde yaşanan genel sorunları belirlemek amacıyla anket yöntemi kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Anket internet ortamında oluşturularak hazırlanmış ve katılımcılara mail yoluyla gönderilmiştir.

BÖLÜM 1: GENEL OLARAK MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİM SÜRECİ

1.1. Eğitim ve Öğretim Kavramları

Günümüz şartlarında hız kesmeden gelişen teknolojiye ayak uydurabilmek, kaliteli ama düşük maliyetli mal ve hizmet üretmek ayakta kalabilmenin en temel unsurlarıdır. Bu da ancak iyi eğitilmiş bir iş gücü ile mümkündür. Bu amaçla insanlar sürekli olarak eğitilir ve eğitim çalışma hayatı boyunca da devam eder. Çalışmanın bu bölümünde de öncelikle eğitim, öğretim kavramları tanımlandıktan sonra dünyada mesleki eğitim, çeşitli ülkelerde uygulanış şekilleri ve modelleri, Türkiye’de mesleki teknik eğitimin tarihsel gelişimi ve günümüzdeki durumu hakkında bilgiler verilecektir.

Eğitim; Geniş anlamda eğitim, bireylerin ve toplulukların hayatta karşılaşacakları durum ve görevleri etkili ve başarılı bir biçimde yapabilmeleri için, onların görgü ve bilgi ufku genişleten, düşünce, rasyonel karar alma, davranış ve tutum, alışkanlık ve anlayışlarında olumlu gelişmeler yapmayı amaçlayan, bilgi görgü ve becerilerini arttıran eğitsel eylemlerin tümüdür (Sabuncuoğlu, 2005:124-125). Eğitim bir süreçtir. Eğitim sürecinde, bireyin davranışlarının istenilen yönde değiştirilmesi amaçlanmaktadır. Davranışlarındaki değişme kasıtlı olarak gerçekleştirilmektedir. Eğitim sürecinde bireyin kendi yaşantıları esastır (www.psikoloji.gen.tr, 10.01.2011).

Öğretim; Öğretim, eğitimin okulda süren planlı ve programlı kısmı olarak ifade edilmekte olup, eğitim hayatı boyunca devam eder. Öğretim, bireye öğretilmek istenen davranışlarda gelişim sürecinin sonucudur (www.psikoloji.gen.tr, 10.01.2011).

Eğitim, ekonominin üretim kapasitesini arttırmada önemli bir yatırımdır. Çünkü eğitim, iş gücünün kalitesini yükselten temel bir unsurdur. İş gücü ne kadar iyi yetişmiş ise etkin üretim tekniklerini öğrenme ve uygulama o ölçüde verimli olacaktır. Ayrıca kişi başına eğitim harcamalarının düşük olduğu ülkelerde iş gücü verimliliğinin de düşük olduğu görülmektedir (Biçerli, 2000:255).

1.2. Mesleki ve Teknik Eğitimin Temel Esasları

Genel anlamda, kişinin yapmak istediği meslek ile ilgili her türlü faaliyeti başarılı ve etkili bir biçimde devam ettirebilmesi için gerekli olan bilgi, beceri ve davranışlarla ilgili gelişmesini hedef alan eğitim şekli mesleki eğitim olarak tanımlanmaktadır (Anapa, 2008:4).

Mesleki eğitimin temel amacı, sanayi ticaret ve hizmet sektörlerine, nitelikli ara eleman yetiştirmektir. 21.yy. toplumunda çalışanların kendini sürekli olarak geliştirmesi ve gelişmelere ayak uydurması son derece önemli olup, bilginin bilinmesinden ziyade çevreye yayılması daha önemli bir olaydır. Fakat eğitimin planlanması ve uygulanması oldukça zor ve masraflıdır. Çünkü geri dönüşümü uzun zamanda olur ve yanlış uygulamalar neticesinde emek ve para boşa gitmiş olur. Örneğin Fransa'da yasal olarak çalışanların aldığı ücretin %1. 5'inin eğitime harcanması zorunlu kılınmıştır. Bilim adamları ve politikacılar eğitimi gelişmenin motoru olarak tanımlar. Eğitim yeteneklerin gelişmesinde bir araçtır. Eğitim örgütlerin hedef ve stratejileri ile yakından ilgilidir (Sabuncuoğlu, 2005:124).

Eğitimin stratejik planlamasında aşağıdaki 4 madde analiz edilmelidir (Gök , 2006:30);

- 1- Yapı ve olasılıkların analizi; mevcut fiziki alanlarının eğitime uygun olup olmadığı, yine fiziki alanlar yönünden eğitim verilebilecek öğrenci kapasitesi gibi durumların değerlendirilmesi ile ilgilidir.
- 2- Yeni teknolojik gelişmeler ve eğitim ihtiyacı; sürekli gelişen teknolojik değişimlere yönelik eğitim verebilmek ve mezunların sektörde rahat istihdam edilebilmeleri bakımından teknolojik gelişmelerin eğitim kurumuna hemen uyarlanması ve ilgi personelin eğitilmesi gerekir.
- 3- Teknoloji ve eğitim yatırımları; yukarıda da bahsedildiği gibi teknolojik gelişmelere ayak uydurmak önemli bir husus olup, kurumun bu hususları yerine getirebilmesi bakımından yeterli yatırıma sahip olması gerekmektedir.
- 4- Teknoloji ve eğitimin tanımlanması; teknolojinin doğru biçimde tanımlanması da önemlidir. Uygulanan teknolojinin bulunulan yerde kullanılabilir olması da önemlidir.

Eğitim kurumu çok ileri düzeyde eğitim planlaması yapar fakat bölgedeki işleyişe uymuyorsa uyum yönünden sorun yaşanabilir. Eğitimin hangi amaçla verildiği ve hedefin de baştan belirlenmesi gerekir.

Her alanda gelişmiş olan ülkelerle rekabet edebilmek, ekonomik olarak güçlenmek, nitelikli iş gücüne bağlıdır. Kurumun güçlü olması basit işçilikle değil, iyi eğitilmiş, hayat boyu öğrenmeyi ilke edinmiş ve kurumun ilkelerini benimseyip bütünleşmiş insan kaynakları ile mümkündür.

Hiçbir işgören veya örgüt teknolojinin hızlı etkilerinden kurtulamaz. Günümüzde A.B.D. işçilerinin çoğunluğu bilgi işçisidir ve yeni işlerin %80'i ekonominin bilgi yoğun sektöründe çalışmaktadır (Bingöl, 2006:231).

Eğitim bir önceden de bahsedildiği gibi en bir değişim sürecidir. Bu süreç kişinin meslek sahibi olması, yaptığı işte kendini geliştirmesi, verimlilik ve kalitenin artması, yaratıcılık, işe bağlılığın artması, ekonomik gelirdede artış, kendine güven ve dolayısıyla işletmeye daha çok aidiyet hissi, dolayısıyla işletmenin günün ekonomik ve teknolojik gelişmelere ayak uydurması sonucunu ortaya çıkarmaktadır (Bingöl, 2006:232).

Örgün eğitimin finansmanı genelde devlet tarafından sağlanmakta olup, verilen eğitim genel ve kurumsal niteliklidir, işgören eğitimi çoğunlukla işletme tarafından finanse edilir, eğitim işletme amaçları doğrultusunda düzenlenir, uygulamaya dönük olup genelde kısa sürelidir (Bingöl, 2006:233). Mesleki eğitim yaparak öğrenme esasına da dayandırılan bir eğitim sürecidir (Alkan vd., 1976:11).

İşgören yeteneklerinin geliştirilmesi, yeniliklere uyum sağlamak, teknik, ekonomik ve sosyal gelişmeler de göz önünde bulundurularak, işgören yeteneklerini çağa uygun olarak değiştirmek ve geliştirmektir. Geliştirmede hedef, işgörenin işini daha geniş bir örgütlenmenin parçası olarak görmesi, böylece işini daha verimli bir şekilde yapmasıdır (Bingöl, 2006:233).

Geliştirme eğitim yoluyla edinilen bilgilerin tamamlanması veya gelişmesini öngörmektir. Oysa eğitim işletme içinde işgörene temel bilgi, görgü, beceri, davranış, anlayış ve iyi alışkanlıklar kazandırmayı amaçlamaktadır. İşgörenin içinde yükselmesi

ve yeni görevinde başarılı olabilmesi için de eğitim önemli bir etken olarak görülmektedir.

Organizasyonlar dünyada rekabet koşullarına ayak uydurabilmek ve ayakta kalabilmek için sürekli olarak çalışanını eğitsel bakımdan yeniden yaratmak zorundadırlar. Organizasyonlarda eğitimin %10 gibi küçük bir kısmı uzmanlar tarafından okul ortamında veya başka bir ortamda verilirken, %90'ı işbaşında verilmektedir (Barutçugil, 2004:297).

Eğitim, bilgilendirmeye yönelik, beceri geliştirmeye yönelik, tutum geliştirmeye yönelik olarak verilmekte olup, aşağıda da açıklandığı gibi ekonomik ve sosyal amaçları vardır.

1- Ekonomik amaçlar; üretim ve kalitede artış, düşük maliyet, standardizasyon, firede azalma, iş kazalarında azalma, işgören devir hızı ve devamsızlıkların azalması, gerek duyulan işgören sayısının azalması iş metotlarında gelişme, daha az hata, denetim maliyetlerinde azalma gibi yararları vardır.

Mesleki teknik eğitim süreci doğrudan işgücü eğitime dayalı olduğundan dolayı ekonomik katkıları da oldukça fazladır. Ulusal kaynakları iyi değerlendirmek, çıraklık ve stajyerlik sürelerini daha kısa tutmak, çalışanlara daha yüksek oranda maddi kazanç sağlayan, istikrarlı bir yaşam tarzı belirlemek, yapılan yatırımların karşılığını almak, üretim gücünü arttırmak, ekonomik gelişimden en iyi şekilde yararlanmak gibi ekonomik katkıları vardır (Yazçayır, 2005:3).

Üretimin amaca uygun olması piyasanın istekleri doğrultusunda ve daha fazla hizmete ulaşmayı ve üretim şartları artırıldığı için ülke ekonomisinin de daha çok büyümesine yol açmaktadır. Diğer bir deyişle, çalışan kalitesinin artırılması ve meslek alanlarında yaşanan ilerlemeler ekonomik ilerlemeler sonucunu doğurmaktadır (www.dbresearch.com, 01.12.2011).

2- Sosyal amaçlar; Üretim ve ücret artışı, terfi, moral ve özgüven, olgunluk ve hoşgörü, işbirliği ve dayanışma, davranışlarda gelişme, yükselen iş tatmini, değer artışı ve daha yaratıcı olmak, uyum, motivasyon ve benzeri konularda katkı sağlamaktadır.

Özellikle ikinci dünya savaşı sonrasında endüstride süregelen teknolojik gelişmeler sonucu mesleki eğitimin iş gücü üzerindeki etkileri oldukça önem kazanmıştır. Gelişen teknolojik durumlar karşısında uyum sorunu da mesleki eğitim ile aşılmaktadır. Türkiye gibi nüfus yoğunluğunun olduğu ve gelişmekte olan ülkelerde mesleki eğitimin önemi oldukça büyüktür (Hesapçıoğlu, 2006:20-21).

1.2.1. İş Hayatı Öncesi Mesleki ve Teknik Eğitim

İş hayatına başlamadan önce kişinin çalışmak istediği alana ve yapmak istediği işe ilişkin eğitim alması gerekmektedir. Eğitimin değişik tür ve kademeleri vardır.

Tür olarak 2 türlü eğitim vardır;

1- Örgün eğitim; kişi meslek sahibi olmak için belli bir süre eğitim hayatını devam ettirir, eğitim süreci başarılı bir şekilde tamamlandıktan sonra gerekli diploma veya eğitim belgesini alarak mesleği yapmaya uygun hale gelir. Meslek liselerinde, meslek yüksekokullarında veya yüksekokul veya fakültelerde verilen mesleki ve teknik eğitimleri buna örnek olarak gösterebiliriz.

2- Diğer bir eğitim türü ise; kısa süreli sertifikasyon eğitimleri olup, bu eğitim türünde meslek sahibi olmak isteyenler ilgili eğitimleri vermek üzere teşkilatlanmış ve yetkilendirilmiş bir eğitim kurumunda eğitim programına katılır ve eğitimini başarılı bir biçimde tamamladıktan sonra kendisine eğitim sertifikasını verilerek iş hayatına hazır hale gelmiş olur.

Gerek normal örgün eğitim sürecinde, gerekse çalışma hayatı devam ederken verilen eğitimlerde bir takım ilkelerin gözetilmesi şartı vardır. Bunlar kısaca aşağıda özetlenmiş olup, her organizasyonda bu hususlar önemsenmelidir (Sabuncuoğlu , 2005:125-128).

1- Sürekli Eğitim: İnsan ve teknoloji odaklı bilim dalları kapsamında eğitimin sürekli ve çok yönlü olması zorunluluğundan bahsedilmektedir. Denizcilik eğitimi de bu kapsamda ele alındığında, kişilerin teorik eğitim esnasında görmüş oldukları uygulamalı eğitimler de büyük önem taşımaktadır.

2- Etkin Katılım: Eğitimin gerçekten faydalı olabilmesi için bireylerin etkin olarak katılmaları ve bu eğitimin faydalarına inanarak ciddi eğilim göstermeleri gereklidir. Genelde ardarda yapılan birçok eğitim zincirleme olarak birbirine bağlıdır. Bir konuda eksik kalan bir husus diğer eğitimleri de olumsuz etkileyebilir.

3- Eğitimde Fırsat Eşitliği: Örgüt içerisinde kişisel ayrıcalık yaratmayacak şekilde, işletmeye ve kendisine yararlı olmak isteyen herkese eğitim fırsat tanımak gerekmektedir. Burada üst yöneticilere büyük görevler düşmekte belli kişileri seçim öncelik vermektense, gerçekten bu eğitimi hak eden ve sonrasında faydalı olabileceğini düşündüğü kişileri seçip işe onlardan başlanmalıdır.

4- Eğitimcilerin Eğitimi: Eğitimin yetenekli kişilerce verilmesi başarının en önemli faktörlerinden birisidir. Bu nedenle gerek görüldüğünde eğitimcilerin eğitimine gidilmesi de zorunluluk arz edecektir.

1.2.2. İşbaşında Eğitim Yöntemleri

İşbaşında eğitim meslek hayatında en sık uygulanan yöntem olarak görülmekte olup, bu yöntem yaparak öğrenmenin etkili ve önemli olduğu düşüncesiyle uygulanmaktadır. İşbaşı Eğitiminin Kazandırdıkları (Sabuncuoğlu, 2005:128):

- 1- Öğrenme sırasında aynı zamanda iş de yapıldığı için sonuç etkili ve verimlidir.
- 2- Öğrenme çabası yönetici gözetiminde olduğundan öğrenme çabası daha ciddidir.
- 3- Kullanılan yöntem ve araçlar işbaşı esnasında olduğu için birebir gerçektir.
- 4- İş yapılırken yapılan her hata tecrübe kazandırır.
- 5- İşler yürürken eğitim sağlandığı için eğitim maliyeti çok düşüktür.

İşbaşında eğitimin çeşitli yöntemleri vardır bunlar aşağıda belirtilmiştir. Bunlar (Sabuncuoğlu, 2005:129);

- 1- Yönetici Gözetiminde Eğitim: Yönetici, astlarının yapmış olduğu işi ve muhtemel hatalarını çok iyi bildiği ve onlardan beklentilerini etkili bir biçimde dile getireceği için, yanında eğitim gören kişinin gerçeklerle iç içe ve işi usulüne uygun olarak öğrenmesine ve kendisini geliştirmesine büyük katkıda bulunacaktır.

Bu yöntemin, kişinin bildiğini bazen öğretmediği, öğretirken kendi işini aksattığı, bazı yanlış bilgileri de öğrettiği, eğitim sırasında fire ve iş kazalarının da olabileceği gibi olumsuz yönleri de bulunabilmektedir.

2- Yetki Göçerimi Yoluyla Eğitim: Bir üstün astını işe alıştırmada en etkili yöntemlerden birisi bazı yetkilerini ona devretmesi biçiminde olmaktadır. Bu yöntemde üst sadece sonucu denetler ve güven esasına dayalıdır.

3- Formen Aracılığı İle Eğitim: Bu yöntem daha çok işçi düzeyindeki işbaşı eğitimlerinde uygulanır. Formenler ustabaşılara kıyasla pedagojik yönü olan ve eğitimle işçi yetiştirmenin bütün tekniklerini öğrenmiş kimselerdir. İşçilere sistematik ve metodik gerekli bilgileri verirler.

4- İşe Alıştırma (Oryantasyon) Eğitimi: İşe alınacak kişilere ilk uygulanan eğitimidir. Bu eğitimle kişilere, işletme politikası ve örgüt yapısı, kişinin mesleki olarak gelişmesi, kaynaşmanın sağlanması, karşılaşılabilecek zorluklar bu eğitim sayesinde ilk aşamada görülür ve ileriki aşamalarda aşılması kolaylaşır.

5- Rotasyon Eğitimi: Bu yöntem yönetici ve operasyonel personel düzeyinde uygulanır. Kişi belli işlerde belli zamanlarda görev alarak onları öğrenir. Bu yöntem sayesinde, etkin bir takım çalışması sağlanır, geleceğe yöneticiler hazırlanır, sosyal bütünlük sağlanır, işler kişilerden dolayı aksamaz herkesin yedeği vardır, monotonluk olmaz, kişinin sevdiği iş tespit edilir.

6- Takım Çalışmasına Katılım Yoluyla Eğitim: İşletmelerde, karar verme, bilgi verme, öneri, danışma takımları oluşturulur ve bu takımlar kendi görüş ve önerilerini birbirleri ile paylaşırlar.

7- Staj Yoluyla Eğitim: Staj sayesinde işgören ileride karşılaşacağı durumları görür, yetenek kazanılır, mesleki sorumluluk bilinci gelişir. Okul sıralarında görülen teorik bilgiler pratiğe dönüştürülür. Bu teorik bilgilerin de yerinde ve doğru kullanıldığının denetlenmesi ve yapılan yanlışlıklar görüldüğünde bu konularda kişinin doğru bilgilendirilmesi büyük önem taşır.

8- Gösteri (Demonstrasyon) Yoluyla Eğitim: Katılımcıların önünde bir şeyin nasıl yapılacağını gösterilmesi yöntemidir. Görsel ve işitsel teknikler kullanılır. Yöntem öğretme tekniğidir.

1.2.3. İş Dışı Eğitim Yöntemleri

İşletme içi veya dışında ve iş dışında verilen eğitimlerdir. Teorik bazlıdır. Çeşitli yöntemleri vardır (Sabuncuoğlu, 2005:127-128).

1- Konferans: Düz anlatım şeklinde olup, en ucuz ve kolay yöntemdir. Yetkili ve uzman kişilerce verilir.

2- Seminerler: Yüksek ve orta kademe yöneticilerin işletme içinde veya dışında katıldıkları mesleki gelişim eğitimleridir. Seminerler konferanslara göre daha uzun sürelidir.

3- Kurslar: Çalışma saatleri dışında ve uzun süreli eğitimlerdir. Bunlar, işçi düzeyinde, çırak düzeyinde, eğitimciler düzeyinde, orta ve üst kademe yöneticiler düzeyinde gerçekleştirilmektedir. Sertifikalı eğitim programlarıdır.

4- T. Grup Yöntemi (Duyarlık Eğitimi): Gerçek adı Training Group yani eğitim grubudur. Amaç mesleki ve teknik bilgilenme değil, davranış biçimlerinde gelişme sağlamaktır. 12-15 kişilik gruplara uygulanır.

5- Örnek Olay Yöntemi: Bu yöntem geleneksel eğitime bir tepki niteliğinde olup, T. Group'a göre somut olaylara yönelik bir durum sergilemektedir. Bir olay ele alınarak bu olay analiz edilir ve bu yaklaşımla olumlu bir sonuca varılmaya çalışılır.

6- Rol Oynama Yöntemi: Kişilere hayali roller dağıtılır. Her birey rolüne uygun davranışlar sergiler ve etkin çözümler üretilmeye çalışılır.

7- İşletme Oyunu Yöntemi: Eğitime katılan her kişiye bir şirket temsilcisi rolü verilir. Kendilerine gerekli bilgi ve belgeler de verilir, şirket kurulumu yapılır. Böylece kişiler iş yaşamına ve çevre koşullarına alıştırlır (Sabuncuoğlu, 2005:127).

8- Simülasyon (Benzetim): Gerçek iş koşullarına uygun sanal bir ortam oluşturarak kişileri bu ortamda eğitme tekniğidir. Her kesimde kullanılabilir bir yöntemdir. Yöntemde mekanik gereçler kullanılmaktadır. Yöntem çevrenin gerçek olmaması nedeniyle daha az endişe vericidir. İşbaşında eğitimin ortaya çıkardığı müşteri tatminsizliğini ortadan kaldırabilir. İş kazası riski azalacağından dolayı eğitim masrafları azalır. Fakat meydana gelebilecek olumsuzlukların önemli bir sonuca yol açmayacağı düşüncesi ciddiyyetten uzaklaştırabilir ve bellek altına yerleşen davranışlar nedeniyle iş hayatında kazaların meydana gelmesine neden olabilir. Unutulmamalıdır ki simülatör ancak eğitsel amaçlı ve iş disiplini içinde kullanıldığı taktirde faydalı olacaktır (Bingöl, 2006:232).

1.2.4. Tarihi Süreçte Mesleki ve Teknik Eğitim

Eğitim ile iş arasında ilişkiyi ilk kuran Pitah-Hotep olmuştur. Pitah-Hotep, çalışan çocuğun haylaz olmayacağını, bu nedenle de çocuğu çalıştırmanın en iyisi olduğunu ileri sürmüştür. Pitah-Hotep, aynı zamanda, gençlik jenerasyonun ilgi, istek ve eğilimlerine saygı gösterilmesi koşuluyla bireyin bir mesleğe yöneltilmesi konusunda da çalışmalarda bulunmuştur (Anapa, 2008:8).

Orta çağda, her bireye yeteneğine uygun eğitim verilmesinin önemli olduğu ve verimi artıracığı üzerinde durulmuş ve meslek sahibi olmanın bireye sağlayacağı kazançtan bahsedilmiştir. Her bireyin bir hünere sahip olması ve bu hünelerinin bir gün işe yarayacağı tezi öne sürülerek eğitime önem verilmiştir (Anapa, 2008:8).

15.yüzyıl, çağdaş uygarlık ve eğitimin temellerinin atıldığı Hümanizm ve Rönesans dönemidir. Bu dönemde, kişilerin kabiliyetlerinin gelişmesini sağlayacak öğretim Usulleri kabul görmüştür. Fakat bu eğitim mesleki eğitimden ziyade ve kültürel amaçlıdır (Anapa, 2008:8).

16 ve 17. yüzyıllarda bilimsel buluşlar ve keşifler, eğitim alanına bilimin ve pratik sanatların girmesinde rol oynamıştır. Bacon, eğitimin insan faaliyetlerini de kapsayacak şekilde yeniden tasarlanması gerektiğini savunmuştur. Locke ise, eğitimi fiziki, zihinsel ve ahlaki olarak ele almış ve el işlerini de eğitimin bir parçası olarak görmüştür (Anapa, 2008:9).

Mesleki eğitim 18.yüzyıl ve sonrasında önem kazanmaya başlamıştır. 18. yüzyılda Rousseau, eğitimin amacını bireyin kaliteli hayat yürütmesi şeklinde ifade etmiştir. Bu dönemin felsefecilerinden olan Herbart, eğitimi sadece bilgi edinme veya zihinsel yönden gelişme değil, aynı zamanda sosyal ve ahlaki yönlerden gelişme şeklinde görmekte; eğitimin amacını mevcut toplumsal düzene uyma olarak kabul etmektedir (Anapa, 2008:10).

Avrupa’da rönesansla birlikte başlayan bilim ve sanat alanındaki gelişmeler XII. Yüzyıldan itibaren Türk ve İslam düşünürlerin eserlerinin çevirileri önemli rol almıştır. Farabi (870-950) eğitimi sözle yapılan öğretimden farklı olarak davranış kazandırma işi olarak görmüştür. İbni Sina (980-1036) modern eğitimin doğmasında rol almıştır. İbni Sina’nın eğitim alanındaki görüşleri;

- Eğitim her çocuğa verilmelidir,
- Çocuklara meslek eğitimi sağlanmalıdır,
- Çocuğun istek ve bilgilerine önem verilmelidir, genel ve meslek eğitiminde bu hususa önem verilmelidir,
- Çocuk üzerinde baskı yapmadan eğitim verilmelidir (Temiz, 2009:34).

21. yüzyılda ise mesleki eğitimin kapsamı genişletilmiş ve önemi daha da artmıştır. Ekonominin büyük ivme kazandığı, teknolojinin hız kesmeksizin ilerlediği, üretimin bilgiye dayandırıldığı, iletişim teknolojileri, elektronik ticaret gibi gelişmelerin toplumu ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasal açıdan değiştirdiği bu yüzyılda, değişimleri takip edebilecek ve dünyaya ayak uydurabilecek bireylere gereksinim artmıştır. Bilgiye verilen önemin artmasıyla yüksek beceriye, daha yüksek düzeyde bilgiye ve sürekli öğrenme kapasitesine sahip işgücü kavramı ortaya çıkmıştır. Mesleki eğitim süreci okulların dışında okul sonrasında da devam etmektedir. Bu işbaşında olabilir veya herhangi bir eğitim kurumunda olabilir (Anapa, 2008:10).

1.3. Günümüzde Mesleki ve Teknik Eğitim Süreci

Mesleki ve teknik eğitim süreci dünyadaki değişen ve gelişen teknolojik, ekonomik şartlardan, üretim yapısı ve toplum ihtiyaçlarından etkilenmektedir. Emeğe dayalı olan

süreç, kapitalizmin etkisi ile yerini makineleşmeye bırakmış, eğitimsiz işgücü ise bir anlamda çalışma hayatının dışında bırakılmıştır. Önceleri vasıflı bireyler ya da zanaatkarlar olarak görülen emek pasifize edilerek makinenin, teknolojinin basit bir uzantısı haline getirilmiştir. Eskiden işçilerin yaptığı işlerin büyük bir çoğunluğunu makineler yapar hale gelmiş, bu işin sadece küçük bir parçası işçiye bırakılmıştır. Böylece kapitalist emek sürecinde emek en fazla üretim yapılabilecek, artı değer yaratabilecek biçime dönüştürülmeye çalışılmıştır. Vasıfsız ucuz işçi çalıştırılması ile emek süreci üzerinde tam bir kontrol kurulmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak işçi her türlü beceriden, üretim bilgisinden ve zihinsel faaliyetten koparılmış, vasıfsızlaştırılmış, farksızlaştırılmış ve değersizleştirilmiştir (www.members.tripod.com, 01.12.2011).

Bu tür gelişmeler ülkeleri birbirine bağlı ve bağımlı hale getirmiş, ulusal bilgi gelişiminin yanı sıra uluslararası paylaşıma da ihtiyaç doğmuştur. Dolayısıyla mesleki teknik eğitim süreci global bir nitelik kazanmıştır. Ana işletmeye bağlı olarak diğer ülkelerde de kollar oluştuğundan, şirket politikasının aynı paralellikte diğer ülkelerde de sürdürülmesi gerçeği ortaya çıkmıştır. Ana şirketlere hizmet sunan tedarikçi firmalar oluşmuş, buralarda çalışanların hakları genelde ana firma çalışanlarına oranla daha kısıtlı seviyelerde kalmıştır. Merkezde sosyal, kültürel, siyasal ve ekonomik gelişmelere uyumlu, yönetsel yönleri gelişmiş, yaratıcı ve nitelikli bir işgücü ihtiyacı ortaya çıkarken, tedarikçi işletmelerde ise üstlendiği rutin işi yerine getirebilecek becerilere sahip, işine bağlı olmak zorunluluğu olan, teknolojiyi kullanabilen, ancak sorgulama, araştırma ve analiz etme gibi yeterliliklere sahip olması gerekmeyen bir işgücüne ihtiyaç duyulmuştur (www.members.tripod.com, 01.12.2011).

1.4. AB Mesleki ve Teknik Eğitim Modelleri

AB üyesi ülkelerde çeşitli VET (Vocational Education and Training) sistemleri kullanılmaktadır. Dünya ölçeğindeki VET sistemlerinden en çok kullanılanlar aşağıdaki gibidir (Hövels, 2003):

- 1- Bürokratik Mesleki Eğitim Modeli
- 2- Piyasa Mesleki Eğitim Modeli
- 3- İkili (Dual) Mesleki Eğitim Modeli

4- Karma Model (Piyasa Modeli + İkili Model veya Bürokratik Model + İkili Model) (Işığışok, 2000:30).

Günümüz koşullarında ve dünya çapında bürokratik, piyasa ve ikili model olmak üzere temelde üç mesleki eğitim modeli uygulanmaktadır. Fakat bazı ülkelerde piyasa modeli ile ilgili model ya da okul modeli ile ikili modelin birlikte uygulanması suretiyle bir dördüncü model olarak da karma model ortaya çıkmıştır. Bu bakımdan mesleki eğitim modellerini dört farklı başlık altında toplamak mümkündür (Işığışok, 2000:30).

1.4.1. Bürokratik Mesleki Eğitim Modeli

Bu modelde mesleki eğitime okul ortamında devam edilmekte ve eğitimin planlanması, sistemin oluşturulması, finansmanı ve kontrolü devlet tarafından gerçekleştirilen mesleki eğitim modelidir. Özel sektör işletmelerinin bu modelde hiç bir rolü bulunmamaktadır. Bu modelde firmalar mesleki eğitimdeki nitelik veya nicelikten yeterince etkilenmez (Hövels, 2003). Merkezi bir planlamayla firmaları etkili kılmak mümkündür. Model; Fransa, İtalya, İsveç ve özellikle eski sosyalist ülkeler ile bazı üçüncü dünya ülkelerinde uygulanmaktadır. Ülkemizde de devlet üniversitelerinin bazı fakülte veya 4 yıllık yüksekokullarında, 2 yıllık meslek yüksekokullarında, Anadolu Teknik ve Endüstri Meslek Liselerinde ve çıraklık eğitim merkezlerinde bu eğitim modeli uygulanmaktadır. Fakat model, yüksek maliyetli olması ve teknolojik gelişmelerin eğitim-öğretim programlarına çok geç yansıtılabilmesi nedeniyle, günümüzde yavaş yavaş terk edilmeye başlamıştır (Işığışok, 2000:30).

1.4.2. Piyasa Mesleki Eğitim Modeli

Model, bürokratik mesleki eğitim modelinin tam tersi olup, eğitimin planlanması, sistemin oluşturulması, finansmanı özel kuruluşlar tarafından gerçekleştirilir. Bu model eğitime girişin üzerinde durur. Dolayısıyla iş piyasalarıyla doğrudan ilgilidir. Mesleki eğitimdeki pedagojik eksiklikler sınırlıda olsa VET'i etkiler (Hövels, 2003). Bu modelde devlet, tıp alanı ve kar amacı gütmeyen bazı zorunlu ve önemli eğitimleri topluma hizmet amaçlı üstlenmiş ve bunun dışındaki tüm eğitimler özel kuruluşlar tarafından finanse edilip yürütülmektedir. Bu modelin uygulandığı ülkelerde zorunlu temel eğitimini tamamlayanlar, işletmeler tarafından organize edilen meslek kurslarına devam etmektedir. ABD, İngiltere ve kısmen Japonya bu modelin tipik örnekleridir.

(Işığışok, 2000:30). Bu modelin dezavantajları ise, yeterlik konusunda yeterince açık olmayışı ve sosyal eşitsizlikleri çoğaltması riskidir (Hövels, 2003).

1.4.3. İkili (Dual) Mesleki Eğitim Modeli

Bu modelde mesleki eğitimin planlaması, yürütülmesi, finansmanı ve denetimi özel sektörde faaliyet gösteren işletmeler ile devlet tarafından ortaklaşa gerçekleştirilmektedir. Model Almanya, Avusturya ve Danimarka' da başarıyla yürütülmektedir (Hövels, 2003). Modelde devlet, bir taraftan mesleki eğitimin temel esaslarını belirleyen yasal çerçeveyi oluşturmakta, diğer taraftan da mesleki eğitimin okullarca yürütülen teorik eğitim görevini üstlenmektedir. Pratik eğitim ise; özel sektör işletmelerince verilmektedir (Işığışok, 2000:30). Dezavantajları ise VET kurslarına adaptasyonu uzun zaman alması, staj yapılacak yerin temin problemleri örnek olarak gösterilebilir. Buradaki her üç modelde de sağlanması gereken koşullar vardır. Bunlar, politik (siyasi)- organizasyon çatısı boyutu, öğretici öğretim programı boyutu, durumsal - okuldan çalışmaya geçiş boyutu (Hövels, 2003).

Ülkemizde de lise seviyesinde ve çıraklık eğitim modelinde bu sistem kısmen işlemektedir. Genelde üç yıl süren mesleki eğitim haftanın bir veya iki günü devlet meslek okullarında, diğer günler ise, işletmelerde pratik eğitim verilmek suretiyle yürütülmektedir. Bu bakımdan ikili meslek eğitim modelinin, piyasa mesleki eğitim modeline daha yakın olduğu iddia edilmektedir. Model, bazı standardizasyon ve esneklikten yoksun olması nedeniyle eleştirilmekle birlikte; günümüzde en başarılı mesleki eğitim modeli olarak kabul edilmektedir (Işığışok, 2000:30).

1.4.4. Karma Mesleki Eğitim Modeli

Bu model birinci, ikinci ve üçüncü tür mesleki eğitim modellerinin karışımından oluşmaktadır. Nitekim model, ikili (dual) mesleki eğitim modelinin bürokratik mesleki eğitim modeli veya piyasa mesleki eğitim modeliyle birlikte uygulanması esasına dayanmaktadır. Karma mesleki eğitim modelinde yukarıda bahsedilen modellerden ikisi birlikte uygulanmaktadır (Işığışok, 2000:30-31).

- Bürokratik Mesleki Eğitim Modeli + İkili Mesleki Eğitim Modeli veya

- Piyasa Mesleki Eğitim Modeli + İkili Mesleki Eğitim Modeli olmak üzere, iki farklı şekilde ortaya çıkmaktadır.

Günümüzde Yunanistan ve İngiltere karma mesleki eğitim modelini uygulayan iki örnek ülkedir. Yunanistan bürokratik mesleki eğitim modeli ile ikili mesleki eğitim modelinden oluşan karma modeli uygularken; İngiltere ise, piyasa mesleki eğitim modeli ile ikili mesleki eğitim modelinden oluşan ikinci tip karma modeli uygulamaktadır.

1.5. Bazı Avrupa Birliği Ülkelerinde Mesleki ve Teknik Eğitim

1.5.1. Almanya

Almanya’da ilkökul düzeyine bağlı dört farklı ortaöğretim şekli mevcuttur. “Orta öğretimle eşdeğerli temel eğitim okulu, teknik orta öğretimi içeren orta öğretim okulu (Realschule) lise eğitimini içeren (Gymnasium) ve çok amaçlı (Gesamtschule) okuludur. İlkokulu bitiren öğrencinin eğilim ve yeteneğine göre bu okullardan birine devam etmesi zorunludur. ”Bu belirleme işlemi okulca yapılır. İlk iki yılda okula uyum, bilgi ve becerilerin geliştirilmesi ve kişiye verilen olanakların sınanması üzerine çalışılır. (Aykaç, 2002:155-156).

Liseye gidemeyecek öğrenciler meslek okullarının temelini oluşturan temel eğitim okuluna gider. Başarılı olanlar 7. sınıftan devam ederler. 9. sınıftan itibaren iş dünyası ile ilgili temel bilgileri kazandırmak ve meslek seçimine hazırlamak konusunda eğitilirler. 9. sınıfı başarıyla tamamlayanlar Temel Eğitim Okulu Bitirme Derecesi” alırlar. “Temel eğitim okulunun 10. sınıfı A tipi ve B tipi olmak üzere ikiye ayrılır. A tipini bitirenler meslek okullarına B tipini iyi derece ile bitirenler lisenin veya çok amaçlı okulun olgunluk sınıflarına (11, 12, 13. sınıflar) devam etme hakkını elde ederler. ” (Aykaç, 2002:155-156).

Almanya’da uygulanan mesleki eğitim sistemi “Dualist Sistem” olarak adlandırılır, teorik eğitim ile uygulamalı eğitimin birlikte yürütüldüğü bir sistemdir. Eğitim ve istihdam arasında sıkı bir uyum vardır. İşletme içi eğitimle, bir meslek okulunda haftada 1-2 gün süreli teorik eğitimin birlikte yürütüldüğü Dualist Sistem daha sonra

sürdürülecek olan mesleğe yönelik deneyim sağlamakta ve bu tür eğitimden geçen gençler açısından istihdam imkânları artmaktadır. (Aykaç, 2002:155-156).

Genel eğitim, meslekî, teknik ya da yüksek öğretim kapsamına giren bir eğitimle tamamlanmaktadır. Uzun ve kısa süreli eğitim sağlayan 2 tür yapı vardır. Kısa süreli olanı, temel ve genel orta öğretim veren ve eyaletlere göre 5-6 yıl arasında değişen Hauptschule ve realschule ve bunları izleyen 2 yıllık teknik eğitim (Fachoberschule) tam gün süreli meslekî eğitim (Berufssfachschule) ya da uygulamalı meslekî eğitim (Berufsschule) sağlayan okulları kapsamaktadır. Bu eğitimlerini tamamlayan gençler yüksek teknik okullara ve üniversitelere, 3 yıl süreli Berufsschule'yi tamamlayanlar ise kısa süreli bir yüksek teknik öğretim kurumu olan ve temel meslekî eğitimi bitirenlere süreli meslekî eğitim veren Fachschule'ye devam ederler orta öğretim sonrası dual sisteme devam eden gençlerin oranı toplum içinde %72'dir (MEGEP, 2006).

Toplam işçi istihdamı içinde vasıflı işçi oranının % 45 olduğu Almanya'da vasıflı işçilerin % 90'ı bir meslek diploması ya da sertifikaya sahiptir. Almanya'da meslekî eğitimin sağladığı en önemli avantajlardan bir meslek diploması sahibi olan ve ilgili branşta çalışan gençler başlangıçtan itibaren vasıflı işçi statüsünde değerlendirilmelidir.

1.5.2. Yunanistan

Yunanistan'da zorunlu eğitim 9 yıldır. 5 yaşında başlar ve 14 yaşına kadar devam eder. Bunun 3 yılı ilkokul, 3 yılı ortaokul ve 3 yılı da mesleğe hazırlama eğitimidir. Diğer Avrupa Birliği Üyesi ülkelere kıyasla mesleki eğitim daha zayıftır. Eğitim görenlerin %75'i teorik, %22'si mesleki eğitim görmekte olup az bir kısmı çıraklık eğitimine tabi tutulmaktadır. Yunanistan uygulanan mesleki eğitim modelleri, iki yıl süreli teknik ve meslek okulları ve lise eğitiminden daha ileri düzeyde bir genel eğitimin yanı sıra bir meslekî faaliyeti gerçekleştirebilecek seviyede teknik ve meslekî eğitim sağlayan eğitim modelidir (Aykaç, 2002:155-156).

1.5.3. İspanya

İspanya'da 8 yıllık bir temel eğitimin sonunda vasıf belgesi, başarılı olamayanlara da eğitim belgesi verilmektedir. Vasıf belgesi alanlar eğitime devam etmekte, diğerleri ise kısa süreçli mesleki eğitim kurslarına tabi tutulmaktadır.

Mesleki eğitim 2 türlü uygulanır.

- İnsanları belli bir beceri düzeyine ulaştırma amaçlı verilen Temel Mesleki Eğitim.
- Uluslar arası teknolojik gelişmelere uyumu, branşlaşmayı ve uzmanlık düzeyini yükseltmeyi hedefleyen, özel mesleki eğitim.

1.5.4. İsveç

İsveç'te zorunlu eğitim 9 yıl olup müteakiben mesleki eğitim ve gönüllü gramer eğitimine devam edilmektedir. Okulu bitirenlerin yaklaşık %90'ı dil eğitimine devam etmektedir. Mesleki eğitime önemli bir kaynak aktarılmakta ve sürekli olarak geliştirilmektedir. Mesleki eğitimde ağırlıklı olarak tam zamanlı eğitim tercih edilmektedir. Meslek eğitimlerinin en az %15'i işletmelerde sürdürülmektedir.

1.5.5. Fransa

Fransa'da 6-18 yaşları arasında, 5 yıllık ilköğretim eğitimini müteakiben 4 yıl süreli ortaokul öğrenimine devam edilmektedir. Zorunlu öğretimin ardından gençler eğitimlerini sürdürmek, bir çıraklık sözleşmesi kapsamında teorik ve uygulamalı meslekî eğitimden yararlanmak ya da doğrudan çalışma yaşamına katılmak gibi seçeneklerden birini tercih edebilirler.

Bunlar Yüksek öğretime girişi sağlayacak genel eğitimden ya da özel meslekî eğitim veren kurumlardan yararlanmaktadırlar. Fransız eğitim sisteminde, genel ve teknik eğitim aynı yapı içerisinde değerlendirilmektedir. Dört yıl süreli ortaokul eğitiminin ilk iki yılın bitiminden sonra genel eğitime ya da teknik ve meslekî eğitime devam seçenekleri sunulur. Daha sonraki aşamada ise genel eğitimlerini sürdürerek lise diploması almak ve yüksek öğretime geçmek isteyen gençlerin dışında kalan gruplar ya 2 yıllık meslekî eğitim görerek, temel meslekî eğitim sertifikası (CEP) ya da çıraklık

meslek sertifikası (CPA) almakta bundan sonraki aşamada ise 2 yıl süreli bir eğitimden geçerek temel meslekî eğitim brövesi (BEP) ya da 2-3 yıllık bir eğitim sonrasında meslekî yetenek sertifikası (CAP) alma imkânına sahip olmaktadır. İkinci aşamayı geçerek BEP ve CAP belgesi alan öğrenciler ise, 2 yıllık bir ek eğitim sonrasında meslekî yeterliliğe hak kazanmaktadır (Aykaç, 2002:155-156).

Ortaokulun ikinci yılından sonra teknik sınıflara ayrılan gençlerde aynı aşamalardan geçerek meslekî bukolarya'ya girebilmekte ya da teknik liselere devam ederek teknik büro açabilme olanağına sahiptirler. Bu eğitimi tamamlayanlar yüksek teknik okullara ve meslekî uzmanlık alanlarına gidebilmektedirler. Fransa'da meslekî eğitim sistemi ağırlıklı olarak okul eğitimine yönelmiştir. İşletmelerin meslekî eğitime katılımları giderek artış göstermekle birlikte yalnızca çıraklık eğitimi gören gençler, büyük ölçüde işletme içi uygulamalı eğitimden yararlanmaktadır (Aykaç, 2002:155-156).

1.6. Avrupa Yükseköğretimi Geliştirme Programları

Uluslar arası düzeyde yükseköğretimi geliştirmek üzere aşağıdaki programlar geliştirilmiştir.

1- Socrates: Bu program her eğitim kademesinde eğitim, teknolojik gelişmelere uyum, yetişkin eğitimi gibi sekiz alanda Avrupalılık iş birliğini destekleyen bir eğitim programıdır. Bu programın birinci aşaması 1995-1999 yıllarını kapsamaktadır. Bu aşamadan Türkiye yararlanamamıştır. Programın ikinci aşaması 10 Ocak 2000-31 Aralık 2006 yıllarını kapsamaktadır. Bugüne kadar Türkiye bundan da yararlanamamıştır. 2004 yılına kadar olan süre Türkiye'nin programlara katılım öncesi hazırlık aşaması olmuştur. Programa katılım ise 2004 yılından itibaren söz konusudur (www.yayim.meb.gov.tr, 02.12.2011).

2- Erasmus: Bu program Sokrates Programı'nın bir alt programıdır. Yükseköğretim kurumlarının birbirleri ile işbirliği yapmalarını teşvik etmeye yönelik bir Avrupa Birliği programıdır. Yükseköğretim kurumlarının birbirleri ile ortak projeler üretip hayata geçirmeleri; kısa süreli öğrenci ve personel değişimi yapabilmeleri için karşılıksız mali destek sağlamaktadır (Ünal, 2006:48).

3- Comenius: Bu programın temel amacı, "Okul Eğitimi" alanında Avrupa ülkeleriyle işbirliği yapmak suretiyle eğitimde kaliteyi artırmak ve kültürel diyalogu sağlayarak dil öğrenimini teşvik etmektir. Bu program (www.ua.gov.tr, 02.12.2011);

- Okul Öncesi Eğitim
- İlköğretim
- Ortaöğretim, alanlarını kapsamaktadır.

4- Lingua (Dil Eğitim ve Öğreniminin Teşvik Edilmesi): “Bu programın amacı; Avrupa Birliği’ndeki 11 dil ve artı İrlanda’ca ve Lüksemburg’çanın eğitim ve öğretimini teşvik etmek bu dillerin hayatta kullanımlarının sağlanmasına yardımcı olmaktır” (<http://yayim.meb.gov.tr>, 02.12.2011).

5- Minerva : Open & Distance Learning and Information & Communication Technologies in Education (Açık ve Uzaktan Öğrenim ve Eğitim’ de Bilişim Teknolojileri: Program kapsam, süre, nitelik, eğitim kaynakları ve sistemlerine ulaşmada daha esnek bir öğrenim süreci sunmak amacı taşır (<http://yayim.meb.gov.tr>, 02.12.2011).

6- Grundtvig Yetişkin Eğitimi Programı: İşgücünün sürekli yenilenmesi, yeniliklere uyum sağlamak amacıyla hayatı boyunca her kademedeki günün şartlarına uyum sağlamak üzere eğitilmesini amaçlayan bir programdır. Böylece istihdam imkanları artırılmakta, teknolojik gelişmelere ayak uydurulmakta ve topluma ekonomik destek sağlanmaktadır. Grundtvig, mesleki eğitim dışında kalan her konular üzerine de eğilmektedir (2007 Hayatboyu Öğrenme Programı LLP Analizi:43).

7- Observation And Innovation (Gözlem Ve Yenilik): Programın amacı, diğer ülkelerdeki eğitim faaliyetlerini izleyerek değişik yaklaşımları değerlendirmektir. Bu açıdan eğitim kalitesinin iyileştirilmesi, diğer toplumlarda görülen faydalı uygulamaların örnek teşkil edecek şekilde uygulanması yönünden büyük önem taşımaktadır (www.yayim.meb.gov.tr, 02.12.2011).

8- Jointactions [Bağlantılı (Ortak) Faaliyetler]: “Eğitim, meslekî ve teknik eğitim, genel eğitim, gençlik politikaları ve araştırma gibi tüm alanların etkileşim içerisinde olduğu

bir bilim dalıdır. Bu yüzden “Socrates Programı” tüm diğer program ve etkinliklerle sıkı ilişki içerisindedir. Bu da bağlantılı faaliyetlerin merkezî noktasını oluşturur. Eğitim, öğretim ve gençlik politikalarına bütünsel bir yaklaşımı desteklemek üzere tasarlanmıştır” (www.yayim.meb.gov.tr, 02.12. 2011).

9- Accompanying Measures (İlişkilendirme Ölçütleri): “Bu program, Socrates programının alt programlarından Comenius, Erasmus, Lingua, Minerva ve Grundtvig etkinlikleri arasında etkin bir rol oynar” (www.yayim.meb.gov.tr, 02.12. 2011).

10- Leonardo Da Vinci mesleki Eğitim Programı: AB' ülkeleri veya aday ülkelerin mesleki eğitim politikalarının destekleyen ve gelişimini sağlamaya yönelik çalışmalar yapan programdır. Kişilere yönelik mesleki bilgi beceri geliştirme ve paylaşmaya, işletmelerin işbirliği sağlamalarına yönelik, teknolojik gelişmelere ayak uydurmak, dil yeteneklerini geliştirmek, hayatboyu öğrenmeye insanların yönlendirilmesi, dünyadaki teknolojik gelişmelere ayak uydurulması, özellikle gençler için temel mesleki eğitimin desteklenmesi ve teşvik edilmesi yer almaktadır. Programın hedef kitlesi tüzel kişilik sahibi tüm resmi ve özel kurum ve kuruluşlar, eğitim kurumları ile KOBİ, STK ve yerel idarelerdir (2007 Hayatboyu Öğrenme Programı LLP Analizi:140).

11- Youth: (Gençlik): Genç kesimin eğitim ve öğretim faaliyetlerini ele alan bir programdır. Gençlere Avrupa' ya açılıp burayı tanımalarını, sorumlu ve bazı konularda öncü olmalarını sağlamaya yönelik amaçları vardır (www.yayim.meb.gov.tr, 02.12.2011).

12- Tempus: Bu program 1990'da oluşturulmuş olup yüksek eğitimde iş birliğine dayalı bir geçiş programıdır (www.yayim.meb.gov.tr, 02.12. 2011).

13- Culture-2000: Programın amacı, Avrupalı insanlar arasında ortak bir kültür mirası ve kültürel ve sanatsal farklılık ile oluşturulan ortak bir kültürel alan geliştirilmesine yardımcı olmaktır (www.yayim.meb.gov.tr, 02.12. 2011).

14- Media-Plus: Amacı, Avrupa'da sinematoğraf, audio-visual ve multi-medya endüstrisinin büyümesine paralel bir çevre yaratırken, yapısal eksiklikleri en aza indirmektir. Temel hedef Avrupa'nın Audio-visual mirasına ışık tutmak, düşük audio-

visual üretim kapasitesine sahip ülke veya bölgelerde bu sektörü geliştirmek ve özellikle KOSGEB'ler arasındaki üretim ve dağıtım sektörünü güçlendirmektir (www.yayim.meb.gov.tr, 02.12. 2011).

1.7. Yükseköğretimde Bolonya Süreci

19 Haziran 1999'da Avrupa'daki 29 ülkenin Eğitim Bakanları Bolonya' da bir araya gelerek düzenli, kararlı ve demokratik bir toplum yapısının kurulabilmesi, eğitimde işbirliğinin ve esnek bir sistemin sağlanabilmesi, kalitenin yükseltilebilmesi gibi amaçlarla Bologna Deklarasyonu' nu imzalamışlardır. Bu deklarasyonda ele alınan konular aşağıdaki gibidir;

- 1- Avrupa'daki yüksek öğrenimin uluslararası rekabet edebilirliğinin artırılması,
- 2- Avrupa Yüksek Öğrenim Alanı kurulması ve dünya çapında geliştirilmesi,
- 3- Avrupa vatandaşlarının istihdamını ve yüksek öğretim sisteminin uluslar arası rekabet edebilirliğini artıracak kolay okunabilir ve karşılaştırılabilir bir öğrenim dereceleri sisteminin (Diploma eki yoluyla) benimsenmesi,
- 4- Öğrenci hareketliliğini arttırmak için, ECTS sisteminde olduğu gibi, bir kredi sisteminin kurulması,
- 5- Öğrencilerin, araştırmacıların, akademisyenlerin ve idari personelin serbest dolaşımının kolaylaştırılarak hareketliliğin artırılması,
- 6- Karşılaştırılabilir kriterlerin ve metodolojilerin geliştirilmesi amacıyla Avrupa işbirliğinin artırılması,
- 7- Özellikle müfredat geliştirme, kurumlar arası işbirliği, hareketlilik programları ve entegre eğitim ve araştırma programları açısından yükseköğretimde Avrupa boyutunun geliştirilmesidir (www.ec.europa.eu, 02.12.2011).

1.8. Türkiye’ deki Mesleki ve Teknik Eğitimin Tarihi Süreci

Tarihi geçmişimize baktığımızda, mesleki teknik eğitimin toplumumuzda oldukça eskiye dayandığını görebilmekteyiz. Bu nedenle tarihsel süreçte ele alıp, cumhuriyet öncesi ve sonrası olarak inceleyelim.

1.8.1. Türkiye’de Cumhuriyet Öncesi Mesleki ve Teknik Eğitim

1.8.1.1. Tazminat’tan Önceki Mesleki ve Teknik Eğitim Süreci

Toplumumuzda mesleki eğitimin tarihsel sürecine göz attığımızda önce Ahilik Teşkilatı’ndan bahsetmekte gerekmektedir. Asıl isminin Şeyh Nasırüddin el- Hoyi (1175/1262) olduğu tahmin edilen Ahi Evren, Anadolu da Ahiliğin kurucusu olarak kabul edilmektedir. Ahi kelimesinin değişik dillerde kardeş, eli açık, cömert gibi anlamlarının olduğunu görebilmekteyiz. Ahilik Teşkilatı’na ilk defa Abbasiler döneminde rastlanmış olup, Anadolu’da görülmesi 12. yüzyılda Selçuklular Devri’ne dayanmaktadır (Çinar, 2007:10). Bu nedenle, ülkemizin köklü bir mesleki eğitim geleneğine sahip olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır (Işığık, 2000) Cumhuriyet öncesi dönemde mesleki teknik eğitim normal eğitimin dışında tutuluyor ve ilk zamanlarda çıraklık usulü yürütülüyordu. Bu süreci kalfalık ve ustalık dönemi takip ediyor, daha sonra o kişi yanına çırak alıp yetiştiriyordu. Sosyal düzen içerisinde aynı meslekten olanların birbirine yardım etmeleri, birlik beraberliğin sağlanması, gençlerin kötü alışkanlıklardan uzak tutulması, hiyerarşinin sağlanması gibi amaçlarla ahilik teşkilatları oluşturulmuştu (Turan, 1992:26).

Ahilik Teşkilatında eğitim günlük hayatla iç içeydi, eğitim vermek için belli bir zaman ve mekân yoktu. Ahilik teşkilatında mesleki ve teknik eğitimin ilk verildiği yerlerin Debbağhaneler olduğu bilinmekte olup belli başlı evreler vardı. Bu evreler, yamaklık devresi, çıraklık devresi, kalfalık devresi ve ustalık devresidir (Çinar, 2007:12).

Yamak olmak isteyen on yaşın altında olmaması, atölyede sürekli çalışmaya devamının velisi tarafından teyit edilmesi gerekmektedir, herhangi bir ücret ödenmezdi ve süresi iki yıl olarak belirlenmişti (Çinar, 2007:12).

Yamaklık sürecini sorunsuz olarak tamamlayanlar çıraklık evresine geçiş yapardı. İşinin temelini öğrenmek, temizlik yapmak getir götür işleri yapmak gibi yükümlülükleri vardı ve süresi üç yıl olarak belirlenmişti (Çinar, 2007:14).

Eğitici ustaların gözetiminde üç yıllık süreci tamamlayan kişi kalfalık sürecine geçip eğitimine buradan devam ederdi. Ustanın olmadığı zamanlarda onu temsil eder, emekliye ayrılanların yerine geçip onların iş yerlerini idare ederlerdi. Kalfalık süresi üç yıldır ve kişinin usta olabilmesi için üç çırak yetiştirmesi gerekmektedir (Çinar, 2007:14-15).

1727 yılında esnafın sayısı ustalıkla sınıflandırılmış ve buna gedik denilmiştir. Ustalık hakkıyla birlikte alınıp satılan aletlere gedik denmekteydi ve ustalık çağına geldiği halde gedik sahibi olmayan kalfaların kalfalık süreçlerinin uzamasına neden oluyordu ve teşkilat bundan ciddi zarar görmeye başladığı için, Ahi baba yerine seçimi kadı tarafından atanmış devlet memuru olan kahya (kethuda)' ya bırakılmıştır (Kılıç, 22007:129)

Eğitici ustanın yanında üç yıllık kalfalık eğitim sürecini tamamlayanlar usta törenle usta olurlardı. Usta olabilmesi için, kişinin geçmiş evrelerde görevlerini gereğine göre ve sorunsuz yerine getirmiş olması gerekmekte, Ahi ocağına girmek isteyen ustanın en az üç tane kalfa yetiştirmesi gerekmektedir (Çinar, 2007:15).

XVI. yüzyıl sonlarında Anadolu pazarına Batıdan çok miktarda ürün girmeye başlamış ve teşkilat mensupları oldukça sıkıntıya düşmüşlerdi. Ahilik sisteminin bozulmuş olması nedeniyle, XVIII. yüzyıldan sonra dini birlikteliklerden uzak, sadece üyesi olan esnaf ve sanatkarların birlikteliklerini ve haklarını koruyan lonca sistemi kurulmuştur. Osmanlı Devleti döneminde kurulan loncalar esnafların ticari konularda kararlar aldığı yerlerdi. Ahilik Teşkilatına nazaran gelenek ve görenekler büyük oranda terk edilmişti (Anapa, 2008:15, Çinar, 2007:18).

Osmanlı Devletinde mesleki ve teknik eğitime öncelikle askeri zorunluluk nedeniyle başlanmıştır ve ilk açılan mesleki eğitim kurumu Hendesehanedir. Bu dönemde denizler üzerinde yoğunlaşan savaşlar Avrupa' da denizcilik üzerine eğitim veren teknik eğitim kurumlarının açılmasına vesile olmuştur (Çinar, 2007:20).

1770 yılında Rus Donanması' nın Çeşme' de Osmanlı Donanmasını yakması sonucu, yeni inşa gemilere ihtiyaç doğurmuş ve bu maksatla 1773 yılında Mühendishane-i Bahr-i Hümayun kurulmuş ve eğitime başlamıştır (Çinar, 2007:20).

1795 yılında, Avrupa'nın zirai, sınai, iktisadi anlamda gelişmesine karşın Osmanlı Devletini güçlendirmek ve ilmi geliştirmek adına Mühensihane-i Hümayun açılmıştır. Bu sayede normal eğitimlerin dışında mesleki ve teknik eğitimlerin verileceği okullar da açılmaya başlamıştır. Eğitimin bilim olarak kabul edilmesi, Avrupa ve Amerika' daki çalışmalar sayesinde olmuştur (Temiz, 2009:34, Çinar, 2007:22).

Sanayileşme yolunda hızla ilerleyen batının eğitim programları takip edilmeye başlanmış, hem Avrupa' ya öğrenci gönderilip hem de oradaki uzmanlar ülkeye davet edilerek eğitim sisteminin iyileştirilmesi yoluna gidilmiştir. Tazminat Dönemi' nde sanayileşmeye önem verilmeye başlanmıştır. Bu doğrultuda da Sanayi İdadı ve Mühendishane İdadı okulları açılmıştır.

1839-1864 yılları arasında meslek elemanı yetiştirme konusunda bir çok çalışma yapılmış, ancak olumlu sonuçlar alınamamıştır. Osmanlı Devletinin %80 geçim kaynağının tarım olması nedeniyle 1847' de Ameli Ziraat Mektebi kurulmuştur. Yine ileri Batı' nın sanayide gelişen tekniğine aşına olmayı sağlamak amacıyla 1848' de Zeytinburnu Sanayi Mektebi kurulmuştur. 1859 yılında kadınların mahalle dışında da mesleki teknik anlamda eğitilmelerini sağlamak amacıyla Cevri Kalfa Mektebi adında kız sanat okulu açılmıştır. 1860 yılında kimsesiz ve yetim çocukları kazanmak amacıyla İslahhaneler kurulmuştur. Savaşlarda telgraf haberleşmesi önem kazandığı için 1860 yılında Telgraf Memur Mülazım Mektebi açılmıştır. 1869' da mesleki ve teknik eğitimin sadece yüksek kısmı Maarif Bakanlığı sorumluluğu altına bırakılmıştır ve 1868-1870 yılları arasında, İstanbul, İzmir, Bursa, Kastamonu, Bosna, Trabzon, İşkodra, Erzurum ve Diyarbakır' da nizamnameye uygun teknik okullar açılmıştır. 1870' de Orman Mektebi, 1874' de maden işçilerini yetiştirmek üzere Maddin Mektebi kurulmuştur (Anapa, 2008:16, Çinar, 2007:30).

1.8.1.2. Tanzimat' tan Sonraki Mesleki ve Teknik Eğitim Süreci

Tanzimat' tan sonra İstanbul' da çok sayıda Kız Sanayi Mektepleri açılmıştır. 1876' da Fenn-i Resim ve Mimari Mektebi, 1882' de Sanayi-i Nefise Mektebi, 1884' de mühendis yetiştirmek üzere Hendese-i Mülkiye Mektebi, ticaretin yoğunlaşması nedeniyle ticaret okullarına ihtiyaç artınca 1883' de ilk ticaret okulu olan Hamidiye Ticaret Mektebi Alisi açılmıştır, 1885' de Kız Sanayi Mektebi kurulmuştur. Salgın hastalıkların baş göstermesi nedeniyle tıp alanında da eğitim kurumlarına ihtiyaç doğmuş ve 1887' de Nümüne Bağı ve Aşı Ameliyat Mektebi kurulmuştur yine aynı yıl zirai alanda eğitilmiş insan ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Ameli Ziraat Mektebi kurulmuştur, 1889 yılında ordudaki binek hayvanların tedavisini yapmak amacıyla Mülkiye Baytar Mektebi, 1892' de çiçek aşısı yapabilen memurlar yetiştiren Aşı Memurları Mektebi, 1914' de demiryolu ağlarının oluşturulmasına yönelik adam yetiştiren Şimendifercilik Mektebi, 1894' de sanayide çırak olarak çalışanların eğitim faaliyetlerinden mahrum kalmalarını önlemek için Çıraklık Mektebi, 1911' de Mühendishanelere teknik eleman yetiştirmek üzere Kondüktör Mektebi, aynı yıl taşınmazların harita ve krokilerinin çıkarılması amacıyla Kadastro Memurları Mektebi kurulmuştur (Anapa, 2008:16, Çınar, 2007:30-109).

1.8.2. Cumhuriyet Sonrası Türkiye' de Mesleki ve Teknik Eğitim

1.8.2.1. Cumhuriyetin İlk Yılları İtibariyle Mesleki ve Teknik Eğitim

Ülkemiz köklü bir mesleki eğitim geçmişine sahip olmasına rağmen, mesleki eğitimin bir model çerçevesinde yürütülmesi nispeten daha yakın bir tarihsel gelişme olarak değerlendirilebilir. Cumhuriyetin ilanından sonra mesleki eğitim sistemi de yeniden düzenlenmiş ve mesleki eğitimin de genel eğitim gibi okul temeline dayalı olarak yürütülmesi esası kabul edilmiştir (Işığışık, 2000). Cumhuriyetin ilk yıllarında, Dewey, Kerschensteiner, Ömer Buyse, Kühn gibi uzmanlara mesleki eğitim ile ilgili çalışmalar yaptırılmış ve raporlar hazırlanmıştır. Bu raporlarda benimsenen fikirler (Ünal, 2006:97);

- Küçük sanat erbabının yanında çalışan çıraklarla sanayi müesseselerine ileride gerekli olan çırakları yetiştirmek üzere çırak okullarının açılmasıdır,

- Mahalli sanatların gelişmesine yardım etmek amacıyla "Gezici ve Geçici Kursların" açılmasıdır, şeklinde özetlenebilir.

Mesleki ve teknik eğitimle ilgili faaliyetleri sürdürme görevi ilk olarak 1927 yılında Yükseköğrenim Dairesi' ne verilmiştir. Böylece ilk kez ülkemizde de bir mesleki eğitim modeli uygulanmaya başlamıştır. Bu bakımdan, bürokratik (veya okul) mesleki eğitim modeli ülkemizde uygulanan ilk mesleki eğitim modeli olma özelliği taşımaktadır (Ünal, 2006:98, Işığışık, 2000).

1922 yılında temel eğitim ve okuma yazma öğretmek amacıyla "Halk Mektepleri" kurulmuş olup geceleri ders vermeye başlanmıştır. 1924 yılında Tevhid-i Tedrisat Kanunu ile halk kitaplıkları kurulmuştur.

1925-1926 yıllarında "Halk Dersaneleri" açılmış 26 bin kadın ve erkeğe okuma yazma öğretilmiştir. 1926 yılında ABD'den getirilen John Dewey ve diğer uzmanlarla birlikte MEB kuruluş yasası (789 sayılı yasa) kabul edilmiş ve ilk halk eğitimi birimi olan "Halk Terbiyesi Şubesi" kurulmuştur. 13 coğrafi bölgeye ayrılan Türk Eğitimi'nin her biriminin başına "Maarif Emiri" getirilmiştir. Bu emirliklere halk eğitimi görevi de verilmiştir (Ünal, 2006:98).

Mesleki eğitim, 1935 yılına kadar Milli Eğitim Bakanlığı'nın sorumluluğunda yürütülmüştür. 1935 yılında 2765 sayılı Kanun yürürlüğe girmiş ve bu Kanun uyarınca, tüm mesleki eğitim veren okulların giderleri tamamen devlet tarafından karşılanmaya başlamıştır. Daha sonra bu dairenin adı Yüksek ve Mesleki Öğretim Genel Müdürlüğü olarak değişmiştir, detaylı planlamalar yapılmaya başlanmıştır (Ünal, 2006:98, Işığışık, 2000).

1940-1954 yılları arasında hizmet veren Köy Enstitüleri' nde çok sayıda öğretmen yetişmiş ve bunlar hayvancılıktan ziraate kadar her türlü konuda eğitim vermiştir (Ünal, 2006:98).

1968-1969 Öğretim Yılı'nın itibariyle teknik öğretim kurumlarında, mühendis seviyesinin altında üç ayrı seviye ve nitelikte operatör, işçi, yarı becerili işçi, usta ve teknisyen gibi üretici teknik personeli yetiştirebilecek pratik sanat okulları, sanat enstitüleri ve teknisyen okulları olmak üzere üç ayrı kategoride toplanmıştır.

4702 sayılı Kanun ile 3308 sayılı Meslekî Eğitim Kanuna eklenen bir ek madde 2001-2002 Öğretim Yılından itibaren öncelikle küçük yerleşim birimlerinden başlamak üzere, meslekî ve teknik eğitim alanında orta öğretim diploması, sertifika ve belge veren programların uygulandığı meslekî ve teknik eğitim merkezleri açılmıştır (Ünal, 2006:98).

Cumhuriyet Dönemi ile birlikte uygulanmaya başlayan bürokratik (okul) mesleki eğitim modeli başlangıçta, gereksinim duyulan nitelikli işgücünün karşılanmasında son derece olumlu sonuçlar vermiştir. Ancak, ne yazık ki, mesleki eğitim alanında sağlanan bu olumlu gelişmeler kısa bir süre sonra artan sorunlar ile gölgelenmiştir.

Nitekim, mesleki eğitim okullarının programlarının giderek, genel eğitim veren okul programlarına yakınlaştırılması, atölye uygulamalarının sınırlandırılması ve gelişen sanayinin gereksinimlerine uygun yapısal değişimlerin gerçekleştirilememesi, karşılaşılan em önemli sorunların başında gelmektedir. Sorunların gün geçtikçe artması ve mesleki eğitim okullarının teknolojik gelişmelerle daha da şiddetlenen nitelikli işgücü gereksinimini karşılamada giderek yetersiz kalması ilgilileri yeni çözüm arayışlarına sevk etmiştir 1960'dan sonra planlı dönemin başlaması ile beraber ihtiyaç duyulan nitelikli işgücünün yetiştirilmesinde mesleki eğitimin önemi daha iyi kavranmıştır (Işığışok, 2000, Anapa, 2008:18)

1950' li yıllarda Gazi Eğitim Enstitüsü' nde Halk Eğitim ile ilgili öğretmen yetiştiren programlara başlanmıştır. 2089 Sayılı Çırak, Kalfa ve Usta Kanunu 20.6.1977 tarihinde kabul edilerek, 5.7.1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile devletin mesleki eğitime düzenleyici olarak katılması esası kabul edilerek çıraklık eğitim hizmetleri Milli Eğitim Bakanlığı'nın sorumluluğuna verilmiştir. Ancak, 2089 sayılı Kanun yürürlükte bulunduğu süre içerisinde; Kanunca öngörülen düzenlemelere ilişkin arzulan gelişmelere ulaşamamıştır (Ünal, 2006:101, Işığışok, 2000).

2089 sayılı Kanunu yürürlükten kaldıran 3308 sayılı Çıraklık ve Mesleki Eğitimi Kanunu 19.6.1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Kanun; mevcut mesleki eğitim modelini düzenlemekle kalmamış; bunun yanında ilk kez ülkemizde de ikili (dual) mesleki eğitim modeli uygulamasını başlatmıştır. Böylece Cumhuriyet Dönemi'nden beri uygulanan bürokratik (okul) mesleki eğitim modeline, ikili (dual) mesleki eğitim

modeli de eklenmiştir. Bir başka deyişle, 3308 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesiyle birlikte, Cumhuriyet Dönemi'nden itibaren uygulanan bürokratik (okul) mesleki eğitim modelinden karma bir mesleki eğitim modeline geçilmiştir. Bu bakımdan, mesleki eğitime yeni bir biçim ve içerik kazandıran 3308 sayılı Kanun, bu alanda bir dönüm noktası olarak değerlendirilmektedir. Kanunun temel amacı, mesleki ve teknik eğitimin daha geniş kitlelere hitap etmesini sağlamak, günün gereksinimlerine yanıt verir hale getirmektir. Mesleki eğitim; mesleki ve teknik eğitim, çıraklık eğitimi ve yaygın mesleki ve teknik eğitim olmak üzere üç boyutlu olarak ele alınarak düzenlenmiştir.

Kanun mesleki ve teknik lise öğrencilerine sanayi ve hizmetler sektörlerinde uygulamalı eğitim yapma imkanı getirirken çıraklık eğitimi de yeniden düzenlemekte, çıraklık eğitimine devam edenlere haftanın bir günü çıraklık eğitim merkezlerinde teorik eğitim olanağı sunmaktadır. Ülkemizde halen bürokratik (okul) mesleki eğitim modeli ile ikili (dual) mesleki eğitim modeli birlikte uygulanmaktadır. Bir başka deyişle, 3308 sayılı Kanun ile birlikte karma bir mesleki eğitim modeli benimsenmiştir (Işığışok:2000).

1.8.2.2. Günümüzde Türkiye' de Mesleki ve Teknik Eğitim

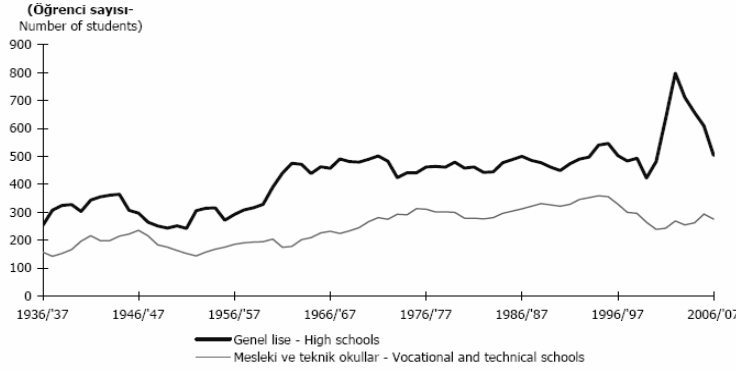
Günümüz şartlarında, toplumsal statü ve toplumda, mesleki eğitim yerine akademik eğitim alanlarının statüsünün yüksek olduğu inancının yaygın olması ve üniversite mezunlarının iş bulma şanslarının, lise mezunlarından fazla olması düşüncesiyle üniversitelere aşırı rağbet var. Ortaöğretimdeki öğrenciler, üniversitelerin lisans programlarına girme şanslarının daha büyük olacağı düşüncesiyle, meslek liseleri yerine genel liseleri tercih etmekte, bu nedenle meslek liseleri, ikinci sınıf lise olarak algılanmaktadır.

Türk eğitim sistemi son 10 yıldır sayısal açıdan önemli gelişmeler göstermektedir. Özellikle sekiz yıllık zorunlu eğitime geçiş sonrası net okullaşma oranı; ilköğretimde %89,26'dan %96,49'a, orta öğretimde %37,87'den %58,52'ye, yükseköğretimde %10,76'dan %21,06'ya yükselmiştir (Kenar, 2010).

Yükseköğretimdeki lisans kontenjanlarının, başvuruda bulunanların ortalama %10'unu karşılaması nedeniyle üniversiteye giremeyen genel lise çıkışlı büyük öğrenci kitlesi,

mesleki bir beceri de kazanamamış olduğundan hem eğitime devamdan hem iş bulma şansından yoksun kalmakta, birkaç yılını, önemli bir ekonomik bedel de ödeyerek, hiçbir mesleki becerinin kazandırılmadığı dershanelerde geçirmektedir. Bir taraftan iş dünyasında nitelikli eleman ihtiyacı, öte yandan iş bekleyen ancak beceri eğitiminden yoksun büyük bir genç nüfus. Bu durum, karşımıza mesleki eğitim sorunu olarak çıkıyor.

Şekil 1: Okul Başına Düşen Öğrenci Sayısı



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, İstatistik göstergeler 1923-2006

2006-2007 yılına göre Türkiye’de, 7934 ortaöğretim kurumu, 4244 Mesleki ve Teknik Eğitim Kurumu olduğu görülmektedir.

2008-2009 yılına göre ülkemizde 8675 ortaöğretim kurumu ve 4622 Mesleki Eğitim Kurumu olduğu görülmektedir. Yani bu 1-2 yıllık süreç içerisinde ortaöğretim kurumu sayısında 741, Mesleki ve Teknik Eğitim Kurumu sayısında ise 378 adet artış görülmüştür.

2006 yılı itibarıyla mesleki ve teknik ortaöğretimdeki okul sayısı:4. 029, öğrenci sayısı: 1. 182. 637, öğretmen sayısı: 82. 736. Buna göre her öğretmene 14 öğrenci düşüyor. Yalnız örgün eğitim dikkate alınırsa, genel ortaöğretimdeki öğrenci oranı: %61, mesleki ortaöğretimdeki öğrenci oranı: %39. Zaman zaman, dünyada bu oranın 65'e 35 olduğu, Türkiye'de bu anlamda tersine bir durum bulunduğu söylenmektedir. Ancak belli başlı ülkeler incelendiğinde bu görüşü doğrulayan örneklere rastlanmadığı görülür. Sözgelimi ortaöğretimde mesleki eğitimdeki öğrenci oranı Japonya'da, %24, Kore'de %33'dür (Ekrem, 2007).

Türkiye, genel lise meslek lisesi maliyet oranları bakımından OECD ülkeleri arasında Almanya'dan sonra ikinci sırada gelmektedir (Yılmaz H. :2006). Bu avantajlarına rağmen Türkiye'deki statü nedeniyle, meslek liseleri daha alt seviyede algılanmakta, mesleki ortaöğretimde çok önemli bir nitelik sorunu yaşanmaktadır. Bunun iki önemli göstergesinden biri, meslek lisesi mezunlarına iş dünyasından talebin çok az olması, ikincisi, akademik başarı düzeylerinin genel lise öğrencilerinin çok daha altında bulunmasıdır (Ekrem, 2007).

2008-2009 Eğitim İstatistikleri' ne bakıldığında, ortaöğretim kurumlarında okuyan öğrenci sayısının 3.837.164 ve Mesleki ve Teknik Eğitim Kurumlarında okuyanların sayısının ise 1.565.264 olduğunu görmekteyiz. Yani ortaöğretimde okuyan öğrenci sayısı Mesleki ve Teknik Eğitim görenlerin 2,45 katı kadardır.

Aşağıdaki tablo incelendiğinde, erkek öğrencilerin kız öğrencilere göre ilköğretimde %7,7, orta öğretimde %18,4, yükseköğretimde %29,4 daha fazla olduğu görülmektedir. Bu da atışın kızların aleyhine geliştiğinin bir göstergesidir. orta öğretimdeki okulların %53 meslek liseleri, %47'si genel liselerdir.

Tablo 1: Okul ve Öğrenci Sayıları 2008-2009

Eğitim kademesi	Okul/Birim	Toplam öğrenci	Kız	Erkek	Kız öğrenci /toplam
Okul öncesi eğitim	23.563	804.765	383.732	421.033	%47,7
İlköğretim	33.769	10.709.920	5.156.049	5.553.871	%48,1
Ortaöğretim	8675	3.837.164	1.757.223	2.079.941	%45,8
Genel orta öğretim	4.053	2.271.900	1.085.656	1.186.244	%47,8
Mesleki ve Teknik Lise	4.595	1.565.264	671.567	893.697	%42,9
Yükseköğretim	1.339	2.934.281	1.274.618	1.649.663	%43,4
Ön Lisans Meslek Yüksek Okulları	580	879.275	393.069	486.199	%44,7

Kaynak: Kenar, 2010

1997-98 öğretim yılında orta öğretim içindeki öğrenciler içinde mesleki ve teknik liselerde okuyan öğrencilerin oranı %45,2, genel liselerde okuyan öğrencilerin oranı %54,8'dir. Bu oran izleyen yıllarda düzenli olarak azaldı. 2002-03 öğretim yılında gelindiğinde mesleki ve teknik liselerde okuyan öğrencilerin orta öğretimdeki oranı %32,6'ya inmişti. Bu puan olarak 12.6, yüzde olarak %28 oranında bir düşüş demektir, 2003-2004 yılından itibaren tekrar bir yükseliş süreci başladı (Kenar, 2010).

Özellikle son 6 yıldır mesleki ve teknik liselerdeki öğrenci sayısında ciddi artış var. 2002-2003 öğretim yılında mesleki ve teknik liselerde okuyan öğrenci sayısı 985.575 iken bu sayı 5 yılda %58'8 lik bir artışla 1.565.264'e yükseldi. Aynı dönemde genel liselerde okuyan öğrenci sayısı ise %11,5 oranında arttı. Toplam orta öğretim içinde mesleki ve teknik liselerde okuyan öğrenci oranı %40,8'a yükseldi. Son 5 yıllık yönelimdeki değişim olumlu ve arzulanan bir gelişme. Ancak %40,8 oran hedeflenenin hala çok gerisinde. Hedef %65 meslek lisesi %35 genel lise. 20 yıldır Milli Eğitim Şura raporlarında sürekli tekrarlanan hedef, %65 meslek lisesi %35 genel lisedir. Hükümet bu hedefi 2011-2012 için %50 olarak belirledi (Kenar, 2010).

Türkiye' de yaklaşık 70 milyon nüfusunun 20 milyonu 0 - 14 yaş grubuna dahildir. Türkiye Devlet İstatistik Enstitüsü tarafından yapılan tahminlere göre 2010 yılından itibaren 40 milyon insan 14 - 44 çalışma yaş grubunda ve 10 milyon insan da 45 – 64 yaş grubunda olacaktır. Bu durum nüfusun yaklaşık % 70'inin çalışma yaşında olacağı anlamına gelmektedir. Bu hem ekonomik hem de sosyal kalkınma bakımından Türkiye için essiz bir fırsat ortaya koymaktadır.

Ülkemizde günümüz eğitim durumu dağılımı aşağıdaki gibidir (Corradini,Milena:2004) ;

- Toplam istihdam oranı % 45.6, AB ortalaması ise % 62.9'dur.
- 15-24 yaş grubundaki gençlerin % 31.8'i issizdir).
- Kadınların istihdama katılma oranı (% 28) AB ortalamasıyla (% 55) karşılaştırıldığında oldukça düşüktür.
- İş gücünün yaklaşık % 60'ı temel eğitim mezunları ya da temel eğitimi yarıda bırakmış kişilerdir.

- Erkekler ortalama 6.8 yıl, kadınlar ise 5.3 yıl öğretim görmektedir.
- Nüfusun % 12.5'i (7.5 milyon kişi) okuma yazma bilmemektedir (erkeklerin % 4.7'si ve kadınların % 20.1'i).
- Çocuk işçiliği 12 - 17 yas grubundaki 948 000 bireyi etkilemektedir;
- Şehir ve taşra bölgeleri ve ayrıca ülkenin doğu ve batı kısımları arasında belirgin farklılıklar mevcuttur.
- Zorunlu öğretim süresi, 12 yıla çıkarılmıştır. 2006 yılında hazırlık sınıfları kaldırılarak lise eğitimi 4 yıla çıkarılmış ve tüm lise türlerinde 9. sınıf ortak müfredatın işlendiği sınıf olarak düzenlenmiştir.

2001'de yaklaşık 600.000 kişi mesleki eğitim ve öğretim okullarına kayıt olmuştur (Ünal, 2006:105):

- Erkekler için mesleki eğitim ve öğretim okulları: % 23
- Kızlar için mesleki eğitim ve öğretim okulları: % 8
- Ticaret ve turizm mesleki eğitim ve öğretim okulları % 16
- Çıraklık: % 50
- Diğer okul çeşitleri: % 3.

1.9. Mesleki ve Teknik Eğitim' de Yasal Dayanaklar

Türkiye'deki mesleki ve teknik eğitim sisteminin yasal dayanağı 3308 Sayılı Çıraklık ve Mesleki Eğitim Kanunu'dur. Bu kanunun günün koşullarında yetersiz kalması nedeniyle 4702 Sayılı Yükseköğretim Kanunu, Çıraklık ve Meslek Eğitimi Kanunu, İlköğretim ve Eğitim Kanunu, Millî Eğitim Temel Kanunu, Çıraklık ve Meslek Eğitimi Kanunu, Millî Eğitim Bakanlığının Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun ile 24.3.1988 Tarihli ve 3418 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılması ve Bazı Kâğıt ve İşlemlerden Eğitime Katkı Payı Alınması Hakkında Kanun ile Millî Eğitim Bakanlığının Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun'da Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun kabul edilmiştir.

Fakat 3308 Sayılı ve 4702 Sayılı kanunlar dışında mesleki eğitim ile ilgili hükümler içeren yasalarımız da mevcuttur. Mesleki eğitimi ilgilendiren hükümleri içeren bu yasalar (Demirezen, 2006:B2/10);

- 1982 Anayasası,
- 1739 Sayılı Milli Eğitim Temel Kanunu,
- 4904 Sayılı İŞKUR Kanunu,
- 2547 Sayılı Yükseköğretim Kanunu'dur.

1.10. Türkiye' de Örgün Mesleki ve Teknik Eğitim Kurumları

Günümüz şartlarında Türkiye' de örgün Mesleki ve Teknik Eğitim veren kurumları, lise, meslek yüksekokulu ve teknik eğitim fakülteleri yönünden 3 grupta ele alabiliriz.

1.10.1. Mesleki ve Teknik Liselerde Durum

Mesleki ve Teknik Liseler; çeşitli mesleki ve teknik alanlarda nitelikli eleman yetiştiren okullardır. Bu okulların örgütleri ve öğrenim süreleri birbirinden farklıdır. Mesleki ve teknik liselerin büyük çoğunluğu Milli Eğitim Bakanlığı'nca yönetilmektedir. Diğer bakanlık ve kurumların da örgütleri için gerekli mesleki ve teknik elemanları yetiştirmek amacı ile açmış olduğu okullar vardır. (TUIK, 2010:63)

2008-2009 eğitim dönemi okul ve öğrenci sayıları Tablo 1'de verilmiştir. Tabloda dikkati çeken noktalar şöyledir. Erkek öğrenciler kız öğrencilere göre ilköğretimde %7,7, orta öğretimde %18,4, yüksek öğretimde %29,4 daha fazladır. Bu veriler eğitimde cinsiyet eşitsizliğinin kızlar aleyhine eğitim seviyesi yükseldikçe arttığını göstermektedir. Orta öğretimde eşitsizlik mesleki eğitimde kızlar aleyhine daha derindir. Erkek öğrenci sayısı kız öğrenci sayısına göre genel orta öğretimde %9,3 mesleki orta öğretimde %33 daha fazladır. Orta öğretimdeki öğrencilerin %40,8'i meslek liselerinde, %59,2'i genel liselerde okumaktadır. Ancak okul sayısına bakıldığında orta öğretimdeki okulların %53 meslek liseleri, %47'si genel liselerdir.

Son 11 yıldır mesleki ve teknik lise öğrenci sayılarında önemli değişiklikler yaşandı. 1997-98 öğretim yılında orta öğretim içindeki öğrenciler içinde mesleki ve teknik

liselerde okuyan öğrencilerin oranı %45,2, genel liselerde okuyan öğrencilerin oranı %54,8'dir. Bu oran izleyen yıllarda düzenli olarak azaldı. 2002-03 öğretim yılında gelindiğinde mesleki ve teknik liselerde okuyan öğrencilerin orta öğretimdeki oranı %32,6'ya inmişti. Bu oldukça dramatik (puan olarak 12.6, yüzde olarak %28) düşüş, 2003-2004 yılından itibaren bir "U" dönüşü yaparak yükselişe geçti.

Özellikle son 6 yıldır mesleki ve teknik liselerdeki öğrenci sayısında ciddi artış var. 2002-2003 öğretim yılında mesleki ve teknik liselerde okuyan öğrenci sayısı 985.575 iken bu sayı 5 yılda %58'8 lik bir artışla 1.565.264'e yükseldi. Aynı dönemde genel liselerde okuyan öğrenci sayısı ise %11,5 oranında arttı. Söz konusu dönemde orta öğretimde artan öğrenci sayısı mesleki ve teknik liselere yöneldi. Bunun sonucu toplam orta öğretim içinde mesleki ve teknik liselerde okuyan öğrenci oranı %40,8'a yükseldi. Son 5 yıllık yönelimdeki değişim olumlu ve arzulanmış bir gelişme. Ancak %40,8 oran hedeflenenin hala çok gerisinde. Hedef %65 meslek lisesi %35 genel lise. 20 yıldır Milli Eğitim Şura raporlarında sürekli tekrarlanan hedef, %65 meslek lisesi %35 genel lisedir. Hükümet bu hedefi 2011-2012 için %50 olarak belirledi. Bu hedefin doğruluğu ya da geçerliliği tartışmalarına girmeden son 10 yıldır mesleki ve teknik eğitim öğrenci sayısındaki bu dramatik değişimlerin gerisinde nelerin yattığına yönelik tartışmalar üzerinde durulmalı.

Tablo 2: Orta Öğretim Öğrenci Sayıları

Yıllar	Toplam (1)	Genel Orta Öğretim (2)	Mesleki ve Teknik (3)	3/1 (%)
1997-1998	2.129.989	1.166.195	963.794	45,2
1998-1999	2.280.676	1.282.605	998.071	43,8
1999-2000	2.316.350	1.399.912	916.438	39,6
2000-2001	2.362.943	1.487.415	875.528	37,1
2001-2002	2.579.819	1.673.363	906.456	35,1
2002-2003	3.023.602	2.038.027	985.575	32,6
2003-2004	3.014.392	1.963.998	1.050.394	34,8
2004-2005	2.949.449	1.937.055	1.012.394	34,3
2005-2006	3.258.254	2.075.617	1.182.637	36,3
2006-2007	3.386.717	2.142.218	1.244.499	36,7
2007-2008	3.245.322	1.980.452	1.264.870	39,0
2008-2009	3.837.164	2.271.900	1.565.264	40,8

Kaynak: Kenar, 2010

1.10.2. Meslek Yüksekokullarında Durum

Meslek Yüksekokulları: Mesleki ve Teknik Eğitimin yükseköğretim kademesindeki en büyük kurumu Meslek Yüksekokulları (MYO)'dır. Meslek Yüksekokulları, 2547 Sayılı Yasa ile 1982'de üniversite bünyesine alınmıştır. MYO' ların üniversite bünyesinde bulunması, bu okulların gelişimi ve vizyonu açısından olumlu bir gelişmedir. Bugün için toplam 641 MYO var. Ancak bunların içinde faal olanların sayısı 580'dir. 60'ın üzerinde MYO ise yasal olarak, var ancak eğitim hizmeti gerçekleştirememiş durumdadır. MYO' lara 2008–2009 eğitim-öğretim yılında ikinci öğretim ve açık öğretim dahil kaydolun öğrenci sayısı 357.544, okuyan öğrenci sayısı 879.275. Bu rakamlara göre örgün yükseköğretimde okuyan öğrencilerin %30'u meslek yüksekokullarında. Dünyada belli başlı ülkeler ortalamasının %28 olduğu dikkate alınırsa Türkiye, yükseköğretimde mesleki eğitim öğrenci oranı bakımından iyi bir konumdadır. MYO' larda başarının düşük olmasının nedenleri aşağıda sıralandığı gibidir (TOBB, 2007, Sabancı v.d., 2007).

- MYO' lara yerleşen öğrenciler herhangi bir sınava tabi tutulmadıkları için başarı seviyeleri arasında ciddi bir dengesizlik ve düşüklük var.
- Öğrencilerin barınmaları, sosyal imkânlar, fiziki altyapı ve kaynak sorunu açısından ciddi sıkıntılar var.
- Öğretim elemanları hem sayısal hem de pedagojik yönden yetersizdirler.

Bu sorunları aşmak için öncelikle aşağıda belirtilen önerileri dikkate almakta büyük yarar olacaktır;

- Öncelikle mesleki eğitimin cazibesinin ve itibarının artırılarak mesleki eğitimi düşük statülü bir olgu olmaktan çıkarmak gerekir.
- Hayatboyu eğitimin büyük önem kazandığı günümüzde, türkçe, matematik, fen bilgisi, yabancı dil, eleştirel düşünme, bilişim, sosyal beceriler, girişimcilik gibi temel beceriler eğitime meslek liselerinde daha fazla ağırlık vermek gerekir.
- Mesleki eğitim sadece meslek liseleri ile sınırlı kalmamalı, normal liselerde de bazı mesleki beceriler kazandırılmalıdır.
- Mesleki eğitim politik tartışmaların dışında tutulmalıdır.
- Yetişkin meslek eğitiminde MYO' lar etkin olarak kullanılmalıdır.

- Meslek yüksekokullarının sorunları çözülmelidir. Sanayi ile olan bağları güçlendirilmeli, eğitimci kadrosu ve idari kadrosu güçlendirilerek, eğitimciler pedagojik olarak eğitilmeli.
- Önlisans lisans eğitime geçmek isteyenlerin önü açılmalı, dikey geçiş kontenjanları arttırılmalı.
- Mesleki eğitimin cazibesini arttırmak yönünde kamuoyu çalışması yapılmalı. İnsanlar bilinçlendirilmeli. Bu amaçla MEB, YÖK, Üniversiteler, Meslek Odaları ve STK' lar el birliği yapmalı.
- Mesleki eğitimde özel sektörle daha iç içe olunmalı ve görüşleri alınmalıdır. Sektör ve Mezunların da içinde olduğu kurullar oluşturularak yılın belli dönemlerinde toplanmaları sağlanmalı, fikirleri alınmalı, gerek meslek liseleri ve gerekse MYO' larla özel sektör kuruluşları işbirlikleri geliştirmeli ve hizmet verilmeli. Elde edilen gelir ile hem eğitim kurumu hem de katkıda bulunanlar desteklenmeli. Staj sistemi daha ciddi ve etkin uygulanmalıdır.

MYO' larda bugün için öğretim elemanı başına düşen öğrenci sayısı 67'dir. Bu sayı yükseköğretimin geneli için 28, ortaöğretim için 14'dür. Şekil 2'de bazı ülkeler için öğretim elemanı başına düşen öğrenci sayıları verilmiştir.

1.10.3. Mesleki ve Teknik Eğitim Fakültelerinde Durum

Mesleki ve Teknik Eğitim Fakülteleri grubunda yer alan Teknik Eğitim Fakülteleri, parlak bir geçmişi olan Teknik Yüksek Öğretmen Okullarına dayanmakla birlikte bugün, mesleki eğitim alanında en büyük sorun yaşayan kurumlar arasındadır. Sayıları 19 olan bu fakülteler, ihtiyacın çok üzerindedir. Bu nedenle mezunların öğretmen olarak atanma oranı sadece %5 civarındadır.

ÖSS 2006 sonuçlarına göre, sınavın ikinci aşamasında 15 ve üzerinde matematik sorusu çözebilenlerin sayısı 127, 15 ve üzerinde fen sorusu çözebilenlerin sayısı 33'dür. Programı, genel lise programına en yakın olan Teknik Lise çıkışlılardan 15 ve üzerinde matematik sorusu çözebilen öğrenci sayısı 12, fen sorusu çözebilen öğrenci sayısı sadece 1'dir. (ÖSYM 2006 verilerine göre mühendislik programlarına yerleşmek için iki alanın en az birinden 15 ve üzerinde soru çözülmesi gerekmektedir).

Ülkemizin gelişen dünyadaki en önemli avantajının genç nüfusu olduğu artık herkesçe kabul edilmiş bir gerçektir. Ancak bu genç nüfusun iyi yönlendirilmesi, nitelikli işgücüne dönüşebilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde bu avantajımız kolaylıkla dezavantaja dönüşüp çok ciddi toplumsal bir sorun olarak önümüze gelecektir.

- Ülkemizde İlköğretim sonrası okullaşma oranı oldukça düşüktür. Bu nedenle ilkokul mezunu öğrenciler yeteneklerine göre mesleki eğitim programlarına yönlendirilmelidir. Bu çerçevede sekizinci sınıf bitiminde öğretmenler kurulunca öğrencilere yönlendirme yapılması zorunlu hale getirilmelidir.
- Özellikle kırsal kesimde maddi imkânları yeterli olmayan öğrenciler için yatılı meslek okulları çoğaltılmalıdır.
- Meslek liselerine giden öğrencilere üniversite giriş sınavında ek puan verilmelidir (TOBB, 2007).

Cumhuriyetin ilanından bugüne “Halk Eğitimi” olarak bilinen eğitim türü bugün “Yaygın Eğitim” olarak anılmaktadır. Bu eğitimler genç, yaşlı, bayan, erkek ayrımı olmaksızın her kesime hitap etmektedir. Bu eğitimler Milli Eğitim Bakanlığı’na bağlı Halk Eğitim Merkezleri’nde verilmektedir.

Yirmiden fazla çalışanı olan işyeri sahibi çalışanlarına mesleki olarak eğitimler aldırma zorundadır. Mesleki eğitimler ile ilgili hususlar ve kurallar 3308 Sayılı Meslek Eğitim Kanununun’da yer almaktadır. Bu gün Halk Eğitim Merkezleri’nde çok sayıda vatandaşa ve çok uygun şartlarda eğitimler vermeye devam edilmektedir (Yayla, 2009:21-22).

1.11. AB Ülkeleri ile Türkiye Arasında Mesleki ve Teknik Eğitime İlişkin Bazı Kıyaslamalar

2006-2008 Eğitim ve Öğretim Dönemi aralığını ele aldığımızda, Avrupa Birliği ülkelerinde, temel eğitimin üzerine tamamlayıcı eğitim verme yönünde bir eğilim olduğu görülmüştür.

Bu süreçten sonra yükseköğrenim olanağı tanınmakta olup, programlar arasında yatay ve dikey geçişlere de imkân tanınmaktadır.

Mesleki ve Teknik Eğitime devam edenler yönünden bir kıyaslama yapıldığında, Almanya’ da gençlerin %80’ i, Yunanistan’ da %34’ ü ve Türkiye’ de %44’ ünün Mesleki ve Teknik Eğitime devam ettiğini görebiliyoruz.

Eğitim harcaması yönü ele alındığında; en yüksek oran İsveç tarafından ayrılmış ve bu ülkeyi Almanya ve Fransa takip etmektedir. Oran İspanya’ da 4.4, Türkiye’ de ise 3.3’ dür.

Genel olarak AB ülkelerinde teorik eğitim görenlerin oranı %70 iken, Mesleki ve Teknik Eğitim görenlerin oranı %30’ dur. Mesleki ve Teknik Eğitim’ e katılım oranının arttırılması gerekmektedir (Kandemir, 2009).

1.12. Ülkemizde Mesleki ve Teknik Eğitimde Alanında Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Günümüzde mesleki ve teknik eğitimin çok büyük bir öneme ve yere sahiptir, fakat gerek işleyişte ve gerekse eğitim sonrası ile ilgili olarak karşımıza aşağıdakilere benzer birçok problemten söz etmek mümkündür. Bunlar (Kenar, 2010);

1- Mesleki ve teknik liselere gelen öğrencilerin matematik, fizik, kimya gibi temel derslere ilişkin eğitimlerde ciddi eksiklikler olduğundan dolayı, bu eksiklikler zamanla kişinin iş hayatına da yansımaktadır. Bu nedenle meslek liselerinin teknik liseye dönüştürülmesi bu sıkıntıyı büyük oranda ortadan kaldıracaktır.

2- Mesleki ve Teknik Eğitim veren eğitim kurumları ile sektör arasında kopukluk olduğundan dolayı, mezunlar sektörün istediği yapıya uygun olmamakta, güncel gelişmelere uygun müfredatlar takip edilmemekte ve yeni açılan bir eğitim programında çevresel ve sektör analizi yeterince yapılmamaktadır. Bazı alanlarda yığılmalar varken bazı alanlarda işgücü sıkıntısı olduğu halde yeni mezunlar yetiştirilmektedir. Eğitim programları planlanırken iyi bir çevresel ihtiyaç analizi yapmak gerekir.

3- Mesleki ve teknik okullarla işletmeler arasındaki iletişim ve işbirliği eksikliğinden dolayı, öğrenciler işletmelerde yeterli staj imkânı bulamamakta ve işletmelerde stajyerlere önem verilmemektedir. Bu konuda yasal düzenlemeler ve zorunluluklar getirilerek hem eğitim kurumunun sektöre girmesi hem de sektörün kapılarını sonuna kadar açması sağlanmalı.

4- Eğitimciler sektörden ve sanayiden uzak, yeni teknolojiler konusunda eğitilmemekte, yeni çıkan makine ve teçhizatları tanımamaktadır. Meslek lisesi öğrencileri öğretmenlerin mesleki bilgi ve becerileri konusunda şüphe sahibi olmaktadır. Komisyonlar oluşturularak, eğitimciler her yaz döneminde bu komisyonların belirlediği ihtiyaçlar doğrultusunda ve kendi konularında hizmetiçi eğitime tabi tutulmalıdırlar.

5- Meslek seçiminde yönlendirme anlamında rehberlik edilmemekte ve mesleği seçenlerin %70 gibi bir çoğunluğunun bu seçimi bilinçsiz yaptıkları görülmektedir. Bu amaçla öğrenci danışma merkezleri kurulmalı ve bu kurullar okullar ile işbirliği içerisinde ciddi biçimde çalışmalarını sürdürmeli.

6- Bilgi toplumunda “bilgi işçisi” kavramı öne çıkmış ve mavi beyaz yaka kavramını yıkmıştır. Yaşam boyu öğrenim felsefesi öne çıkmıştır. Türk eğitim sistemi bu yaklaşımı algılamakta ve içselleştirmekte gecikmiştir. Milli Eğitim Bakanlığı’nın şu andaki okul tiplerine bağlı örgüt yapısı verimsizliğe ve kaynak israfına yol açmaktadır. Becerinin yanısıra bilgiye de büyük önem verilmelidir.

7- Mesleki ve teknik eğitimdeki öğrenciler de sistemden şikâyetçidir. Yapılan bir çalışmaya göre meslek lisesi öğrencilerinin %48’i; erkek teknik, kız teknik ile ticaret ve turizm liselerindeki öğrencilerin ise %58’i yeniden imkân tanınsa bu okullarda okumayacaklarını belirtmişlerdir. Meslek lisesi öğrencileri okullarını mesleğe hazırlamada yeterli görmemektedir. Öğrenciler ders kitaplarını, laboratuvar, atölye, işlik, araç, gereç vb. gibi okul imkânlarını ve yabancı dil eğitimini yetersiz görmektedir. Öğrencilerin yüzde %80’i devletin okullarını ihmal ettiğine inanmaktadır. Her ne kadar son zamanlarda bu görüşleri yıkma yönünde çalışmalar yürütülmekte ise de devlet kurumlarının bu anlamda daha çok faaliyet göstermeleri gerekmektedir.

Türkiye’de mesleki ve teknik eğitim konusunda aşağıda yer alan bazı yaklaşımlar üzerinde uzlaşmıştır (Ekonomi Forumu, 1997:25-30);

- Mesleki ve teknik eğitim altyapısı,
- Koordinasyon yetersizliği,
- Fonksiyonel bir organizasyon gerekliliği,
- 3308 Sayılı Çıraklık ve Meslek Eğitimi Yasasında değişiklikler,
- İşletmelerüssü eğitim merkezleri
- Girişimcilik enstitüsü kurulması
- Motivasyon Eksikliği,
- Okul sanayi işbirliği,
- Parasal kaynakların etkin kullanımı,
- Mesleki ve teknik eğitimde kalite faktörü,
- Meslek standartları ve belgelendirme (sertifikasyon) sistemi.

BÖLÜM 2: DÜNYADA VE TÜRKİYE’ DE DENİZCİLİK MESLEK EĞİTİMİ

2.1. Denizcilik Meslek Eğitiminde Uluslararası Standart Model Uygulaması

Uluslararası bazda her geçen gün kapasite ve yoğunluğu artan deniz taşımacılığı ile ilgili olarak, denizde çalışma esnasında meydana gelebilecek sorunların üstesinden gelebilmek ve uluslar arası standartlar oluşturmak zorunluluk haline gelmiştir (Erdem, 2011:9).

Denizcilikle ilgili olarak eğitim ve öğretim faaliyetlerinin uluslar arası boyutta standartlaştırılması ve koordinasyonu için ilk defa 1948 yılında Geneva’ da bugün Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO)’ nün temelini oluşturan toplantı yapılmıştır. Eğitimde standartlar oluşturulması ile ilgili olarak bugün IMO’ nun ortaya koyduğu standartlar bulunmaktadır. Türkiye 1958 yılında bu örgüte üye olarak, çalışmalarını yakından takip etmekte ve uygulamaktadır. Üye ülkelerin gemileri limana yanaştığı zaman, personelden standartlara uymayanlar varsa, bu standartlar sağlanıncaya kadar geminin limandan ayrılışına müsaade edilmemektedir (Erdem, 2011:10).

Denizcilik meslek eğitiminin usul ve esasları, her bir eğitimin kapsamı ve süresi, fiziki gereklilikler ve eğitimci kriterleri gibi standartlar IMO (International Maritime Organisation) tarafından uluslararası bazda belirlenmiş olup, “Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmesi STCW 78/95” konvansiyonunda detaylı bir biçimde yer almaktadır. STCW’ ye tabi olan ülkeler bu kriterleri yerine getirdiklerinde dünya standartlarında bir denizcilik meslek eğitimi vermiş olacaklardır. Günümüzde IMO üyesi ülkelerin denizcilik eğitimi veren okulları müfredatlarını STCW standartlarına uyarlamışlardır. IMO tarafından eğitimi uygun görülen ülke akredite edilmektedir (Erdem, 2011:9).

Bu konvansiyonda her bir eğitim programı için bir model belirlenmiş ve bu model eğitimi vermek isteyen eğitim kurumu içerik, süre ve diğer hususları değerlendirirken STCW’ de bu model için belirlenmiş standartlar minimum gereklilik kabul edilerek eğitim faaliyetlerini sürdürür. Zabitan sınıfı gemiadamlarına yönelik bu programlar aşağıda belirtilmiştir.

Güverte sınıfı zabitan eğitimleri için;

- İşletim Düzeyi AII/1 eğitimi; Vardiya Zabiti veya Uzakyol Vardiya Zabiti eğitimi verecek eğitim kurumlarının uygulaması gereken eğitim programıdır.
- Yönetim Düzeyi, AII/2 eğitimi; Birinci Zabit, Kaptan veya Uzakyol Birinci Zabiti, Uzakyol Kaptan eğitimi verecek eğitim kurumlarının uygulaması gereken eğitim programıdır.
- İşletim Düzeyi AII/3 eğitimi; Sınırlı Vardiya Zabiti ve Sınırlı Kaptan eğitimi verecek eğitim kurumlarının uygulaması gereken eğitim programıdır.

Makine sınıfı zabitan eğitimleri için;

- İşletim Düzeyi, AIII/1 eğitimi; Makine Zabiti ya da Uzakyol Vardiya Mühendisi / Makinisti eğitimi verecek eğitim kurumlarının uygulaması gereken eğitim programıdır.
- Yönetim Düzeyi, AIII/2 eğitimi; Birinci Mühendis / Makinist, Başmühendis / Başmakinist veya uzakyol birinci mühendisi, Uzakyol Başmühendis/ Başmakinist eğitimi verecek eğitim kurumlarının uygulaması gereken eğitim programıdır.
- Sınırlı İşletim Düzeyi, AIII/3 eğitimi; Sınırlı Makine Zabiti ve Sınırlı Makinist eğitimi verecek eğitim kurumlarının uygulaması gereken eğitim programıdır.

Eğitim programları uluslararası standartlarda olduğu ve tüm üye ülkeler tarafından zorunlu olarak uygulandığı için, kişi bu eğitimi hangi ülkede alırsa alsın yine kendi ülkesinde veya başka bir ülkede ya da yabancı bir gemide çalışabilme yeterliğine sahip olacaktır. Yukarıda da belirtildiği gibi eğitim kurumunun ve alınan eğitim programının türüne bağlı olarak bazı yeterlikler ile sınırlamalar söz konusu iken, uzakyol yeterliklerine ilişkin çalışma alanı ve gemi tonajı bakımından herhangi bir sınırlama söz konusu değildir. Uzakyol Yeterliğine sahip bir kişi her tonajdaki gemide ve tüm deniz alanlarında çalışabilme yetkisine sahiptir (STCW-78/95).

STCW Konvansiyonuna göre taraf ülkeler arası teknik İşbirliğinin geliştirilmesi amacıyla, sözleşmeye taraf olanlar, teşkilat ile danışma halinde ve teşkilatın yardımı ile, aşağıdaki konularda teknik yardım isteğinde bulunan diğer tarafları desteklerler (STCW-78/95, GAY);

- İdari ve teknik personelin eğitimi,
- Gemiadamlarının eğitimi için kurumların oluşturulması,
- Eğitim kurumları için cihaz ve tesislerin sağlanması,
- Açık deniz gemilerinde uygulamalı eğitim dahil, yeterli eğitim programlarının geliştirilmesi,
- Gemiadamlarının niteliklerini yükseltmek için diğer önlemlerin alınması ve düzenlemelerin sağlanması,

Teknik işbirliği, Sözleşmenin hedef ve amaçlarını daha ileri götürmek üzere, gelişmekte olan ülkelerin bu konudaki özel gereksinimleri dikkate alınarak, tercihen ulusal, alt bölgesel veya bölgesel düzeyde yapılır (STCW-78/95, GAY).

2.2. Dünyada Denizcilik Meslek Eğitimi

Denizcilik ile ilgili çalışmalar, denizin üstü ve içi ile ilgili olmak üzere iki sınıfta değerlendirilebilir. Deniz üstündeki çalışmalar deniz işletmeciliği ve yönetimi konularının kapsamaktadır. Bunlara da kendi içerisinde; Deniz Ulaştırma ve İşletme (Güverte), Gemi Makineleri İşletme ve Denizcilik İşletmeleri olmak üzere üç kategoride ele alınabilir. Bunlardan ilk ikisi gemilerde zabitan sınıfında çalışmaya yönelik olup, üçüncüsü ise bu gemileri karadan işletmeye ve yönetmeye yöneliktir (Erdem, 2011:9).

Dünyanın 2/3' ünden fazlasının denizlerle çevrili olması, uluslar arası ticaretin artması ve gemilerin yüksek tonajdaki taşıma kapasitesi nedeniyle deniz taşımacılığında artış gün geçtikçe devam etmektedir. Bu artışa paralel olarak gemi sayısı ve kapasitesi de gün geçtikçe artmakta olup, bu gemilerde çalışmak üzere yetiştirilen gemiadamlarının bilgi eksikliğinden kaynaklı bir sorun bir anlamda ilişkili olduğu tüm ülkeleri, çevreyi,

çevredeki diğer gemileri, gemideki insanları, yükü ve benzer tüm unsurları olumsuz yönde etkiler (Erdem, 2011:9).

Denizde çalışacak işgücünün yeterli sayılacak bilgi ve becerilerle donatılmasında en etkin yol onları iyi bir eğitimden geçirmektir. Bunun yanı sıra alanda uluslar arası platformda rekabet edebilmenin birinci koşulu nitelikli işgücüne sahip olmaktır. Deniz taşımacılık sektörü, Dünyada 1990'lı yılların sonlarında başlayan ekonomik gelişmeler ve Çin piyasalarında 2003 yılında başlayıp süregelen canlılık sayesinde hız kazanmıştır (Zachcial, 2008). Dünya Ticaretinin hız kazanması deniz taşımacılık sektörünü de hareketlendirmiştir ve önemini arttırmıştır. Ayrıca bu sektörde güvenlik konusundaki önlemlerin ve insan faktörüne bağlı hataların giderilmesi amacıyla eğitime daha ciddi önem verilmesi gerektiği hususu gündeme gelmiştir (Cerit, 1998).

Denizcilik meslek eğitimi her ne kadar işleyiş olarak diğer mesleki ve teknik eğitimlere benzerlik gösterse aslında birçok yönden daha çok itina gerektiren, iyi planlama gerektiren, maliyetli ve yapılan hataların geri dönüşünün çok pahalı olduğu bir meslektir.

Yukarıda da belirtildiği gibi Dünyada denizcilik eğitiminin asgari koşulları IMO tarafından STCW 78/95" konvansiyonu doğrultusunda belirlenmiştir. Bu kapsamda 160'dan fazla ülkenin 500'den fazla eğitim kurumunda değişik eğitim seviyesindeki kişilere değişik sürelerde denizcilik eğitimi verilmektedir.

Dünyada IMO Model Course kapsamında verilen denizcilik meslek eğitimleri lise, lise-yüksekokul arası, önlisans, yüksekokul ve lisans düzeyi olmak üzere çeşitli seviyelerde verilmektedir. Lise- yüksekokul arası seviyedeki eğitimler 1 yılda OND veya 2 yılda HND dereceleri ile verilen "College of Further Education" diye bilinen eğitim şeklidir.

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.

Dünyadaki denizcilik eğitimi (MET-Maritime Educational Training) genel olarak aşağıdaki şekillerde yapılmaktadır (Şevli, 2007).

Lise- yükseköğretim arası seviyedeki eğitimler 1 yılda OND veya 2 yılda HND dereceleri ile verilen “College of Further Education” diye bilinen eğitim şeklidir.

- Ehliyetin bir üniversite diploması eşliğinde verildiği “Degree MET”,
- Herhangi bir Üniversite / Yükseköğretim vs. eğitimine ihtiyaç duyulmadan verilen ehliyet eğitimleri Non-degree: MET.

Eğitim sınıfı olarak ele aldığımızda ise; Monovalent, Bivalent ve Semi-bivalent MET eğitim modellerinden bahsedebiliriz.

- Monovalent Eğitimde Güverte veya Makina Ehliyetleri alınır.
- Bivalent Eğitim uygulamasında Güverte ve Makina ehliyetleri birlikte alınır.
- Semi-bivalent Eğitimde ise Güverte ve Makina Ehliyetleri birlikte Zabitan (Operational Level) eğitiminde alınırken, Güverte veya Makina Ehliyetlerinden biri Kaptan / BaşMühendis (Management Level) eğitiminde tercih edilir.

Eğitimin uygulanış usulüne göre; One-Step ve Two-Step MET olarak iki sınıfa ayrılır;

- 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 ve ilgili branşta eğitim görülür.

Diğer taraftan Dünyada denizcilik eğitimi uluslararası 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, gemiadamının ilerde karaya çıkıp denizcilikle ilgili diğer iş sahaları için gerekli bilginin verildiği eğitimidir. Bu eğitim karaya çıktıktan 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
- 4E-Elevations Ehliyet ile birlikte bir Üniversite/Yüksek Öğretim Yüksek Lisans/Doktora diplomasının da verilebildiği eğitimidir. Ehliyet ile birlikte bir Üniversite/Yüksek Öğretim Yüksek Lisans/Doktora diplomasının da verilebildiği eğitimidir (Albayrak:2007).

IMO'daki bu gelişmeleri titizlikle takip eden ve denizcilik eğitimini 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 eğitimini denizcilik alanında verebilme koşulunu yerine getiren bir yüksek eğitim kuruluşu olabilme şartı bulunmakta ise de, IAMU üyesi denizcilik üniversite veya fakültelerinin eğitim süre ve şablonunda aşağıda belirtilen bazı farklar gözlenmektedir (Brady, 2008);

1- 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.

2- Uzakdoğu, Amerika kıtasında ise (Çin, Japonya, Kore, Tayvan, ABD) denizcilik eğitimi liseden sonra 4 yıl olup, lisans / B. Eng – BSc. düzeyindedir.

3- 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.

4- 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 Diploma/HND/DiplHE eğitimi ile Kaptan/Baş Mühendis (açık deniz eğitimi hariç) olunabilmektedir (Brady, 2008).

Dünyadaki bazı önemli denizcilik okulları arasında;

- 1- Dalian, Shanghai, Mokpo, Gdynia, Odessa Üniversiteleri,
- 2- Akademi olarak Admiral Makarov, US Merchant Marine ve Marseilles Akademisi; fakülteler arasında Kobe, Tokyo ve Rijeka Fakültesi; Denizcilik Kolejleri olarak SUNY ve Tianjin,
- 3- Denizcilik bölümleri olarak ise Liverpool, Southampton, Wismar önde denizcilik eğitim okulları arasında bulunmaktadır.
- 4- Dünya Denizcilik Üniversitesi (World Maritime University - IMO bünyesinde sadece lisansüstü eğitim), AAST-MT.
- 5- Arap Birliği Akademisi (Academy of Arab League) ve K Lines ve DNV şirketleri ile uluslararası anlamda işbirliği içerisinde bulunan Hindistan Denizcilik Üniversitesi (Maritime University of India) gibi özel nitelikli kurumlarda bulunmaktadır (Sağ, 2004).

Buna rağmen eğitimli zabit eksiği dünyanın neredeyse tamamında bir sorun olarak karşımıza çıkmakta olup, Bu maksatla 2005’de Rusya, Singapur, Bulgaristan, Meksika ve Mısır gibi ülkelerde devreye giren birçok eğitim kurumunun yanı sıra, 2006 yılının son üç ayında Finlandiya da kurulan Wartsila Land andSea Academy, Sri Lanka’da kurulan CINEC/Colombo International Nautical and Engineering College, Hindistan’da eğitime başlayacak olan Chennai Maritime University, Amerikan Suny Maritime University’nin baslattığı uzaktan eğitim faaliyetleri, Hırvatistan Split Maritime University’nin Japonya’nın NYK şirketi ile yaptığı protokol çerçevesinde bu şirkete

zabitan yetiştirme taahhüdü, Panamadaki Universidad Maritime Internacional de Panam'ın kurulacak olması, Filipinlerde NYK-TDG Maritime Academy'nin açılacak olması bu konudaki en önemli örneklerdir (Şevli, 2007).

Dünyada Denizcilik Eğitimi, sektörün uluslararası karakterine bağlı olarak IMO'nun STCW Konvansiyonuna göre yapılmaktadır. Bu eğitim, gemilerdeki operasyonel ihtiyaçlara göre düzenlenmektedir. Dünyada Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) himayesinde eğitim yapan ve aşağıda belirtilen 3 eğitim kurumu bulunmaktadır;

- World Maritime University (WMU): Dünya Denizcilik Üniversitesi, 1983 yılında IMO'nun yüksek seviyede eğitim veren bir üniversitesi olarak Malmö'de kurulmuştur. Burada; deniz güvenliği, deniz ulaşımı ve deniz kirliliği konularında lisansüstü eğitimi ile profesyonel mesleki geliştirme kursları verilmektedir. WMU, şu ana kadar 135 ülkeye mensup 1. 500'den fazla mezun vermiştir.
- IMO International Maritime Academy (IMA): İtalya'nın Trieste kentinde bulunan Uluslar arası Denizcilik Akademisi; kamu sektöründe çalışan üniversite mezunlarına daha ileri bir eğitim vererek, onların eğitim düzeylerini ve iş kapasitelerini artırmaktadır. Trieste eyalet meclisi; yerel üniversite, ticaret odası ve liman otoritesinden oluşan bir konsorsiyum olup, Avrupa Birliği ve İtalya hükümetince desteklenmektedir. Değişik ülkelerden gelen kişilere 18 alanda kurs verilerek, sertifikalandırılmaktadır (Çevik:2010).
- IMO International Maritime Law Institute (IMLI): Uluslararası Deniz Hukuku alanında lisans üstü eğitimi vermekte olan bu kurum, 1979 yılında Malta'da kurulmuş olup şu ana kadar 79 ülke katılımcılarına hizmet vermiştir.

Aynı gemilerde çalışmak amacıyla birçok ulustan insanların toplanarak çalıştıkları ticari gemilerde iş yükünün giderek artmasının yanı sıra, yetersiz eğitim düzeyinin (MET) sebep olduğu yorgunluk, deneyim ve uzmanlık yetersizliği gibi nedenler oluşan kazaların nedenini %70 oranında attırmaktadır. Meydana gelen kazaların %80-90' ı insan faktöründen kaynaklanmakta olup, gemi donanımları ve karmaşıklığı arttıkça o düzeyde pratik düşünüp akıllı ve mantıklı kararlar verebilen iyi eğitilmiş denizcilerin işe alınması kaçınılmaz bir gerçektir (Sağ:2009).

2.2.1. Denizcilik Meslek Eğitimi Alanında ABD ve İngiltere Modeli

STCW standartları kapsamında ABD ve İngiltere tarafından geliştirilen denizcilik meslek eğitimlerinin günümüzdeki en iyi model uygulamalar olduğu kabul edilmektedir ve diğer ülkelere örnek teşkil etmektedir (Albayrak, 2009:16).

Doğu bloku ülkeler ise IMO standartlarına pek de uyumlu olmayan SSCB modelini örnek almışlardır ve SSCB' nin çöküşü sonrası bu modelde değişikliğe gitmişlerdir.

Günümüzde AB üyesi ülkeler İngiliz sistemine göre eğitim planlaması yapmaktadırlar. Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Beyaz Rusya ise mevcut modellerini büyük ölçüde değiştirerek IMO standartlarına uygun hale getirmişlerdir (Albayrak, 2009:16).

İngiliz sistemini kısaca ele alacak olursak; İngiltere' de sivil denizcilik sektörü, ülkemizde de olduğu gibi özel armatörlere dayanmaktadır. Gemilerin donatılmasından tamamen armatörler sorumlu olup, bu yapının içerisinde işçi sendikaları da yer almaktadır. Gemiadamlarının istihdamı dünya çapında standartlar ve İngiltere'nin özel ihtiyaçları gözetilerek devletçe belirlenir.

Gemi adamlarının istihdam ve eğitimi ile ilgili olarak Ulaştırma Bakanlığı (Ministry of Transportation)' na bağlı olan Denizcilik ve Sahil Güvenlik Makamı (MCA- Maritime and Coast Guard Authority) düzenleyici ve denetleyici organ olarak yeterlik belgesi (ehliyet) verme ve bununla ilgili dokümantasyondan sorumlu birim olarak görev yapmaktadır.

Bütün okullar BTEC (İs ve Teknoloji Eğitim Kurulu) tarafından yayınlanan eğitim programlarını uygulamak, EDEXCEL (Yüksek Öğretim Denetleme Kurulu) tarafından denetlenmek zorundadır. Ayrıca deniz öğrencileri MNTB (Deniz Ticaret Bahriyesi Eğitim Kurulu) tarafından belirlenen şartlarda deniz stajlarını tamamlamak, NVQ/SVQ (Milli Mesleki Yeterlik Kurumu) tarafından denetlenmek zorundadır. Bu esaslara göre yapılan eğitim sonunda mesleki yeterlik sertifikaları (CoC) MCA tarafından yapılan yazılı ve sözlü sınav sonrasında alınmaktadır. Bu sınavlar denizcilik eğitimi veren kolejlerde yapılmaktadır. Tüm gemiadamları sertifikalarının yayınlandığı tarihten itibaren 5 yıllık süre sonunda yenilenmesi gerekmektedir (Albayrak, 2009:16).

YeterliĒe dayalı modüler tarzda kurs programı Şeklinde verilen bu tür eĒitimler aynı zamanda Bologna Süreci paralelinde karŐılıklı olarak tanınacak modüler sistemlerin geliştirilmesi ile kredi transferine imkân saĒlayacak bir sistemin kurulması söz konusu olabilecektir.

Ayrıca Kopenhag süreci kapsamında sürdürülecek olan mesleki ve teknik eĒitim ile Avrupa çapında hareketliliĒe imkân saĒlayacak projeler gerçekleştirilebilecek ve bunun sonucunda, denizcilik eĒitimlerinde tüm AB ülkelerinde ortak standartların oluşturulması ile bu eĒitimler sonucu kazanılacak yeterlik ve sertifikasyonların uluslararası geçerliliĒi ve tanınması açısından da önemli ilerlemeler saĒlanabilecektir. Őuan Türkiye’ de bu sistemi uygulayan ülkeler arasında yer almaktadır (Albayrak, 2009:16).

Bu tür Uluslararası işbirliĒi konusundaki en son örneklerden birisi de İngiltere Napier Üniversitesi önderliğinde başlatılmış olan Kuzey Avrupa Üniversitesi – NMU (Northern Maritime University) Projesi’dir. İngiltere, Almanya, İsveç, Norveç ve Danimarka’dan deĒişik üniversitelerin yer aldığı projede, sanal ortamda yapılacak olan çalışmalar sayesinde ortak müfredat programlarının geliştirilmesi, ortak ders notları hazırlanması ve projeye dahil ülkelerde kullanıma sunulması, bilgi beceri ve uzmanlık alanları ile bilgi paylaŐımı, kredi transfer sistemi sayesinde eĒitimin o konuda en deneyimli ve bilgili üniversiteden alınması, denizci eĒitimcilerin yer aldığı bir havuz oluşturulması gibi amaçlar hedeflenmiştir.

Bu modelin gelişiminin, önce Baltık ülkelerine, daha sonra tüm Avrupa’ ya aşamalar halinde yayılması da hedefler arasında yer almaktadır. Yukarıdaki örneklerde de görüldüĒü gibi özü itibarıyla uluslararası bir meslek olan denizcilik için verilecek eĒitimler, günümüzde küreselleşmenin de getirdiĒi ivme ile çok daha fazla uluslararası bir nitelik kazanmış ve bu kapsamda ülkeler arasında işbirliĒi ile ortak modeller geliştirilmesi kaçınılmaz olmuştur. Ancak EMSA tarafından yapılan denetlemelerde AB üyesi ülkeler arasında dahi uygulama farklılıkları olduĒu görülmektedir (Albayrak, 2009:16).

2.3. Dünyada Gemiadamı Arz Talep Durumu

Dünyada gemizdamı arz ve talep dengesi gün geçtikçe bozularak arz talebi karşılayamaz hale gelmektedir. Bunun birçok nedeni vardır.

İngiliz Tavistock Enstitüsüne göre, 50'li yılların sefer içinde limanda kalmaya ağırlık veren anlayışında gemi adamının işi bırakma süresi 20 yılın üzerinde iken, günümüzde bu süre 12 yılın altına inmiştir. Dünya ticaret denizciliğinin kimi kurumların kendi işgücünden (gemiadamı) doğan boşluğu kısmen çeşitli ülkelerden gemiadamı transferi ile gidermeye çalışmaktadır. BIMCO' nun bir araştırmasına göre dünya genelinde 52.000 eğitimli gemi adamı (kaptan, baş mühendis/makinist, güverte zabiti , makine zabiti açığı vardır. Dünya deniz ticaret filosunun 76. 000 gemiden oluştuğu düşünülecek olursa, neredeyse hemen her gemide en az bir eğitimli gemi adamı açığı olduğu görülmektedir. Batı'da gemi adamı maliyeti yüksektir. Batılı gemi adamlarının denizden ayrılma olgusunu destekleyen saptamalar şöyle belirtilebilir:

- 1- Karadaki kazanç denizdekenden düşük değildir. Bu nedenle denizciler için gemi cazip bir iş alanı olmaktan giderek uzaklaşmaktadır.
- 1- Gemiler limanlarda daha az kalan, denizlerde daha çok dolaşan taşıtlar durumuna gelmişlerdir. Aile özlemi ile uzun süre yaşamak durumunda bırakılmaları, bu durum denizden kaçışın bir başka nedenidir.
- 2- Teknolojik yatırım durumuna gelen gemilerde büyüyen taşıma alanına karşın daha az sayıda işgücü istihdam edilir olmuştur.
- 3- Deniz taşımacılığında uluslararası rekabet batı lehine genişlemiştir (Pekdemir:2010). 2010 yılını year of the seafarer Gemiadamı Yılı ilan eden IMO Genel Sekreteri Mitropoulos; Drewy Consulting Ltd. 'nin 2009 yılında yaptığı bir araştırmayı kaynak göstererek, 2012 yılında uzakyol zabitan açığının dünyada ekonomik krize rağmen 84.200'e çıkabileceğini ifade etmiştir (Sağ, 2010:56).
- 4- 2010 yılında dünyada; Filipinler 102, 166, Hindistan 51, 392, Çin Halk Cumhuriyeti 44, 591 ile 2015 yılında da Filipinler 106, 682, Hindistan 56, 801, Çin Halk Cumhuriyeti 46, 562 olarak en fazla zabitan eğitecek gösterilmektedir (Sağ:2009).

Tablo 3: Dünyadaki Aktif Çalışan Zabitan Sayısı ve Gelecek Yıllara İlişkin Beklentiler

DÜNYADA AKTİF ÇALIŞAN ZABİTAN SAYISI					
2005		2010		2015	
1-FİLİPİNLER	97842	1-FİLİPİNLER	102166	1-FİLİPİNLER	106682
2-HİNDİSTAN	46497	2-HİNDİSTAN	51392	2-HİNDİSTAN	56801
3-ÇİN	42704	3-ÇİN	44591	3-ÇİN	46562
4-UKRAYNA	28908	4-UKRAYNA	28956	4-UKRAYNA	28908
5-TÜRKİYE	22091	5-RUSYA	21680	5-ÇİN	21680
6-RUSYA	21680	6-TÜRKİYE	19310	6-POLONYA	19000
7-POLONYA	19000	7-POLONYA	19000	7-ENDONEZYA	16900
8-YUNANİSTAN	17000	8-ENDONEZYA	16185	8-TÜRKİYE	16879
9-ENDONEZYA	15500	9-YUNANİSTAN	14860	9-HIRVATİSTAN	13010
10İNGİLTERE	14050	10-HIRVATİSTAN	13000	10-YUNANİSTAN	12989
11-HIRVATİSTAN	13000	11-İNGİLTERE	12281	11-VİETMAN	11453
12-JAPONYA	12968	12-VİETMAN	10968	12-İNGİLTERE	10735
13-VİETNAM	10504			13-BREZİLYA	10554
				14-TAİWAN	10203

Kaynak: Sağ, 2010:56

Tabloda da görüldü gibi yıl ilerledikçe arz talep arasındaki denge hızla bozuluyor. Bu nedenle kısa sürede çözüm yolu aranmaz veya bulunmazsa gemilerde çalıştırılacak zabıt sıkıntısı hat safhaya çıkacaktır.

Tablo 4: Dünyada Gemiadamı Arz Talep Durumu

DÜNYADA ZABİTAN ARZ / TALEP DENGESİ (X100)			
	2005	2010	2015
ARZ	466	467	472
TALEP	476	488	499
FARK	-10	-21	-27

Kaynak: Sağ, 2010:56

ISF (Uluslararası Denizcilik Federasyonu) ve BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi)'nin, 2005 yılı Aralık ayında Warwick Üniversitesine yaptırdıkları,

küresel gemiadamı işgücü sunu ve istek araştırmasında, dünya genelinde zabitan açığı ve tayfa fazlasının olduğu ortaya çıkmıştır. Özellikle kaptan, 1. zabit, başmühendis ve 1. mühendis açığının fazla olduğu, yaşları ilerlemiş OECD (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü) üst düzey zabitlerinin yerini alacak genç zabitlerin bulunamadığı saptanmıştır. Gemiadamı gereksinimi mühendis sınıfı ve sıvılaştırılmış gaz taşıyıcı gemilerinde çalışacak gemiadamları için had safhaya ulaşmıştır. Zabit temini için denizcilik şirketleri, Uzakdoğu, Güneydoğu Asya ve Doğu Avrupa ülkelerine yönelmektedirler. 2005 yılı için 10 000 olarak saptanan zabit açığının, yeni zabitlerin yetiştirilmesi yönünde gerekli önlemler alınmadığı takdirde artacağı öngörülmektedir (ICS/ISF:2006).

Solent Üniversitesinin gerçekleştirdiği bir araştırmada, AB ülkelerinden Danimarka, İtalya, Hollanda ve İsveç gibi ülkelerde denizcilik okullarından mezun olan makine ve güverte zabitlerinin büyük çoğunluğunun, gemilerde çalışmayı seçmediği, denize çıkanların da 5-8 sene içerisinde denizde çalışmayı bıraktıkları ortaya çıkmıştır (Solent University:2005).

Denizcilik sektöründeki iş planlamalarının, iş analiz ve tanımlamaları ve bu tanımlama ve analizler sonucu gemiadamlarından istenilen nitelik ve yeterlilikleri, gemiadamları için istenilen asgari sağlık gerekliliklerinin ve gemilerin emniyetli olarak çalıştırılabilmeleri için gerekli asgari gemiadamı sayısının (gemi tonajı ve sefer bölgelerine göre), ulusal ve uluslararası kurullarla belirlenmiştir.

Tablo 5: Dünyadaki Aktif Gemiadamı Zabitan / Tayfa Sayısı

DÜNYADAKİ AKTİF GEMİADAMI ZABİTAN / TAYFA SAYISI				
ÜLKELER		BİRİNCİ ZABİT SAYISI	VARDİYA ZABİTİ SAYISI	İHTİYAÇ DUYULAN MİKTAR
1	FİLİPİNLER	19800	40636	81263
2	UKRAYNA	19857	16038	9712
3	RUSYA	21527	15476	7098
4	ENDONEZYA	10239	10297	23056
5	ÇİN	7150	9606	15623
6	HİNDİSTAN	7365	9799	9171
7	TÜRKİYE	10765	6226	6818
8	POLONYA	10267	5531	4259
9	YUNANİSTAN	9551	4326	2075
10	MİYANMAR	1633	3913	6973
11	ROMANYA	4974	4453	2029
12	BULGARİSTAN	3529	3465	3861
13	LİTVANYA	3292	3101	2753
14	HIRVATİSTAN	4169	2452	1371
15	GÜNEY KORE	3627	2239	1563
16	MALEZYA	1024	1472	3346
17	HOLLANDA	3746	1337	208
18	ALMANYA	4185	442	258
19	İTALYA	2147	1399	1329
20	NORVEÇ	3537	1020	206
21	İNGİLTERE	3027	1472	66
22	DANİMARKA	2489	1201	101
23	AMERİKA	1317	1163	991
24	PAKİSTAN	1382	1145	656
25	İSPANYA	1535	858	700
26	JAPONYA	1364	373	132
27	SRİLANKA	267	405	800
28	HONDURAS	141	54	544
29	KANADA	341	360	38
30	FİNLANDİYA	421	168	32

Kaynak: Sağ, 2010:56

2.4. Türkiye’ de Denizcilik Meslek Eğitiminde Tarihsel Sürec

2.4.1. Cumhuriyet Öncesi Denizcilik Meslek Eğitimi

Osmanlı döneminde Deniz Kuvvetlerinin de, devletin içinde bulunduğu koşullardan payını alması kadar tabii bir şey olamazdı. Gerçekte Osmanlı İmparatorluğu, büyük bir Deniz Devleti olması için her türlü imkâna sahipti fakat gerekli önem verilmiyordu (Çoker, 2006). Osmanlı Devleti’nde başlangıçtan yıkılışa kadar denizcilik kara taşımacılığının gerisinde kalmış ve denizciliğe önem verildiğinde de ülke ekonomisi gelişme göstermiştir. Sonradan Fransa ya tanınan ayrıcalıklarla deniz taşımacılığı Fransız bayraklı gemiler tarafından taşınmış ve bu da ülke ekonomisine ciddi zarar vermiştir. Osmanlı Devletinin ilk deniz ticaret anlaşması Kapitülasyonlar 19 YY. ’ın ikinci yarısında yaşanan teknolojik gelişmelere ayak uydurulamamış ve Osmanlı Devletinin ilk filosu II. Meşrutiyetten önce Bahriye Nezareti bünyesinde kurulmuştur (Sidal, 1987).

Özellikle 1718’den sonra yarım yüzyıl barış içinde geçirilen dönemin, Deniz Kuvvetlerinde tam bir tembelliğe neden olduğunu söylemek mümkündür. Buna Kaptanı Deryalığın artık denizlerde savaşa hak edilen bir memuriyet olmaktan çıkıp; adeta para ile alınıp satılan bir çıkar yeri olması, Tersane ilişkilerinin de aynı paralelde yürütülmesi neden olmuştur.

Osmanlı Devleti’nde kaptanlar ve gemi inşa mühendislerinin tümü Bahriye’den yetişmişlerdir. 18. yüzyılın son çeyreğine dek kaptanların Yeniçeri Ocağı’nda usta çırak ilişkileri içinde eğitilerek yetiştirildikleri bilinmektedir. Çağın göre denizcilik eğitimi yapan bir okul, ancak 18. yüzyılın sonuna doğru açılmıştır. Cebelitarık Boğazı’ndan Akdeniz’e geçen Rus Baltık Filosu’nun, Osmanlı Filosu’nu Çeşme Koyu’nda sıkıştırarak, 6/7 Temmuz 1770 gecesi tamamen yakmasından sonra Kaptan-ı Derya’lığa getirilen Cezayirli Hasan Paşa’nın çabaları sonucu Padişah III. Mustafa buyruğu ile 1773 yılında Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyûn açılmıştır. Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyûn, tarihsel süreç içinde, günümüzün İstanbul Teknik Üniversitesi olmuştur. Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyûn; Tersane Mimarı yetiştiren Gemi İnşaatı Bölümü ile Kaptan yetiştiren Seyr-i Sefain (Navigasyon) Bölümü’nden oluşturulmuştur.

18. ve 19. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti ve deniz taşımacılığı hemen hemen bütünüyle Levantenlerin elinde idi. Bu gelenekselleşmiş yapıyı değiştirmek amacıyla, Deniz Ticareti Taşımacılığı üst düzey insan gücü gereksinimini karşılamaya yönelik ilk eğitim-öğretim kurumu olan bugünkü İTÜ Denizcilik Fakültesi, 5 Aralık 1884 günlü Padişah II. Abdülhamit'in buyruğu ile, İstanbul-Heybeliada'da bulunan Mekteb-i Bahriye-i Şahane'nin (Deniz Harp Okulu) özel bir bölümü biçiminde yatılı olarak "Leyli Tüccar Kaptan Mektebi" adıyla açılmıştı. Yüzyılı aşkın bir süre kendi alanında tekilliğini sürdüren bu eğitim kurumumuz, tarihsel süreç içinde birçok yapısal değişime uğrayarak gelişmesini sürdürmüştür.

Tablo 6: Denizcilik Meslek Eğitiminde Tarihsel Süreç

Kuruluş Tarihi	Kurumun Adı	Değişik Tarihi
05.12.1884	Leyli Tüccar Kaptan Mektebi	1908
1909	Milli ve Hususi Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi	1928
1928	Ali Deniz Ticaret Mektebi	1934
1934	Yüksek Deniz Ticaret Mektebi	03.06.1946
03.06.1946	Yüksek Denizcilik Okulu 4915 Sayılı Yasa	18.07.1981
18.07.1981	Denizcilik Yüksek Okulu 2507 Sayılı Yasa	14.10.1988
14.10.1988	Denizcilik Yüksek Okulu 3477 Sayılı Yasa	11.07.1992
11.07.1992	Denizcilik Fakültesi 3837 Sayılı Yasa	--

Kaynak: 2. Ulusal Denizcilik Şurası

Deniz Harp Okulu, başlangıçtan beri her dönemde kesintisiz olarak, Türk Deniz Taşımacılığının her konusunda çalışarak uğraş veren üst düzey insan gücüne sürekli kaynaklık etmiştir. Ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Deniz Astsubay Sınıf Okulu ile başta Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi başta olmak üzere birçok birim, denizcilik eğitimine dolaysız ya da dolaylı olarak çok önemli katkılarda bulunmuştur. Deniz Harp Okulu'nun üniversite yapısına kavuşturulma uğraş ve girişimlerinin

sonuçlanma aşamasına varmış olması, gelecekte Deniz Kuvvetlerimizin katkılarının daha da yoğunlaşacağını ve bilimsel araştırmaları da kapsayacak boyutlara ulaşacağını göstermektedir.

Tablo 7: Denizcilik Mesleki Eğitim Kurumlarının Tarihsel Sıralaması

Kuruluş Tarihi	Kurumun Adı	Değişik Tarihi
1938	Sanat Çırac Okulu / Haliç Tersanesi	1945
1945	Sanat Orta Okulu / Haliç Tersanesi	1965
1965	Gemi Yapı Sanat Enstitüsü / Haliç Tersanesi	1974
1974	Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi / Haliç Tersanesi	1983
1944	Makine Fakültesi / (Gemi Mühendisliği Kolu)	1970
1970	Gemi İnşaatı ve / Deniz Bilimleri Fakültesi	--
1968	Gemi Makinaları Mühendisleri (opsiyonu)	1982
1970	Gemi İnşaatı Mühendisliği Bölümü	--
1973	Su Ürünleri Meslek Lisesi (Beykoz)	--
1974	Denizcilik Meslek Lisesi (Ordu)	1983
1979	Su Ürünleri Fakültesi / Meslek Yüksek Okulu	--
1982	Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi	--
1982	Denizcilik Meslek Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri	1997
1988	Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu	--
1990	İ. Ü. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü	--
1992	KATÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi	--
1995	Meslek Yüksek Okulu	--
1995	TÜDEV Eğitim Merkezi	--
1996	Karamürsel Meslek Yüksekokulu	--
1996	Denizcilik Fakültesi	--
1997	Yalova Meslek Yüksek Okulu	--
1998	TÜDEV Yat Kaptanlığı Kursu Çeşme	--
1999	Yat Kaptanlığı Kursu Karamürsel	--

Kaynak: 2. Ulusal Denizcilik Şurası

Son 50 yılda ve özellikle 20. Yüzyılın son 10 yılında, Denizcilik Eğitimi ve Öğretimi alanında Türkiye'de önemli kurumsal yapılaşma atılımları gerçekleştirilmiştir.

Daha sonraki yıllardan itibaren muhtelif üniversiteler bünyesinde açılan fakülte, yüksek okul, meslek yüksek okulları ile meslek liseleri / Anadolu meslek liseleri ve özel kurslar

tarafından muhtelif seviyelerde eğitimler verilmeye başlanarak denizcilik eğitimimiz bugünkü seviyesine ulaşmıştır. Takip eden kısımda denizcilik eğitimimizin ulaştığı bugünkü durumunun bir değerlendirmesi yapılacaktır.

2.4.2. Günümüzde Türkiye’ de Denizcilik Meslek Eğitimi

Ülkemizde denizcilik meslek eğitimlerinde diğer mesleki teknik eğitimlerde kullanılan modeller kullanılır. Bunlar;

- Bürokratik mesleki eğitim modeli,
- İkili (Dual) Mesleki Eğitim Modeli olmak üzere iki türdür.

Bürokratik Denizcilik Mesleki Eğitim Modelinde, eğitimin planlaması, yürütülmesi, finansmanı ve denetimi tamamen devlet tarafından sağlanmaktadır. Bu kapsamda Milli Eğitim Bakanlığına bağlı; denizcilik meslek liselerinde örgün eğitim ve kısa süreli kurslar, halk eğitim merkezlerinde gemiadamı yetiştirmeye yönelik kısa süreli kurslar, YÖK’ e bağlı; meslek yüksekokulları, yüksekokul ve fakültelerde zabitan gemiadamı yetiştirmeye yönelik örgün eğitim ve gemiadamlarına yönelik kısa süreli sertifikalı eğitim kursları verilmektedir. Bunların planlaması, yürütülmesi, finansmanı ve denetimi tamamen devlet tarafından gerçekleştirilmektedir.

İkili (Dual) Denizcilik Mesleki Eğitim Modelinde ise, eğitimin planlaması, yürütülmesi, finansmanı ve denetimi özel sektörde faaliyet gösteren işletmeler ile devlet tarafından ortaklaşa gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda, Milli Eğitim Bakanlığının denetimi ve izni ile gemiadamlarına yönelik zabitan eğitimi ve kısa süreli sertifikalı kursları vermek üzere kurulmuş özel eğitim kurumları, zabıt yetiştirmeye yönelik örgün eğitimler ve kısa süreli kurslar vererek eğitimini sürdüren özel statüdeki liseler, YÖK’ e bağlı özel MYO’ lar, yine zabıt yetiştirmeye yönelik örgün eğitimler ve kısa süreli kurslar vererek eğitimini sürdüren özel üniversiteler bu modele örnek teşkil eden eğitim kurumlarıdır.

Devlet ya da özel bütün eğitim kurumlarının ilgili eğitimleri verebilmeleri, verilen eğitimlere ilişkin sertifikalandırma işlemi yapabilmeleri ve sertifikaların geçerliliği için, verecekleri eğitimlerle ilgili olarak, Gemiadamları Yönetmeliği ve bu yönetmeliğe bağlı Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesinde yazılı olan koşulları yerine getirdikten sonra, Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında

Yönetmelik çerçevesinde denetlenir ve denetimden başarı ile geçtikleri takdirde komisyon değerlendirmesi yapılır ve uygunluk raporu verildikten sonra kendilerine, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' na bağlı ilgili genel müdürlükçe eğitim izinleri verilerek eğitime devam etmeleri sağlanır.

Tüm eğitim kurumlarında verilen eğitimlerde; eğitimin türü, kursiyer bilgileri, günlük derse devam yoklamaları gibi bilgiler internet üzerinden gemiadamları bilgi sistemine yüklenir ve böylece idare tarafından da verilen eğitimlerin periyodu, katılımcı sayısı, eğitim kurumlarındaki yoğunluk durumu ve kişinin aldığı eğitimle ilgili bilgiler takip edilmekte olup, özel eğitim kurumlarına yönelik zaman zaman liman başkanlığı ve ilgili bölge müdürlüğü yetkililerince denetimler gerçekleştirilerek eğitimlerin usulüne uygun yürütülmesi sağlanır.

Bahsi geçen sistem sayesinde, sertifika sahibi sertifikasını işleme koymak üzere ilgili liman başkanlığına gittiğinde bilgiler sistemde gözüktüğü için herhangi bir zorlukla karşılaşmamaktadır.

Ülkemiz IMO tarafından muhatap kabul edilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı 1990'lı yıllarda limanlarda bağlanan Türk Bayraklı gemilerin sayısının artması sonrasında, 2002 yılında gemiadamları Yönetmeliğini çıkartarak denizcilik öğretimini IMO standartlarına uyarlamıştır. Türkiye gemiadamı eğitimi açısından beyaz listededir ve IMO'ya göre diplomalar ve sertifikalar eşdeğer sayılmaktadır (DTO, 2010:309).

Deniz üzerindeki gemi kazaları ve iş kazalarının birçoğu İnsan hatalarından kaynaklanmaktadır. İnsan hatasını azaltmanın en iyi yöntemi ise eğitimde kaliteyi arttırmaktır. Amerika ve Avrupa ülkeleri ve diğer çağdaş denizcilik ülkeleri bunun farkına varmışlardır ve artık maliyet tasarrufu amacıyla personel kalitesinden ödün verilen bir dönem kapanmak üzeredir.

Denizcilik sektöründe işverenler ucuz işgücü temini için her türlü yolu denemektedirler, gemi adamı arzının başka iş kollarındaki gibi olmaması denizciliğin meşakkatli bir iş olması nedeniyle bireylerin denizde çalışmak istememesi ayrıca işverenlerin maliyetleri de düşürme isteği buna neden olmaktadır. İşverenler gemi adamlarının eğitiminin çok önemli olduğunu ve sektör için sürekli eğitimin gerekliliğini gözden kaçırmakta ve

önemsememektedirler. Terfilerde IMO sözleşmeleri doğrultusunda açılacak sınavlarda başarılı olma sonucuna göre gerçekleştirilmektedir. Ofis çalışanlarının eğitimine ilişkin yasal bir zorunluluk olmamasına rağmen her kademe çalışan için olmazsa olmaz olarak yer alan unsurun eğitim olduğu kaçınılmaz ve tüm tarafların kabul ettiği bir gerçektir (Muslu, 2008:92-93).

Türkiye’de Denizcilik eğitimi, öğretimi ve yeterlik belgeleri verilmesinden sorumlu kuruluş, 10.08.1993 tarih ve 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye ile kurulmuş olan Denizcilik Müsteşarlığı iken, ilgili müsteşarlığın direkt Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ na bağlanması nedeniyle bu sorumluluk idare olarak anılacak olan ilgili bakanlık tarafından, faaliyetlerini 20/4/1989 tarihli ve 3539 sayılı Kanun ile uygun bulunan Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW 78) hükümlerine paralel olarak yürütülür. Denizcilik eğitimi veren Milli Eğitim Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı ve Yüksek Öğretim Kuruluna bağlı örgün ve yaygın eğitim kurumları, Sözleşmenin öngördüğü eğitim standartlarını sağlayıp uygulamakla mükelleftir.

Denizcilik ile ilgili eğitim, sınav ve belgelendirme yapan kurum ve kuruluşlar, Sözleşmede belirtilen hedefleri sağlamak için eğitim, yeterlik değerlendirme, belgelendirme, uygunluk onayı ve belge yenileme çalışmaları ile eğitimcilerin ve değerlendiricilerin nitelikleri ile deneyimleri yönünden, devamlı olarak izlenir ve değerlendirilir (G.A.Y.).

Aksi durumda;

- İdare, Sözleşme, bu Yönetmelik ve bağlı yönergelerin gereklerini yerine getiremeyen eğitim kurumlarından mezun olanlara gemiadamı cüzdanı ve/veya yeterlik belgesi vermez.
- Eğitimleri uygun bulunmayan okullarda okuyan öğrenciler ile belgelendirilmemiş mezunlar, aynı eğitimi vermekte olan ve uygun bulunan eğitim kurumlarında tamamlama kurslarını bitirdikten sonra sınava katılma hakkını kazanırlar.

İdare Türkiye'nin Denizcilik Politikalarını tespit etmek, denizcilik öğretimi, eğitimi ve yeterlik belgeleri düzenlemek, eğitim ve öğretim ile ilgili programları belirlemek, eğitim ve öğretim yapacak kuruluşları belirlemek ve denetlemek yetkisine sahiptir.

İdareye doğrudan bağlı 7 Bölge Müdürlüğü ve bölge müdürlüklerine bağlı 70 Liman Başkanlığı bulunmaktadır. STCW kurslarının diplomalarının onaylanması ve yeterlilik belgelerinin verilmesi işlemleri Liman Başkanlıkları ve Bölge Müdürlüklerince yürütülmektedir. Bölge Müdürlükleri gemiadamlarına ait sertifikaların ve bölgeleri dahilinde eğitim ve öğretim faaliyetlerinin denetlemesine ait işlemleri de yürütmektedirler.

Ülkemizde, yeterlik sertifikalarının alınabilmesi amacıyla, ilgili sınavlar için sınav komisyonlarının oluşturulması, müfredata paralel olarak soruların hazırlanması, sınavların yapılması ve değerlendirilmesi, idare bünyesinde görev yapan Gemiadamları Sınav Merkezi (GASM) tarafından yürütülmektedir. GASM Kurulu; Milli Eğitim Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, fakülteler veya bölümleri, yüksekokullar ile İdarenin belirleyeceği diğer kurum ve kuruluşların önerdiği kişilerden oluşur. GASM Kurulunun görevleri şunlardır (G.A.Y.);

- GASM başkan adaylarını belirleyip İdareye bildirmek,
- GASM'ın işleyişi ile ilgili kararlar almak ve bu kararların uygulanmasını takip etmek,
- GASM'ın tüm işlemleri ile ilgili yıllık rapor hazırlayarak İdareye sunmak.

Yeni bir yasal düzenleme yürürlüğe girinceye kadar gemiadamları sınavları yürürlükteki Gemiadamları Yönetmeliği kapsamında İdare'ce yapılmaya devam edilecektir (Poyraz, 2007).

2.5. Türkiye'de Denizcilik Eğitimi Veren Eğitim Kurumlarının Durumları

Ülkemizde vardiya zabiti yetiştirilmesine yönelik olarak denizcilik eğitim ve öğretimi;

- 1- Üniversitelere bağlı Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokulları,
- 2- Üniversitelere bağlı Denizcilik Meslek Yüksekokulları,
- 3- MEB' e bağlı Denizcilik Meslek Liseleri,

- 4- STCW Kursları vermekle yetkilendirilmiş Özel Eğitim Kuruluşları (kurslar),
 5- Bazı kısa süreli STCW kurslarını vermekle yetkilendirilmiş kurumlar tarafından yürütülmektedir.

Ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı Deniz Harp Okulu (Fakülte düzeyinde) ve Astsubay Meslek Yüksek Okulunda da denizcilik eğitimi yapılmaktadır.

2.5.1. Türkiye’ de Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokullarının Günümüzdeki Durumu

Ülkemizde denizcilik meslek eğitimi vermek üzere yapılandırılmış olan oldukça donanımlı ve kaliteli eğitim kurumları mevcuttur. Bunların eğitim müfredatları birbirine oldukça yakın olup, YÖK tarafından zorunlu kılınan derslerin yanısıra, STCW-78/95’ e göre güverte sınıfları için öngörülen, İşletim Düzeyi A-II/2 (Uzakyol Vardiya Zabiti) ve makine sınıfları için öngörülen A-III/2 (Uzakyol Makine Zabiti/Mühendisi) eğitim müfredatları uygulanmaktadır.

Tablo 8: Denizcilik Fakültelerinin Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümlerinde Okutulan Dersler

1. YARIYIL	2. YARIYIL	3. YARIYIL	4. YARIYIL
Matematik I	Matematik II	Göksel Seyir I	Göksel Seyir II
Fizik I	Fizik II	Elektronik Seyir I	Elektronik Seyir II
Deniz Kimyası	Seyir II	Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi I	Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi II
Gemicilik I	Teknik Resim	Deniz Ticaret Hukuku I	Deniz Ticaret Hukuku II
Denizcilik İngilizcesi	Bilgisayar Prog. ve Kullanımı	Gemi İnşa I	Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri I
Seyir I	Denizde Güvenlik I	Elektrik - Elektronik	Gemi Manevrası I
Vardiya Standartları I	Temel Hukuk	Denizde Haberleşme	Dinamik
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi	Statik	Küresel Trigonometri	Matematik III
Beden Yeterliliği (Kredisiz)	Gemicilik II	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II	Emniyet, Güvenlik ve Kalite Yönetimi
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I	Türk Dili II		
Türk Dili I	Beden Yeterliliği II (Kredisiz)		
25+6=31 SAAT	24+10=34 SAAT	21+8=29 SAAT	22+8=30 SAAT

Kaynak: <http://www.deu.edu.tr>, 27.12.2011

5. Yarıyıl	6. Yarıyıl	7. Yarıyıl	8. Yarıyıl
Meteoroloji	Açık Deniz Stajı	İleri Seyir	Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri II
Termodinamik		Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi III	Personel Yönetimi
Gemi Yönetimi I		Gemi Manevrası II	Gemi Yönetimi II
Gemi İşletmeciliği I		Sıvı Yük Operasyonları	Gemi İşletmeciliği II
Deniz İş Hukuku		Gemi Makineleri	Gemi İnşa II
Akışkanlar Mekaniği		Meteoroloji ve Oşinografi	Denizcilik İngilizcesi II
Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi III		Uluslararası Deniz Hukuku	Deniz Sigortaları
Konteyner Operasyonları		Tıbbi Bakım	Vardiya Standartları II
Ekonomi		Denizde Güvenlik II	Diploma Projesi
21+2=23 Saat		15 Kredi	13+12=25 Saat

Kaynak: <http://www.deu.edu.tr>, 27.12.2011

Yukarıdaki tablo incelendiğinde, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü için ortalama haftalık ders saatleri 26 saate yakın olup, her güne düşen ders saati 5' i geçmektedir.

Tablo 9: Denizcilik Fakültelerinin Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümlerinde Okutulan Dersler

1. Yarıyıl	2. Yarıyıl	3. Yarıyıl	4. Yarıyıl
Matematik I	Matematik II	Matematik III	Mühendislik Matematiği
Fizik I	Fizik II	Dinamik	Gemi Dizel Motorları I
Denizcilik Kimyası	Statik	Gemi Elektroteknolojisi	Gemi Yardımcı Makineleri I
Teknik Resim	Teknik Resim II	Termodinamik I	Termodinamik II
Atölye	Gemi Makineleri İşletme Mühendisliğine Giriş	Gemi İnşaatı ve Stabilitate	Malzeme Mukavemeti
Denizcilik İngilizce I	İmal Usulleri	Nümerik Analiz	Gemi Elektroniği
Temel Bilgi Teknolojileri	Denizde Güvenlik I	Malzeme Bilgisi	İşletmeye Giriş
Türk Dili I	Temel Gemicilik	Deniz Hukuku	Denizcilik İngilizce II
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I	Türk Dili II	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II	Gemi Makineleri Operasyonu ve Bakımı I
Beden Eğitimi I (Kredisiz)	Beden Eğitimi II (Kredisiz)		
20+12=32 Saat	22+10=32 Saat	23+4=27 Saat	21+6=27 Saat

Kaynak: <http://www.deu.edu.tr>, 27.12.2011

5. Yarıyıl	6. Yarıyıl	7. Yarıyıl	8. Yarıyıl
Gemi Makineleri Operasyonu ve Bakımı I I	Açık Deniz Gemi Stajı (6 Ay)	Sevk ve Şaft Sistemleri	Sistemlerin Hidrolik ve Pinömatik Kontrolü
Makine Elemanları		Buhar ve Gaz Türbinleri	Sörvey Yöntemleri
Gemi Dizel Motorları II		Soğutma ve HVAC Sistemleri	Emniyet ve Kalite Yönetim Sistemleri
Otomatik Kontrol Sistemleri		MDS Yönetim Düzeyi	Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri
Isı Transferi		Deniz Sigortaları	Gemi Teknik Yönetimi
Akışkanlar Mekaniği		Mühendislik Ekonomisi	Seyir Bilimi
MDS Operasyon Düzeyi		Yönetim ve Liderlik	Diploma projesi
Gemi Yardımcı Makineleri II		16+4= 20 Saat	15+6=21 saat
		Seçmeli Dersler	
		Dizel Makine Hesaplamaları	Deniz Çevresinin Korunması
		Gaz Makineleri	Denizcilikte Bilgi Sistemleri
		Enerji Yönetimi	Tersane Yönetimi
17+6=23 Saat		15 Kredi Saat	Her Bir Seçmeli Ders 2 Saat Teoriktir

Kaynak: <http://www.deu.edu.tr>, 27.12.2011

Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümünde ise ortalama 26 saate yakın olup, her güne düşen ders saati 5' i geçmektedir.

Müfredatta yer alan meslek derslerinin hemen hemen hepsine karşılık, dersi başarı ile tamamlayan ya da tamamen mezun olan öğrencinin direkt olarak almayı hak ettiği sertifikalar vardır. Bu sertifikalar STCW' ye göre zorunlu olup, türü ve sayısı gemiadamının yeterliğine göre değişmektedir. Bu sertifikaları okulda görmüş olduğu eğitimlere istinaden haketmeyen öğrenci veya mezun, normal eğitim süresince veya sonrasında ayrıca sertifikalı eğitim kurslarına katılarak bu sertifikaları alması gerekir ki, bu da hem zaman yönünden hem de maddi yönden ciddi kayıplar doğurur, kişilerin iş hayatına başlamasını geciktirir. Fakat bu tür eğitimleri verebilmek için de buna ilişkin araç gereç, donanım, simülatör ve bu eğitimleri verebilecek yeterliğe sahip eğitimcilerin olması ve kurumun kalite denetiminden başarı ile geçerek bu eğitimleri verebilme yetkisine sahip olması gerekmektedir. Bu bakımdan da eğitim kurumunun donanımlı olması ve nitelikli öğretim kadrosuna sahip olması gelecek olan öğrenci kalitesini de

arttırır. Ülkemizde bu amaçla kurulmuş olan fakülteler aşağıdaki tabloda görülmektedir. Ülke olarak denizcilik meslek eğitiminde oldukça iyi yol katettiğimizi söyleyebiliriz.

Günümüzde YÖK' e bağlı 11 adet Denizcilik Fakültesi veya Yüksekokulu bulunmakta olup, 2010 yılı itibariyle öğrencisi olan, bu eğitim kurumlarında 478' i güverte, 343'ü makine bölümünde olmak üzere toplam 821 kişi eğitim görmekte olduğu saptanmış olup, 2011-2012 eğitim-öğretim yılı itibariyle bu okullara Zirve Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği de 60 kişilik öğrenci sayısı ile dahil olmuş ve sayı 881'e çıkmıştır (ÖYS-2011-212). Aşağıdaki tabloda da belirtildiği gibi bu öğrenciler mezuniyet sonrası ve gerekli kriterleri sağladıktan sonra uzakyol güverte veya makine zabiti yeterlik sınavına girme hakkı kazanırlar.

Tablo 10: Türkiye’de Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokullarındaki Öğrenci Sayıları

Fakülte veya Yüksekokul: 4Yıl +1Yıl Hazırlık	Güverte Bölümü Mezunları	Makine Bölümü Mezunları
Zabit Olunduktan Sonra Çalışma Sınırları	>3000GT Uzakyol Yeterliği	>3000 kW Uzakyol Yeterliği
Öğrenci Sayıları	Güverte	Makine
Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	60	25
İTÜ Denizcilik Fakültesi	150	95
KATÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi	60	40
Pirireis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi	84	90
Rize Üniversitesi	60	--
YTÜ Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği	--	60
KKTC Yakınoğu Üniversitesi	64	43
Zirve Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve	60	--
Toplam	538	343
Toplam Öğrenci Sayısı	881	

Kaynak: Sağ, 2010:58, ÖYS-2011-212

Öğrenciler normal ÖSYM tarafından yapılan üniversite yerleştirme sınavlarına girerek bu okulları tercih etmeleri durumunda, sayısal ağırlıklı puan sıralamasına göre yerleştirilmekte ve hak kazanan öğrencilerden Gemi Adamı Olur ibareli sağlık kurul raporu istenmektedir. Bu da öğrencilerin sadece sağlık yönünden yeterli olduğunun bir

göstergesi olup, mesleği icra edip edemeyeceğine ilişkin herhangi bir değerlendirme söz konusu değildir.

Denizcilik Fakültelerinde öğrenciler 8. yarıyıllık eğitim hayatlarının 7 yarıyılı okulda eğitim görerek sürdürmekte olup, yarım dönemde ilgili yönetmelik çerçevesinde ve uygun özellikteki gemilerde deniz stajı yaparlar ve bu süreç tamamlandıktan sonra mezun olurlar. Mezuniyetten sonra stajı 12 aya tamamlayacak şekilde geri kalan süreyi de tamamlarlar ve okullarından almış oldukları staj defterini uygun biçimde doldurmuş olarak okullarına başvururlar. Staj Değerlendirme Komisyonu, stajın yönetmeliğe uygun gemilerde ve süre olarak da yeterli olduğu sonucuna vardıldıktan sonra, kişiye staj onay tutanağını hazırlayarak ibraz eder. Okulundan staj onay tutanağını alan kişi bu evrakı ve yönetmelik gereği istenen diğer evrakları da bağılı olduğu liman başkanlığına sunarak sınava giriş başvurusunda bulunur.

GASM tarafından yapılan online sınavda güverteçiler; Seyir, Vardiya Standartları, Gemi İnşa, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi, Denizde Haberleşme, Gemicilik ve Gemi Manevrası, Deniz Hukuku, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri ve Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı Denizcilik İngilizcesi derslerinden, makineçiler ise; Ana Makine Operasyon ve Bakımı, Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri ve Denizcilik İngilizcesi derslerinden sınava girerler. Girmiş oldukları bu sınavlardan yeterli puanları aldıkları takdirde kendilerine yeterlik hakkı verilir ve gemilerde sınıflarına uygun olarak güverte veya makine zabiti olarak çalışmaya hak kazanırlar (ESY).

Öğretim Elemanının, yeterlikleri, Yüksek Öğretim Kanunu'na göre belirlenir ve görevlendirilmeleri kurumlarınca yapılır. Ancak, deniz tecrübesine sahip öğretim elemanı, öğretmen veya eğitimci tarafından verilmesi gereken güverte ve makine bölümlerine ait meslek derslerini verecek öğretim elemanlarının en az üç yıl deniz hizmetine sahip olmaları gerekir (GAESY).

Aşağıdaki tablo incelendiğinde, elde edilebilen bilgiler neticesinde fakülte veya yüksekokul seviyesinde eğitim veren denizcilik eğitim kurumlarında; 149 eğitimci olup bunlardan yaklaşık 62 kişinin denizci kökenli olduğu sonucuna verilmiştir. Yaklaşık olarak 881 fakülte veya yüksekokul öğrencisi olduğu varsayılırsa, her bir öğretim

elemanı başına 6 öğrenci ve her denizci kökenli öğretim elemanı başına 14 öğrenci düştüğü görülmektedir.

Tablo 11: Gemiadamı Yetiştiren Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokullarında Görev Yapan Kadrolu Öğretim Elemanı Sayısı

S.NO	ÜNİVERSİTE	FAKÜLTE VAYA YÜKSEKOKUL	BÖLÜMLER	TOPLAM ÖĞRETİM ELEMANI SAYISI	DENİZCİ ÖĞRETİM ELEMANI SAYISI (GÜVERTE VE MAKİNE EHLİYETLİ)
1	İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME MÜH.	25	14
			GEMİ MAKİNALARI İŞLETME MÜH.	13	10
2	İZMİR DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ	DENİZ İŞLETMECİLİĞİ VE YÖNETİMİ YÜKSEKOKULU	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	5	3
			YAT VE MARİNA İŞLETMECİLİĞİ	2	2
3	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	6	3
			GEMİ MAKİNALARI	8	3
4	PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ + TÜDEV	DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	15	?
			GEMİ MAKİNALARI	19	?
5	RİZE ÜNİVERSİTESİ	TURGUT KIRAN DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	3	3
			GEMİ MAKİNALARI	2	2
6	YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	8	1
			GEMİ MAKİNALARI		
7	YAKINDOĞU ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK FAKÜLTESİ	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	23	10
			GEMİ MAKİNALARI İŞLETME MÜH.		5
8	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ	BARBAROS DENİZCİLİK YÜKSEKOKULU	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME MÜH.	5	1
			GEMİ MAKİNALARI İŞLETME MÜH.		
9	ZONGULDAK KARAEMLAS ÜNİVERSİTESİ	DENİZCİLİK İŞLETMECİLİĞİ VE YÖNETİMİ YÜKSEKOKULU	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME MÜH.	16	2
			GEMİ MAKİNALARI İŞLETME MÜH.		?
10	ZİRVE ÜNİVERSİTESİ	MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME MÜH.	3	2
11	İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ	MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME MÜH.	6	1
TOPLAM				149	62

Kaynak: Çeşitli internet kaynakları, 17.12.2011

2.5.2. Türkiye’ de Denizcilik Meslek Yüksekokullarının Günümüzdeki Durumu

Denizcilik meslek eğitimi veren meslek yüksekokullarının da geçmişe nazaran iyi durumda oldukları söylenebilir. Bunların eğitim müfredatları birbirine oldukça yakın olup, YÖK tarafından zorunlu kılınan derslerin yanısıra, STCW-78/95’ e göre güverte sınıfları için öngörülen, İşletim Düzeyi A-II/1 (Vardiya Zabiti) ve makine sınıfları için öngörülen A-III/1 (Makine Zabiti) eğitim müfredatları uygulanmaktadır.

Eğitim kurumunun bu eğitimleri verebilmesi için eğitim araç ve gereçlerinin Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi kriterlerine uygun olması gerekmektedir.

Tablo 12: Gemiadamı Yetiştiren Denizcilik Meslek Yüksekokullarında Görev Yapan Kadrolu Öğretim Elemanı Sayısı

S.NO	ÜNİVERSİTE	MESLEK YÜKSEKOKULU	BÖLÜMLER	TOPLAM ÖĞRETİM ELEMANI SAYISI	DENİZCİ ÖĞRETİM ELEMANI SAYISI (GÜVERTE VE MAKİNE EHLİYETLİ ZABİT SAYISI)
1	YALOVA ÜNİVERSİTESİ	YALOVA MYO	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	7	3
			YAT İŞLETMECİLİĞİ ve YÖNETİMİ		2
2	KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ	KARAMÜRSEL MYO	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	14	3
			GEMİ MAKİNALARI		3 MÜH.
3	GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ	MYO	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	15	2
			GEMİ MAKİNALARI	19	?
4	MERSİN ÜNİVERSİTESİ	DENİZ TİCARET MYO	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	5	3
			GEMİ MAKİNALARI		2
5	BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ	MYO	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	?	?
			GEMİ MAKİNALARI		?
6	YAKINDOĞU ÜNİVERSİTESİ	MYO	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	17	8
			GEMİ MAKİNALARI İŞLETME		3
7	ORDU ÜNİVERSİTESİ	FATSA MYO	DENİZ ULAŞTIRMA VE İŞLETME	5	3
			GEMİ MAKİNALARI İŞLETME		2
8	ZONGULDAK KARAEMLAS ÜNV	ALAPLI MYO	GEMİ MAKİNALARI İŞLETME	3	1
TOPLAM				85	35

Kaynak: Çeşitli internet kaynakları, 17.12.2011

Yukarıdaki tablo incelendiğinde, elde edilebilen bilgiler neticesinde meslek yüksekokulu seviyesinde eğitim veren denizcilik eğitim kurumlarında; 85 eğitimci olup bunlardan yaklaşık 35 kişinin denizci kökenli olduğu sonucuna verilmiştir. Yaklaşık

olarak 630 meslek yüksekokulu öğrencisi olduğu varsayılırsa, her bir öğretim elemanı başına 7 öğrenci ve her denizci kökenli öğretim elemanı başına 18 öğrenci düştüğü görülmektedir.

Öğretim Elemanının, yeterlikleri, Yüksek Öğretim Kanunu'na göre belirlenir ve görevlendirilmeleri kurumlarınca yapılır. Ancak, deniz tecrübesine sahip öğretim elemanı, öğretmen veya eğitimci tarafından verilmesi gereken güverte ve makine bölümlerine ait meslek derslerini verecek öğretim elemanlarının en az üç yıl deniz hizmetine sahip olmaları gerekir (GAESY).

Tablo 13: Meslek Yüksekokullarının Deniz Ulaştırma ve İşletme Programlarında Okutulan Dersler

1. YARIYIL	2. YARIYIL	3. YARIYIL	4- YARIYIL
Seyir-I	Seyir-II	Seyir-III	Seyir-IV
Denizde Güvenlik-I	Denizde Güvenlik-II	Denizde Güvenlik-III	Denizde Güvenlik-IV
Matematik-I	Temel İlk Yardım	Tıbbi İlk Yardım ve Bakım	Denizde Haberleşme-II
Bilg.Prog. ve Kull.-I	Denizcilik İngilizcesi-I	Denizcilik İngilizcesi-II	Denizcilik İngilizcesi-III
Gemicilik-I	Matematik-II	Yük İşlemleri ve Gemi St.-I	Yük İşlemleri ve Gemi St.-II
Fizik	Gemicilik-II	Vardiya Standartları-I	Vardiya Standartları-II
Denizcilik Kimyası	Gemi İnşa ve Teknik Resim	Elektrik ve Elektronik	Uluslararası Denizcilik Sözl.
Atatürk İlk.ve Dev. Tar.-I	Yabancı Dil-II	Den.Güvenlik ve Kalite Yön.	Deniz Hukuku
Yabancı Dil-I	Türk Dili-II	Denizde Haberleşme-I	Gemi Manevrası
Türk Dili-I	Atatürk İlk.ve Dev.Tar.-II	Denizcilik Meteorolojisi	Elektronik Seyir
		Denizcilikte Bilgisayar Uyg.	Deniz Ulaştırma İşletmeciliği-II
21+9=30 Saat	22+8=30 Saat	24+6=30 Saat	23+7=30 Saat

Kaynak: <http://ymyo.yalova.edu.tr>, 14.12.2011

Tablo 14: Meslek Yüksekokullarının Gemi Makineleri İşletme Programlarında Okutulan Dersler

1. YARIYIL	4. YARIYIL	5. YARIYIL	6. YARIYIL
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II	Atölye II	Denizcilik İngilizcesi III
Türk Dili I	Türk Dili 2	Bilgisayar Uygulamaları	Denizde Güvenlik IV
Bilgisayar Programlama I	Atölye I	Denizcilik İngilizcesi II	Elektroteknik II
Denizcilik Kimyası	Bilgisayar Programlama II	Denizde Güvenlik III	Gemi Makineleri Operasyon ve Bakımı II
Denizde Güvenlik I	Denizcilik İngilizcesi I	Dizel Motorları II	Gemi Yardımcı Makineleri II
Fizik	Denizde Güvenlik II	Elektroteknik I	Otomatik Kontrol
Gemi Makinelerine Giriş	Dizel Motorları I	Gemi İnşaatı	Proje
İngilizce	Malzeme Bilgisi	Gemi Makineleri Operasyon Ve Bakımı I	Termodinamik
Matematik I	Matematik II	Gemi Yardımcı Makineleri I	Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri
Mekanik Bilimleri	Teknik Resim II	Tıbbi İlk Yardım	
Teknik Resim I	Temel İlk Yardım		
22+6=28 Saat	20+8=28 Saat	17+11=28 Saat	19+9=28 Saat

Kaynak: <http://karamursel.kocaeli.edu.tr>, 14.12.2011

Yukarıdaki tablolar incelendiğinde, Deniz Ulaştırma İşletme Programı için ortalama haftalık ders saatlerinin 25' er saat olup her güne 5 saat düşmektedir, Gemi Makineleri İşletme Bölümü' nde ise ortalama 26 saate yakın olup, her güne düşen ders saati 5' i geçmektedir. Bu da birçok bölüm ile karşılaştırıldığında müfredatın ne kadar yoğun olduğunu karşımıza çıkarmaktadır.

Müfredatta yer alan meslek derslerinin hemen hemen hepsine karşılık, dersi başarı ile tamamlayan ya da tamamen mezun olan öğrencinin buna karşılık direkt olarak almayı hak ettiği sertifikalar vardır. Bu sertifikalar STCW' ye göre zorunlu olup, türü ve sayısı gemiadamının yeterliğine göre değişmektedir. Bu sertifikaları okulda görmüş olduğu eğitimlere istinaden haketmeyen öğrenci veya mezun, normal eğitim süresince veya sonrasında ayrıca sertifikalı eğitim kurslarına katılarak bu sertifikaları alması gerekir ki, bu da hem zaman yönünden hem de maddi yönden ciddi kayıplar doğurur, kişilerin iş hayatına başlamasını geciktirir. Fakat bu tür eğitimleri verebilmek için de buna ilişkin araç gereç, donanım, simülatör ve bu eğitimleri verebilecek yeterliğe sahip eğitimcilerin olması ve kurumun kalite denetiminden başarı ile geçerek bu eğitimleri verebilme

yetkisine sahip olması gerekmektedir. Bu bakımdan da eğitim kurumunun donanımlı olması ve nitelikli öğretim kadrosuna sahip olması gelecek olan öğrenci kalitesini de arttırır. Ülkemizde bu amaçla kurulmuş olan fakülteler aşağıdaki tabloda görülmektedir. Ülke olarak denizcilik meslek eğitiminde oldukça iyi yol katettiğimizi söyleyebiliriz.

Günümüzde YÖK' e bağlı 12 adet denizcilik meslek eğitimi veren meslek yüksekokulu, 2010 yılı itibariyle öğrencisi olan, bu eğitim kurumlarında 478' i güverte, 343'ü makine bölümünde olmak üzere toplam 630 kişi eğitim görmekte olduğu saptanmıştır (Sağ, 2010) Aşağıdaki tabloda da belirtildiği gibi bu öğrenciler mezuniyet sonrası ve gerekli kriterleri sağladıktan sonra güverte veya makine zabiti yeterlik sınavına girme hakkı kazanırlar.

Öğrenciler normal ÖSYM tarafından yapılan üniversite yerleştirme sınavlarında sınavsız geçişi tercih ederek veya sınavdan aldıkları puanlar ile bu okulları tercih etmeleri durumunda; sınavsız geçiş başvurusu yapanlar diploma ağırlık notuna göre yerleştirildikten sonra boş kalan kontenjanlar için öğrenciler sayısal ağırlıklı puan sıralamasına göre yerleştirilmekte ve hak kazanan öğrencilerden “Gemi Adamı Olur“ ibareli sağlık kurul raporu istenmektedir. Bu da öğrencilerin sadece sağlık yönünden yeterli olduğunun bir göstergesi olup, mesleği icra edip edemeyeceğine ilişkin kapsamlı bir değerlendirme söz konusu değildir.

Meslek yüksekokullarında öğrenciler 4. Yarıyıl okulda eğitim gördükten ve tüm dersleri başardıkları taktirde mezun olurlar ve sonrasında, ilgili yönetmelik çerçevesinde, uygun özellikteki gemilerde 12 ay deniz stajı yaparlar ve okullarından almış oldukları staj defterini uygun biçimde doldurmuş olarak okullarına başvururlar. Staj Değerlendirme Komisyonu, stajın yönetmeliğe uygun gemilerde ve süre olarak da yeterli olduğu sonucuna vardıktan sonra, kişiye staj onay tutanağını hazırlayarak ibraz eder. Okulundan staj onay tutanağını alan kişi bu evrakı ve yönetmelik gereği istenen diğer evrakları da bağlı olduğu liman başkanlığına sunarak sınava giriş başvurusunda bulunur.

Tablo 15: Türkiye’de Denizcilik Meslek Yüksekokullarındaki Öğrenci Sayıları

Meslek Yüksekokulu: 2 Yıl veya 2 Yıl+1 Yıl Hazırlık	Güverte Bölümü Mezunları	Makine Bölümü Mezunları
Zabit Olunduktan Sonra Çalışma Sınırları	500-3000GT arası	500-3000 kW arası
Öğrenci Sayıları	Güverte	Makine
Bahçeşehir Üniversitesi MYO	30	--
İTÜ MYO (Yalova Üniversitesine Devredildi)	30 B.Ö+30 İ.Ö.	30 B.Ö+30 İ.Ö.
Kocaeli Üniversitesi Karamürsel MYO	40 B.Ö.+ 40 İ.Ö.	40 B.Ö.+ 40 İ.Ö.
Galatasaray Üniversitesi MYO	25	--
Yalova Ünversitesi Yalova MYO	30 B.Ö.+ 30 İ.Ö.	--
Mersin Üniversitesi MYO	20	20
Zonguldak Karaelmas Üniversitesi MYO	--	50
KKTC Yakınoğu Üniversitesi MYO	40	40
	305	325
Meslekyüksekokulu Toplam Öğrenci Sayısı	630	

Kaynak: Çeşitli internet kaynakları, 17.12.2011

GASM tarafından yapılan online sınavda güverteçiler; Seyir, Vardiya Standartları, Gemi İnşa, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi, Denizde Haberleşme, Gemicilik ve Gemi Manevrası, Deniz Hukuku, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri ve Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı Denizcilik İngilizcesi derslerinden, makineçiler ise; Ana Makine Operasyon ve Bakımı, Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri ve Denizcilik İngilizcesi derslerinden sınava girerler. Girmiş oldukları bu sınavlardan yeterli puanları aldıkları takdirde kendilerine yeterlik hakkı verilir ve gemilerde sınıflarına uygun olarak güverte veya makine zabiti olarak çalışmaya hak kazanırlar (ESY).

2.5.3. Türkiye’ de Denizcilik Meslek Liselerinin Günümüzdeki Durumu

Günümüzde Milli Eğitim Bakanlığı’ na bağlı 56 adet Denizcilik Meslek Lisesi ve Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi’ nde çok sayıda makine ve güverte branşında öğrenci eğitim görmektedir.

Müfredat programı olarak, Milli Eğitim Bakanlığı' nca zorunlu kılınan normal genel kültür derslerinin yanısıra, STCW-78/95' e göre güverte sınıfları için öngörülen, İşletim Düzeyi A-II/1 (3000GT' a kadar Vardiya Zabiti) ve makine sınıfları için öngörülen A-III/1 (3000 kW' ye kadar Makine Zabiti) eğitim müfredatları uygulanmaktadır.

Tablo 16: Türkiye'de Denizcilik Meslek Liselerindeki Öğrenci Sayıları

Meslek Liseleri: 4 Yıl	Güverte Bölümü Mezunları	Makine Bölümü Mezunları
Zabit Olunduktan Sonra Çalışma Sınırları	500-3000GT arası	500-3000 kW arası
Öğrenci Sayıları	Güverte	Makine
Lise 4	377	516
Lise 4 Toplam	893	
Lise 3	384	707
Lise 3 Toplam	1091	
Lise 2	922	649
Lise 2 Toplam	1571	
Lise 1	795	1111
Lise 1 Toplam	1906	
Toplam Öğrenci Sayısı	5461	
Toplam Anadolu Meslek Lisesi Sayısı	54 ADML	58 ADML

Kaynak: Çeşitli internet kaynakları, 17.12.2011

Öğrenciler normal diğer meslek liselerinde olduğu gibi Lise Giriş Sınavına girerek tercihlerini yaptıktan sonra, puan sıralamasına göre yerleştirilmekte ve hak kazanan öğrencilerden Gemi Adamı Olur ibareli sağlık kurul raporu istenmektedir. Bu da öğrencilerin sadece sağlık yönünden yeterli olduğunun bir göstergesi olup, mesleği icra edip edemeyeceğine ilişkin herhangi bir değerlendirme söz konusu değildir.

Okuldan mezun olanlar, ilgili yönetmelik çerçevesinde uygun özellikteki gemilerde ve sürede, okullarından almış oldukları staj defterini de uygun biçimde işleterek 12 aylık deniz stajlarını tamamlarlar. Deniz stajını tamamlayan tekrar okuluna gelip başvuruda bulunarak stajını onaylatır ve staj onay tutanağını alır, bu evrakı bağlı olduğu liman başkanlığına sunarak sınava giriş başvurusunda bulunur.

Tablo 17: Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi Güverte Eğitim Müfredatı

1. sınıf	2. sınıf	3. sınıf	4. sınıf
Geometri	Dil ve Anlatım	Türk Edebiyatı	Gemi Yapımı
Din Kül. ve Ahl. Bil.	Türk Edebiyatı	Fizik	Matematik
Biyoloji	Tarih	Geometri	Beden
Sağlık Bilgisi	Coğrafya	Gemicilik	Yabancı Dil
Yabancı Dil	Din Kül. ve Ahl. Bil	Fizik	Dil ve Anlatım
Dil Ve Anlatım	Fizik	Matematik	GMDSS
Beden Eğitimi	Biyoloji	Biyoloji	Denizcilik Mevzuatı
Coğrafya	Kimya	Din Kül. ve Ahl. Bil	Geometri
Matematik	Matematik	Yabancı Dil	Analitik Geometri
Fizik	Geometri	Kimya	Mesleki Yabancı Dil
Tarih	Yabancı Dil	Den. Meteor.	Türk Edebiyatı
Kimya	Yüzme	Vardiya Tutma Stan.	Fizik
Türk Edebiyatı	Beden Eğitimi	Seyir	Din Kült. ve Ahl. Bil
Görsel Sanat./Müzik	Denizde Güvenlik	Beden Eğitimi	Biyoloji
-	Mil. Güv. Bilg.	Dil Ve Anlatım	Kimya
-	Den. ve Su Ürün. Tek.	İnkılap Tarihi	İstatistik
-	Mesleki Gelişim	Felsefe	Denizde Haberleşme
-	-	Elektronik Seyir	Gemi Manevrası

Kaynak: Çeşitli internet kaynakları, 10.12.2011

GASM tarafından yapılan online sınavda güverteler; Seyir, Vardiya Standartları, Gemi İnşa, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi, Denizde Haberleşme, Gemicilik ve Gemi Manevrası, Deniz Hukuku, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri ve Deni Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı zcilik İngilizcesi derslerinden, makineciler ise; Ana Makine Operasyon ve Bakımı, Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri ve Denizcilik İngilizcesi derslerinden sınava girerler. Girmiş oldukları bu sınavlardan yeterli puanları aldıkları takdirde kendilerine yeterlik hakkı verilir ve gemilerde sınıflarına uygun olarak güverte veya makine zabiti olarak çalışmaya hak kazanırlar (ESY).

Tablo 18: Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi Makine Eğitim Müfredatı

1. sınıf	2. sınıf	3. sınıf	4. sınıf
Geometri	Dil ve Anlatım	Atölye	Hidrolik Pompalar
Din Kült. Ve Ahlak Bil.	Türk Edebiyatı	Matematik	Matematik
Biyoloji	Tarih	Fizik	Türk edebiyatı
Sağlık bilgisi	Coğrafya	Türk edebiyatı	Yabancı dil
Yabancı dil	Din kül. ve Ahlak Bilg.	Biyoloji	Gemi yapımı
Dil ve Anlatım	Fizik	Din kül. ve Ahlak Bilg.	Termodinamik
Beden eğitimi	Biyoloji	Yabancı dil	Dil ve anlatım
Coğrafya	Kimya	Kimya	Fizik
Matematik	Matematik	Standart Makine Elekt.	Kimya
Fizik	Geometri	Dil ve anlatım	Mesleki Yabancı Dil.
Tarih	Yabancı dil	Geometri	Denizcilik Mevzuatı
Kimya	Yüzme	Teknik resim	Beden eğitimi
Türk edebiyatı	Beden eğitimi	Felsefe	Din kül. ve Ahlak Bilg.
Görsel Sanat./Müzik	Denizde güvenlik	İnkılap tarihi	Geometri
-	Milli Güvenlik Bilgisi	Cisimlerin dayanımı	Biyoloji
-	Den. Ve su ürün. Tek.	Beden eğitimi	Atölye
-	Mesleki gelişim	Standart Makine Bilg.	Meslek resmi

Kaynak: Çeşitli internet kaynakları, 10.12.2011

Geçmiş yıllara göz attığımızda, öğretmen açığının hat safhada olduğundan bahsedebilmemiz mümkün. Özellikle güverte branşında ciddi öğretmen sıkıntısı yaşanmış ve genelde sözleşmeli öğretmen statüsünde Deniz Kuvvetlerinde görevli veya emekli olmuş denizci subay ve astsubaylar ile eğitim faaliyetleri sürdürülmüştür. Bu da faaliyetlerin işleyişi açısından zaman zaman ders verecek öğretmen bulamamak veya ders veren kişinin bilgisini tam olarak aktaramaması gibi çeşitli sıkıntılara yol açmıştır.

Teknik Eğitim Fakülteleri' nin Denizcilik Meslek Liselerine yönelik öğretmen yetiştiren bölümleri olmadığından dolayı, makine bölümlerinde normal makine bölümü mezunu öğretmenler ders vermek üzere görevlendirilmektedir. Bu fakültelerde güverteye yakın branşta bölüm olmadığından dolayı, güverte öğretmenleri seçilirken, eğitim fakültesi olanlar değil de başvuru yapan yüksekokul ya da fakültelerin güverte bölümünden mezun olup, KPSS' den en yüksek puanı alanlar atanır.

Burada birçok eksik yönler kalmaktadır. Bu kişiler eğitim fakültesi mezunu olmadıkları için pedagojik yönden sorunlar yaşanabilmektedir. Öğretmenlerin yeterlikleri Milli Eğitim Bakanlığı Mevzuatına göre belirlenir ve görevlendirilmeleri kurumlarınca yapılır. Ancak, güverte ve makine bölümlerine ait meslek derslerini verecek öğretmenlerin en az üç yıl deniz hizmetine sahip olmaları gerekir. Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı resmi orta öğretim kurumlarından güverte, makine (gemi makineleri) bölümlerinde meslek dersi verecek öğretmen, uzman ve usta öğreticiler için Milli Eğitim Bakanlığı'nın ilgili mevzuatı uygulanır (GAESY).

2.5.4. STCW Kursları Vermekle Yetkilendirilmiş Özel Eğitim Kurumları

Günümüzde İstanbul Bölge Müdürlüğü' ne bağlı 21, İzmir Bölge Müdürlüğü' ne bağlı 16, Samsun Bölge Müdürlüğü' ne bağlı 9, Mersin Bölge Müdürlüğü' ne bağlı 4, Antalya Bölge Müdürlüğü' ne bağlı 1, Çanakkale Bölge Müdürlüğü' ne bağlı 3, Trabzon Bölge Müdürlüğü' ne bağlı 8 olmak üzere toplam 62 özel eğitim kurumu ülkenin her bir yanında gemiadamlarına yönelik sertifikalı kurslar vermek üzere yapılmış ve gerekli kriterleri yerine getirerek izinlerini almış durumda.

Bu özel eğitim kurumları MEB denetiminde ve idarenin gözetiminde eğitim ve öğretim faaliyetlerini sürdürmektedirler. Bu eğitim kurumlarının varlığı ve hizmet sahasının geniş olması gemiadamlarının eğitim alırken birden fazla alternatife sahip olmasını sağlamakta fakat her ne kadar sıkı denetlenseler de zaman zaman ciddi anlamda suiistimallerin olduğu gözlemlenmektedir.

Bunların bazılarında büyük kapsamda A-II/3, A-III/3 ve alt yeterlikteki eğitim programları ve yönetmelikte yer alan diğer eğitim programlarını da vermekte iken, bazıları sadece küçük çaplı ve kısa süreli birtakım eğitimleri vermektedir.

Özel eğitim kurumlarında Denizci Eğitimciler eğitmen olarak görev yapmaktadır. Denizci eğitimciler ve temel ve /veya destek dersleri eğitimcileri olarak iki ayrı guruba ayrılırlar. Her gurup için belirlenen şartları yerine getirenler eğitimci yeterliği almaya hak kazanırlar. Eğitimci yeterlikleri İdare' ce verilir.

Denizci eğitimci yeterlik şartları (GAESY, madde 45):

1. Fakülte veya dört yıllık yüksek okul mezunu olmak,

2. Güverte bölümü derslerini vermek için en az Uzakyol Birinci Zabiti yeterliğine sahip olmak,
3. Makine bölümü derslerini vermek için en az Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti yeterliğine sahip olmak,
4. “Denizcilik İngilizcesi” derslerini vermek için KPDS veya ÜDS sınavlarından en az 70 puan almak, kriterlerine sahip olmak gerekir.
5. Denizde Güvenlik eğitimi içeriğindeki sağlık ile ilgili eğitimler Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğünce düzenlenen Gemiadamı Sağlık Eğiticisi (GASE) Sertifikasına sahip kişiler tarafından verilir.

Tablo 19: Özel Eğitim Kurumlarında Eğitim Gören Zabıt Adayı Öğrenci Sayısı

	Güverte Bölümü Mezunları	Makine Bölümü Mezunları
Zabıt Olunduktan Sonra Çalışma Sınırları	>3000 GT	>3000 KW
Branşlar	Güverte	Makine
Türk Deniz Eğitim Vakfı (TUDEV)	225	60
EKOL	--	60
ÖZEL EĞİTİM KURUMU TOPLAM	345	

Kaynak: Çeşitli internet kaynakları, 17.12.2011

Bu kurumlarda görev alacak eğitimcilerin ehliyet sahibi ve en az 1. Zabıt yeterliğine ulaşmış ve idareden Denizci Eğitimci Belgesi almış olan kişiler olması gerekmektedir.

2.5.5. Günümüzde Denizcilik Meslek Eğitiminin Genel Durum Değerlendirmesi

2011 yılı itibariyle, ülkemizde denizcilik ile ilgili olarak 1908 öğrenci eğitim öğretime başlamaktadır, toplam öğrenci sayısı ise 6616’ dır. Genel duruma bakıldığında 1210 öğrenci mezun olup gemilerde veya denizcilik mesleğine yönelik olan karadaki birimlerde çalışmaya başlayacaktır.

Yine 2011 yılı itibariyle öğrenci sayıları aşağıda belirtilmiştir (Erdem, 2011:48);

4 yıllık yüksekokul veya fakülte bazında;

- Deniz İşletmeciliği Yönetimi: 60,
- Deniz Teknolojisi Mühendisliği: 62,
- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği: 391,
- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi: 160,
- Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği: 293,
- Gemi Makineleri: 90,
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği: 264,

Bunların yanısıra Deniz Harp Okulunda da yukarıdaki branşlarda yaklaşık 3908 kişiye eğitim verilmektedir.

Önlisans bazında;

- Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi: 40,
- Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği: 355,
- Deniz ve Liman İşletmeciliği: 520,
- Gemi İnşaatı: 200,
- Gemi Makineleri İşletme: 395,

Toplamda Deniz Kuvvetleri' ne Deniz Astsubay Hazırlık Okulu' ndaki öğrencilerle birlikte 7740 önlisans öğrencisi eğitim görmektedir.

Liselerde 6547 Denizcilik Alanı ve 2491 Gemi Yapımı öğrencisi olmak üzere toplam 9038 öğrenci öğrenim hayatına devam etmektedir.

Tüm eğitim kurumlarını baz aldığımız takdirde toplam öğrenci sayısı: 32894' dür (Erdem, 2011:48).

22.02.2011 tarihi itibarıyla Türkiye' de toplam; 14400 makine zabiti, 29331 güverte zabiti olmak üzere toplam 43731 zabitan sınıfı gemiadamı mevcuttur.

Denizcilik liselerinde yaklaşık 300 kız öğrenci bulunmakta olup, bu rakam toplam sayının yaklaşık %4' üne tekabül etmektedir (Erdem, 2011:49).

Denizcilik Müsteşarlığı denizcilik eğitime son derece önem vererek, Paris MoU'da ülkemizi 4 yılda Kara Liste'den Gri Liste'ye ve son iki yılda da Beyaz Listeye yükseltmiştir (Sağ:2009:54-56).

2.6. Denizcilik Meslek Eğitiminde Simülasyon Uygulamaları

“Denizcilik eğitiminde de özellikle son yıllarda simülasyonlu eğitim giderek yaygınlaşmış olup, son derece faydalı olduğu gözlemlenmiştir. Bunlar, Köprüüstü Simülasyonu, ARPA Radar Simülasyonu, GMDSS Simülasyonu, Sıvı Yük Elleçleme Simülasyonu, Makine Dairesi Simülasyonu gibi simülasyonlardır (Albayrak, 2009:38-40).

Ayrıca, multimedya eğitim, bilgisayar destekli eğitim, uzaktan eğitim gibi teknoloji destekli eğitim yöntemleri de uygulanmaktadır.

Eğitimde ölçme ve değerlendirme uygulanırken, tepki, öğrenme, davranış ve sonuç olarak dört aşama gözlenir.

Bilgisayar teknolojileri ve simülasyon tekniklerinde sağlanan büyük ilerlemeler yanı sıra bunlarda kullanılan donanımların aynı anda gemilerdeki gerçek cihazlara da tatbik edilmeleri geleneksel dümen, radar ve izleme sistemlerinin ortadan kalkmasına, bilgisayar sistemlerinde kullanılan donanımların gemi sistemlerinde kullanılmasına ve dolayısıyla modern sistemlerin bire bir simülasyonuna imkan sağlamıştır. Donanım yanı sıra, geliştirilen son derece mükemmel matematik modeller ile gemi ve çevre özelliklerinin de gerçeğe çok yakın bir şekilde simülasyonu sağlanmıştır.

Bugün A sınıfı bir FMBS (Full Mission Bridge Simülasyonu);

- Tam Donanımlı Köprüüstü Simülasyonu ile yaklaşık olarak işletim düzeyinde 140, yönetim düzeyinde ise 160 senaryonun ders olarak islenmesi mümkün bulunmaktadır. STCW Kodunun yukarıda belirtilen bölümlerinde öngörülen seyir yönelik yeterlikler kapsamında simülasyon eğitimi fiili gemi stajı ve eğitim gemisi fiili eğitimleri ile eşdeğer görülmektedir.

STCW'de öngörülen seyir yeterliklerden sadece aşağıdaki konuların simülasyonda doğrudan yapılması mümkün görülmemektedir;

- Astronomik seyir,
- Gemi jurnallerinin tutulması,
- Cayro puslanın devreye alınması ve kararlılık bulması,
- Hava ve oşinografik tahminler,
- Akıntıyla demir taratma,
- Yekeden dümen kumandası,
- Can salından kazazedelerin kurtarılması,
- Makine sistemlerinin genel kullanım bilgileri,

Bunlara ilaveten STCW’de öngörülen diğer yeterliklerden yük işlemleri ve bunların seyirde kontrolü, deniz kirliliğinin önlenmesi tedbirleri, geminin seyre ve deniz koşullarına hazırlanması, yangınla mücadele ve can kurtarma donanımlarının kullanılması hususları da FMBS yetenekleri arasında bulunmamaktadır. Ancak bunlar teorik derslerle yeterince kapsandığı gibi STCW gereğince alınması gereken kurslar ve bunların uygulamalı eğitimleri kapsamında laboratuvar ortamında yapılması mümkündür.

Buna göre;

- a) Simülasyon ortamı gerçekçi olarak oluşturulduğu takdirde eğitimler daha hassas yapılmakta,
- b) Bu eğitimi alan öğrencilerin gemiye uyumu daha kolay sağlanmakta,
- c) Öğrencinin görev aldığı gemideki sistemlerin benzer sistemler olması ve daha önce simülasyon eğitimini aldığı bir bölgeden geçilmesi durumunda ortama çok kolay uyum”.

2.7. Gemiadamı Yeterlikleri ve Eğitim Şartları

Gemilerde çalışan işgücü kendi içerisinde guruplara ayrılmakta olup, bunlar; güverte sınıfı gemiadamları, makine sınıfı gemiadamları, güverte ve makine kısmı tayfaları ve yardımcı hizmet gemiadamlarıdır.

2.7.1. Güverte Sınıfı Gemiadamları İçin Eğitim ve Hizmet Şartları

Bu kısımda gemiadamları tayfalar ile kaptanlar ve güverte zabitleri olarak iki kategoride ele alınacaktır.(GAY);

a. Tayfalar

1- Gemici olmak için, içeriği ve süresi Eğitim ve Sınav Yönergesi ile belirlenen “gemici eğitimi”ni İdarece uygunluğu onaylanan eğitim kurumlarında görmüş olmak, en az ilköğretim okulu mezunu olup askerlik görevinin oniki ayını ya da dört yıllık fakülte mezunu olup askerlik görevinin en az dört ayını, faal gemilerde güverte eri olarak yaptığını belgelemek, şartlarından birini yerine getirmek ve ayrıca “Gemici sınavı”ni başarmak, şartını sağlayanlar “Gemici” yeterliğini almaya hak kazanırlar.

2- Usta Gemici olmak için, onsekiz yaşını bitirmiş olmak, Gemici olarak bir yıl deniz hizmeti olmak veya en az ilköğretim okulu mezunu olmak ve askerlik görevinin oniki ayını ya da dört yıllık fakülte mezunu olup askerlik görevinin en az altı ayını, faal gemilerde serdümen ya da porsun eri olarak yaptığını terhis belgesi ile belgelemek gerekir.

3- Güverte Lostromosu olmak için, Usta Gemici olarak iki yıl deniz hizmetine sahip olmak ve güverte tayfasını yönetme yeteneği olduğunu gemi kaptanından alınacak belgeyle belgelendirmek.

b. Kaptanlar ve Güverte Zabitleri (GAY)

1- Sınırlı Vardiya Zabiti (500 GRT'dan küçük gemiler) Denizcilik meslek lisesi mezunu veya Anadolu denizcilik meslek lisesi gemi elektroniği ve haberleşme bölümü mezunu olup, Sözlesmenin öngördüğü A-II/3 müfredat programlarına uygun ve idarenin onayladığı eğitimi tamamlamak ve en çok dört ayı liman seferi olmak üzere toplam oniki ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak gemide tamamlamak,

2- Sınırlı Kaptan yakın kıyusal sefer bölgesinde sefer yapan 500 GT'den küçük gemilerde sınırlı kaptan olmak için; Yirmi yaşını bitirmiş olmak, en az VHF haberleşmesi yapabilecek yeterlikte olduğunu gösteren onaylanmış bir sertifikası

bulunmak, idarenin öngördüğü sınırlı kaptan sınavında başarılı olmak, Sınırlı vardiya zabiti yeterliği ile iki yıl deniz hizmetine sahip olmak.

3- Vardiya Zabiti; (500 – 3000 GRT arasındaki gemiler) Sözleşmenin öngördüğü A-II/1 müfredat programlarını uygulayan ve idare tarafından uygunluğu onaylanan dört yıllık Anadolu denizcilik meslek lisesi güverte bölümü mezunları ile iki yıllık meslek yüksek okulu mezunu olmak ve liman seferi dışında çalışan 500 GT'den büyük gemilerde, altı ayı köprü üstünde eğitim olmak üzere toplam oniki ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak veya en az lise mezunu olmak toplam oniki ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak,

4- Birinci Zabit 500-3000 GT Vardiya zabiti yeterliği ile iki yıl denizde vardiya zabitliği yaptıktan sonra, Sözleşmenin öngördüğü A-II/2 müfredat programı ile idarenin öngördüğü İngilizce eğitimini İdare tarafından uygunluğu onaylanan bir eğitim kurumunda tamamlamak.

5- Kaptan 500-3000 GT, kaptanlık sınavında başarılı olmak, Birinci zabit yeterliği ile iki yıl denizde birinci zabitlik yapmak, Sözleşmenin öngördüğü A-II/2 müfredat programından öğrenimi esnasında almadığı fark derslerini İdarece onaylanmış bir eğitim kurumunda görmek, şartlarını sağlayanlar “Kaptan” yeterliğini almaya hak kazanırlar.

6- Uzakyol Vardiya Zabiti, 3000 GT ve daha büyük gemilerde uzakyol vardiya zabiti olmak için, bir yıllık ingilizce hazırlık eğitiminden sonra, Sözleşmenin öngördüğü ve İdarenin onayladığı A-II/1 müfredat programını uygulayan dört yıllık fakülte ve yüksekokul mezunu olmak ve liman seferi dışında çalışan 500 GT'den büyük gemilerde altı ayı köprü üstünde eğitim olmak üzere toplam oniki ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak,

7- Uzakyol Birinci Zabiti, 3000 GT ve daha büyük gemilerde uzakyol birinci zabit yeterliği almak için, idarenin öngördüğü uzakyol birinci zabiti sınavında başarılı olmak, sözleşmenin öngördüğü A-II/2 ve A-II/1 müfredat programını müşterek uygulayan dört yıllık fakülte veya yüksekokul mezunu olup, uzakyol vardiya zabiti yeterliği ile iki yıl

denizde vardiya zabıtlığı yapmış olmak, uzakyol vardiya zabiti yeterliği ile iki yıl denizde vardiya zabıtlığı yaptıktan sonra, Sözlşmenin öngördüğü A-II/2 müfredat programını idare tarafından uygunluğu onaylanan bir eğitim kurumunda tamamlamak, şartlarını sağlayanlar “Uzakyol Birinci Zabit” yeterliğini almaya hak kazanırlar.

8- Uzakyol Kaptanı, 3000 GT ve daha büyük gemilerde uzakyol kaptanı olmak için, idarenin öngördüğü uzakyol kaptanlık sınavında başarılı olmak, uzakyol birinci zabit yeterliği ile iki yıl birinci zabitlik yapmak, kaptan yeterliği ile yakın kıyısız sefer dışında çalışan gemilerde veya yakın kıyısız sefer yapan 500 GT’den büyük gemilerde iki yıl en az birinci zabitlik ve bir yıl kaptanlık yaptıktan sonra, Sözlşmenin öngördüğü A-II/2 eğitim programı ile idarenin öngördüğü ve "Eğitim-Sınav Yönergesinde" başarı ve muafiyet esasları belirtilen İngilizce eğitimini İdare tarafından uygunluğu onaylanan bir eğitim kurumunda tamamlamak.

2.7.2. Makine Sınıfı Gemiadamları İçin Eğitim ve Hizmet Şartları

Bu kısımda gemiadamları tayfalar ile başmühendis/baş makinistler ve makine zabitleri olarak iki kategoride ele alınacaktır.

a. Tayfalar (GAY)

1- Yağcı olmak için; içeriği ve süresi Eğitim ve Sınav Yönergesi ile belirlenen “yağcı eğitimi”ni İdare tarafından uygunluğu onaylanan eğitim kurumlarında görmek, veya okulların yönetmelikte geçen bölümlerinden birisini bitirmiş olmak, şartlarından birini sağlamak, idarenin öngördüğü “yağcı sınavı”nda başarılı olmak, şartlarını sağlayanlar “Yağcı” yeterliğini almaya hak kazanırlar.

2- Makine lostromosu olmak için; yağcı olarak iki yıl deniz hizmetine sahip olmak ve makine tayfasını yönetme yeteneği olduğunu gemi başmühendis/baş makinistinden alınacak belgeyle belgelendirmek, idarenin öngördüğü “makine lostromosu sınavında başarılı olmak.

b. Başmühendis/Baş makinistler ve Makine Zabitleri

1- Sınırlı Makine Zabiti, 750 kW'den daha küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyusal sefer yapan gemilerde sınırlı makine zabiti olmak için, üç yıl süreli denizcilik meslek lisesi, meslek yüksekokulu ve fakültelerin ilgili yönetmelikte belirtilen bölümlerinden birini bitirmek, sözleşmenin öngördüğü altı ay deniz eğitimi onaylanmış bir staj defterine uygun olarak gemide tamamlamak, idarenin onayladığı eğitimi veren, dört yıllık anadolu denizcilik meslek lisesi gemi makineleri bölümü, meslek yüksek okulu, yüksek okul veya fakülte mezunu olmak ve Sözleşmenin öngördüğü altı ay deniz eğitimi onaylanmış bir staj defterine uygun olarak gemide tamamlamak.

2- Sınırlı Başmakinist, 750 kW'den daha küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyusal sefer yapan gemilerde sınırlı başmakinist olmak için, sınırlı makine zabiti yeterliği ile iki yıl deniz hizmetine sahip olmak, şartlarını sağlayanlar "Sınırlı Başmakinist" yeterliği almaya hak kazanırlar.

3- Makine Zabiti, 750-3000 kW arası ana makine ile yürütülen gemilerde makine zabiti olmak için, sözleşmenin öngördüğü A-III/1 müfredat programlarını uygulayan ve İdare tarafından uygunluğu onaylanan dört yıllık anadolu denizcilik meslek liselerinin gemi makineleri bölümü mezunları ile iki yıllık meslek yüksek okulu mezunu olmak ve liman seferi dışında çalışan 750 kW'den büyük ana makine ile yürütülen gemilerde altı ay deniz eğitimi onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak.

4- İkinci Makinist, 750-3000 kW arası ana makine ile yürütülen gemilerde ikinci makinist olmak için; makine zabiti yeterliği ile iki yıl denizde makine zabitliği yaptıktan sonra Sözleşmenin öngördüğü A-III/2 müfredat programı ile idarenin öngördüğü İngilizce eğitimi İdare tarafından uygunluğu onaylanan bir eğitim kurumunda tamamlamak, idarenin öngördüğü "ikinci makinist" sınavında başarılı olmak, şartlarını sağlayanlar, "ikinci makinist" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

5- Başmakinist, 750-3000 kW arası ana makine ile yürütülen gemilerde başmakinist olmak için, ikinci makinist yeterliği ile iki yıl denizde ikinci makinistlik yapmak,

idarenin öngördüğü “başmakinist” sınavında başarılı olmak, şartlarını sağlayanlar “Başmakinist” yeterliğini almaya hak kazanırlar.

6- Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti, Bir yıllık İngilizce hazırlık eğitiminden sonra, Sözleşmenin öngördüğü A-III/1 müfredat programlarını uygulayan dört yıllık fakülte veya yüksekokul mezunu olmak ve liman seferi dışında çalışan 750 kW'den büyük ana makine ile yürütülen gemilerde altı ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak, bir yıllık İngilizce hazırlık eğitiminden sonra, Sözleşmenin öngördüğü A-III/1 ile A-III/2 müfredat programlarını müşterek uygulayan dört yıllık fakülte veya yüksekokul öğrencisi olarak altıncı sönestr sonunda A-III/1 müfredatını başarı ile tamamlamak ve yukarıda belirtilen altı aylık deniz eğitimini bitirmek.

7- Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti, 3000 kW'den büyük ana makine ile yürütülen gemilerde uzakyol ikinci mühendisi/makinisti olmak için; A-III/2 ile A-III/1 müfredat programını müşterek uygulayan dört yıllık fakülte veya yüksekokul mezunu olup, uzakyol vardiya mühendisliği yeterliği ile iki yıl denizde vardiya mühendisliği yapmış olmak, uzakyol vardiya mühendisi/makinisti yeterliği ile iki yıl denizde vardiya mühendisliği yaptıktan sonra, Sözleşmenin öngördüğü A-III/2 müfredat programını idare tarafından uygunluğu onaylanan bir eğitim kurumunda tamamlamak.

8- Uzakyol Başmühendisi/Başmakinisti, Uzakyol ikinci mühendisi/makinisti yeterliği ile iki yıl denizde ikinci mühendislik/ makinistlik yapmak, başmakinist yeterliği ile yakın kıyusal sefer dışında çalışan gemilerde veya yakın kıyusal seferde 750 kW'den büyük gemilerde iki yıl en az ikinci makinistlik ve bir yıl başmakinistlik yaptıktan sonra, Sözleşmenin öngördüğü İngilizce eğitimini İdare tarafından uygunluğu onaylanan bir eğitim kurumunda tamamlamak, şartlarını sağlayanlar, “Uzakyol Başmühendisi / Başmakinisti” yeterliğini almaya hak kazanırlar. (G. A. Y)

2.7.3. Yardımcı Sınıf Gemiadamları İçin Eğitim ve Hizmet Şartları

Bu bölümde güverte ve makine sınıfı gemiadamları dışında kalan yardımcı sınıf gemiadamlarının değerlendirilmesi yapılacaktır.

1- GMDSS gemi Telsiz operatörleri,

- 2- GMDSS 1 inci Sınıf Telsiz Elektronik Operatörü Yeterliği (REO 1),
- 3- GMDSS 2 inci Sınıf Telsiz Elektronik Operatörü Yeterliği (REO 2),
- 4- GMDSS Genel Telsiz Operatör Yeterliği (GOC),
- 5- GMDSS Tahditli Telsiz Operatör Yeterliği (ROC).

GMDSS 1 inci Sınıf Telsiz Elektronik Operatör Yeterliği ve GMDSS 2 inci Sınıf Telsiz Elektronik Operatör Yeterliği için en az lise ve dengi okul mezunu, GMDSS Genel Telsiz Operatörü Yeterliği için en az ortaokul veya ilköğretim okulu mezunu ve GMDSS Tahditli Telsiz Operatör Yeterliği için en az ilkokul veya ilköğretim mezunu olmak, idarenin onayladığı bir eğitim kurumunda aday olunan Telsiz operatör yeterliğinin gerektirdiği düzeye uygun ve müfredatı bu Yönetmeliğin İkinci Kısım Birinci Bölümünde belirtilen eğitimi aldığını belgelemek, GMDSS 1 inci sınıf Telsiz Elektronik Operatör Yeterliği sınavlarına başvurmak için GMDSS 2 nci Sınıf Telsiz Elektronik Operatörü Yeterliği ile denizde veya deniz elektroniği alanında montaj, servis ya da bakım-onarımında karada en az üç yıl süreyle ehliyetinin gerektirdiği görevleri yapmış olduğunu belgelemek, Gemiadamları Yönetmeliğine bağlı Gemiadamları Sağlık Yönergesi'ne göre sağlıklı olduğunu belgelemek.

a. Elektrik ve Elektronik Zabıtları

1- Elektrikçi, onsekiz yağını bitirmiş olmak koğu ile, ilköğretim okulu mezunu olanlardan, elektrik meslek alanında “kalfalık belgesi” ya da “ustalık belgesi” sahibi veya Enerji Bakanlığınca verilmiş “elektrikçi yetki belgesi” sahibi, meslek lisesi, teknik lise veya endüstri meslek lisesi elektrik bölümü mezunu, olmak.

2- Elektrik Zabıtları, meslek yüksekokulu elektrik bölümü veya yüksekokul ya da elektrik mühendisliği/mühendislik fakültesi elektrik mühendisliği bölümü mezunu olan kişilere “Elektrik Zabıtları” yeterliği verilir.

3- Elektronikçi, Onsekiz yağını bitirmiş olmak koğu ile, ilköğretim okulu mezunu olup, elektronik meslek alanında “kalfalık belgesi” ya da “ustalık belgesi” sahibi,

Anadolu denizcilik meslek lisesi gemi elektroniği ve haberleşme bölümü, meslek lisesi, teknik lisesi ve endüstri meslek lisesi elektronik bölümü mezunu olmak.

4- Elektronik Zabiti, meslek yüksekokulu elektronik bölümü veya yüksekokul ya da elektronik mühendisliği/mühendislik fakültesi elektronik mühendisliği bölümü mezunu olan kişilere “Elektronik Zabiti” yeterliği verilir.

5- Gemi Elektroniği – Haberleşme Zabiti, Uluslararası Telsiz Tüzüğü (ITU/RR) gereklerine ve ilgi mevzuata göre idareden donanım ve öğretim yeterliği almış örgün eğitim kurumlarından mezun olan ve Birinci sınıf Elektronik veya İkinci sınıf Elektronik Zabiti yeterliğine sahip kişilere İdare tarafından “Gemi Elektroniği – Haberleşme Zabiti” yeterliği verilir.

b. Sağlık Zabitleri

1- Hemşire, gördüğü eğitim-öğretim ile hemşire olan kişilere “Hemşire” yeterliği verilir.

2- Sağlık Memuru, gördüğü eğitim-öğretim ile sağlık memuru olan kişilere “Sağlık Memuru” yeterliği verilir.

3- Doktor, gördüğü tıp eğitim-öğretimi ile doktor olan kişilere “Doktor” yeterliği verilir.

c. Stajyerler

1- Güverte Stajyeri, yat kaptanı, sınırlı vardiya zabiti, vardiya zabiti ya da uzakyol vardiya zabiti olmak için eğitim gören öğrencilere açık deniz eğitimlerini gemiadamı olarak yapabilmelerini sağlamak üzere, onaltı yaşını bitirmiş olmak ve temel deniz güvenlik eğitimlerini görmek ve belgelerini almak şartıyla, İdare tarafından “Güverte Stajyeri” yeterliğinde gemiadamı cüzdanı verilir.

2- Makine Stajyeri, sınırlı makine zabiti, makine zabiti ya da uzakyol vardiya mühendisi/makinisti olmak için eğitim gören öğrencilere açık deniz eğitimlerini gemiadamı olarak yapabilmelerini sağlamak üzere, onaltı yaşını bitirmiş olmak ve temel deniz güvenlik eğitimlerini görmek ve belgelerini almak şartıyla, İdare tarafından, “Makine Stajyeri” yeterliğinde gemiadamı cüzdanı verilir.

d) Yardımcı Hizmetliler

1- Kamarot, en az ilköğretim okulu mezunu olmak şartıyla, mesleği ile ilgili olarak altı aylık bonservis ibraz eden kişilere, İdare tarafından “Kamarot” yeterliği verilir.

2- Aşçı, 18 yaşını tamamlamak ve en az ilköğretim okulu mezunu olmak şartıyla, mesleği ile ilgili olarak altı aylık bonservis ibraz eden kişilere, İdare tarafından “Aşçı” yeterliği verilir.

2.8. Gemiadamlarının Sahip Olmaları Gereken Belgeler

Temel Deniz Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri:

- “Denizde kişisel can kurtarma teknikleri belgesi, ”
- “Temel ilkyardım belgesi, ”
- “Yangın önleme ve yangınla mücadele belgesi, ”
- “Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk belgesi, ”
- “Cankurtarma araçlarını kullanma yeterliği belgesi, ”

Tüm gemiadamları yukarıdaki konularda yeterli olduklarını kanıtlamak için, her beş yılda bir İdarenin öngördüğü değerlendirme sınavından geçerek belgelerini yenilemek zorundadırlar. Bu değerlendirmede başarısız olan gemiadamları, başarısız olduğu konularda tekrar eğitime tabi tutulur.

Seyir Güvenlik Eğitimleri ve Belgeleri:

Uluslararası sularda görev yapan kaptan ve güverte zabıtları için,

- “Radar gözlem ve plotlama belgesi”,
- “Otomatik radar plotlama aygıtlarını (ARPA) kullanma belgesi”
- “Elektronik Harita Gösterimi ve Bilgi Sistemi (ECDIS) Kullanma Belgesi”,
- “Köprüsütü Kaynak Yönetimi (BRM) Belgesi”

İlkyardım ve Tıbbi Bakım Eğitimi ve Belgeleri:

Tüm zabıtlar ilkyardım eğitimini, birinci zabıt ve kaptanlar için,

- “İlk yardım belgesi, ”
- “Tıbbi bakım belgesi,

Tankerlerde Çalışan Gemiadamlarının Eğitimleri ve Belgeleri:

Petrol tankerlerinde çalışan tüm gemiadamları için;

- “Petrol tankeri tanıtım belgesi”,
- “Petrol tankeri işlemleri belgesi”,
- “Kimyasal madde tankeri tanıtım belgesi”,
- “Kimyasal tanker işlemleri belgesi”,
- “Sıvılaştırılmış gaz tankeri tanıtım belgesi”,
- “Sıvılaştırılmış gaz tankeri işlemleri belgesi”,
- İleri Yangınla Mücadele Eğitimi ve Belgesi

Yangınla mücadele işlemlerini denetlemek üzere görevlendirilen zabıtlar “ileri yangınla mücadele eğitimi”ni görerek bu belgeyi almak zorundadır. Bu belgeyi almaya hak kazanan zabıtlar, ilgili konuda yeterli olduklarını kanıtlamak için, her beş yılda bir İdarenin öngördüğü değerlendirme sınavından geçerek belgelerini yenilemek zorundadır. Bu değerlendirmede başarısız olan zabıtlar, tekrar eğitime tabi tutulur.

- Hızlı Cankurtarma Botu Kullanma Yeterliği Eğitimi ve Belgesi: Tüm zabıtlar, “hızlı cankurtarma botu kullanma eğitimi”ni görerek ilgili sertifikayı almak zorundadır. Hızlı cankurtarma botu olmayan gemilerin personeline bu sertifika aranmaz. Bu belgeyi almaya hak kazanan zabıtlar, ilgili konuda yeterli olduklarını kanıtlamak için, her beş yılda bir İdarenin öngördüğü değerlendirme sınavından geçerek belgelerini yenileyecektir. Bu değerlendirmede başarısız olan zabıtlar, tekrar eğitime tabi tutulur.

- Yolcu Gemileri ve Ro-Ro Yolcu Gemileri Gemiadamları Eğitimi ve Belgesi: “Ro-Ro yolcu gemileri gemiadamları eğitimi”ni, yolcu gemilerinde çalışan gemiadamları “Yolcu Gemisinde Çalışma Eğitimi”ni görmek zorundadır. Bu belgeleri almaya hak kazanan gemiadamları, ilgili konuda yeterli olduklarını kanıtlamak için, her beş yılda bir İdarenin öngördüğü değerlendirme sınavından geçerek belgelerini yenileyecektir. Bu değerlendirmede başarısız olan gemiadamları, tekrar eğitime tabi tutulur. (G. A. Y.)

2.8.1. Denizcilik Meslek Elemanlarında Aranılan Eğitimsel Özellikler

Gemi Yöneticisi (Güverte Zabiti):Gemi Yöneticisi (Güverte Zabiti); yukarıda da ifade edildiği gibi, Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar Arası Sözleşmenin (STCW-78/95) belirlediği eğitimi almış, 12 ay deniz stajını yapan ve idarenin yaptığı sınavda başarı gösteren, ilgili yönetmeliğin belirlediği gemilerde seyir ve liman vardiyasını tutan, yükleme ve tahliyeye nezaret eden, gemi ve personel güvenliği işlemlerini yürüten nitelikli gemi adamıdır.

Gemi yöneticisi olmak isteyenlerin (MEGEP:2007) ;

- Bedenen ve ruhsal olarak sağlıklı, görme ve işitme duyu organları işlevlerini tam olarak yerine getirir durumda,
- Teknolojik cihazları kullanma yeteneğine ve matematiksel düşünce yeteneğine sahip,
- Disiplinli, takipçi ve titiz,
- Liderlik vasıflarına sahip,
- Koordineli çalışma, emir ve kumanda altında çalışma yeteneğine sahip,
- Sabırlı ve soğukkanlı,
- Zor ve değişken şartlara kolay uyum sağlayabilen,
- Deniz ile barışık,
- Gerektiğinde çabuk ve doğru karar verebilen,
- Yabancı dil konusunda yetenekli olmaları gerekir.
- Gemi elektroniği ve haberleşme zabiti olmak isteyenler;
- Fen bilimleri özellikle fizik ve matematik alanında başarılı,
- Elektronik ve mekanik işlere karşı ilgili,
- Şekil algısı yeteneğine sahip,
- Göz ve ellerini uyum içinde kullanılabilen,
- Uzun süreli ve karmaşık işlerde yoğun dikkat ve sabır gösterebilen,
- Fiziksel ve ruhsal yönden sağlıklı ve dayanıklı,
- Teknolojik gelişmeleri izlemeye hevesli,
- Denizde yaşamayı seven ve gemilere karşı ilgisi olan,
- Temel düzeyde elektrik bilgileri, ileri düzeyde çizgisel ve sayısal elektronik,

- bilgileri edinmiş elektronik ölçme becerileri gelişmiş,
- Yabancı dili orta düzeyde öğrenmiş ve ilerletmeye istekli olmalıdır.

Makine zabiti olmak isteyenler (MEGEP:2007);

- Denizde yaşam koşullarına uyum göstermelidir,
- Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar arası Sözleşmesi'nin (STCW-78/95) A-III/1 kodlu eğitimi almış olmaları gerekir,
- Mesleki yabancı dili çok iyi kullanabilir düzeyde olmaları gerekir,
- Göz ve ellerini eş güdümlü kullanabilme yeteneğine sahip olmalıdır,
- Temiz ve disiplinli olmalıdır,
- Çevreye karşı duyarlı olmalıdır,
- İş ahlakına sahip olmalıdır,
- İş güvenliği ilkelerine uyan mesleki eğitim almış kişiler olmalıdır.

Denizciler genel olarak, denizde ve kıyıda/karada, açık havada ve gerektiğinde kapalı ortamlarda çalışırlar. Bazen denizin içinde su üstünde ve su altında çalışılabilir. Seyredilen bölgelerde çok farklı iklim şartlarında çalışmak durumundadırlar. Denizde, sakin, durgun veya ağır hava şartlarında karşılaşılabirler. Burada herkesin kendi görevi vardır ve acil durumlarda herkes İş güvenliğini birinci planda tutarak çalışmak zorundadır (MEGEP:2007)

2.9. Türkiye' de Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının Günümüzdeki Durumu

Tüm gemiadamları gerekli eğitimleri aldıktan ve ön kriterleri sağladıktan sonra en yakın liman başkanlığına giderek başvuruda bulunarak, Gemiadamı Cüzdanı alırlar ve gekli sertifikaları bu cüzdana işlettirirler. Bu işlemler liman başkanlıklarının bağlı olduğu bölge müdürlüklerince gerçekleştirilir.

Türkiye' de 7 Bölge Müdürlüğü bulunmakta olup, bunlardan her biri kendi bölgesinde veya yakın yerlerde ikamet eden gemiadamlarının işlemlerini yapmak üzere hizmet

vermektedir. 2010 yılı itibariyle, her bir Bölge Müdürlüğü bünyesinde kayıtlı olan zabitan sınıfı gemiadamı sayısı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 20: Denizcilik Müsteşarlığınca 13.10.2010 Tarihi İtibariyle Bölge Müdürlükleri Bazında Toplam Zabitan Sınıfı Sayısı

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞINCA 13.10.2010 TARİHİ İTİBARIYLA BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ BAZINDA TOPLAM ZABİTAN SINIFI SAYISI									
MAKİNE									
BÖLGE	Sınırlı Mak. Zbt.	Sınırlı B.Mak.	Mak. Zbt.	İkinci Mak.	B.Mak.	U.Y. Vrd. Müh. / Mak.	U.Y. İkinci. Müh. / Mak.	U.Y. B.Müh./ B.Mak.	
Antalya	12	4	30	15	9	4	1	11	
Çanakkale	70	52	181	95	61	16	4	14	
İstanbul	709	443	2114	1126	951	1522	1004	1580	
İzmir	192	126	432	165	170	115	50	91	
Mersin	190	81	297	122	75	41	28	36	
Samsun	209	109	419	143	116	15	8	18	
Trabzon	94	36	350	101	60	34	17	9	
Toplam	1476	851	3823	1767	1442	1747	1112	1759	
Genel Toplam	13977								
GÜVERTE									
	Yat Kapt.	Snr.Vrd. Zbt.	Snr. Kapt.	Vrd. Zbt.	Birinci Zbt.	Kaptan	U.Y. Vrd. Zbt.	U.Y. Birinci Zbt.	U.Y. Kapt
Antalya	369	196	220	284	33	15	45	21	21
Çanakkale	68	193	246	344	214	54	92	42	36
İstanbul	1698	859	1137	2258	1704	1063	3067	1960	2600
İzmir	1592	602	1118	1119	401	145	518	268	277
Mersin	62	173	107	280	138	50	114	48	54
Samsun	61	104	108	306	149	39	43	18	9
Trabzon	56	153	262	413	250	63	309	124	52
Toplam	3906	2280	3198	5004	2889	1429	4188	2481	3049
Genel Toplam	28424								

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2010

Tablo incelendiğinde, 2010 yılı itibariyle ülkemizde güverte sınıfı 28424 ve makine sınıfı 13977 olmak üzere toplam 42.401 ehliyetli zabitan sınıfı gemiadamı mevcuttur. Makine sınıfı zabitan sayısının güverte sınıfı zabitan sınıfına oranla yarısından bile az olduğu görülmektedir. Her bir grup kendi arasında kıyaslandığında da durumun böyle olduğu görülmektedir. 3049 uzakyol kaptanı varken, başmühendis sayısı 1759' dur. Bu da ülkemizde makine eğitimi konusunda ciddi eksikliklerin olduğu anlamına

gelmektedir. Yapılan araştırmalar her geçen yıl zabitan aıĝının artarak devam edeceğini göstermekte olup, makine sınıfı gemiadamı yetiştiren eğitim kurumlarına daha ağırlık verilmesi gerekmektedir.

Tablo 21: Türk Bayraklı Gemilerde alışan Türk Zabıtları (2009 yılı)

TÜRK BAYRAKLI GEMİLERDE ÇALIŞAN TÜRK ZABİTLERİ (DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIğI – 2009)				
YETERLİLİK	KATEGORİ	TOPLAM ZABİT SAYISI	ÇALIŞAN ZABİT SAYISI	GEMİ SAYISI
SINIRSIZ	KAPTAN	2045	439	345
	İKİNCİ KAPTAN	1319	466	
	GV. ZABİT	2718	910	
SINIRLI	KAPTAN	1077	533	461
	İKİNCİ KAPTAN	2012	801	
	GV. ZABİT	3096	942	
YAKIN KIYISAL SEFER	KAPTAN	2467	579	10143
	GV. ZABİTİ	1465	360	
SINIRSIZ	BAŐMÜHENDİŐ	1204	285	517
	İKİNCİ MÜH.	543	139	
	MK. ZABİT	963	228	
SINIRLI	BAŐMÜHENDİŐ	1105	571	1750
	İKİNCİ MÜH.	1113	494	
	MK. ZABİTİ	2158	942	
YAKIN KIYISAL SEFER	BAŐMÜHENDİŐ	497	205	8682
	MK. ZABİTİ	711	271	
TOPLAM		24493	8165	10949

Kaynak: Sağ, 2010

Sampson et.al'ın 2002 yılında dünyanın en büyük 30 limanında yaptığı araştırma/anket; dünyada aktif alışan 10.765 Kaptan/Başmühendis (Senior Officer), 6.226 Zabitan (Junior Officer) ile toplam 16.991 zabitan gemiadamı ile Türkiye'nin bu alanda 7. sırada olduğunu belirtmiştir. Ancak Denizcilik Müsteşarlığı'nın 2009 yılı verilerine göre, 6.082 Güverte, 2.710 Makine, toplam 8.792 Uzakyol Zabitan sınıfı Gemiadamı bulunurken, bunların 1.815'i Güverte, 652'si Makine olmak üzere toplamda sadece 2.467'si aktif olarak Türk Bayraklı gemilerde çalışmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerde de bu kadar kişinin çalıştığı varsayılırsa, 2010 yılı itibariyle dünyada aktif olarak çalışan toplam Uzakyol Zabitan sınıfı Türk Gemiadamı sayısı 5.000 civarındadır (Sağ:2010, s.56).

2.10. Denizcilik Eğitimi Kalite Standartları

Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik 13.02.2006 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, amaç gemiadamlarının eğitim, öğretim, sınav ve belgelendirme faaliyetlerini yürüten kamu veya özel kurum ve kuruluşların sahip olmaları gereken kalite standartlarını, bu standartların denetim esaslarını belirlemektir. Bu yönetmelik Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW 78) hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır (DEKSY).

Denetim Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu Denetçileri tarafından yapılır ve ilk denetimden sonra her 2 yılda bir aşağıdaki belirtilen hususlar yeniden değerlendirilerek ve eğitim kurumunun genel durumu gözetilerek üst kurula raporlanır. Denetimler yaptırım unsuru teşkil edeceğinden kurum tarafından denetim öncesi, eğitim araç gereçleri Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi'ndeki miktar ve kriterlere uygun hale getirilir, eğitimci eksikliği varsa giderilir vs. Bu sayede eğitim kurumunun niteliksel özellikleri artar ve uluslararası standartlar çerçevesinde ticari gemilerde çalışabilecek daha nitelikli insan kaynağı yetiştirilmiş olur.

Bunun yanısıra her 5 yılda bir rastgele seçilen birkaç denizcilik eğitimi kurumu Avrupa Deniz Güvenlik Ajansı EMSA tarafından denetlenerek denetim sonucunda ülke raporu hazırlanır ve eğitim kurumlarında yetişen gemiadamlarının uluslararası ticari gemilerde çalışmaya uygun seviyede olup olmadıklarına karar verilir, beyaz listeye giren ülke gemi adamlarına bu hak tanınmış olur. Ülkemiz beyaz listeye girmiş olup, durumunu ciddiyetle korumaktadır.

İlgili yönetmelik öncesi herhangi bir değerlendirmeye tabi tutulmadıkları için eğitim kurumları arasında ciddi farklılıklar vardı ve dolayısıyla bu fark mezun olanların sektördeki başarısını direkt olarak etkilemekteydi. Günümüzde eğitim kurumlarının mezunlarına gerekli hak ve yetkileri kazandırabilmeleri için minimum standartlara uyum sağlamak zorunluluk haline gelmiş ve bu da eğitim kalitesini ciddi anlamda etkilemiştir ve ülkemiz gemiadamlarının beyaz listeye girmesine yol açmıştır. Bu değerlendirmeler süreklilik arzettiği için eğitim kalitesinin de gün geçtikçe daha iyi olacağı kanaatindeyim. Ayrıca denetlemeleri yapan denetçiler de farklı kurumlarda

görev yapan eğitimler olduklarından dolayı önerileri denetledikleri eğitim kurumuna birçok şey kazandıracak ve zamanla kurumlar arasındaki büyük farklılıklar en aza indirgenecektir.

Yapılan Değerlendirmelerde;

Eğitim kurum/kuruluşlarının kalite yönetim sisteminin;

- Kalite yönetim sisteminin bu Yönetmeliğe uygunluğu,
- Eğitim araç ve gereçlerin mevcudiyeti ve işlevselliği,
- Eğitici yeterliği ve sayısı,
- Kalite yönetim sisteminin uygulanırılığı,
- Kalite yönetim sisteminin ve buna bağlı verilen hizmetlerin etkinliği,
- Kalite yönetim sisteminin ulusal ve uluslararası mevzuata uygunluğu bakımından Kurul tarafından denetlenir. Gemiadamları sınavları ile belgelendirme işlemlerini yapan kurumların denetimleri bu maddenin (a), (d), (e) ve (f) bentlerine göre gerçekleştirilir.

Özel veya kamu eğitim kurum/kuruluşların yetki alması veya yetkisini devam ettirmesi bu denetlemelerin gerçekleşmesine ve olumlu sonuç alınmasına bağlıdır.

Takdir edileceği gibi bir işin iyileşerek devam edebilmesi için bazı zorlamaların olması gerekmekte. Bu nedenle bu yönetmelik denizcilik eğitiminin her geçen gün daha da iyiye gitmesi bakımından büyük önem taşımaktadır. Bu gün belki bazı eğitim kurumlarında sağlıklı olarak yürütülemiyor olabilir fakat her geçen gün daha iyi olacağı kanaatindeyim.

Okulda görülen eğitim sonrası meslek elemanları yaptıkları işlerle ilgili olarak sürekli mesleki hizmet içi eğitimlere tabi tutulmaktadırlar. Böylece hem bilgi ve becerileri artmakta hem de yenilikler hakkında bilgi sahibi olarak işlerini daha iyi ve ciddiyetle yapmaları sağlanmaktadır.

2.11. Türkiye’ de Denizcilik Eğitiminde Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

MYO ve Fakültelerin çoğunda, barınma, işyeri uygulaması ve sosyal yaşam açısından eğitim koşulları olması gereken düzeyde değildir. Kuramsal ağırlıklı, işyeri uygulama oranı çok düşüktür. Öğretim elemanlarının mesleki deneyimi az, ders yükleri çok fazla,

öğretim elemanı başına düşen öğrenci sayısı çok yüksektir. Özellikle meslek liselerinden gelen öğrencilerde, uyum ve akademik başarı açısından sorun yaşanmaktadır (Canca, 2009:40).

Çözüm olarak, yerel idarelerin kendi bölgelerindeki üniversitelere sahip çıkmaları ve gerekli altyapı hazırlığından sonra bölümler kurularak öğrenci alınması, yükseköğretim bazında eğitim verilen her yerleşkede devlet yurtlarının olması, bölüm açılırken yakın çevredeki istihdam olanaklarının değerlendirilmesi ve dolayısıyla teknik gezi ve ziyaretlerin artırılması yönünde teşvik sağlanması, meslek liselerinden ilgili programlara sınavsız geçişlerin kaldırılması, sınıf kontenjanlarının en fazla teorik derslerde 24, uygulamalı eğitimlerde 12 olacak şekilde oluşturulması bu tür sorunların kimini tamamen ortadan kaldıracak, kimini en aza indirgeyecektir. MYO'lara yapılan ödenekler arttırılmalı, Sektör ve Mezunlar Danışma Kurulları oluşturularak bunların işlerliğini sağlamaya yönelik teşvikler yapılmalı (Sağ, 2010).

Bugünkü sistem, meslek lisesi çıkışlıların mühendislik programlarına girmelerini öngörmemektedir. Bunun temel nedeni, bizdeki mühendislik programlarının, mesleki eğitimden çok kuramsal ağırlıklı akademik altyapıyı gerektirmesidir. Meslek liselerinde daha çok uygulamalı atölye eğitimine ağırlık verilmesi nedeniyle, bu lise çıkışlıların aldıkları akademik bilgiler, mühendislik eğitimi için yeterli değildir. ÖSS sonuçları bu görüşü doğrulamaktadır.

Meslek liselerinin Anadolu teknik liselerine dönüşmesi ve katsayı farkının ortadan kaldırılması bu eşitsizliği ortadan kaldıracak ve meslek liselerini normal liselere göre daha cazip kılacaktır.

Öğretim elemanı yetiştirmek için iyi donanımlı Mesleki ve Teknik Eğitim Fakültelerinden yararlanma yolları araştırılmalıdır. Öğretim Elemanlarının birçoğunun pedagojik formasyon eğitimine tabi tutulmadan işlerine devam ettikleri bilinmekte olup, takdir edileceği gibi bilgiyi çok iyi bilmek iyi bir eğitimci olmaya yetmemektedir. Bu bilgileri daha etkin olarak sunabilmek için üniversitelerde yaz dönemlerinde öğretim elemanlarına pedagojik formasyon eğitimi aldırması eğitim kalitesini de arttıracaktır.

Fakülteler ve yüksekokullara dikey geçiş kontenjanları daha geniş tutularak eğitimini devam ettirmek isteyen daha çok MYO mezununun bu imkandan yararlanmasını sağlamak faydalı olacaktır. İş dünyasının, halen %65'i lise seviyesinin altında eğitimi olan mevcut işgücü profiliyle dünya ile rekabet edemeyecek olması, mesleki ve teknik eğitime verilen önemin artırılmasını ve iş dünyası ile mesleki eğitim konusunda işbirliğinin artarak devam etmesini gerektirmektedir.

Çok daha maliyetli olan mesleki eğitimden mezun olanların, uzmanlıkları dışında bir alana yönelmelerinin kaynakların boşa harcanmasına yol açtığı unutulmamalıdır. Bu nedenle ve gerekirse zorunlu hizmet gibi şartların öne sürülmesi, tercih nedeninin sadece bir belge veya diplomaya sahip olmaktan ziyade gerçekten o işi yapmak olduğu bilincinin kalifiye bir komisyon marifetiyle ölçülmesi ve gerekirse daha işin başında dal değişikliğine adayların teşvik edilmesi sağlanmalıdır.

Meslek yüksekokulu mezunlarının yeterlik seviyesi ve askerlik yönünden lise mezunları ile bir farkları bulunmamakta olup, yeterlik seviyelerinin lise mezunlarına göre üst derecede tutulması ve askerlikle ilgili statülerini, lisans mezunlarına yakın hale getirecek bir düzenleme, mesleki eğitime yönelmede önemli bir teşvik unsuru olacaktır. Zaten mesleki ve teknik eğitimin ortaöğretim kademesinde; Türkiye'deki statü nedeniyle, meslek liseleri daha alt seviyede algılanmaktadır. Bu da MYO'ların eğitim kalitesini ve MYO'lara bakış açısını olumsuz yönde etkilemektedir. Türkiye'nin genel lise-meslek lisesi maliyet oranları bakımından OECD ülkeleri arasında Almanya'dan sonra ikinci sırada bulunmasına rağmen, meslek lisesi mezunlarına iş dünyasından yeterli talep bulunmadığı gibi, bu okullardaki akademik başarı, genel lise öğrencilerine göre oldukça düşük düzeydedir (Sağ, 2009).

Denizcilik eğitimi artırılmalıdır. Türkiye'nin ve Dünyanın gemiadamı gereksinimi göz önünde tutularak, en azından 10 yıllık bir stratejik plan yapıp Türkiye'deki zabitan eğitim kapasitesini, Denizcilik Üniversiteleri ve Denizcilik Meslek okulları ile 2 katına çıkarmayı hedeflemek ve bu şekilde 2020'lerde Dünyada eğitimli gemiadamında üst sıralara çıkmak, bu alanda saygınlığımızı ve Türkiye'ye döviz girdisini arttırmak, milli denizcilik eğitim hedeflerimiz içinde olmalıdır (Sağ, 2010).

Ayrıca, gemiciliğin uluslararası bir kavram olması ve Türk bayraklı gemilerin uluslararası sularda çalışmaları nedeniyle zabitlerin iyi eğitim almaları ve istihdamı, okullarda STCW Sözleşmesi'ndeki asgari standartları karşılayacak şekilde kaliteli ve lisan öğretici bir eğitim sisteminin uygulanması ile aşılabılır. Bu nedenle gerek YÖK'e bağlı Denizcilik Üniversiteleri'nde ve gerekse MEB'na bağlı denizcilik okullarında İngilizceye ağırlık verilerek yapılanmaları sağlanmalı, eğitim kaliteleri ve kontenjanları arttırılmalı. İngilizcenin operasyonel halde öğretilmesine büyük önem verilmelidir. Üniversitelerde güverte ve makine doktora programları bir an önce açılmalı ve bu özel ihtisas konularda doktora yaptırılarak denizci kökenli üniversite öğretim üyeleri yetiştirilmeye acilen başlanılmalıdır (Sağ, 2010).

Türk Bayraklı gemilerde tayfa adedi sayıca yeterli görünmesine rağmen yeterince ve yeterli eğitime sahip kalifiye ara eleman sıkıntısı çekilmektedir (Albayrak, 2007).

Ayrıca, MEB'na bağlı yeni denizcilik okulları açılırken çevrenin, denizcilik iş hayatının ya da endüstrisinin çevrelediği bir ortam olmasına dikkat edilmeli ve sadece denizde gemi üzerinde çalışacak personeli değil, aynı zamanda karadaki ara eleman ihtiyaçları da gözetilmelidir.

Deniz Ticaret Odası Öğretim Elemanı Destekleme Projesi kapsamında, Öğretim Elemanlarını maddi açıdan desteklemeli, Öğretim Elemanı olmak ve meslekte kalmak için teşvik etmeli. Ayrıca gemiadamlarının Sürekli Eğitim-Hayat Boyu Kendini Yenileme Eğitimi kapsamına alınmaları ve bu eğitimlerin eğitim kurumları arasında eşit paylaştırılmaları ve gerekli finansmanın ve koordinasyonun Deniz Ticaret Odası tarafından sağlanması hem gemiadamlarının kalitesinin arttırılması, hem sektörle eğitim kurumlarının sürekli iç içe olması hem de Öğretim Elemanlarına ve eğitim kurumlarına maddi katkıda bulunması açısından son derece önemlidir.

Üniversitelerde görev yapan denizci kökenli Öğretim Elemanları için lojman, yurtdışı bilimsel kongrelere katılma desteği, bilimsel yayın yapılmasını teşvik açısından kitap, makale basma ve yayın desteği sağlanması ve bunların karşılığında kişiden danışmanlık hizmeti alınması şirketin son gelişmeleri takip etmesi ve üniversiteden yararlanması açısından daha mantıklı ve uygun olacaktır.

FARABİ Öğretim Elemanı değiştirme programının uygulanması, yeni kurulan üniversitelerin gelişmesi ve bilgi transferi açısından büyük önem arz etmekte. Böylece yurdun ücra bir köşesinde bulunan bir üniversiteye de bilgi ve beceri transferi yapılmış olmasının yanısıra, Öğretim Elemanı için de bilgi, görgü ve maddi kazanç açısından önem arz etmektedir.

Denizci Öğretim Elemanlarına yönelik ve DTO destekli birinci öğretim ve ikinci öğretim Yüksek lisans ve Doktora Eğitim Programlarının açılması. İlgili üniversitelere bu programları açmaları konusunda kolaylıklar sağlanması ve ALES, KPDS, ÜDS gibi ön koşullardan muaf olunması hem Öğretim Elemanları hem de sektör açısından büyük fayda sağlayacaktır. İdarenin de önderliğinde yabancı üniversitelerle işbirliği yapılması, yurtdışında yüksek lisans ve doktora yapılmasının özendirilmesi hem Öğretim Elemanının diğer ülkelerdeki denizcilik eğitimini takip etmeleri, hem de yükselmeleri ve daha kolay lisan öğrenmeleri açısından oldukça fayda sağlayacaktır (Sağ, 2009:58-60).

Her yıl ÖSS’de yüksek puan alan öğrencilerin girdiği ve 5 yıl devletin imkanlarını kullanarak eğitim gören Fakülte mezunlarının ise yaklaşık %5’i mezuniyetini müteakiben ortalama 5 yıl denizde çalışmaktadır. Her ne kadar eğitim gören zabitan adayı sayısı fazla gibi görünse de, erken karaya dönüşler nedeniyle zabitan açığı süregelmektedir (Sağ,2010).

Okul ve/veya kurslarda alınan eğitimler sonucu kazanılan yetenekler dikkate alındığında eğitim seviyeleri ile kazanılan yeterlilikler arasında önemli çelişki ve farklar olduğu görülmektedir. Örneğin güverte vardiya zabitliği için yetki verilmiş olan Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinde diğer Anadolu Meslek Liselerinden farklı olarak A-II/3 eğitime benzer konuları içeren A-II/1 müfredatı uygulanmak suretiyle bir üst yeterliliğe ulaşılabilir. Bu öğrencilerin denizcilik eğitimi veren meslek yüksek okullarına devamı halinde eğitim seviyeleri ve yeterliklerinde bir değişiklik olmamakta yada düz liselerden meslek yüksek okullarına veya özel kurslara gelen öğrenciler sadece iki yıl içerisinde aynı yeterliğe ulaşabilmektedirler. Bazı ara uygulamalarla, üniversitelerin dört yıllık Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri, Meslek Yüksek Okulları

ve iki yıllık kurslardan bir farkı kalmamakta, aynı seviyedeki bir eğitimle uzakyol vardiya zabiti yeterliği alınabilmektedir (Albayrak:2009).

Denizcilik eğitimi veren kurumların Bölgesel Denizcilik Üniversiteleri şeklinde yapılanarak, öğretim kadroları ve laboratuvar olanaklarının güçlendirilmesi, denizcilikte ileri ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarını bugünkü dağımık ve yetersiz durumundan kurtarmak için, bölgesel olarak çağdaş denizcilik üniversiteleri şeklinde yapılandırılmalıdır (Canca, 2009:40).

Kurulacak denizcilik üniversiteleri bünyesinde denizcilikle ilgili tüm birimlerin iki veya dört yıllık eğitimleri dünyadaki uygulamalar doğrultusunda fakülte bölüm ve yüksekokul şeklinde yapılanarak ve kontenjanları arttırılarak verilmelidir.

Gelişen ve büyüyen dünya deniz ticaret filusunda eğitimli eleman sıkıntısı çekilmektedir. BIMCO verilerine göre, 2005 yılında dünyada kalifiye gemi adamı eksikliği 5000 rakamına ulaşmıştır. 2015 yılında bu rakam 25. 000'i bulacaktır. Türk Ticaret Filosu'nda da zabitan sıkıntısı had safhada olup; gemilerin donatımında büyük sıkıntılar yaşanmakta ve çoğunlukla yabancı gemi adamı arayışına girilmekte veya gemiler yabancı bayrağa geçmektedirler (ISF BIMCO, 2005).

2.12. Günümüzde Türkiye' de Deniz Taşımacılığının Durumu

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak dünyada deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri ve deniz turizmi ile bir bütün olarak bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini belirlemektedir. Denizcilik faaliyetleri can ve mal emniyeti ve deniz ortamının korunması için uluslararası kurallar çerçevesinde, yüksek standartlara sahip olmak zorundadır. 20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini de etkilemiş, yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması, uzaktaki pazarlara daha kolay taşınmasını sağlamıştır (Çelik: 2007).

Tablo 22: Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
2000	88.6	0.5	8.6	0.2	2.1
2001	87.0	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
2003	87.6	0.8	10.5	0.1	1.0
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7
2006	87.4	1.1	10.4	0.1	1.0
2007	87.4	1.1	10.0	0.6	0.9
2008	86.5	1.1	10.7	0.7	1.0

Kaynak : TÜİK, 2010

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2009 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacmi % 85'i Denizyolu ile,% 12.6'sı Karayolu ile, % 0.8'i Demiryolu ile % 0.8'i diğer yollar ile (Postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,8'i ise Havayoluyla taşınmıştır.

2008 yılına nazaran 2009 yılında, Denizyolu dış ticaret taşıma hacmi % 1, 7 gerilemiş, karayolu % 17, 7 oranında artmış, demiryolu % 27, 3 oranında azalmış, havayolunda ise % 14, 3'lük bir artış gerçekleşmiştir (DTO:2009).

2.13. Türkiye'nin Denizcilik Politikası

Ülkemizde deniz taşımacılığı 1980'lerden sonra ivme kazanmıştır. 1982-1988 krizinin 1984'de Türkiye'de etkisini göstermesi, deniz taşımacılığında uluslar arası rekabet ve etkileşmenin öneminin anlaşılmasına, taşımacılığı daha geniş perspektifte değerlendirerek, döviz ikame yönünden çok döviz kazandırıcı niteliğini ön plana çıkarmak gerektiğinin bilincine varılmasına neden olmuştur (Tağmaç:1998).

Türkiye'nin dış ticaret açığının giderek büyümesi ve artan bütçe açığı, kaynak darboğazını, buna bağlı olarak yatırım, bakım onarım, işletme sermayesi darboğazını da gündeme getirmektedir. Bu darboğazın aşılabilmesi durumu, ihracata ve ithalata dayalı denizyolu taşımacılığında navlun krizinin, sosyo ekonomik kayıpların ortaya çıkmasına

neden olabilecektir. Bugün için Türkiye'nin dünya deniz ticaretinden yeterli ölçüde pay aldığını söylemek mümkün değildir (Tağmaç:1998).

Denizcilik Müsteşarlığı yanı sıra Türk Deniz Ticaret Odası (DTO), kurmuş olduğu Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) vasıtasıyla Türkiye'deki tüm denizcilik eğitimi veren kurumları desteklemekte ve bu kapsamda ilgili eğitim kurumlarına bilgi, tesis, donanım ve burs desteği vermektedir. 1993 – 2006 yılları arasında bu maksatla 10 milyon dolar tutarında bir bütçe kullanılmıştır (Sağ:2008). Bazı eğitim kurumlarına da ciddi ödenekler ayrılmakta örneğin TUDEV'e İMEAK DTO yıllık bütçesinin %20'sini ayırmaktadır (Sağ:2007).

2.13.1. Yakın Gelecekteki Politikalar

- Deniz ticaret filomuzun dış ticaret taşımalarında 1994 yılında %49, 5 olan payının 2004 yılında %23'e düştüğü dikkate alındığında, yabancı gemilere ülkemizin ödediği navlun giderleri nedeniyle ekonomik kayıplarımızı azaltmak için filonun nitelik ve nicelik yönünden geliştirilmesini destekleyerek taşıma payını arttırmak,
- AB'ye giriş sonrası kabotaj uygulamalarını da dikkate alarak, etkisiz hale gelen koster filomuzu kısa mesafeli deniz taşımacılığı ve kabotaj seferleri kapsamında kapasitesini ve niteliklerini yerli inşa yolu ile arttırmak, AB içi rekabete hazır hale getirmek,
- Uluslararası sefer yapan kuruyük, konteyner, Ro-Ro ve tanker tipi gemilerimizin sayısını yeni gemilerle artırarak filoyu uluslararası deniz taşımacılığında rekabet edebilir hale getirmek,
- Mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırım ihtiyaçlarını deniz ulaştırma faaliyetlerinin gereklerini yerine getirecek seviyede ve uluslararası standartlara uygun olarak tamamlamak, yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterlant, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerini dikkate alarak sürdürmek,

- Denizcilik idaresinin denizci kökenli nitelikli eleman oranını, idarenin temel fonksiyonlarını ve uluslararası yükümlülüklerimizi etkin olarak yerine getirebilecek seviyeye çıkarmak,
- Türk Denizcilik Mevzuatını AB müktesebatına uyumlu hale getirmek ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerim uygulama mevzuatını oluşturmak,
- Deniz ticaret filomuzun, limanlarımızın, deniz ulaştırma imkanlarımızın ve diğer denizcilik sektörlerimizin medya, fuar, reklam ve benzeri yollarla tanıtımı yapılarak pazar payını artırmak,
- Gemi kaptanları ve kılavuz kaptanların, gemi makineleri işletme mühendislerinde olduğu gibi Meslek Odaları şeklinde örgütlenmelerin sağlanması ve sivil toplum örgütü olarak güçlendirilmesi,
- Kruvaziyer yolcu taşımacılığı önemsenerak, bu konuda uygun gemi yatırımları için yurtiçi ve yurtdışı şirket işbirliğine gitmek,
- Akdeniz ve Karadeniz’de mevcut deniz turizmi potansiyelinden yeterli payı alabilmek.

BÖLÜM 3: TÜRKİYE’ DE DENİZCİLİK MESLEK EĞİTİMİNİN DURUMUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA

3.1. Araştırmanın Genel Çerçevesi

3.1.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmada, ülkemizde denizcilik meslek eğitimi uygulanırken, uygulamanın işleyişi hakkında eğitimcilerden görüş alınarak ne denli sağlıklı yürütüldüğünün tespit edilmesi ve öne çıkan sorunlar varsa bunlara karşı çözüm önerileri üretilmesi hedeflenmiştir.

Bunların yanında;

Denizcilik meslek eğitimi konusundaki çalışmaların zenginleşmesine katkıda bulunmak, denizcilik eğitiminin varsa aksak yönlerinin tespit edilmesini ve bu konudaki düzeltmelerin yapılmasını sağlamak, denizcilik meslek eğitimi almak isteyen kişileri, bu eğitimin genel yapısı ve istihdam alanları konusunda bilgilendirmek, denizcilik meslek eğitimi veren eğitim kurumlarının saptanan sorunlara karşı önlem almaları ve gerekli çözümleri bulmaları konusunda farkındalık yaratmak amaçlanmaktadır.

Araştırmaya katılan eğitimcilerin aşağıdaki hususlarda görüşlerine başvurulmuştur;

1. Eğitimcilerin demografik yapısı ve görev yaptıkları eğitim kurumunun genel yapısı yönünden,
2. Eğitim kurumlarında uygulanan eğitim müfredatı yönünden,
3. Eğitim kurumunun fiziksel altyapı ve ekonomik durumu yönünden,
4. Eğitim kurumunda eğitim görmekte olanlar ve mezunlar yönünden,
5. Eğitim kurumunda görev yapan eğitimciler yönünden,
6. Türkiye’ nin denizcilik meslek eğitim sistemine bakışı ve devletin uygulamaları yönünden değerlendirilerek, ülkemizde denizcilik meslek eğitimi sürdürülürken karşılaşılan sorunların tespiti amaçlanmıştır.

3.1.2. Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu araştırma, anket uygulamasına sonradan karar verildiği için zaman kısıtlılığı ve e-mail adreslerine ulaşmada yaşanan sıkıntıların yanı sıra aşağıda belirtilen varsayımlar ve sınırlamalar içinde yapılmıştır;

- 1- Anketi yanıtlayan eğitimcilerin, denizcilik meslek eğitimine yönelik değerlendirmelerini, doğru ve samimi bir biçimde yaptıkları ve soruları bu şekilde yanıtladığı varsayılmıştır.
- 2- Araştırma denizcilik eğitim kurumunda görev yapan, yönetici, yönetici yardımcısı, kadrolu ve sözleşmeli statüde görev yapan tüm eğitimcilere yönelik yapılmıştır.
- 3- Anket formları elektronik ortamda gönderilmiş olup, en başta bilgilerin üçüncü şahıslarla paylaşılmayacağı, sadece akademik amaçla kullanılacağı ve kendileri açısından hiçbir bağlayıcılığının olmadığı belirtilmiştir.
- 4- Araştırmanın güvenilirliğini artırmak için katılımcılardan isim, kimlik ve işyeri bilgileri istenmemiştir.

3.1.3. Araştırmanın Evreni

Denizcilik meslek eğitiminin uygulandığı yerler olması bakımından araştırma; denizcilik meslek liseleri, meslek yüksekokullarının denizcilik ile ilgili eğitim veren programları, denizcilik meslek eğitimi veren yüksekokul ve denizcilik fakültelerin yanı sıra denizcilik sektörüne meslek elemanı yetiştirmeye yönelik olarak sertifikalı eğitim veren özel kurslarda görev yapan eğitimciler üzerinde yapılmıştır.

Ülkemizde denizcilik eğitimi vermek üzere kurulmuş ve donatılmış, kalite yeterlik belgesi olarak İdare' den ilgili eğitim izinlerini almış olan; YÖK' e bağlı 11 adet denizcilik fakültesi veya yüksekokulu, 12 adet denizcilik meslek eğitimi veren meslek yüksekokulu, Milli Eğitim Bakanlığı' na bağlı 56 adet denizcilik meslek lisesi ve Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi, 62 özel eğitim kurumu faaliyet göstermektedir.

Anket internette e-mail adresleri olan, YÖK' e bağlı hizmet veren fakülte ve yüksekokullar ile MYO' larda bulunan öğretim elemanlarına ve MEB bünyesinde görev yapan öğretmenlerin e-mail adreslerine ulaşamadığından dolayı kendilerine de iletilmek üzere okullarına ve özel eğitim kurumlarında da eğitimcilere ve kurumlara gönderilmiştir. Kaynak taraması sonucu tespit edilen rakamlar ve yaklaşık tahminler baz alındığında, eğitimci sayısının 322 olduğu söylenebilir.

Zamanın kısıtlı olması ve bazı eğitimcilerin e-mail adreslerine ulaşamadığı için, Toplamda 159 öğretmen, öğretim elemanı, öğretim üyesi ve denizci eğitimciye ulaşılabilmiş ve anket gönderilmiş olup, 85 kişiden yanıt alınabilmiştir ve bu anketler çalışmamızda esas teşkil etmiştir. Anketin gönderildiği eğitimci sayısı evrenin % 49,37' sini, anketi yanıtlayanlar ise evrenin %26,30' unu oluşturmaktadır.

3.1.4. Araştırmanın Uygulaması

Bu araştırmada ele alınan sorunun çözümü için kullanılacak en uygun yol, birincil kaynaklardan verilerin toplanması ve bu verilerin uygun metotla analiz edilmesidir. Bunun için gerekli veriler anket formu oluşturularak toplanmıştır. Veri toplamada çalışmanın ana konusuna uygun olarak elektronik posta yöntemi kullanılmıştır. Ankette eğitimcilere, demografik ve kurumsal özellikler ile denizcilik meslek eğitiminin değerlendirilmesine yönelik toplam 40 ifade yer almaktadır. Bu ifadeler altı guruba ayrılmıştır; birinci gruptaki 10 soru demografik ve kurumsal özellikleri, ikinci gruptaki 5 soru eğitim kurumlarında uygulanan eğitim müfredatının değerlendirilmesine yönelik, üçüncü gruptaki 5 soru eğitim kurumunun fiziki şartları ve ekonomik durumunun değerlendirilmesine, dördüncü gruptaki 6 soru kurumda eğitim gören öğrencilerin değerlendirilmesine, beşinci gruptaki 6 soru kurumda görev yapan eğitimcilerin değerlendirilmesine, altıncı gruptaki 8 soru da ülke denizcilik eğitim sisteminin değerlendirilmesine yönelik olarak belirlenmiştir. Demografik ve kurumsal özelliklere yönelik ifadeler kapalı uçlu, diğer ifadeler ise, 5' li Likert Ölçeği' ne göre oluşturulmuş ve şu şekilde planlanmıştır: Kesinlikle Katılmıyorum (1), Katılmıyorum (2), Kararsızım (3), Katılıyorum (4), Kesinlikle Katılıyorum (5).

Araştırma sonuçlarının analizinde SPSS (Sosyal Bilimler İçin İstatistik Programı-Statistical Package for the Social Sciences) 17.0 Microsoft Paket Programı kullanılmıştır. Uygulama bölümündeki grafiklerde yine bu programdan yararlanılmış olup, tablolar Microsoft Ofis Word Programı yardımıyla oluşturulmuştur. Araştırma verilerinin toplanmasında kullanılan anket formu Ek 1'de verilmiştir.

3.2. Elde Edilen Verilerin Değerlendirilmesi ve Yorumlanması

3.2.1. Genel ve Demografik ve Kurumsal Özelliklerin Değerlendirilmesi

Ankete katılanların demografik özellikleri aşağıdaki tabloda detaylı olarak belirtilmiştir.

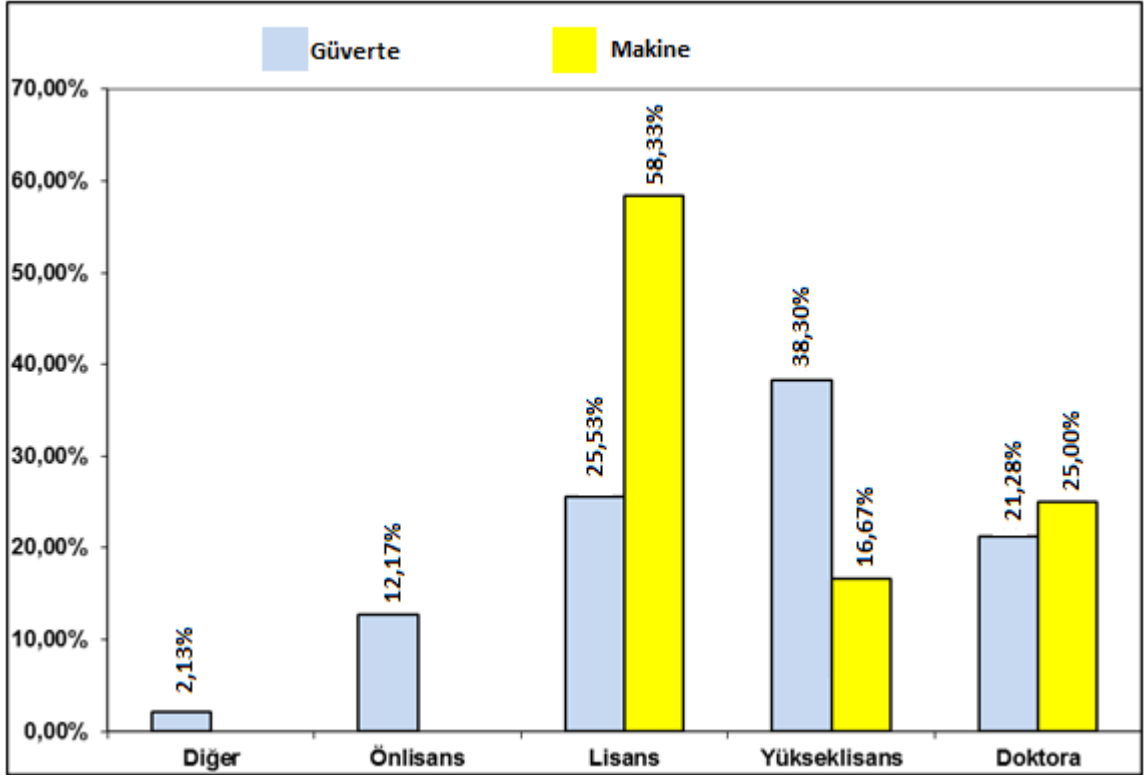
Tablo 23: Demografik Özellikler

		Oran (%)	Frekans (Sayı)
Cinsiyet	Kadın	10,58 %	9
	Erkek	89,41 %	76
Medeni Hal	Evli	80 %	68
	Bekar	20 %	17
Yaş Aralığı	20-30 Yaş Arası	14,11 %	12
	31-40 Yaş Arası	38,82 %	33
	41-50 Yaş Arası	17,64 %	15
	51-60 Yaş Arası	16,47 %	14
	61 Yaş ve Üzeri	12,94 %	11
Eğitim Durumu	Önlisans	7,05 %	6
	Lisans	31,76 %	27
	Yüksek lisans	32,94 %	28
	Doktora	27,05 %	23
	Diğer	1,17 %	1
Branşı	Güverte	55,29 %	47
	Makine	14,11 %	12
	Diğer	30,58	26
Pedagojik Formasyon Eğitimi Durumu	Evet	36,47 %	31
	Hayır	63,52 %	54
Mesleki Tecrübesi	0-2 Yıl Arası	10,58 %	9
	3-5 Yıl Arası	9,41 %	8
	6-8 Yıl Arası	5,88 %	5
	9-11 Yıl Arası	14,11 %	12
	12 Yıl ve Üzeri	60 %	51
Eğitimcinin Kurumundaki Pozisyonu	Müdür/Yönetici	8,23 %	7
	Müdür/Yönetici Yardımcısı	12,94 %	11
	Kadrolu Eğitimci	50,58 %	43
	Sözleşmeli Eğitimci	28,23 %	24

Anketi yanıtlayan eğitimcilerin demografik özelliklerini incelediğimizde; cinsiyet yönünden % 89,41 ile eğitimcilerin büyük bir çoğunluğunun erkek olduğu, katılımcılardan % 80' i gibi büyük bir çoğunluğun evli olduğu, yaş aralığı olarak çoğunluğu % 38,82 oranla 31-40 yaş aralığında olan eğitimciler oluştururken, %14,11' inin de 20-30 yaş arası ve mesleğe yeni başlangıç yapmış eğitimcilerden oluştuğu ve genel manada eğitimcilerin yaşları itibariyle deneyimli oldukları, eğitim durumu bakımından katılımcıların % 32,94' ü yüksek lisans mezunu iken, lisans ve doktora mezunları da bu rakama yakın olduklarından dolayı genel itibariyle eğitimcilerin eğitim

sevilerinin iyi olduğu, katılımcıların % 55,29' unun güverte sınıfı eğitimcilerden oluştuğu dolayısıyla makine sınıfı eğitimci kadrosunda eğitimci sayısının güverte sınıfına oranla % 14,11 gibi oldukça az olduğu, % 63,52 gibi büyük bir çoğunluğun eğitimcilerin almaları gereken en önemli eğitim olan pedagojik formasyon eğitimi almadığı, yaş itibariyle yapılan değerlendirmeden de anlaşılacağı gibi eğitimcilerin %60 gibi bir çoğunluğunun 12 yıl veya üzeri mesleki tecrübeye sahip olduğu ve genel olarak değerlendirdiğimizde büyük bir çoğunluğun 6 yıl üzeri mesleki tecrübe ve deneyime sahip olduğu, katılımcıların % 50,58 gibi büyük bir çoğunluğu kadrolu olsa da, % 28,23 gibi azımsanamayacak bir kesiminde sözleşmeli eğitimci olduğu sonucuna varılmıştır.

Şekil 2: Eğitimcilerin Eğitim Durumlarının Makine ve Güverte Sınıfı Yönünden Karşılaştırılması



Mesleki derslere giren eğitimcileri kendi aralarında kıyasladığımızda, %12,77 oranında önlisans mezunu eğitimcinin olduğunu ve bunların da tamamen güverte sınıfı olduğunu görmekteyiz. Lisans mezunu ve Doktora mezunu eğitimcilerin çoğunluğu makinecilerden oluşurken, yüksek lisans mezunlarının çoğunluğunu da güverteler oluşturmaktadır. Genel manada düşünüldüğünde eğitimcilerin eğitim düzeyleri birbirine oldukça yakındır.

Yukarıdaki şekil incelendiğinde, kadrolu eğitimci olarak görev yapanları sınıfsal olarak değerlendirdiğimizde, makineci eğitimcilerin %66,67 gibi bir kısmı kadrolu iken, bu oran güvertelerde %42,55 olup, sözleşmeli eğitimcilerde ise %34,04 ile güverte sınıfı eğitimciler çoğunluktadır. Yöneticilere baktığımızda ise oranların birbirine yakın olduğunu görmekteyiz. Yani yöneticiler hem makineci hem de güvertelerden oluşmaktadır. Oran olarak kıyasladığımızda makinecilerin %16,67'si, güvertelerin de %12,77'sinin müdür yardımcısı/yönetici yardımcısı olduğunu ve makinecilerin %8,33'ünün, güvertelerin de %10,64'ünün yönetici/müdür olduğunu görmekteyiz.

Tablo 24: Kurumsal Özellikler

		Oran (%)	Frekans (Sayı)
Eğitim Kurumunun Türü	Lise	8,13 %	7
	Önlisans	23,25 %	20
	Lisans	39,53 %	34
	Özel Eğitim Kurumu	29,06 %	25
Normal Eğitimlerin Dışında Kurslarının da Verilmesi Durumu	Evet	80,24 %	65
	Hayır	19,75 %	16

Yukarıdaki tabloda da belirtildiği gibi, anket uygulanan eğitimcilerin kurumsal özelliklerine ilişkin yapılan değerlendirmede ankete katılanların; % 8,13' ü lisede, % 23,25' i MYO' da, % 39,53' ü fakülte veya yüksekokullarda, % 29,06' sının da özel eğitim kurumlarında görev yaptığı saptanmış olup çoğunluk fakültelerde görev yapan eğitimcilerden oluşmaktadır. Bunların % 80,24 gibi büyük bir çoğunluğunda normal eğitimlerin yanısıra, sertifikalı eğitim kurslarının da verildiği saptanmıştır.

3.2.2. Denizcilik Meslek Eğitim Faaliyetlerinin Değerlendirilmesi

Bu bölümde de ülkemizde uygulanan denizcilik meslek eğitimi aşağıda belirlenen beş ana başlık altında değerlendirilmiştir;

3.2.2.1. Eğitim Müfredatı Yönünden Yapılan Değerlendirme

Bu bölümde, eğitim müfredatının yeterli ve güncel oluşu, uluslar arası standartlara uygun oluşu, eşdeğer eğitim kurumları ile paralellik durumu, müfredatın geliştirilmesine yönelik güncel gelişmelerin takibi, müfredatın geliştirilmesi ile ilgili eğitimcilerden görüş alınıp alınmadığı gibi durumlar değerlendirilmiştir.

Tablo 25: Mevcut Müfredatın Yeterli ve Güncel Oluşu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	17,65%	15
Kararsızım	8,24%	7
Katılıyorum	51,76%	44
Kesinlikle Katılıyorum	20,00%	17
Genel Toplam	100,00%	85

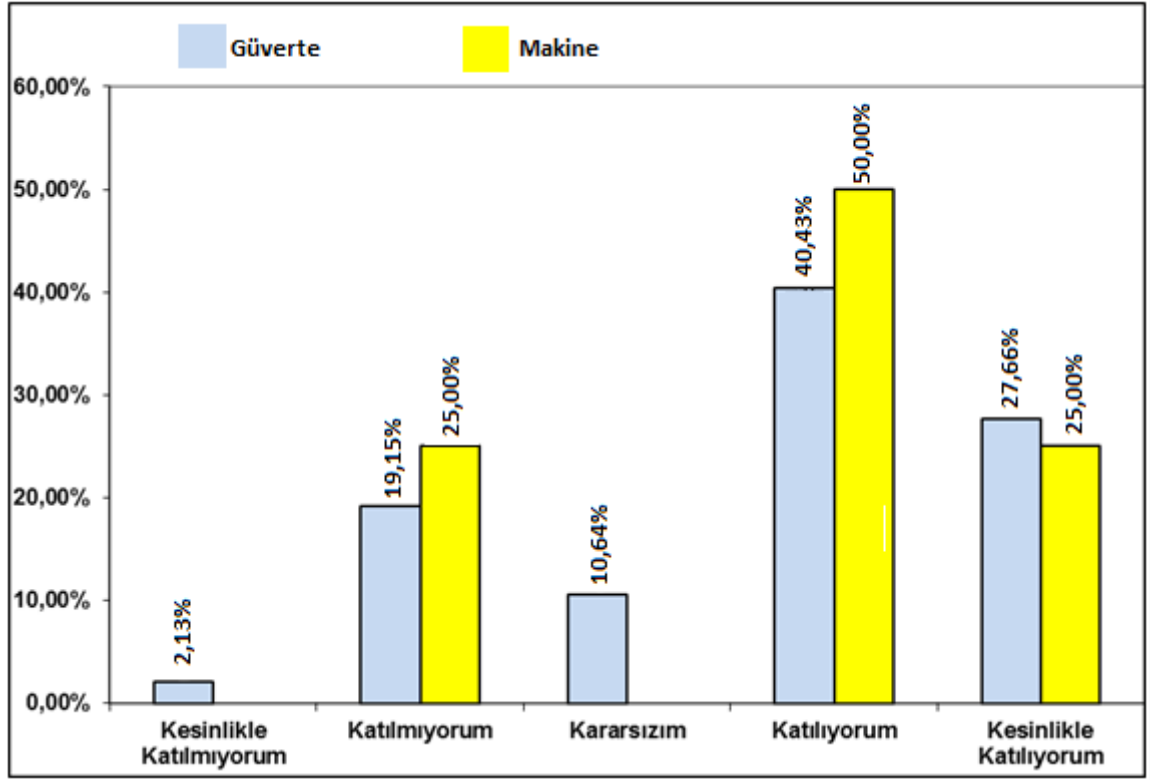
Katılımcılardan % 71,76' sı mevcut müfredatlarının ilgili eğitim programına yönelik olarak yeterli ve güncel olduğuna ilişkin kesinlikle katıldığını ya da katıldığını belirterek STCW kriterleri çerçevesinde düzenleme ve uygulama zorunluluğu olan müfredatlarının yeterli ve güncel olduğunu doğrulamışlardır. Zaten bu standartların dışındahareket eden eğitim kurumlarının mezunları yeterlik almaya hak kazanamadığından dolayı, verilen eğitimlerin anlamlı bir sonuç teşkil etmesi bakımından müfredatların uygun biçimde revize edilmesi kaçınılmaz bir gerçektir.

Tablo 26: Mevcut Müfredatın Uluslararası Standartlara Uygun Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	1,18%	1
Katılmıyorum	15,29%	13
Kararsızım	11,76%	10
Katılıyorum	44,71%	38
Kesinlikle Katılıyorum	27,06%	23
Genel Toplam	100,00%	85

Uluslararası boyutta standart bir çerçeveye oturtulmuş olması nedeniyle, denizcilik meslek eğitimine ilişkin eğitim müfredatlarının bu standartlara uyumlu olduğu katılımcıların % 71,77' sinin katılıyorum ya da kesinlikle katılıyorum şeklinde yanıtlarıyla ifade edilmiştir. Bu standartlar STCW konvansiyonunda açıkça belirtilmiş ve taraf ülkeler tarafından kabul edilmiştir. Tezin diğer bölümlerinde de açıklandığı gibi Türkiye' de bu ülkeler arasında yer almaktadır.

Şekil 3: Mevcut Müfredatın Uluslararası Standartlara Uygun Olduğuna İlişkin Makineci ve Güverteci Eğitimci Görüşlerinin Kıyaslanması



Yukarıdaki tablo incelendiğinde, müfredatların uluslararası standartlara uygun olduğuna ilişkin değerlendirmede, güverte sınıfı eğitimcilerin %21,28’i olumsuz görüş bildirirken bu oran makinecilerde %25’tir. Olumlu yanıtları kıyasladığımızda ise, güvertecilerin 68,09’u makinecilerin ise %75’i uygun olduğu kanısındadır. Yukarıdaki tablolarda da ele alındığı gibi her bir bransa uygun olarak eğitim müfredatlarının STCW kriterlerine uygun hale getirilmelidir.

Tablo 27: Mevcut Müfredatın Eşdeğer Eğitim Kurumları ile Paralellik Gösterdiği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	1,18%	1
Katılmıyorum	11,76%	10
Kararsızım	14,12%	12
Katılıyorum	52,94%	45
Kesinlikle Katılıyorum	20,00%	17
Genel Toplam	100,00%	85

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi katılımcıların % 52,94’ ü katılıyorum, % 20’ si de kesinlikle katılıyorum şeklinde cevap vermiş ve tümünün verdiği eğitim programına

ilişkin standart kurallar geçerli olduğundan dolayı genel manada müfredatların paralel olduğu sonucuna varılmıştır. Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı eğitim kurumlarında bu standart genel anlamda oturtulmuş olup, YÖK'e bağlı eğitim kurumlarında da bunun sağlanması gerekmektedir. Aksi takdirde her eğitim kurumunda okutulan ders saatleri az da olsa farklılık göstermektedir.

Tablo 28: Müfredatın İyileştirilmesine Yönelik Güncel Gelişmelerin Takip Edildiği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	10,59%	9
Kararsızım	14,12%	12
Katılıyorum	51,76%	44
Kesinlikle Katılıyorum	21,18%	18
Genel Toplam	100,00%	85

Eğitim kurumlarında müfredatların iyileştirmelerine yönelik güncel gelişmelerin takip edildiği ile ilgili olarak % 72,94'lük bir kesim katılıyorum ya da kesinlikle katılıyorum yanıtı vermiştir. Günümüzde bu bir anlamda zorunluluk haline gelmiştir. Aksi takdirde eğitim kurumu diğerlerini takip edemez ve standartları karşılayamadığı takdirde mezunları yeterlik sahibi olamaz. Her ne kadar standart kurallar belirlenmiş olsa da bazı değişikliklerin yönergeye girmesini beklemek zaman kaybına yol açtığından, eğitimcilerin verdikleri derslerle ilgili güncel gelişmeleri takip etmeleri ve gerekli değişiklikleri müfredata dahil ettirmeleri gerekmektedir.

Tablo 29: Müfredatın İyileştirilmesi ile ilgili Eğitimcilerden Görüş Alındığı

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	15,29%	13
Kararsızım	14,12%	12
Katılıyorum	49,41%	42
Kesinlikle Katılıyorum	18,82%	16
Genel Toplam	100,00%	85

Müfredatların güncelliğinin her dersin öğretim elemanı tarafından takip edilmesi ve güncelleme yapılırken onların da katılımı ile bu güncellemelerin yapılması gerekliliği tartışılmaz bir gerçek olup, eğitim kurumlarında bunun uygulandığını %49,41 katılıyorum ve % 18,82 kesinlikle katılıyorum yanıtlarıyla karşılık bulmuş olup, %

17,64' lük bir kesim de katılmadığını ya da kesinlikle katılmadığını ifade etmiştir. Bu önemli bir husus olduğu için bu rakamın çok daha aşağı seviyelere indirgenmesi gerekmektedir. Eğitimcilerden alınacak bilgiler önemsenmeli ve uygun olduğu kanısına varıldığında gereği yapılmalıdır.

3.2.2.2. Eğitim kurumunun fiziksel altyapı ve ekonomik durumu yönünden Yapılan Değerlendirme;

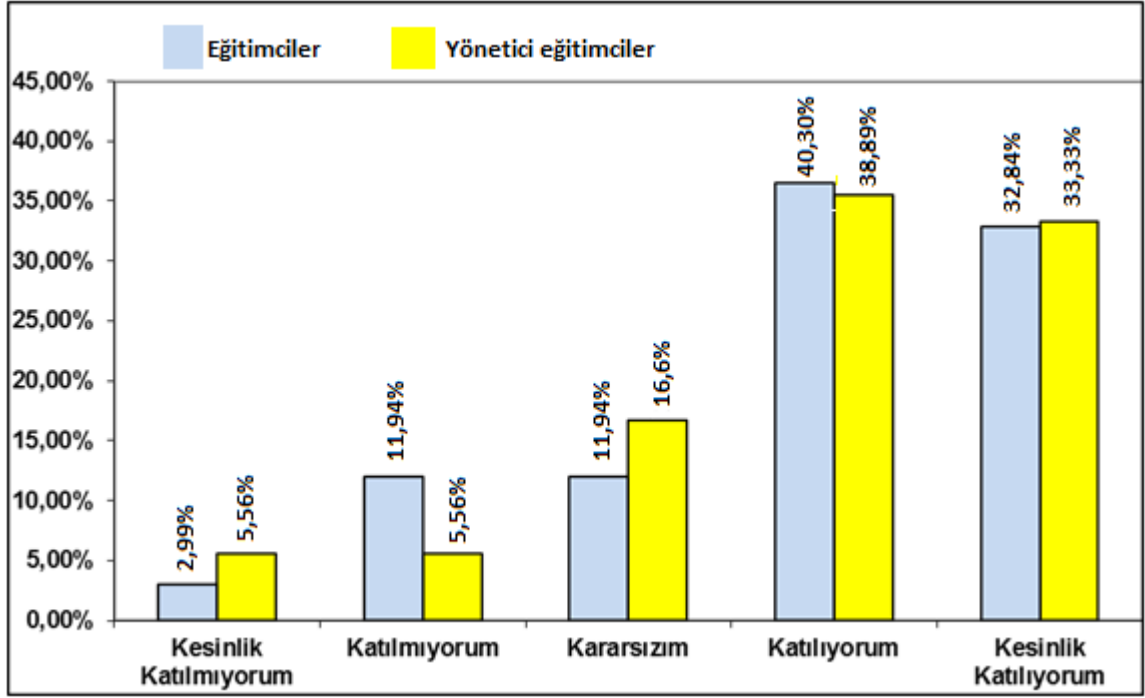
Bu bölümde, eğitim kurumunun fiziki koşullarının yeterliliği, mevcut araç gereç ve donajımların Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi' ne uygunluğu, eşdeğer eğitim kurumlarına kıyasla kurumun iyi seviyede olup olmadığı, mevcut donanımların yeterince ve gereği gibi kullanılıp kullanılmadığı, son yıllarda teknolojik gelişmelerin iyi düzeyde olup olmadığı durumları değerlendirilmiştir.

Tablo 30: Eğitim Kurumunun Fiziki Koşullarının Yeterli Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlik Katılmıyorum	3,53%	3
Katılmıyorum	10,59%	9
Kararsızım	12,94%	11
Katılıyorum	40,00%	34
Kesinlik Katılıyorum	32,94%	28
Genel Toplam	100,00%	85

% 72,94'lük bir kesim katılıyorum ya da kesinlikle katılıyorum yanıtları ile eğitim kurumlarındaki fiziki koşulların yeterli olduğunu ifade etmişlerdir. Zaten bu hususta bir takım zorunluluklar söz konusudur. Bazı eğitim kurumlarında eksiklerin olduğu tespit edilmiş olup, özellikle devlete bağlı eğitim kurumlarında simülatör gibi yüksek maliyet gerektiren donanımların kısa sürede temin edilmesi mümkün olamadığından, yakın yerlerde bulunan eğitim kurumları ile protokol yapılarak bu eksiklikler giderilmeli. Hatta belli önemli bölgelerde ortak eğitim merkezlerinin kurulması ülke ekonomisi yönünden de önem arz etmektedir. Ülkemizde üretilen ve satılan simülatör yazılım ve cihazları olmadığından dolayı, simülatör alımlarında paralar yabancı ülkelere gitmekte ve milli ekonomi yönünden düşünüldüğünde olumsuzluk arz etmektedir.

Şekil 4: Eğitim Kurumunun Fiziki Koşullarının Yeterliliğine İlişkin Yönetici ve Eğitimciler Yönünden Kıyaslama Yapılması



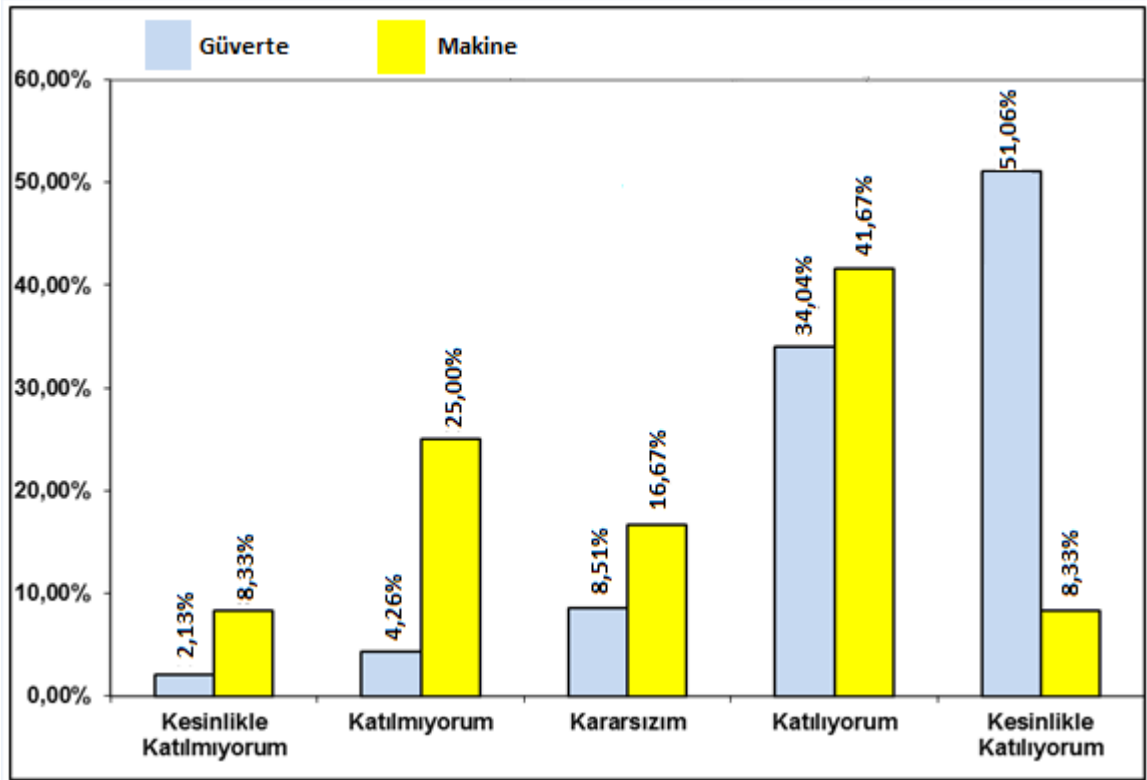
Eğitim kurumundaki fiziki koşulların uygunluğu değerlendirildiğinde, yönetici vasfına sahip eğitimciler %11,52 oranında olumsuz görüş bildirirken, bu oran eğitimcilerde %14,93 ile daha yüksektir. Bu konuda yöneticilerin daha çok eksiklik hissine kapıldığı görülmektedir. Olumlu yanıtlar ele alındığında ise, yöneticilerin %72,22'si, eğitimcilerin ise %73,74 olduğu ve görüşlerin birbirine yakın olduğu sonucuna varılmıştır. Yöneticilerin bu anlamda diğer eğitimcilere göre daha olumsuz düşündükleri sonucuna varılmıştır.

Tablo 31: Eğitim Kurumundaki Araç Gereç ve Donanımların Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi' ne Uygun Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	4,71%	4
Katılmıyorum	7,06%	6
Kararsızım	9,41%	8
Katılıyorum	36,47%	31
Kesinlikle Katılıyorum	42,35%	36
Genel Toplam	100,00%	85

Eğitim Kurumundaki araç gereç ve donanımların ilgili yönergeye uygunluğuna ilişkin yapılan araştırmada, %78,82 gibi bir çoğunluğun olumlu yönde görüş belirttiği olumsuz görüş belirten ve kararsız olmaların oranının %21,18 olduğu görülmüştür.

Şekil 5: Araç, Gereç ve Donanımlarının Uygunluğu Konusunda Makine ve Güverte Sınıfı Eğitimcilerin Görüşlerinin Kıyaslanması



Gemiadamları Yönetmeliği gereği eğitimlerin verilebilmesi bakımından gerekli araç ve gereçler teferruatlı bir biçimde gereklilik haline getirilmiş olup, % 78,82' lik bir katılımcı kesimi eğitim kurumundaki araç gereç ve donanımların bu standartlara uygun olduğunu ifade etmiştir. Katılmayan ve kararsız olanlar da olup, yapılan işin gerekliliği nedeniyle bunların da sayısı zamanla ve zorunlu olarak azalacaktır. Şekil incelendiğinde genel olarak makinecilerin güvertecilere kıyasla daha olumsuz düşündükleri görülmüştür.

Tablo 32: Eşdeğer Eğitim Kurumları ile Kıyasla Eğitim Kurumunun Teknik İmkânlar Yönünden İyi Seviyede Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	1,18%	1
Katılmıyorum	3,53%	3
Kararsızım	5,88%	5
Katılıyorum	43,53%	37
Kesinlikle Katılıyorum	45,88%	39
Genel Toplam	100,00%	85

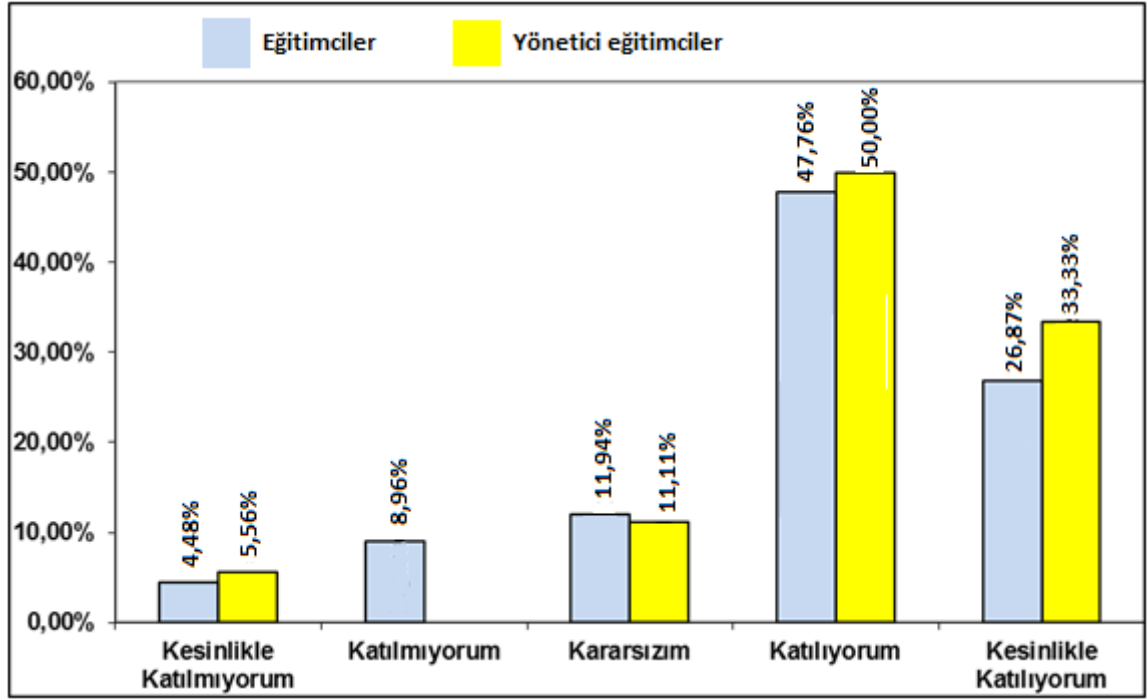
Bu soruda her kurum mensubunun kendi eğitim kurumunu diğerlerinden daha iyi gördüğü sonucu % 43,53' lük katılıyorum ve % 45,88' lik kesinlikle katılıyorum yanıtı ile doğrulanmış olup, bunun motivasyon ve aidiyet duygusu bakımından önemli bir saptamadır. Her eğitim kurumunda görev yapan, kendi kurumundaki olanakların diğerlerine göre daha iyi olduğunu düşünmektedir.

Tablo 33: Simülasyon Cihazları, Eğitim Araçlarının Gereği Gibi Kullanıldığı

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	4,71%	4
Katılmıyorum	7,06%	6
Kararsızım	11,76%	10
Katılıyorum	48,24%	41
Kesinlikle Katılıyorum	28,24%	24
Genel Toplam	100,00%	85

Yapılan eğitimlerin kalitesi ve gereklilik bakımından uygulamalı eğitimlerde ilgili simülasyon ve eğitim araçlarının kullanılması gerekliliği büyük önem taşımakta olup bu soruya, katılımcılardan % 48,24' ü katılıyorum, % 28,24' ü de kesinlikle katılıyorum şeklinde yanıt vermişlerdir. Fakat bu konuda kararsız olanlar ve katılmayanların da % 23,53 gibi bir orana sahip olduğu görülmekte olup, bu konuya özellikle ve öncelikle yöneticilerin ve aynı zamanda eğitimcilerin büyük titizlik göstermeleri gerekmektedir. Bazı eğitim kurumlarında tüm derslerde olmasa da belirli derslerde eğitimler yapılmış gibi gösterilmekte ve aslında var olan araç gereç ve donanımların yeteri kadar kullanılmadığı bilinmekte olup, bu konuda planlamalar önceden yapılmalı ve titizlikle uygulanmalıdır. Aksi takdirde mevcut donanımların var olması yapılan denetimlerin başarı ile geçilmesinden başka herhangi bir anlam ifade etmez.

Şekil 6: Eğitim Materyallerinin Gereği Gibi Kullanılmasına İlişkin Eğitimci ve Yönetici Görüşlerinin Kıyaslanması



Eğitim materyallerinin gereği gibi kullanımına ilişkin, eğitimciler ile yönetici düzeyindeki eğitimcilerin görüşleri kıyaslandığında genel manada olumlu yanıt verdikleri ve yanıt düzeylerinin birbirine çok yakın seviyede olduğu gözlemlenmiştir. Olumlu olarak verilen yanıtların oranı yöneticilerde %83,33 iken, eğitimcilerde %74,63'tür. Görüşler birbirine oldukça yakın seviyededir ve herhangi bir durum herkes tarafından net bir biçimde görülebilmektedir.

Tablo 34: Son Zamanlarda Eğitimi Geliştirmek Adına Yapılan Teknolojik Çalışmaların İyi Düzeyde Olduğunu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	8,24%	7
Kararsızım	10,59%	9
Katılıyorum	48,24%	41
Kesinlikle Katılıyorum	30,59%	26
Genel Toplam	100,00%	85

Diğer bölümlerde de anlatıldığı gibi ülkemizde ve dünyada denizcilik meslek eğitimine ilişkin teknolojik çalışmaların özellikle son zamanlarda büyük hız kazandığı görülmekte olup, katılımcılardan % 48,24' ü katılıyorum, % 30,59' u kesinlikle katılıyorum

şeklinde cevap vermişlerdir. Geri kalan % 21,18'lik bir kesim de kararsız olduğunu ya da katılmadığını ifade etmiştir. Bunda denizcilik eğitimi kalite standartları ve denetimlerin de büyük payı vardır.

3.2.2.3. Öğrenciler, Mezunlar ve Sektör Bağlantısı Yönünden Yapılan Değerlendirme,

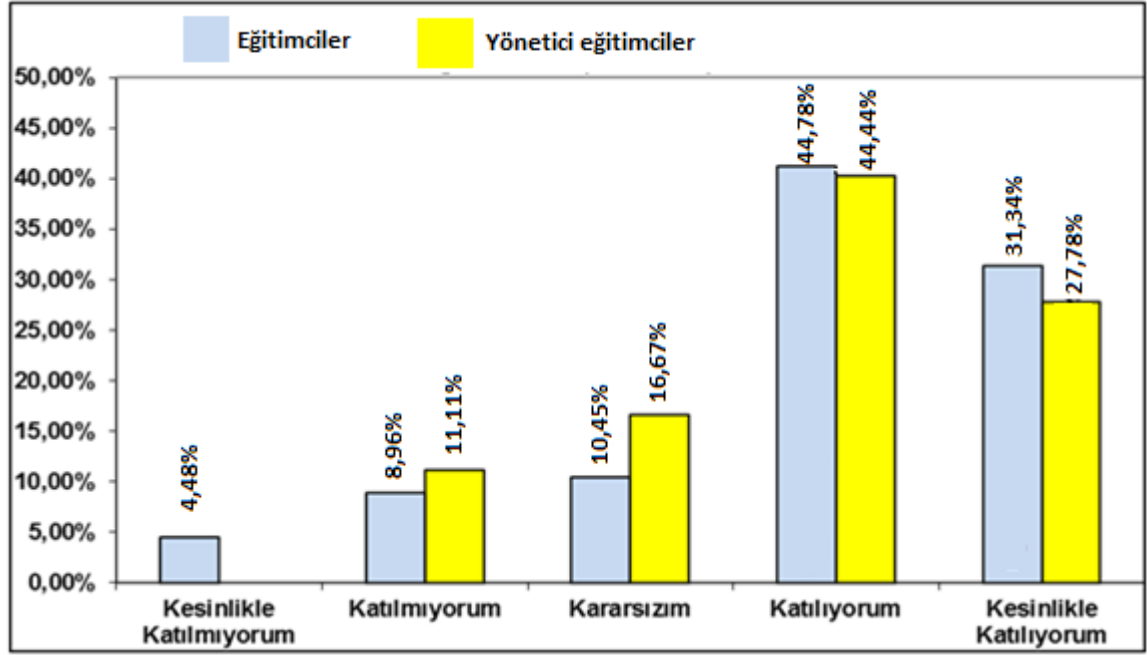
Bu bölümde, eğitim kurumunun sektörle olan ilişkisi, öğrencilerin denizcilik mesleğini bilinçli olarak seçip seçmediği, mesleği devam ettirmeleri bakımından, öğrenci yerleştirmede yöntem değişikliğinin gerekip gerekmediği, ailelerinde denizcilik mesleğini yapanların olup olmadığı, öğrencilerin deniz stajı yapmak üzere gemi bulmakta güçlük yaşayıp yaşamadığı denize yakın yerlerde yetişenlerin bu mesleği daha çok tercih edip etmediği konuları değerlendirilmiştir.

Tablo 35: Eğitim Kurumunun Sektörle Bağlantılı Olduğu ve Sektör İhtiyaçlarını Önemsediği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	3,53%	3
Katılmıyorum	9,41%	8
Kararsızım	11,76%	10
Katılıyorum	44,71%	38
Kesinlikle Katılıyorum	30,59%	26
Genel Toplam	100,00%	85

Mesleki eğitimlerde başarı sektör bağlantısı ile çok ilgili olup, bu maksatla sorulan soruya % 44,71 katılıyorum, % 30,59 kesinlikle katılıyorum şeklinde yanıt vererek çoğunluk sektörle irtibatlı olduğunu belirtmiştir. Mesleki eğitim veren kurumların sektörle iç içe olması mezunların istihdamı ve verilen bilgilerin iş hayatına uygun olması bakımından önemlidir.

Şekil 7: Eğitim Kurumunun Sektörle Olan Bağlantısına İlişkin Yönetici ve Eğitimci Görüşlerinin Kıyaslanması



Eğitim kurumunun sektör bağlantısına ilişkin eğitimci ve yöneticilerin görüşlerinin kıyaslanmasına ilişkin yapılan değerlendirmede, kurumların genelde sektörle bağlantılı olduklarına ilişkin olumlu yanıtlar alınmış ve olumlu görüşlerin oranı, toplamda yöneticilerde %72,22, eğitimcilerde 76,12'dir.

Tablo 36: Öğrencilerin Çoğunluğunun Denizcilik Mesleğini Bilinçli Olarak Seçtiği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	18,82%	16
Kararsızım	27,06%	23
Katılıyorum	42,35%	36
Kesinlikle Katılıyorum	9,41%	8
Genel Toplam	100,00%	85

Öğrencilerin mesleği bilinçli olarak seçtikleri ile ilgili olarak, % 51,76'lık bir kesim katıldığını veya kesinlikle katıldığını ifade etmiştir. Bu konuda görüşler yaklaşık yarı yarıyadır.

Tablo 37: Denizcilik Mesleğini Devam Ettirebilmeleri İçin Öğrenci Yerleştirmede Yöntem Değişikliğine Gidilmesi Gerekliği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Katılmıyorum	10,59%	9
Kararsızım	15,29%	13
Katılıyorum	44,71%	38
Kesinlikle Katılıyorum	29,41%	25
Genel Toplam	100,00%	85

Öğrenci yerleştirmede yöntem değişikliğine gidilmesi hususuna ilişkin %44,71’lik bir kesim katıldığını, %29,41’lik kesim de kesinlikle katıldığını ifade etmiş olup, mesleğin devam ettirilebilmesi bakımından bu görüşün önemle değerlendirilmesi gerekmektedir.

Tablo 38: Genelde Denizcilik Mesleğini Seçenlerin Ailesinde ya da Yakın Çevresinde Denizcilik Mesleğini Yapanların Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	3,53%	3
Katılmıyorum	22,35%	19
Kararsızım	28,24%	24
Katılıyorum	40,00%	34
Kesinlikle Katılıyorum	5,88%	5
Genel Toplam	100,00%	85

%45,88’lik bir kesim mesleği seçenlerin ailesi ya da yakın aile çevresinde denizcilik mesleğini yapanların olduğunu kabul etmektedir. Bu da mesleği sevdirmek için sektörden birilerinin örnek olması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Tablo 39: Öğrencilerin Deniz Stajı Yapmak Üzere Gemi Bulmakta Zorluk Yasadıkları

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	18,82%	16
Kararsızım	15,29%	13
Katılıyorum	40,00%	34
Kesinlikle Katılıyorum	23,53%	20
Genel Toplam	100,00%	85

Öğrencilerin gemi stajı yapmak için gemi bulmada zorluklarla karşılaştıklarını %63,53’lük bir kesim kabul etmekte olup, bununla ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Aksi takdirde mezunlar daha mesleğin başında zorluklarla karşılaştıkları için ciddi motivasyon eksikliği görülmektedir.

Tablo 40: Denize Yakın Yerleşkelerde Yetişenlerin Denizcilik Mesleğini Daha Çok Tercih Ettiği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	16,47%	14
Kararsızım	12,94%	11
Katılıyorum	51,76%	44
Kesinlikle Katılıyorum	16,47%	14
Genel Toplam	100,00%	85

Denize yakın yerleşkelerde yetişenlerin bu mesleği daha çok tercih ettiğine dair %51,76'lık katılıyorum ve %16,47'lik kesinlikle katılıyorum yanıtları alınmıştır. Bu da iç kesimlerde yaşayanlara da mesleği anlatmak gerektiğini ortaya koymaktadır. Ülkenin en ücra köşesine kadar ulaşıp denizcilik mesleğinin anlatılması gerekmektedir.

3.2.2.4. Eğitim kurumunda görev yapan eğitimciler yönünden, Yapılan Değerlendirme;

Bu bölümde, eğitim kurumunda yeterli sayı ve nitelikte kadrolu eğitimci olup olmadığı, eğitimcilerin konuları ile ilgili materyalleri kullanma durumları, eğitimcilerin mesleki tecrübe durumları, eğitimcilerin haftalık ders yüklerinin gereğinden fazla olup olmadığı, uluslar arası eğitimci değiştirme programlarının ve denizci kökenli eğitimcilerin yaz dönemlerinde gemilerde görev yapmasının eğitime katkı sağlayıp sağlamayacağı gibi durumlar değerlendirilmiştir.

Tablo 41: Eğitim Kurumunda Yeterli Sayıda ve Nitelikli Kadrolu Eğitimcilerin Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	3,53%	3
Katılmıyorum	15,29%	13
Kararsızım	11,76%	10
Katılıyorum	44,71%	38
Kesinlikle Katılıyorum	24,71%	21
Genel Toplam	100,00%	85

Kurumda yeterli sayıda ve nitelikli kadrolu eğitimcilerin olduğu yönünde, %44,71'lik katılıyorum ve %24,71'lik kesinlikle katılıyorum yanıtı alınmış ve geriye kalan %30,58'lik kesimin de kararsız olduğu ya da katılmadığı görülmekte olup, bu da

kadro lu eğitimci sıkıntısı oldu ğu sonucunu doğ urmuştur. Eğitim kurumunun temel taş larını teşkil eden etkenlerin baş ında gelen eğitimcilerin yeterli kriterlerde ve sayıda olması son derece önem arz etmektedir.

Tablo 42: Eğitimcilerin Eğitimlerde Kendi Konusu ile İlgili Eğitim Materyallerini Yeterince ve Gere ği Gibi Kullanabildi ği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	3,53%	3
Katılmıyorum	9,41%	8
Kararsızım	14,12%	12
Katılıyorum	50,59%	43
Kesinlikle Katılıyorum	22,35%	19
Genel Toplam	100,00%	85

%50,59'luk katılıyorum ve %22,35'lik kesinlikle katılıyorum cevabı ile eğitimcilerin kendi konularına ilişkin eğitim materyallerini ço ğunlukla kullandıkları sonucuna varılmış tır. Bu oranın daha üst seviyelerde olması denizcilik meslek elemanlarının gere ği gibi eğitimleri bakımından son derece önemlidir.

Tablo 43: Eğitimcilerin Mesleki Tecrübe Yönünden Yeterli Oldu ğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	5,88%	5
Kararsızım	8,24%	7
Katılıyorum	58,82%	50
Kesinlikle Katılıyorum	24,71%	21
Genel Toplam	100,00%	85

Eğitimcilerin mesleki tecrübe yönünden yeterli oldu ğu sorusuna, %58,82 katılıyorum ve %24,71 kesinlikle katılıyorum yanıtı verilmiştir. Yaş ortalamalarına bakıldığında da bunu tahmin edebilmekteyiz. Mesleki eğitimde en önemli kriter eğitimcilerin mesle ğini yeterince icra etmiş olması ve bu bilgilerini karşı tarafa gere ği gibi ve eksiksiz aktarabilmesidir.

Tablo 44: Eğitimcilerin Haftalık Ders Yüklerinin Gereğinden Fazla Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	3,53%	3
Katılmıyorum	30,59%	26
Kararsızım	16,47%	14
Katılıyorum	29,41%	25
Kesinlikle Katılıyorum	20,00%	17
Genel Toplam	100,00%	85

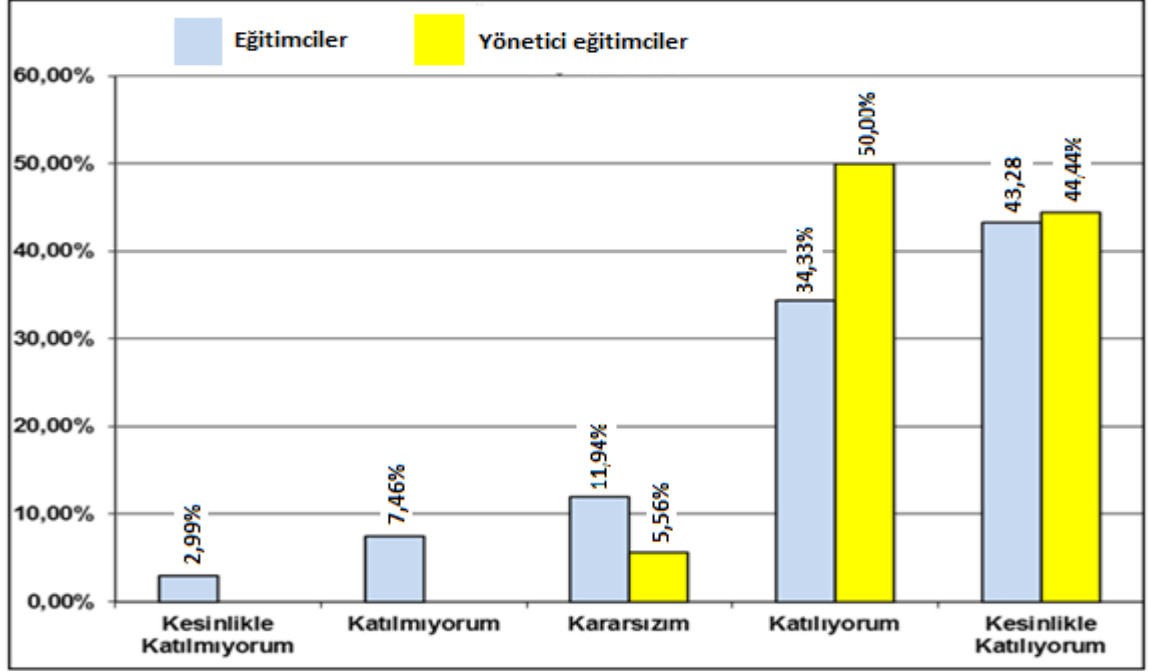
Eğitimcilerin haftalık ders yüklerinin gereğinden fazla oluşuna ilişkin verilen yanıtlar yaklaşık yarı yarıya olup, bunun aşılması için eğitimci kadrolarının artırılmaları gerekmektedir. Bu durum devlet okullarında daha fazla karşımıza çıkmaktadır. Kurum ders ücretinden kaçınmak ve kendi kadrolu elemanını değerlendirmek bakımından mevcut eğitimcilere gereğinden fazla ders yükü yüklemekte ve bu da hem kişiyi ciddi anlamda yıpratmakta hem de verilen eğitimin kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir. Oysa kişinin haftalık ders türü ve yükü ne kadar azaltılırsa o oranda yüksek verim sağlanabilir.

Tablo 45: Uluslararası Öğretim Elemanı Değişim Programlarının Daha Etkin ve Dengeli bir Bicimde Yürütülmesinin Denizcilik Eğitime Katkı Sağlayacağı

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	5,88%	5
Kararsızım	10,59%	9
Katılıyorum	37,65%	32
Kesinlikle Katılıyorum	43,53%	37
Genel Toplam	100,00%	85

Uluslararası eğitimcilerin değişimi programını %43,53'lük kesim kesinlikle katılıyorum, %37,65'lik bir kesim de katılıyorum yanıtları vermiş, durumun gerekliliği ve önemi ortaya çıkmıştır. Günümüzde her ne kadar bu tür uygulamalar olsa da gereği gibi ve faydalı olacak şekilde, homojen bir biçimde uygulanması elde edilen faydayı daha üst seviyelere çıkaracaktır.

Şekil 8: Uluslararası Öğretim Elemanı Değişirme Programlarının Uygulanmasının Faydalı Olacağına İlişkin Yönetici ve Eğitimci Görüşlerinin Kıyaslanması



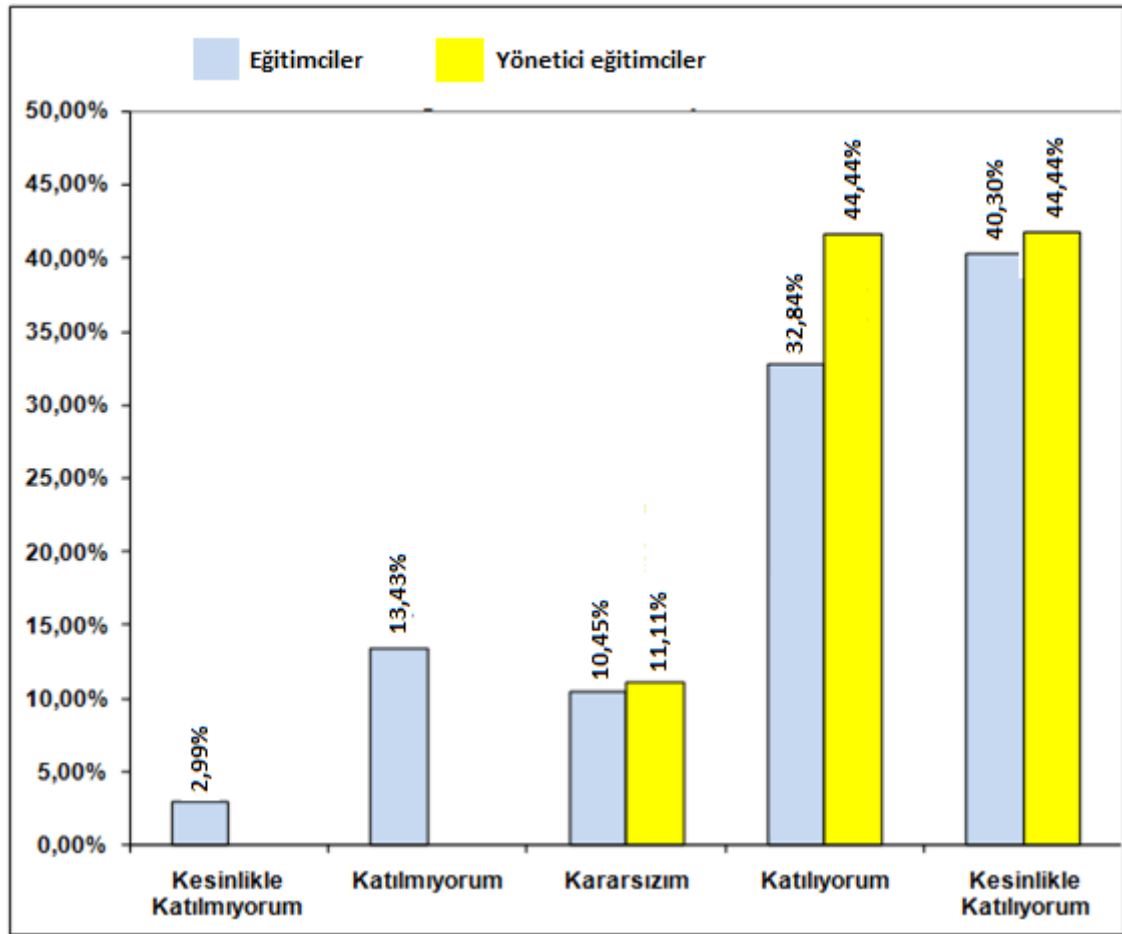
Uluslar arası öğretim elemanı değişim programlarının eğitime katkı sağlayacağı yönündeki değerlendirmede, olumsuz görüş bildirenlerin tamamı ve kararsız olanların da %11,94'ü eğitimcilerden oluşurken bu oran yöneticilerde %5,56, olumlu görüş bildiren yöneticilerin oranı %94,44 gibi büyük bir rakam iken, eğitimcilerin oranı %77,61'dir. Bu programın yöneticiler tarafından önemsendiğini görmekteyiz. Burada eğitimcilerin daha olumsuz ve karamsar olduğunu görmekteyiz. Bunun nedeninin yöneticilerin programı uygularken taraflı davranabileceği sonucuna dayandırabiliriz. Homojen uygulanacağı düşüncesinin bu olumsuzluğu ortadan kaldıracığı kanısındayım.

Tablo 46: Denizci Kökenli Eğitimcilerin Yaz Dönemlerinde Gemilerde Çalışmaya Yönlendirilmesinin Eğitime Katkı Sağlayacağı

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	10,59%	9
Kararsızım	10,59%	9
Katılıyorum	35,29%	30
Kesinlikle Katılıyorum	41,18%	35
Genel Toplam	100,00%	85

Denizci kökenli eğitimcilerin yaz dönemlerinde gemilerde çalışmaya yönlendirilmesine %41,18'lik kesim kesinlikle katılıyorum, %35,29'luk bir kesim de katılıyorum yanıtı vererek, durumu ne kadar önemsediklerini ortaya koymuştur. Denizci kökenli olmayan eğitimcilerin bu dönemde işyükünün artacağı düşüncesiyle olumsuz düşündükleri kanaatindeyim.

Şekil 9: Denizci Kökenli Öğretim Elemanlarının Yaz Dönemlerinde Gemilerde Çalışmaya Yönlendirilmelerinin Eğitime Katkısının Yönetici ve Eğitimciler Yönünden Kıyaslanması



Denizci kökenli öğretim elemanlarının yaz dönemlerinde gemilerde çalışmaya yönlendirilmesinin eğitime katkısı konusunda yönetici ve eğitimcilerin görüşleri kıyaslandığında, olumsuz görüş bildirenlerin tamamı ve kararsız olanların da %10,45'i eğitimcilerden oluşurken bu oran yöneticilerde %11,11'dir. Olumlu görüş bildiren yöneticilerin oranı %88,88 gibi büyük bir rakam iken, eğitimcilerin oranı %73,14'dür. Bu sürecin yöneticiler tarafından önemsendiğini görmekteyiz.

3.2.2.5. Ülke Olarak Denizcilik Meslek Eğitim Sistemine Bakış ve Devletin Uygulamaları Yönünden, Yapılan Değerlendirme;

Bu bölümde, ülkemiz denizcilik eğitiminin uluslar arası standartlara uygunluğu, eğitimcilerin ders dışında da öğrencilere zaman ayırıp ayırmadığı, ülke denizcilik meslek eğitiminin diğer ülkelerle kıyaslanması, yetkili üst otoritelerin eğitim kurumlarına karşı eşit tutum sergileyip sergilemediği, denizcilik eğitimi kalite çalışmalarının eğitime katkı sağlayıp sağlamadığı, ülkemizde denizcilik eğitiminin iyileştirmesine yönelik etkin politika üretilip üretilmediği, mevcut eğitim kurumlarının ve öğrenci kapasitelerinin yeterli seviyede olup olmadığı, Gemiadamları Sınav Merkezi (GASM)'nin işlerliğinin iyi olup olmadığı durumları değerlendirilmiştir.

Tablo 47: Ülkemizde Denizcilik Eğitime İlişkin Mevzuatların Uluslararası Standartlara Uygun Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	4,71%	4
Katılmıyorum	14,12%	12
Kararsızım	16,47%	14
Katılıyorum	47,06%	40
Kesinlikle Katılıyorum	17,65%	15
Genel Toplam	100,00%	85

Ülkemizde denizcilik eğitime ilişkin mevzuatların uluslararası standartlara uygun olduğu %47,06'lık katılıyorum ve %17,65'lik kesinlikle katılıyorum yanıtı ile karşılık bulmuştur.

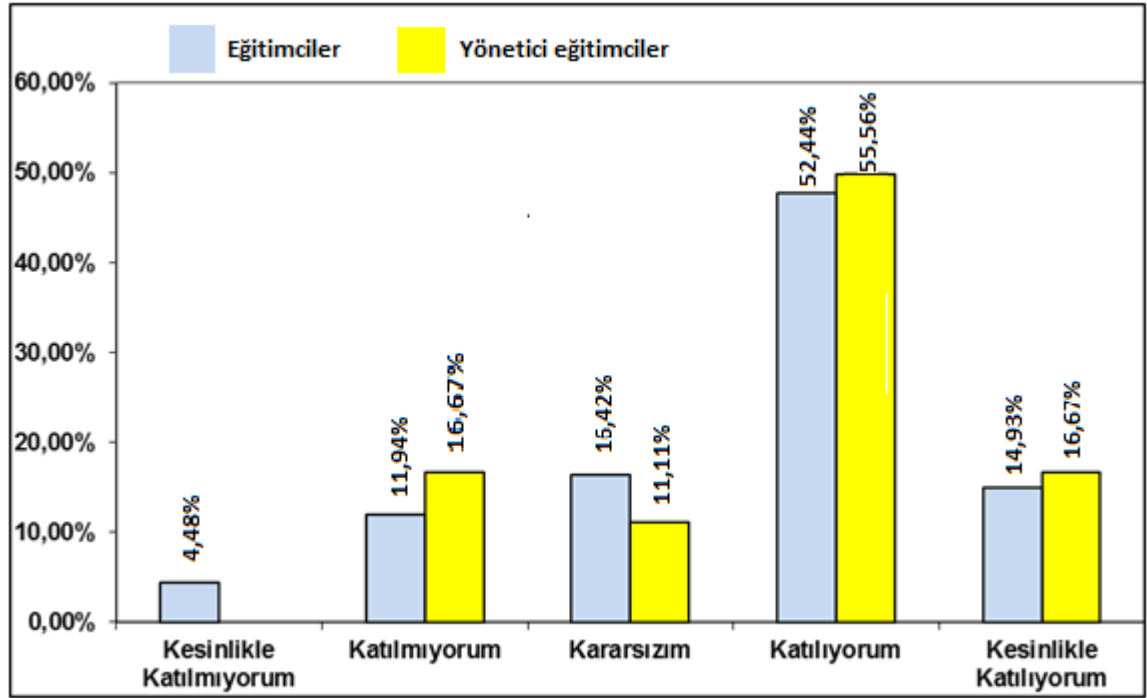
Tablo 48: Eğitimcilerin Ders Saati Dışında da Öğrencilere Yeterince Zaman Ayırdığı

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	3,53%	3
Katılmıyorum	12,94%	11
Kararsızım	15,29%	13
Katılıyorum	52,94%	45
Kesinlikle Katılıyorum	15,29%	13
Genel Toplam	100,00%	85

%52,94'lük katılıyorum yanıtı ile katılımcılar ders saatleri dışında da öğrencilere zaman ayırdıklarını belirtmişlerdir. Gere öğrencilere danışmanlık hizmeti verilmesi, gerek staj veya derslerle ilgili birçok hususta bilgilendirilmeleri bakımından kendilerine zaman

ayarlanması çok önemli bir husustur. Aksi takdirde öğrenciler birçok soruya yanıt bulmakta güçlükle karşılaşmaktadırlar.

Şekil 10: Öğretim Elemanlarının Öğrencilere Ders Dışı Zaman Ayırdıklarına İlişkin Yönetici ve Öğretim Elemanı Görüşlerinin Kıyaslanması



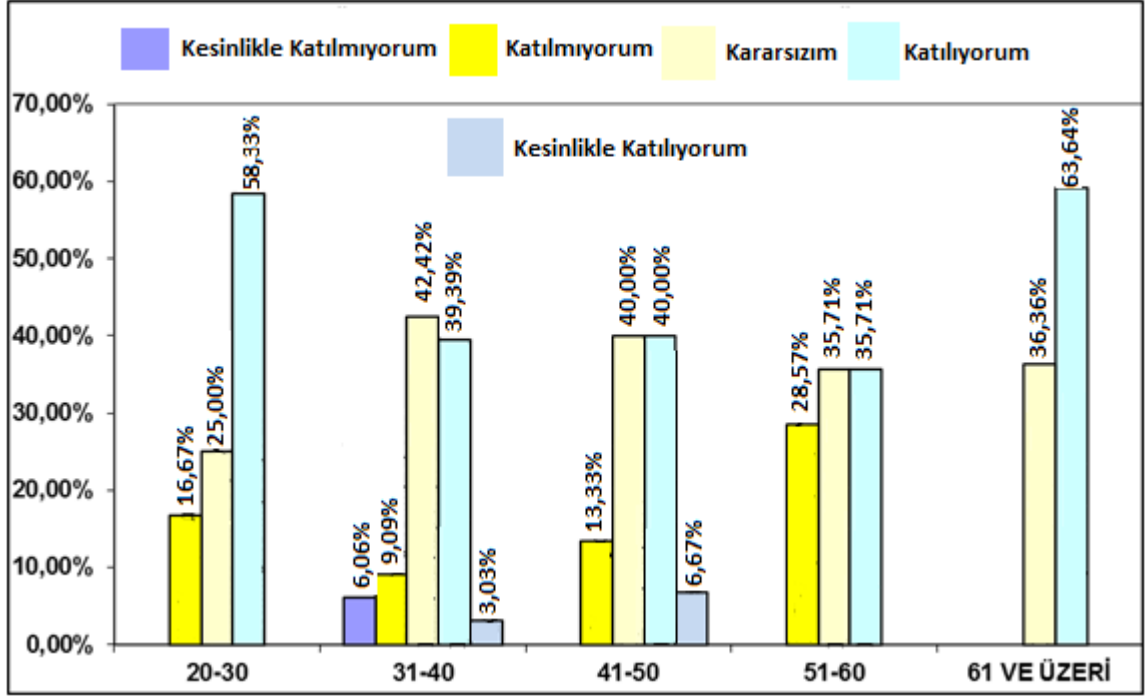
Öğretim elemanlarının öğrencilere ders dışı zaman ayırdıklarına ilişkin yöneticiler ve eğitimciler arasında yapılan kıyaslamada, olumsuz görüş bildirenlerinin çoğunluğunun eğitimcilerden oluştuğu görülürken, olumlu yanıt verenlerin %72,23'ü yöneticilerden, %67,17'sinin eğitimcilerden oluştuğu görülmüştür. Yöneticiler daha olumlu düşünmektedir.

Tablo 49: Diğer Ülkeler ile Kıyasla Ülkemizde Denizcilik Meslek Eğitiminin İyi Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	2,35%	2
Katılmıyorum	12,94%	11
Kararsızım	37,65%	32
Katılıyorum	44,71%	38
Kesinlikle Katılıyorum	2,35%	2
Genel Toplam	100,00%	85

Diğer ülkelerle kıyasla denizcilik eğitim durumumuzun iyi olduğu sorusunda katılanlar, katılmayanlar ve kararsızlar oran olarak birbirine yakın seviyelerdedir.

Şekil 11: Ülkemiz Denizcilik Eğitim Sisteminin Diğer Ülkelerle Kıyaslanmasına İyi Olduğuna İlişkin Yaş Grubu Görüşlerinin Kıyaslanması



Ülkemiz denizcilik meslek eğitiminin diğer ülkeler ile kıyaslanmasına ilişkin yaş guruplarına göre yapılan kıyaslamada, olumlu görüş bildirenlerin çoğunluğu %58,33 ile 20-30 yaş aralığı ve %63,64 ile 61 yaş üzeri eğitimci gurupları oluştururken, olumsuz görüş bildirenlerin çoğunluğunu %28,57 ile 51-60 yaş aralığındaki eğitimciler oluşturmaktadır.

Tablo 50: Yetkili Üst Otoritelerin Denizcilik Eğitim Kurumlarına Karşı Eşit Bir Tutum Sergilediği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	16,47%	14
Katılmıyorum	29,41%	25
Kararsızım	28,24%	24
Katılıyorum	24,71%	21
Kesinlikle Katılıyorum	1,18%	1
Genel Toplam	100,00%	85

Yetkili Üst Otoritelerin Denizcilik Eğitim Kurumlarına Karşı Eşit Bir Tutum Sergilediği ile ilgili olarak, %45,88'lik büyük bir kesimin katılmadığı ya da kesinlikle katılmadığını, %28,24'lük kesimin kararsız olduğunu görmekteyiz. Burada üst otoritelere karşı ciddi bir tutum sorunu yaşandığı gözlemlenmiştir. Bunun çeşitli nedenleri vardır ve bunların aşılması oldukça önemlidir. Aksi taktirde ciddi bir moral ve motivasyon eksikliği ile karşı karşıya kalınır ve kurumun öğrencilerine ve sektöre karşı

itibarını zedelenir. Üst otoritelerin şeffaflığı son derece önemli olup, aksi takdirde denizcilik eğitiminde kaliteden bahsedilmesi hiçbir şekilde mümkün olamaz.

Tablo 51: Ülkemizde Uygulanan Denizcilik Eğitimi Kalite Çalışmalarının Eğitimlerin İyileştirilmesinde Etkili Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	7,06%	6
Katılmıyorum	16,47%	14
Kararsızım	14,12%	12
Katılıyorum	43,53%	37
Kesinlikle Katılıyorum	18,82%	16
Genel Toplam	100,00%	85

Denizcilik eğitimi kalite çalışmalarının eğitime katkı sağladığı yönünde %43,53'lük bir çoğunluk katılıyorum şeklinde yanıt vermiştir. Kararsız olan veya olumsuzluk bildirenlerin oranı yaklaşık %38 civarında olup, bu oranın aslında çok daha az olması gerekmektedir. Bu nedenle çalışmaların tüm çalışanlarca ve motivasyon uygulanarak yürütülmesi hem sağlıklı işleyişi, hem de gereğinin yerine getirilmesi bakımından çok önemlidir.

Tablo 52: Ülkemizde Denizcilik Eğitiminin Geliştirilmesine Yönelik Etkin Politika ve Stratejilerin Üretilmediği

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	7,06%	6
Katılmıyorum	28,24%	24
Kararsızım	32,94%	28
Katılıyorum	30,59%	26
Kesinlikle Katılıyorum	1,18%	1
Genel Toplam	100,00%	85

Denizcilik eğitiminin geliştirilmesine yönelik etkin politika ve stratejilerin üretilmediği konusunda kararsızların ve katılmayanların oranı katılanlara nazaran daha fazla olup, bu konuda eğitim kurumlarının tatmin olacağı girişimlerde bulunulması gerekmektedir.

Tablo 53: Ülkemizde Denizcilik Eğitimi Vermek Üzere Kurulmuş Olan Eğitim Kurumlarının Sayısal ve Öğrenci Kapasitesi Olarak Yeterli Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	8,24%	7
Katılmıyorum	20,00%	17
Kararsızım	14,12%	12
Katılıyorum	44,71%	38
Kesinlikle Katılıyorum	12,94%	11
Genel Toplam	100,00%	85

Ülkemizdeki denizcilik eğitim kurumları ve öğrenci sayılarının yeterli olduğu konusunda, %44,71'lik kesim katılıyorum, %20'lik kesim katılmıyorum şeklinde yanıt vermiştir. Kararsızlar da olumsuz olarak düşünülürse, katılanların ve katılmayanların oran olarak birbirine yakın oldukları görülmektedir. Bu konu ile ilgili olarak uzman görüşleri ele alındığında, mevcut zabitan sayısının yetersiz olduğu sonucuna varıldığı görülmüş olup (Sağ, 2010), bunun nedeni çalışan zabıt sayısının %40 civarında olmasıdır. Eğitimsiz değerlendirme yaparken staj bulma aşamasında öğrencilerin çektikleri zorlukları ve mezunların istedikleri kriterlere sahip iş bulamadıkları nedeniyle aslında mezun sayısının yeterli olduğunu düşünmektedirler.

Tablo 54: Gemiadamları Sınav Merkezi (GASM) Tarafından Yürütülen Gemiadamları Sınavlarının İşleyiş Bakımından İyi Olduğu

	Oran (%)	Frekans (Sayı)
Kesinlikle Katılmıyorum	11,76%	10
Katılmıyorum	12,94%	11
Kararsızım	22,35%	19
Katılıyorum	48,24%	41
Kesinlikle Katılıyorum	4,71%	4
Genel Toplam	100,00%	85

Bilindiği GASM tüm eğitim kurumunda çalışanların mezunlarını yakinen ilgilendiren bir merkez olup, bu merkezin işleyişindeki aksaklıkların da bu mezunları olumsuz yönde etkileyecektir. GASM faaliyetlerinin işleyişi bakımından olumlu ve olumsuz veya kararsız görüşler yaklaşık yarıyarıdır.

3.2.3. Araştırmanın Bulguları

Denizcilik eğitim kurumlarında eğitim vermek üzere görev yapan ve ankete yanıt veren eğitimcilerin yanıtlarından aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir;

- 1- Eğitimcilerinin çoğunluğunun yüksek lisans ve doktora mezunu olup, sektörde hizmet veren kadrolu eğitimcilerin genelde eğitim seviyelerinin yüksek olduğu, mesleki (güverte ve makine) branşların dışında da çok sayıda eğitimcilerin olduğu, eğitimin etkili ve verimli bir biçimde verilmesinin sağlanması bakımından en önemli unsurlarından birisi olan pedagojik eğitimin, eğitimcilerin çoğu tarafından alınmadığı, bu bağlamda, mevcut eğitim kurumlarında yeterli sayıda ve nitelikli eğitimcilerin olduğu, bazı eğitim kurumlarında eğitimci sayısı yeterli seviyede iken bazılarında kriterler çerçevesinde gerekli sayıda olduğu ve dolayısıyla ders yüklerinin gereğinden fazla olduğu, çoğunluğunun mesleki tecrübe yönünden 12 yıl ve üzeri süreye sahip olduğu ve bulunduğu kurumda kadrolu statüde görev yaptığı,
- 2- Eğitim kurumlarının büyük bir çoğunluğunda normal örgün eğitimlerin yanısıra, sertifikalı eğitim kurslarının da verildiği,
- 3- Mevcut müfredatların yeterli ve güncel olduğu, uluslararası standartlara uygun olduğu, Türkiye’ de uygulanan denizcilik meslek eğitimi ile ilgili olarak, eşdeğer eğitim kurumlarında müfredatların paralel yürütüldüğü, her eğitim kurumunun müfredatlarını geliştirmek ve iyileştirmek için güncel gelişmelerin sürekli olarak takip edildiği, mevcut müfredatın iyileştirilmesi ve geliştirilmesine yönelik olarak eğitimcilerden sürekli görüş alındığı,
- 4- Eğitim kurumlarının fiziki yönden bu eğitimleri vermek için uygun ve iyi durumda olduğu, araç gereç ve donanımların ilgili mevzuatlara uygun nitelik ve sayıda olduğu, her bir kurum bağımsız olarak ele alındığında mevcut teknik imkânlarının oldukça iyi seviyede olduğu, mevcut simülator, araç ve gereçlerin gerektiği gibi kullanıldığı, eğitim kurumunun teknolojik gelişmelere hızlı ayak uydurduğu,
- 5- Eğitim kurumlarının sektörle iç içe olduğu ve sektör ihtiyaçlarını yakından takip ettiği,
- 6- Genelde öğrencilerin denizcilik mesleğini bilinçli olarak seçtiği, bunun yanısıra mesleğin daha bilinçli olarak ve uzun süreli sürdürülebilmesi bakımından, öğrenciler denizcilik eğitim kurumlarına yerleştirilirken yöntem değişikliğine gidilmesi gerektiği,

denizcilik mesleğini seçenlerin çoğunun yakın çevresinde veya ailesinde denizcilik mesleğini yapanların olduğu, denize yakın yerlerde yetişip büyüyenlerin denizcilik mesleğini daha çok tercih ettiği, öğrencilerin staj yapacak gemi ayarlamakta güçlükle karşılaştığı,

7- Uluslararası eğitimci değiştirme programlarının daha etkin bir biçimde uygulanmasının ülke denizcilik eğitimine önemli katkı sağlayacağı, denizci kökenli eğitimcilerin yaz dönemlerinde gemilerde çalışmasının ülke denizcilik eğitimine önemli katkı sağlayacağı,

8- Türkiye’ de denizcilik eğitime ilişkin uygulanan mevzuatların uluslararası mevzuatlara uyumlu olduğu,

9- Eğitimcilerin ders saatleri dışında da öğrencilere zaman ayırarak danışmanlık hizmetleri verdiği,

10- Ülkemizde uygulanan denizcilik meslek eğitiminin katılımcılara göre genel anlamda iyi durumda olduğu,

11- Yetkili otoritelerin denizcilik eğitim kurumlarına karşı eşit tutum sergilediği konusunda katılanların ve kararsız kalanların sayısının birbirine çok yakın olduğu,

12- Denizcilik Eğitimi Kalite Standartları’ nın eğitim faaliyetlerinin iyileşmesinde önemli rol oynadığı,

13- Ülkemizde, denizcilik eğitiminin gelişimine yönelik politika ve strateji üretme konusunda katılımcıların kararsız olduğu,

14- Ülkemizdeki mevcut denizcilik eğitim kurumu ve öğrenci kapasitelerinin yeterli seviyede olduğu,

15- Ülkemizde gemiadamları sınavlarının işleyiş bakımından iyi olduğu, sonuçlarına varılmıştır.

Bu kapsamda anket verilerinden hareketle, Türkiye’ de Denizcilik Meslek Eğitimi ile ilgili genel bir durum değerlendirmesi yapılmış ve bazı iyi yönler ve sorunlar tespit edilmiştir.

Denizcilik Eğitiminin Değerlendirilmesi anket formu, Türkiye’ de denizcilik meslek eğitiminin genel durumunun gözlemlenmesi, aksaklıkların tespit edilmesi ve gerekli konularda daha da iyileştirmeye gidilmesi yönünden, elde edilen bu bilgilerin ışığında

bazı metodolojik çalışmalar yapmaya iyileştirmeye yönelik veri oluşturması bakımından oldukça faydalı olmuştur.

3.3. SONUÇ VE ÖNERİLER

Mesleki ve teknik liselere gelen öğrencilerin matematik, fizik, kimya gibi temel derslere ilişkin eğitimlerde ciddi eksiklikler olduğundan dolayı, bu eksiklikler zamanla kişinin iş hayatına da yansımaktadır. Bu nedenle meslek liselerinin teknik liseye dönüştürülmesi bu sıkıntıyı büyük oranda ortadan kaldıracaktır. Bugünkü sistem, meslek lisesi çıkışlıların mühendislik programlarına girmelerini öngörmemektedir. Bunun temel nedeni, bizdeki mühendislik programlarının, mesleki eğitimden çok kuramsal ağırlıklı akademik altyapıyı gerektirmesidir. Meslek liselerinde daha çok uygulamalı atölye eğitimine ağırlık verilmesi nedeniyle, bu lise çıkışlıların aldıkları akademik bilgiler, mühendislik eğitimi için yeterli değildir. ÖSS sonuçları bu görüşü doğrulamaktadır (Sağ, 2010). Mesleki ve teknik eğitimdeki öğrenciler de sistemden şikâyetçidir. Meslek lisesi öğrencileri okullarını mesleğe hazırlamada yeterli görmemektedir. Her ne kadar son zamanlarda bu görüşleri yıkmaya yönünde çalışmalar yürütülmekte ise de devlet kurumlarının bu anlamda daha çok faaliyet göstermeleri gerekmektedir.

Mesleki ve Teknik Eğitim veren eğitim kurumları ile sektör arasında kopukluk olduğundan dolayı, mezunlar sektörün istediği yapıya uygun olmamakta, güncel gelişmelere uygun müfredatlar takip edilmemekte ve yeni açılan bir eğitim programında çevresel ve sektör analizi yeterince yapılmamaktadır. Bazı alanlarda yığılmalar varken bazı alanlarda işgücü sıkıntısı olduğu halde yeni mezunlar yetiştirilmektedir. Eğitim programları planlanırken iyi bir çevresel ihtiyaç analizi yapmak gerekir. Öğrenciler işletmelerde yeterli staj imkânı bulamamakta ve işletmelerde stajyerlere önem verilmemektedir. Bu konuda yasal düzenlemeler ve zorunluluklar getirilerek hem eğitim kurumunun sektöre girmesi hem de sektörün kapılarını sonuna kadar açması sağlanmalı.

Eğitimciler sektörden ve sanayiden uzak, yeni teknolojiler konusunda eğitilmemekte, yeni çıkan makine ve teçhizatları tanımamaktadır. Komisyonlar oluşturularak, eğitimciler her yaz döneminde bu komisyonların belirlediği ihtiyaçlar doğrultusunda ve kendi konularında hizmetiçi eğitime tabi tutulmalıdırlar.

Meslek seçiminde yönlendirme anlamında rehberlik edilmemekte ve mesleği seçenlerin çoğunluğunun bu seçimi bilinçsiz yaptıkları görülmektedir. Bu amaçla öğrenci danışma merkezleri kurulmalıdır.

Denizcilik meslek eğitimine gelince, IMO'nun uluslararası denizcilik meslek eğitiminde standart bir model çatısı altında üye ülkeleri toplamış olması ve STCW-78/95 konvansiyonuna uyum zorunluluğu dünyada olduğu gibi ülkemizde de denizcilik meslek eğitim düzeyini üst seviyelere taşımıştır. Fakat sistemin işleyişinde birçok faktörün etkili olduğunu da unutmamak gerekir. Bu faktörlerden birisinin işlevsel aksaklığı sistemi olumsuz yönde etkiler.

Çok daha maliyetli olan mesleki eğitimden mezun olanların, uzmanlıkları dışında bir alana yönelmelerinin kaynakların boşa harcanmasına yol açtığı unutulmamalıdır. Bu nedenle ve gerekirse zorunlu hizmet gibi şartların öne sürülmesi, tercih nedeninin sadece bir belge veya diplomaya sahip olmaktan ziyade gerçekten o işi yapmak olduğu bilincinin kalifiye bir komisyon marifetiyle ölçülmesi ve gerekirse daha işin başında dal değişikliğine adayların teşvik edilmesi sağlanmalıdır.

Fakat burada önemli bir gerçeği de göz ardı etmemek gerekir! İnsanlar mesleki eğitime temel eğitimlerden sonra başlar ve temelde birtakım unsurlar eksik bırakılmışsa, bu eksiklikler ileriki hayatta da etkisini fazlasıyla göstermektedir. Bu nedenle daha en başından bazı şeyleri çok profesyonelce ve iyi planlamak gerekir. Aksi takdirde bunun bedelini eğitim yönünden heba olmuş bir nesille ödemek zorunda kalırsınız ki bu da çok ağır bir bedel olur.

MYO ve Fakültelerin çoğunda, barınma, işyeri uygulaması ve sosyal yaşam açısından eğitim koşulları olması gereken düzeyde değildir. Kuramsal ağırlıklı, işyeri uygulama oranı çok düşüktür. Öğretim elemanlarının ders yükleri çok fazla, öğretim elemanı başına düşen öğrenci sayısı çok yüksektir. Özellikle meslek liselerinden gelen öğrencilerde, uyum ve akademik başarı açısından sorun yaşanmaktadır (Canca, 2009:40).

Çözüm olarak, yerel idarelerin kendi bölgelerindeki üniversitelere sahip çıkmaları ve gerekli altyapı hazırlığından sonra bölümler kurularak öğrenci alınması, yükseköğretim

bazında eğitim verilen her yerleşkede devlet yurtlarının olması, bölüm açılırken yakın çevredeki istihdam olanaklarının değerlendirilmesi ve dolayısıyla teknik gezi ve ziyaretlerin artırılması yönünde teşvik sağlanması, meslek liselerinden ilgili programlara sınavsız geçişlerin kaldırılması, sınıf kontenjanlarının en fazla teorik derslerde 24, uygulamalı eğitimlerde 12 olacak şekilde oluşturulması bu tür sorunların kimini tamamen ortadan kaldıracak, kimini en aza indirgeyecektir. MYO'lara yapılan ödenekler arttırılmalı, Sektör ve Mezunlar Danışma Kurulları oluşturularak bunların işlerliğini sağlamaya yönelik teşvikler yapılmalı (Sağ, 2010).

Öğretim elemanı yetiştirmek için iyi donanımlı Mesleki ve Teknik Eğitim Fakültelerinden yararlanma yolları araştırılmalıdır. Öğretim Elemanlarının birçoğunun pedagojik formasyon eğitimine tabi tutulmadan işlerine devam ettikleri bilinmekte olup, takdir edileceği gibi bilgiyi çok iyi bilmek iyi bir eğitimci olmaya yetmemektedir. Bu bilgileri daha etkin olarak sunabilmek için üniversitelerde yaz dönemlerinde öğretim elemanlarına pedagojik formasyon eğitimi aldırması eğitim kalitesini de arttıracaktır.

Fakülteler ve yüksekokullara dikey geçiş kontenjanları daha geniş tutularak eğitimini devam ettirmek isteyen daha çok MYO mezununun bu imkandan yararlanmasını sağlamak faydalı olacaktır. İş dünyasının, halen %65'i lise seviyesinin altında eğitimi olan mevcut işgücü profiliyle dünya ile rekabet edemeyecek olması, mesleki ve teknik eğitime verilen önemin arttırılmasını ve iş dünyası ile mesleki eğitim konusunda işbirliğinin artarak devam etmesini gerektirmektedir (Sağ, 2010).

Meslek yüksekokulu mezunlarının yeterlik seviyesi ve askerlik yönünden lise mezunları ile bir farkları bulunmamakta olup, yeterlik seviyelerinin lise mezunlarına göre üst derecede tutulması ve askerlikle ilgili statülerini, lisans mezunlarına yakın hale getirecek bir düzenleme, mesleki eğitime yönelmede önemli bir teşvik unsuru olacaktır. Zaten mesleki ve teknik eğitimin ortaöğretim kademesinde; Türkiye'deki statü nedeniyle, meslek liseleri daha alt seviyede algılanmaktadır. Bu da MYO'ların eğitim kalitesini ve MYO'lara bakış açısını olumsuz yönde etkilemektedir. Türkiye'nin genel lise-meslek lisesi maliyet oranları bakımından OECD ülkeleri arasında Almanya'dan sonra ikinci sırada bulunmasına rağmen, meslek lisesi mezunlarına iş dünyasından

yeterli talep bulunmadığı gibi, bu okullardaki akademik başarı, genel lise öğrencilerine göre oldukça düşük düzeydedir (Sağ, 2009).

Denizcilik eğitimi arttırılmalıdır. Türkiye'nin ve Dünyanın gemiadamı gereksinimi göz önünde tutularak, en azından 10 yıllık bir stratejik plan yapıp Türkiye'deki zabitan eğitim kapasitesini, Denizcilik Üniversiteleri ve Denizcilik Meslek okulları ile 2 katına çıkarmayı hedeflemek ve bu şekilde 2020'lerde Dünyada eğitilmiş gemiadamında üst sıralara çıkmak, bu alanda saygınlığımızı ve Türkiye'ye döviz girdisini arttırmak, milli denizcilik eğitim hedeflerimiz içinde olmalıdır (Sağ, 2010).

Ayrıca, gemiciliğin uluslararası bir kavram olması ve Türk bayraklı gemilerin uluslararası sularda çalışmaları nedeniyle zabitlerin iyi eğitim almaları ve istihdamı, okullarda STCW Sözleşmesi'ndeki asgari standartları karşılayacak şekilde kaliteli ve lisan öğretici bir eğitim sisteminin uygulanması ile aşılabılır. Bu nedenle gerek YÖK'e bağlı Denizcilik Üniversiteleri'nde ve gerekse MEB'na bağlı denizcilik okullarında İngilizceye ağırlık verilerek yapılanmaları sağlanmalı, eğitim kaliteleri ve kontenjanları arttırılmalı. İngilizcenin operasyonel halde öğretilmesine büyük önem verilmelidir. Üniversitelerde güverte ve makine doktora programları bir an önce açılmalı ve bu özel ihtisas konularda doktora yaptırılarak denizci kökenli üniversite öğretim üyeleri yetiştirilmeye acilen başlanılmalıdır (Sağ, 2010).

Türk Bayraklı gemilerde tayfa adedi sayıca yeterli görünmesine rağmen yeterince ve yeterli eğitime sahip kalifiye ara eleman sıkıntısı çekilmektedir (Albayrak, 2007).

Ayrıca, MEB'na bağlı yeni denizcilik okulları açılırken çevrenin, denizcilik iş hayatının ya da endüstrisinin çevrelediği bir ortam olmasına dikkat edilmeli ve sadece denizde gemi üzerinde çalışacak personeli değil, aynı zamanda karadaki ara eleman ihtiyaçları da gözetilmelidir.

Deniz Ticaret Odası Öğretim Elemanı Destekleme Projesi kapsamında, Öğretim Elemanlarını maddi açıdan desteklemeli, Öğretim Elemanı olmak ve meslekte kalmak için teşvik etmeli. Ayrıca gemiadamlarının Sürekli Eğitim-Hayat Boyu Kendini Yenileme Eğitimi kapsamına alınmaları ve bu eğitimlerin eğitim kurumları arasında eşit paylaştırılmaları ve gerekli finansmanın ve koordinasyonun Deniz Ticaret Odası tarafından sağlanması hem gemiadamlarının kalitesinin arttırılması, hem sektörle eğitim

kurumlarının sürekli iç içe olması hem de Öğretim Elemanlarına ve eğitim kurumlarına maddi katkıda bulunması açısından son derece önemlidir.

FARABİ Öğretim Elemanı değiştirme programının uygulanması, yeni kurulan üniversitelerin gelişmesi ve bilgi transferi açısından büyük önem arz etmekte. Böylece yurdun ücra bir köşesinde bulunan bir üniversiteye de bilgi ve beceri transferi yapılmış olmasının yanısıra, Öğretim Elemanı için de bilgi, görgü ve maddi kazanç açısından önem arz etmektedir.

Denizci Öğretim Elemanlarına yönelik ve DTO destekli birinci öğretim ve ikinci öğretim Yüksek lisans ve Doktora Eğitim Programlarının açılması. İlgili üniversitelere bu programları açmaları konusunda kolaylıklar sağlanması ve ALES, KPDS, ÜDS gibi ön koşullardan muaf olunması hem Öğretim Elemanları hem de sektör açısından büyük fayda sağlayacaktır. İdarenin de önderliğinde yabancı üniversitelerle işbirliği yapılması, yurtdışında yüksek lisans ve doktora yapılmasının özendirilmesi hem Öğretim Elemanının diğer ülkelerdeki denizcilik eğitimini takip etmeleri, hem de yükselmeleri ve daha kolay lisan öğrenmeleri açısından oldukça fayda sağlayacaktır (Sağ, 2009:58-60).

Her yıl ÖSS’de yüksek puan alan öğrencilerin girdiği ve 5 yıl devletin imkanlarını kullanarak eğitim gören Fakülte mezunlarının ise yaklaşık %5’i mezuniyetini müteakiben ortalama 5 yıl denizde çalışmaktadır. Her ne kadar eğitim gören zabitan adayı sayısı fazla gibi görünse de, erken karaya dönüşler nedeniyle zabitan açığı süregelmektedir (Sağ, 2010).

Okul ve/veya kurslarda alınan eğitimler sonucu kazanılan yetenekler dikkate alındığında eğitim seviyeleri ile kazanılan yeterlilikler arasında önemli çelişki ve farklar olduğu görülmektedir. Örneğin güverte vardiya zabıtlığı için yetki verilmiş olan Anadolu Denizcilik Meslek Liselerinde diğer Anadolu Meslek Liselerinden farklı olarak A-II/3 eğitimine benzer konuları içeren A-II/1 müfredatı uygulanmak suretiyle bir üst yeterliliğe ulaşılabilir. Bu öğrencilerin denizcilik eğitimi veren meslek yüksek okullarına devamı halinde eğitim seviyeleri ve yeterliklerinde bir değişiklik olmamakta yada düz liselerden meslek yüksek okullarına veya özel kurslara gelen öğrenciler sadece iki yıl içerisinde aynı yeterliliğe ulaşabilmektedirler. Bazı ara uygulamalarla,

üniversitelerin dört yıllık Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri, Meslek Yüksek Okulları ve iki yıllık kurslardan bir farkı kalmamakta, aynı seviyedeki bir eğitimle uzakyol vardiya zabiti yeterliği alınabilmektedir (Albayrak, 2009).

Denizcilik eğitimi veren kurumların Bölgesel Denizcilik Üniversiteleri şeklinde yapılanarak, öğretim kadroları ve laboratuvar olanaklarının güçlendirilmesi, denizcilikte ileri ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de denizcilik eğitimi veren yüksek öğretim kurumlarını bugünkü dağınık ve yetersiz durumundan kurtarmak için, bölgesel olarak çağdaş denizcilik üniversiteleri şeklinde yapılandırılmalıdır (Canca, 2009:40).

Gelişen ve büyüyen dünya deniz ticaret filusunda eğitimli eleman sıkıntısı çekilmektedir. BIMCO verilerine göre, 2005 yılında dünyada kalifiye gemi adamı eksikliği 5000 rakamına ulaşmıştır. 2015 yılında bu rakam 25. 000'i bulacaktır. Türk Ticaret Filosu'nda da zabitan sıkıntısı had safhada olup; gemilerin donatımında büyük sıkıntılar yaşanmakta ve çoğunlukla yabancı gemi adamı arayışına girilmekte veya gemiler yabancı bayrağa geçmektedirler (ISF BIMCO, 2005).

KAYNAKLAR

ALBAYRAK, Taner (2007), Tudev and Maritime Training Strategies, Deniz Ticareti Dergisi, Aralık, s. 38.

ALBAYRAK, Taner (2009), “Uluslar arası Standartlarda Türk Denizcilik Eğitim Modeli”, Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

ALKAN, C, DOĞAN, H, ve SEZGİN, İ., (1976), “Mesleki ve Teknik Eğitim Prensipleri”, Ankara.

ANAPA, Selin (2008), “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türkiye’de Mesleki ve Teknik Eğitim”, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Ana Bilim Dalı Yönetim ve Çalışma Psikolojisi Bilim Dalı.

ARLAN, :1998, Arslan, T. “Deniz Taşımacılığında Emniyetli Yönetim Sistemi ve Kuru Dökme Yük Gemilerinde Uygulanması”, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998, İzmir.

AYKAÇ, Necdet (2002), “Türkiye’de ve Bazı Avrupa Birliği Ülkelerinde Mesleki Teknik Eğitim” <http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/155-156/aykac.htm> Milli Eğitim Dergisi Sayı 155-156 Yaz-Güz 2002.

BARUTÇUGİL, İsmet (2004), “Stratejik İnsan Kaynakları Yönetimi”, Kariyer Yayıncılık İletişim Eğitim Hizmetleri Ltd. Şti. s. 297.

BİNGÖL, Dursun (2006), “İnsan Kaynakları Yönetimi”, s. 232, Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti.

BİÇERLİ, M.K. (2004), “İşsizlikle Mücadelede Aktif İstihdam Politikaları”, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir.

BRADY, P. Rear Admiral, (2008), The Timeliness of the STCW Convention / Code Revision – STW Chairman Update, 16th IMLA (International Maritime Lecturers Association) Conference – Dokuz Eylül University İzmir, Türkiye, Ekim 2008

Bologna Deklarasyonu, 1999. (<http://ec.europa.eu/education/policies/educ/bologna/bologna.pdf>, 02.12.2011)

CANCA, A. Yaşar (2009), “Öğrenci Başına 15.000 TL”, Marine&Commerce, March 2009, s.40-42

CERİT, A. Güldem (1997), “Denizcilik Eğitiminde Gelişmeler”, Dünya Gazetesi, Denizcilik Dosyası Eki, 30 Haziran s.21.

CERİT, A. Güldem (1998), “Deniz Ulaştırma Güvenliği ve Denizcilik Eğitimi”, Mersin Deniz Ticareti Dergisi, 6, 72, Mayıs 1998, Mersin, s.47-49.

Corradini, Milena., Anonim., Ülke Raporu:Türkiye, ETF. 2004

ÇELİK, Kenan (2007), “Journal Of Azerbaijani Studies Türk Dünyası ve Traceca Projesi” Serap Ovalı1, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Türkiye, Kenan Çelik2 s. 157.

ÇEVİK, Ümit (2010), “ Uluslar arası Denizcilik Sözleşmeleri” Birsen Yayınevi. s1. 3-1. 5

ÇİNAR, Ebubekir (2007), “XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Meslekî ve Teknik Eğitim” Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ortaöğretim ve Sosyal Alanlar Eğitimi Ana Bilim Dalı, Tarih Öğretmenliği Bilim Dalı.

ÇOKER, F. , (2006), Deniz Harp Okulu ve Lisesi, Deniz Basımevi Müdürlüğü Kasımpasa/İstanbul, 7. Baskı, 2 – 20

DTO (2009), Deniz Ticaret Odası 2009 Yılı Sektör Raporu.

Denizci Bülten, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Yıl 3, sayı 10, Yerel- Süreli yayın, 2010, s. 2011,)

DEMİREZEN, Mustafa (2006), “Ulusal Mesleki Eğitim Politikamız ve Gelecek Vizyonu”, TİSK ve TURK-İŞ, “Eğitim ve İstihdamda Etkinlik Arttırma Projesi, İl Mesleki Eğitim Kurulu ve İl İstihdam Kurulu Temsilcilerine Yönelik Eğitim Seti”, 17-19.Şubat.2006, Kapadokya, s.B2/10.

DEÜ, 2006, “Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu, Dokuz Eylül Üniversitesi”, için Kalite Standartları Denetçisi Eğitim Programı Eğitim Notları, Bölüm 3, İstanbul, 2006, s. 2.

DPT, VII Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 145, 148

Deutsche Bank Research, Current Issues: Human Capital is The Key To Growth, Ağustos, 2005, www.dbresearch.com, erişim tarihi: 01.12.2011.

EKONOMİ FORUMU (Wirtschaftsforum), 1997, “Türkiye’de Mesleki ve Teknik Eğitim”, Friedrich Ebert Vakfı, FES İstanbul, Çözüm Publication, İstanbul, Haziran 1997

FOOT&HOOK (2002), 92, 125, Aldemir, Ataul, 141-142) Foot, M. Hook, C, Introducing human resource management, Pearson Education Limited, 3rd. Ed. Essex, England, 2002.

GAY (2002), Gemiadamları Yönetmeliği.

GESY (2001) Gemiadamları Yönetmeliği’ ne bağlı Gemiadamları Eğitim ve Sınav yönergesi.

GÖK, Sibel (2006), “21. Yüzyılda İnsan Kaynakları Yönetimi”, Beta Basım Yayım Dağıtım A. Ş.

HANHAN, U (2006), “ Uluslararası Denizcilikte Donatan İşletmelerinin Personel Secim Ölçütleri : İzmir Bölgesi Analizi”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü s.169-170.

Hayatboyu Öğrenme Programı (LLP) Analizi, 2007 Sonuç Raporu, AB Eğitim ve Gençlik Programları Merkezi Başkanlığı, AB Eğitim ve Gençlik Programları Kitapları Araştırma ve Raporlar Serisi:3.

HESAPÇIOĞLU, M (2006), “İnsan Kaynakları Yönetimi ve Ekonomisi”, Beta Yayınevi, ICS/ISF, Annual Review, s. 20-21.

HÖVELS, B. (2003). “Qualification Structure And Quality Control in Vocational Education and Training”, http://www.see-educop.net/education_in/pdf, 02.12.2011.

İŞİĞİÇOK, Özlem (2006), “Mesleki Eğitim Modelleri ve Türkiye İçin Genel Bir Bakış”.

KANDEMİR, Ahmet (2009), “Meslek lisesi memleket meselesi mi?” 1 Aralık, <http://www.memurlar.net/haber/154557/>, 02.12.2011

KEMAL, Turan (1992), “Mesleki Teknik Eğitimin Gelişmesi ve Mehmet Rüştü Uzel”, İstanbul, s.26.

KILIÇ, İbrahim, (2007), “Türkiye’de Orta Mesleki-Teknik Eğitim ve İstihdam İlişkisi”, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi Yedi Tepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eğitim Yönetimi ve Denetimi Yüksek Lisans Programı.

MEGEP, (2006), (Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi) “AB Ülkeleri Mesleki Eğitim Sistemleri” <http://www.megep.meb.gov.tr/indextr.html>, 02.12.2011.

MEGEP, (2007), (Mesleki Eğitim Ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi) Denizcilik Alanı, <http://www.megep.meb.gov.tr/indextr.html>, 02.12.2011.

MUSLU, Aziz, (2008), “Denizcilik Sektöründe İnsan Kaynakları Yönetimi ve Çalışma İlişkileri”, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

ÖZKUL, A. Ekrem (2007), “Uluslararası Mesleki ve Teknik Eğitim Konferansı”, 15 Ocak 2007, Ankara.

PARKER:2001, Parker, C. J. , 2001. Shipping and the human factor, Seaways, The Nautical Institute, 11, 4-8.)

PEKDEMİR, Hasan (2000), “Gemiadamının (Deniz İşçisi) İstihdam Sorunları ve Çözüm Önerileri”

POYRAZ, Özkan (2007), “Anayasa Mahkemesinin Kararı”, Deniz Ticareti Dergisi, Aralık 2007, s. 34.

SABANCI, Alaettin, BAŞTÜRK, Necdet, ÇELİK, Mehmet (2007), “III. Ulusal Meslek Yüksekokulları Müdürler Toplantısı I. Komisyon Raporu” 8-9 kasım 2007.

SABUNCUOĞLU, Zeyyat (2005),”İnsan Kaynakları Yönetimi Uygulamalı”, Alfa Aktüel Basım Yayın Dağıtım Ltd. Şti. s. 125.

SAĞ, O. Kamil (2004), “QualityStandardsSystem of MET in Turkey, 13th IMLA Conference – Admiral Makarov Maritime University”, St Petersburg, Russia, October, 2004

SAĞ, O. Kamil (2007), Deniz Ticareti Dergisi. www.pirireis.edu.tr, 10.01.2010

SAĞ, O. K. , ZIARATI, R. , ÖZKAYNAK, S. ve YILDIRIMALP, M. , (2008) “An Innovative Met Model In Global HigherEducation – Piri Reis Maritime University – Turkey, 16th IMLA (International Maritime Lecturers Association” Conference – Dokuz Eylül University İzmir, Türkiye, Ekim 2008

SAĞ, O. Kamil (2009), Deniz Ticareti Dergisi. www.pirireis.edu.tr, s. 30, 84. 10.01.2010

SAĞ, O. Kamil (2010), Deniz Ticareti Dergisi. www.pirireis.edu.tr, s. 56. 10.01.2010

SİDAL, Uğur, (1987), “Türk Deniz Ticaret Sektörünün Taşıma İşletmeleri ile Karşılaştırmalı Analizi”, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü. s. 43

Solent University:2005, (Solent University, 2005, 32, 69, 92, 127).

Şakar, M (2005) “İş Hukuku Uygulaması”, DER Yayınları, Yayın No:384, s.127

ŞEVLİ, Cemalettin (2007), “Denizcilikte İnsan Kaynakları ve Eğitim”, Deniz Ticareti Dergisi, Aralık 2007, s. 49

STCW-78/95 (International Convention on Standarts of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers-1978/95)

Tağmaç:1998, Ahmet TAĞMAÇ, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslar arası İktisat Bilim dalı, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Entegrasyon Sürecinde Deniz Ticareti Politikası, Yüksek Lisans Tezi, 1998 s. 63, 65

TEMİZ, Murat, (2009), “Halk Eğitimi Merkezlerinde Görevli Mesleki-Teknik ve Sosyal - Kültürel Kursları Öğretmenlerinin Öz Yeterlilik Düzeylerinin İncelenmesi”, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Eğitim Bilimleri Ana Bilim Dalı, Halk Eğitimi Bilim Dalı.

TOBB:2007, TOBB IV. Türkiye Ticaret ve Sanayi Şurası, 10 Mart 2007 Ankara s. 3

TUİK, (2010), “İstatistik ve Göstergeler 1923-2009”, Türkiye İstatistik Kurumu, İstatistik Göstergeler, s.63

Ünal, 2006 (Ünal Ceyhan), Bazı AB ülkelerindeki Halk Eğitim ve Mesleki Eğitim Uygulamaları ve Ülkemizin Halk Eğitim ve Mesleki Eğitim Uygulamaları Açısından AB'ye Uyumlulaştırılması, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Eğitim Bilimleri Ana Bilim Dalı, Halk Eğitimi Bilim Dalı.

YAYLA, Deniz (2009), “Türk Yetişkin Eğitim Sisteminin Değerlendirilmesi”, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Eğitimi Araştırma ve Geliştirme Dairesi Başkanlığı (EARGED), Ankara-2009

YAZÇAYIR, Nevriye, (2005) “Avrpa Birliği İle Türkiye' nin Mesleki ve Teknik Öğretmen Eğitimi Programlarının Karşılaştırılması”, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı, Eğitim Programları ve Öğretimi Bilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara

ZACHCIAL, M. , (2008), The Present and Future Developments of World Shipping and Ports, 16th IMLA (International Maritime Lecturers Association) Conference – Dokuz Eylül University İzmir, Türkiye, Ekim 2008

İnternet Kaynakları

www.denizcilik.gov.tr, 30. 03. 2011.

www.osym.gov.tr 2005-2006 Öğretim Yılı Yükseköğretim İstatistikleri, ÖSYM yayınları, 2006-1

http://www.psikoloji.gen.tr/ogrenme/index_dosyalar/ogretim.htm, psikoloji portalı,

www.yok.gov.tr, T.C. Yükseköğretim Kurulu, Uluslararası Mesleki ve Teknik Eğitim Konferansı 15-16 Ocak 2007 Ankara

<http://denizhaber.com>

<http://members.tripod.com/~metalworkers/yayin/esnek0.htm>,, 01.12.2011.

<http://www.ua.gov.tr/index.cfm?action=detay&bid=8> ,02.12.2011.

<http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/158/yayan.htm>, 02.12.2011.

<http://karamursel.kocaeli.edu.tr/gmiders.html>, 12.12.2011

<http://www.df.itu.edu.tr/Akademik/dum.htm>, 12.12.2011

<http://www.surveey.com/survey/UserPages/FirstPage.aspx>, 05.12.2011

<http://www.deu.edu.tr/DEUWeb/Icerik/Icerik.php?KOD=11611>, 27.12.2011

EK BÖLÜM

1. Cinsiyetiniz?

Bay

Bayan

2. Medeni durumunuz?

Evli

Bekar

3. Yaş aralığınız?

20-30 yaş arası

31-40 yaş arası

41-50 yaş arası

51-60 yaş arası

61 yaş ve üzeri

4. Eğitim durumunuz?

Önlisans

Lisans

Yüksek lisans

Doktora

Diğer

5. Branşınız?

Güverte

Makine

Diğer

6. Pedagojik formasyon eğitimi aldınız mı?

Evet

Hayır

7. Mesleki tecrübeniz?

0-2 yıl arası

3-5 yıl arası

6-8 yıl arası

9-11 yıl arası

12 yıl ve üzeri

8. Eğitim kurumundaki pozisyonunuz nedir?

Yönetici / Müdür

Yönetici Yardımcısı / Müdür Yardımcısı

Kadrolu Eğitimci

Sözleşmeli Eğitimci

9. Eğitim kurumunuzun türü aşağıdakilerden hangisidir?

Lise

Önlisans

Lisans

Özel Eğitim Kurumu

10. Eğitim kurumunuzda normal eğitimlerin dışında sertifikalı eğitim kursları da verilmekte mi?

Evet

Hayır

11. Mevcut müfredatımızın ilgili eğitimleri vermek açısından yeterli ve güncel olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

12. Mevcut müfredatımızın uluslararası standartlara uygun olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

13. Mevcut müfredatımızın eşdeğer eğitim kurumlarının müfredatları ile paralel olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

14. Eğitim Kurumumuzda mevcut müfredattın iyileştirilmesine yönelik güncel gelişmelerin sürekli olarak takip edildiğini düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

15. Eğitim kurumumuzda müfredatın iyileştirilmesi ve güncellenmesi ile ilgili sürekli olarak eğitimcilerden görüş alındığını düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

16. Eğitim kurumunuzun fiziki koşullarının, eğitimlerin sağlıklı bir biçimde verilebilmesi yönünden yeterli olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

17. Eğitim araç gereç ve donanımlarımızın Gemiadamları Eğitim ve Sınav Yönergesi' ne uygun sayı ve nitelikte olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

18. Eşdeğer eğitim kurumları ile kıyaslandığında eğitim kurumumuzun teknik imkanlar yönünden oldukça iyi seviyede olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

19. Eğitim kurumumuzda simülasyon cihazları ve diğer araç gereç ve donanımların gereği gibi kullanıldığını düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

20. Son yıllarda eğitimi geliştirmek adına eğitim kurumumuzda yapılan teknolojik çalışmaların oldukça iyi düzeyde olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

21. Eğitim kurumumuzun denizcilik sektörü ile sürekli iç içe olduğunu ve sektör ihtiyaçlarını önemseydiğini düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

22. Öğrencilerden çoğunun denizcilik mesleğini bilinçli olarak ve isteyerek seçtiğini düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

23. Denizcilik mesleğini devam ettirebilmeleri bakımından öğrencilerin yerleştirilmesinde yöntem değişikliğine gidilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

24. Denizcilik mesleğini seçenlerin çoğunun ailesinde ya da yakın çevresinde denizcilik mesleğini yapanların olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

25. Öğrenci ve mezunların deniz stajı yapmak üzere gemi bulmakta çok zorluk yaşadıklarını düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

26. Denize yakın yerleşelerde doğup büyüyenlerin denizcilik mesleğini daha çok tercih ettiğini düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

27. Eğitim kurumumuzda yeterli sayıda ve nitelikli kadrolu eğitimcilerin olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

28. Eğitim kurumumuzda görev yapan eğitimcilerinin eğitimlerde kendi konusu ile ilgili eğitim materyallerini tam ve gereği gibi kullanabildiğini düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

29. Eğitim kurumumuzda görev yapan eğitimcilerinin mesleki tecrübe yönünden yeterli olduklarını düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

30. Eğitim kurumumuzda görev yapan eğitimcilerin haftalık ders yüklerinin gereğinden fazla olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

31. Uluslararası öğretim elemanı ve öğretmen değişim programlarının daha etkin ve dengeli bir biçimde yürütülmesinin ülke denizcilik eğitimine önemli katkı sağlayacağını düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

32. Denizci kökenli eğitimcilerin yaz dönemlerinde gemilerde çalışmaya yönlendirilmesinin eğitime önemli katkı sağlayacağını düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

33. Ülkemizde denizcilik eğitimine ilişkin mevzuatların uluslararası standartlara uygun olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

34. Eğitim kurumumuzda görev yapan eğitimcilerinin ders saati dışında da öğrencilere yeterince zaman ayırıp danışmanlık yaparak fayda sağladıklarını düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

35. Diğer ülkeler ile kıyaslandığında ülkemizde denizcilik eğitiminin iyi olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

36. Yetkili üst otoritelerin denizcilik eğitim kurumlarına karşı eşit bir tutum sergilediğini düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

37. Ülkemizde uygulanan denizcilik eğitimi kalite çalışmaları ve yapılan denetimlerin, eğitimlerin iyileştirilmesinde çok etkili olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

38. Ülkemizde denizcilik eğitiminin geliştirilmesine yönelik etkin politika ve stratejilerin üretilmediğini düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

39. Ülkemizde denizcilik eğitimi vermek üzere kurulmuş olan eğitim kurumlarının sayısal ve öğrenci kapasitesi olarak yeterli olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

40. GASM tarafından yürütülen gemiadamları sınavlarının işleyiş bakımından iyi olduğunu düşünüyorum.

Kesinlikle Katılıyorum

Katılıyorum

Kararsızım

Katılmıyorum

Kesinlikle Katılmıyorum

ÖZGEÇMİŞ

23.02.1972 tarihinde Kayabaşı-Polatlı/Ankara'da doğdu, İlk, ortaokul ve lise öğrenimini Polatlı' da tamamladı. 1993 yılında kazandığı İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme (Güverte) Bölümü'nü 1997 yılında derece ile bitirdikten sonra aynı yıl çeşitli ticari gemilerde yardımcı vardiya zabiti olarak başladığı görevini sonraki yıllarda, vardiya zabiti, birinci zabit kademelerinde devam ettirdi. 1999 yılında askerliğini kısa dönem olarak tamamladıktan sonra, bir süre daha ticari gemilerde görev yaptı, 2000-2001 yıllarında gemilerde kullanılan can kurtarma araçlarının kontrolü, periyodik denetimleri konusunda sörveylik ve U.Ü. Yalova MYO' da misafir öğretim elemanı olarak görev yaptı. 02.10.2001 yılında U.Ü. Yalova MYO' da kadrolu Öğretim Görevlisi olarak göreve başladı ve 2008 yılında Yalova Üniversitesi'nin kurulmasıyla birlikte bu görevine burada devam etmektedir. 2009 yılında başladığı Yüksek Lisansına ise Yalova Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bilim Dalı, İnsan Kaynakları ve Çalışma İlişkileri Bilim Dalında "Türkiye' de Denizcilik Eğitimi, (Sorunlar ve çözüm Önerileri)" tezi ile 24.01.2012 tarihinde tamamlamıştır.

Bayram DENİZ evli ve 2 çocuk babasıdır.