T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ-CERRAHPAŞA
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

DOKTORA TEZİ

YAT KAPTANLIĞI EĞİTİMİNİN İSTİHDAM AÇISINDAN PLANLANMASI

Tansu ÖZBEY

DANIŞMAN
Doç. Dr. Esma Gül EMECEN KARA

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Programı

İSTANBUL-2020

Bu çalışma, 31.08.2020 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Programında Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

TEZ JÜRİSİ

Doç. Dr. Esma Gül EMECEN KARA(Danışman)
İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa
Mühendislik Fakültesi

Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA
Haliç Üniversitesi
İşletme Fakültesi

Doç. Dr. Gökhan KARA
İstanbul Üniversite-Cerrahpaşa
Mühendislik Fakültesi

Doç. Dr. Tanzer SATIR
İstanbul Teknik Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi

Dr. Öğr. Üyesi Murat YILDIZ
İstanbul Üniversite-Cerrahpaşa
Mühendislik Fakültesi

20.04.2016 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin 9/2 ve 22/2 maddeleri gereğince; Bu Lisansüstü teze, İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa'nın abonesi olduğu intihal yazılım programı kullanılarak Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nün belirlemiş olduğu ölçütlere uygun rapor alınmıştır.

ÖNSÖZ

Yat kaptanlığı eğitiminin istihdam açısından planlanması başlıklı tez çalışmamın tüm aşamalarında zamanını ve dikkatini benden sakınmadan, çalışmamla yakından ilgilenen; yönlendirmeleriyle bana daima destek ve rehber olarak, çalışmama bilimsel temeller ışığında şekil veren sevgili hocam Doç. Dr. Esma Gül EMECEN KARA'ya, çalışma boyunca desteklerini esirgemeyen hocam Doç. Dr. Gökhan KARA'ya ve Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA'ya, ankette fikirleri ve yorumlarından yararlandığım değerli yat kaptanlarına ve çalışma arkadaşlarıma, süreç boyunca tezi tamamlamam konusunda bana olan inancı, desteği ve yaşantıma kattığı renk için eşim Ayşen KIRAS ÖZBEY'e, evlatlarım Mavi Melodi ve Deniz Deva'ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ağustos 2020 Tansu ÖZBEY

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖNSÖZ ..... **iv**
İÇİNDEKİLER ..... **v**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **viii**
TABLO LİSTESİ ..... **x**
SİMGE VE KISALTMA LİSTESİ ..... **xii**
ÖZET ..... **xiii**
SUMMARY ..... **xiv**
1. GİRİŞ **1**
2. GENEL KISIMLAR **5**
2.1. DENİZ TURİZMİ 5
2.2. DENİZ TURİZMİ UYGULAMALARI 6
2.3. TÜRKİYE DENİZ TİCARETİNDE MARİNALARIN ÖNEMİ 7
2.4. EĞİTİM KAVRAMI 8
2.5. EĞİTİMİN TARİHSEL GELİŞİMİ 10
2.6. EĞİTİM VE TOPLUM 13
2.7. EĞİTİMİN SOSYO-EKONOMİK KATKILARI 14
2.8. DENİZCİLİK EĞİTİMİ 16
2.8.1.Türkiye'de Denizcilik Eğitimi 17
2.8.2. Dünyada Denizcilik Eğitimi 19
2.9. İSTİHDAM KAVRAMI 21
2.10. İSTİHDAM İLE EĞİTİM ARASINDAKİ İLİŞKİ 22
2.11. MESLEKİ TEKNİK EĞİTİMİ VE İSTİHDAM ARASINDAKİ İLİŞKİ 23
2.12.TÜRKİYE'DEKİ KALKINMA PROGRAMLARINDA EĞİTİM VE İSTİHDAMIN YERİ 24
2.13. MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİMİN TEMEL DAYANAKLARI 27
2.14. YATIN TANIMI 28
2.15. YAT VE YATÇILIK TARİHÇESİ 28
2.16. YAT SINIFLANDIRILMASI 29
2.16.1. Kullanım Amaçlarına Göre 29
2.16.2. Yapım Malzemesine Göre 30

2.16.3. Boyutlarına Göre 31
2.16.4. Hareket Kabiliyetine Göre....32
2.17. YAT VE YATÇILIK İLE İLGİLİ POLİTİKALAR 35
2.18. YAT İŞLETMELERİ....36
2.18.1. Mavi Yolculuk Yat İşletmeleri....36
2.18.2. Günübirlik Gezi Tekneleri İşletmeleri....36
2.18.3. Bare-boat Yat İşletmeleri....37
2.19. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE YATÇILIĞIN MEVCUT DURUMU VE GELİŞİMİ....37
2.20. TÜRKİYE'DE YAT KAPTANLIĞI EĞİTİMİ VE YETERLİLİKLERİ 39
2.20.1 Yat Kaptanlığının Tarihsel Gelişimi 40
2.20.2. Yat Sınıfı Gemiadamı Yeterlilikleri ve Şartları....52
2.20.3. Yatların Gemiadamı İle Donatımı....53
2.20.4. Yat Kaptanlığı Eğitimi 54
2.20.5. Yat Kaptanı Eğitim Müfredatı ve Sınavları....55
2.21. YURT DIŞINDAKİ YAT KAPTANLIĞI EHLİYETLERİ....56
2.21.1. Hırvatistan 56
2.21.2. Slovenya 58
2.21.3. Norveç 59
2.21.4. Belçika....60
2.21.5. İspanya....62
2.21.6. Mauritius....64
2.21.7. İsrail....65
2.21.8. RYA-Royal Yachting Association (Kraliyet Yat Birliği) 66
2.21.9. IYT-International Yacht Training Worldwide (Dünya Çapında Uluslararası Yat Eğitimi) 68
2.21.10. İngiltere....70
2.21.11. Danimarka 77
2.21.12. Malta....80
2.21.13. Marshall Adaları....82
2.21.14. Fransa 84
2.21.15. Şili....86
2.21.16. Filipinler 88
2.21.17. Amerika Birleşik Devletleri (ABD) 89
2.21.18. Dubai 92

3. MALZEME VE YÖNTEM 93
3.1. BAKANLIK BELGELİ DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI KAPASİTELERİ 94
3.2. YAT, YATAK VE İŞLETME SAYILARI 95
3.2.1. Yıllara Göre Yerli ve Yabancı Yat, Yatak ve İşletme Sayısı 95
3.2.2. Cinslerine, Boylarına ve GT'a Göre Yat Sayıları 97
3.3. YAT KAPTANI SAYILARI 108
3.4. YAT KAPTANLIĞI EĞİTİMİ VEREN KURUMLAR 109
3.5. ANKET 110
3.5.1. Malzeme 110
3.5.2. Örnek Büyüklüğünün Belirlenmesi 110
3.5.3. Sınırlılıklar 111
3.5.4. Verilerin Analizi 111
3.5.5. Anket Sorularının Yapısı 112
3.5.6. Güvenilirlik Analizi 113
3.6. KÜMELEME ANALİZİ 113
3.6.1. Hiyerarşik Kümeleme Yöntemi 113
3.6.2. Ölçek Tipine Göre Benzerlik Ölçülerinin Belirlenmesi 114
3.6.3. Malzeme 115
3.6.4. Veri Setinin Oluşturulması 115
3.6.5. Verilerin Analizi 115
3.7.TREND ANALİZİ 115
3.7.1. Malzeme 115
3.7.2. Yöntem 116
4. BULGULAR 117
4.1. YAT KAPTANLIĞI İSTİHDAM DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ 117
4.2. YAT KAPTANLIĞI MESLEĞİ VE EĞİTİMİNİN MEVCUT DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ 123
4.3. YAT KAPTANLIĞI EHLİYET YETERLİLİĞİ BENZERLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ 134
5. TARTIŞMA VE SONUÇ 138
KAYNAKLAR 147
ÖZGEÇMİŞ 157

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 3.1: Yat kaptanlığı eğitiminin istihdama yönelik olarak planlanması için çalışma metodu ve aşamaları. 93

Şekil 3.2: 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı işletme sayıları. 95

Şekil 3.3: 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı yat sayıları. 96

Şekil 3.4: 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı yatların yatak sayıları. 96

Şekil 3.5: Ticari yatların boylara göre sayıları. 97

Şekil 3.6: 0-10m ve 10-20m arasında olan ticari yatların sayıları. 98

Şekil 3.7: 20-30m ve 30m büyük olan ticari yatların sayıları. 98

Şekil 3.8: İlkel yapılı ahşap gemi boylarına göre sayıları. 99

Şekil 3.9: 0-10m ve 10-20 arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları. 99

Şekil 3.10: 20-30m ve 30-40 arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları. 100

Şekil 3.11: Özel yatların boylarına göre sayıları. 100

Şekil 3.12: 0-10m ve 20-30m arasında olan özel teknelerin sayıları. 101

Şekil 3.13: 20-30m ve 30-40m arasında olan özel teknelerin sayıları. 101

Şekil 3.14: Ticari yatların GT göre sayıları. 102

Şekil 3.15: 0-50GT ve 50-100GT arasındaki ticari yatların sayıları. 102

Şekil 3.16: 100-150GT ve 150-200GT arasındaki ticari yatların sayıları. 103

Şekil 3.17: 200-250GT ve 250-300GT arasındaki ticari yatların sayıları. 103

Şekil 3.18: 300-500GT arasındaki ticari yatların sayıları. 104

Şekil 3.19: İlkel yapılı ahşap gemilerin GT göre sayıları. 104

Şekil 3.20: 0-50GT ve 50-100GT arasındaki ilkel yapılı ahşap gemi sayıları. 105

Şekil 3.21: 100-150GT ve 150-200GT arasındaki ilkel yapılı ahşap gemi sayıları. 105

Şekil 3.22: 200-250GT ve 250-300GT arasındaki ilkel yapılı ahşap gemi sayıları. 106

Şekil 3.23: Özel yatların GT göre sayıları. 106

Şekil 3.24: 0-50GT ve 50-100GT arasındaki özel yatların sayıları. 107

Şekil 3.25: 100-150GT ve 150-2000GT arasındaki özel yatların sayıları. 107

Şekil 3.26: 200-500GT arasındaki özel yatların sayıları. 108

Şekil 3.27: Eğitim kurumlarının yetki durumları. 110

Şekil 4.1: Yat sayısı trendi. 119

Şekil 4.2: Yat Sayısı için gelecek tahmin değerleri. 119

Şekil 4.3: Yat kaptanı 149GT sayısı trendi. 121

Şekil 4.4: Yat kaptanı 499GT sayısı trendi. 121

Şekil 4.5: Yat kaptanı sınırsız sayısı trendi. 122

Şekil 4.6: Yat kaptanı sayısı için gelecek tahmin değerleri. 122

Şekil 4.7: Kümeleme analizinin ağaç diyagramda gösterimi. 136

TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 2.1: Yat sınıfı teknelerin donatılması (1992 tarihli 21203 sayılı Resmi Gazete'den uyarlanmıştır.). 45

Tablo 2.2: Yat sınıfı teknelerin donatılması (1995 tarihli 22388 sayılı Resmi Gazete'den uyarlanmıştır.). 45

Tablo 2.3: Yat Kaptanı (499 GT) eğitiminde görülmesi gereken dersler (2013). 50

Tablo 2.4: Yat Kaptanı (500-2999GT) eğitiminde görülmesi gereken dersler (2013). 51

Tablo 2.5: Yat kaptanlığı eğitimi sonunda girilmesi gereken sınav ve notları (2015). 51

Tablo 2.6: Yatların Gemiadamları İle Donatımı (KAYSİS, 2018). 54

Tablo 2.7: Hırvatistan'da yatların gemiadamı ile donatılması. 57

Tablo 2.8: Slovenya ehliyetleri ile kullanabileceği tekne özellikleri. 59

Tablo 2.9: İngiliz bayraklı yatların gemiadamı ile donatılması ile ilgili kurallar (MCA, 2019b). 77

Tablo 2.10: Danimarka'da yatların gemiadamı ile donatılması (DMA, 2019). 80

Tablo 2.11: Fransız ehliyete sahip olan kullanıcıların yatlarda yapabileceği görevler (Ekolojik ve Dayanışma Geçiş Bakanlığı, 2019b). 86

Tablo 2.12: ABD sınırsız tonaj için girilecek sınav ve alınacak puan tablosu. 90

Tablo 2.13: ABD sınırlı tonaj 500-1600GT için girilecek sınav ve alınacak puan tablosu.....91

Tablo 2.14: ABD sınırlı tonaj 200GT küçük için girilecek sınav ve alınacak puan tablosu.....91

Tablo 3.1: Bakanlık belgeli deniz turizmi araçları kapasiteleri (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019). 94

Tablo 3.2: Yatların cinsine göre sayıları.....97

Tablo 3.3: Sicil limanlarına göre yat kaptanı sayısı. 108

Tablo 3.4: Basıklık ve Çarpıklık Değerleri. 112

Tablo 4.1: Yatların ehliyetlere göre karşılaştırılması. 117

Tablo 4.2: Yat sayısı için zaman serisi analizi. 118

Tablo 4.3: Yat kaptanı 149GT-499GT-Sınırsız için zaman serisi analizi. 120

Tablo 4.4: Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine ilişkin betimleyici bulgular.....123

Tablo 4.5: Katılımcıların mesleki özelliklerine ilişkin betimleyici bulgular.....124

Tablo 4.6: Yat kaptanlığının en avantajlı yanlarına ilişkin betimleyici bulgular. 125

Tablo 4.7: Yat kaptanlığının en zor yanlarına dair betimleyici bulgular.....126

Tablo 4.8: Yat kaptanlığının gelişimi için yapılması gerekenlere dair betimleyici bulgular.....127

Tablo 4.9: Bir yat kaptanında olması gereken özelliklere dair betimleyici bulgular.....128

Tablo 4.10: Yat kaptanlığının gelişimi ve geleceğine ilişkin düşünceler.....130

Tablo 4.11: Yat kaptanlığının geleceğine ilişkin zıt ifadelerin bağımlı örneklemler t-testi sonuçları.....131

Tablo 4.12: Yat kaptanlığı eğitimlerinin yeterliliği.....132

Tablo 4.13: Yat kaptanlığı eğitimlerinin mesleğe yönelik eksikliklerine dair betimleyici bulgular.....133

Tablo 4.14: Kümeleme Analizi Özeti[bc]. 135

Tablo 4.15: Yığışım Tablosu.....135

SİMGE VE KISALTMA LİSTESİ

Simgeler **Açıklama**

N : Evrendeki birey sayısı
n : Örnekleme alınacak birey sayısı
p : İncelenecek olayın görülme olasılığı
q : İncelenecek olayın görülmeyiş sıklığı (1-p)
d : Olayın görülüş sıklığına göre yapılmak istenen + sapma
$\bar{X}$: Aritmetik ortalama

Kısaltmalar **Açıklama**

AB : Avrupa Birliği
ECDIS : Elektronik Harita Gösterimi
ARPA : Elektronik Radar Plotlama Desteği
EMSA : Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı
GT : Gros Tonaj
GMDSS : Deniz Tehlike Ve Emniyet Sistem
GOC : Genel Telsiz Operatörü
IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü
IYT : Dünya Çapında Uluslararası Yat Eğitimi
İŞKUR : Türkiye İş Kurumu
LYS : Lisans Yerleştirme Sınavı
MARPOL : Deniz Kirliliğini Önlemeye İlişkin Uluslar Arası Denizcilik Sözleşmesi
MCA : İngiliz Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı
MEB : Millî Eğitim Bakanlığı
MYO : Meslek Yüksekokulu
OSYM : Türkiye Cumhuriyeti Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi Başkanlığı
RADAR : Radyo İle Tespit Etme ve Menzil Tayini
ROC : Tahditli Telsiz Operatörü
RYA : Kraliyet Yat Birliği
SOLAS : Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
YÖK : Yükseköğretim Kurulu

ÖZET

DOKTORA TEZİ

YAT KAPTANLIĞI EĞİTİMİNİN İSTİHDAM AÇISINDAN PLANLANMASI

Tansu ÖZBEY

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Esma Gül EMECEN KARA

Turizm sektöründe farklı alternatifler aranmış olsa da deniz turizmi hiçbir zaman önemini yitirmemiş ve turistler birçok ülkeye deniz yolu ile seyahat etmeye devam etmiştir. Günümüzde, tüm dünya çapında olduğu gibi, Türkiye'de de deniz turizminin temeli yatçılığa dayanmaktadır. Yatçılığın gelişmesi ile birlikte yat limanı işletmeciliğine ve yat kaptanlığı eğitimine verilen önem de artmaktadır. Bu bağlamda, çalışmada Türkiye'de yat kaptanlığının mevcut durumu, gelecekte istihdam ve eğitim açısından planlanmasına ilişkin değerlendirmeler ile Türkiye'de yat kaptanlığı ehliyet yeterliliklerinin diğer ülkeler ile benzerliğinin belirlenmesine yer verilmektedir. Yöntem olarak yat sektörünün mevcut durumunu görebilmek için çalışmada anket hazırlanmış, kaptanlara uygulanmıştır. Anket sonuçlarına göre yat kaptanlığının mevcut durumu ve eksiklikleri belirlenmiştir. Ayrıca, ülkelerin ehliyet çeşitleri ve benzerliklerini ortaya çıkarmak için kümeleme analizi yöntemi uygulanarak ülkemizin yeri belirlenmektedir. Eğitimin istihdama yönelik olarak planlaması için trend analizi, anket yöntemi ve kümeleme analizi yöntemlerinin sentezinden oluşan bir model kullanılmaktadır. Sonuç olarak, yapılan çözümlemeler ışığında, Türkiye' de yat kaptanlığı eğitiminin istihdama yönelik olarak planlanması için kararlar, politikalar geliştirilmiş ve bu yönde uygulanabilir bir eğitim planı yapılabilmesine yönelik öneriler sunulmakta ve bu konuda sonradan yapılacak çalışmalara yol göstermek hedeflenmektedir.

Ağustos 2020, 171 sayfa.

Anahtar kelimeler: Yat Kaptanı, Eğitim, İstihdam, Denizcilik Eğitimi, Denizcilik

SUMMARY

Ph.D. THESIS

PLANNING OF YACHT MASTER IN TERMS OF EMPLOYMENT

Tansu ÖZBEY

Istanbul University-Cerrahpasa

Institute of Graduate Studies

Department of Maritime Transportation and Management Engineering

Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Esma Gül EMECEN KARA

Sea tourism has never lost its significance and the tourists have continued travelling to many countries by sea, altough several other different alternatives were sought in the sector of tourism. Today, as in the whole world, the foundation of the marine tourism in Turkey is based on yachting. The importance which is given to marina management and yacht master training is also increasing with the development of yachting. In this regard, the current situation of yacht master in Turkey, the assessments of its scheduling in terms of employment and education in the future and the determination of similarities of the yacht master competence in Turkey with other countries, are included in this study. As a method, a questionnaire was prepared and applied to yatch masters in order to see the current status of yacht sector. According to the survey results, the current status and deficiencies of the yacht master were determined. In addition, in order to reveal the countries' yatch master licence varieties and similarities, clustering analysis method was applied and thereby, the location of our country has been designated. A model composed of trend analysis, questionnaire method and the synthesis of cluster analysis method is used for the sake of scheduling the education intended for the employment. As a conclusion, through the light of the analysis, the decisions and policy intended for scheduling the education of yatch master according to the employment issue, were developed and proposals about scheduling an educational program that can be implemented in this direction are submitted, and it's aimed to instruct future studies that are going to be worked through.

August 2020, 171 pages.

Keywords: Yacht Master, Education, Employment, Maritime Education, Maritime

1. GİRİŞ

Denizler, insanların hayatında önemli bir yer kaplamaktadır. Sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan önem arz eden denizler, dünyanın en önemli ekonomik kaynaklarından birisidir. Son yıllarda, ekonomide ve uluslararası ticarette yaşanan gelişmelere bağlı olarak, denizcilik; hem ticari hem de turistik alanda hızla yükselme göstermiştir. Türkiye de coğrafi konum açısından denizcilik sektöründe önemli bir yere sahiptir. Koylar ve doğal güzelliklerin ülkemizde bulunması, deniz araçlarının hem kullanımı hem de yapımı, Türkiye'de deniz turizminin gelişmesini sağlamıştır. Türkiye'de 1982 yılında yayınlanan "Turizm Teşvik Kanunu" ile turizm hızlı bir şekilde büyüme eğilimine girmiştir. 2000'li yıllara gelindiğinde ise, tüm dünyada ekonomik ve ticari bir hareketlilik yaşanmış ve bu hareketliliğin etkisi ile mal, hammadde, enerji ve metal fiyatlarında önemli bir artış yaşanmıştır. Dünya genelinde yaşanan bu artış, etkisini denizcilik sektöründe de hissettirmiştir (Toker, 2007).

Deniz turizminde önemli bir gelişme de marina işletmeciliği alanında yaşanmıştır. Deniz turizm sektöründe çalışmalar yürüten hizmet işletmeleri, marina işletmeleridir. Son dönemlerde Türkiye'de marinacılık sektöründe oluşan gelişmeler, hizmete açılan marina sayısı ve bağlama kapasitelerindeki hızlı artış, firmalar arasındaki yarışı arttırmakta ve marina idarecileri var olan müşterilerini kaybetmemek ve uzun vadeli ilişkiler oluşturmak maksadıyla bazı politikalar uygulamaktadır. Günümüzde marinalar, bünyesindeki park ve gezi alanları, spor salonu ve sauna, restoran ve yüzme havuzları gibi hizmetler sayesinde insanlarda harcama isteği uyandıran bir çekim merkezi haline gelmiştir. Dolayısıyla, marinalar, ziyaretçileri tarafından gerçekleştirilen harcamalar ile hem bölge ekonomisine hem de bölgedeki diğer sektörlere destek olmaktadır. Marinalar, ayrıca çalışmalarını yürüttükleri yörede istihdam sağlayarak bölgenin gelişmesine ve dolayısıyla ülkenin kalkınmasına da katkı vermektedir (Arlı, 2013).

Günümüzde, tüm dünya çapında olduğu gibi, Türkiye'de de seri bir ivmeyle gelişen deniz turizminin temeli yatçılığa dayanmaktadır. Yatçılık tarihinin insanlık tarihi kadar eskilere dayandığı bilinmektedir. Geçmiş dönemlerde göl ve nehir kenarları ile deniz kıyılarına yerleşen insanlar tarafından zaman geçtikçe deniz ulaşımı keşfedilmiş ve ulaşımın sağlanması için gerekli araçların geliştirilmesinde katkı sağlanmıştır. Daha sonraları, rüzgârın itici bir güç olduğunu ve rüzgârı kullanabileceklerini anladıklarında, günümüze kadar gelmiş olan yelken

kullanılmaya başlamıştır. Bu bağlamda, tarihte ilk kez Mısırlıların papirüs kâğıdı kullanarak yaptığı yelkenli ile Nil Nehri üzerinde denemeler yaptığı bilinmektedir (Güler, 2017). Hollandalılar limana gelen gemilerini karşılamak ve korsanlarla mücadele edebilmek için küçük tekneler kullanmışlardır. Kullanılan bu tekneler zamanla modernleşerek günümüzde kullanılan deniz araçları haline gelmiştir (Özer, 1990).

Akdeniz, yatçılık açısından elverişli iklim koşulları taşıması nedeniyle, en uygun bölgeler arasında yer almaktadır. Bundan dolayı Akdeniz, dünya deniz turizmi açısından önem verilen bir bölge haline gelmiştir. Koylarının korunaklı olması, bölgede ılımlı rüzgârların hâkim olması, yaz mevsiminin uzun süre devam etmesi ve çok sayıda ülkenin kıyısının olması, Akdeniz'i deniz turizmi açısından mühim kılmaktadır. Bu bağlamda, Akdeniz'deki deniz turizmi Batı'dan Doğu'ya doğru bir gelişme göstermektedir. Ancak, Akdeniz'in batısında limanların yoğun olması, deniz kirliliğindeki aşırı artış ve yeni destinasyonlara duyulan ihtiyaç; deniz turizminde Akdeniz'in doğusuna doğru bir eğilim gösterilmesine sebep olmaktadır. Türkiye, Akdeniz'e olan kıyıları dolayısıyla, diğer Doğu Akdeniz ülkelerine göre daha şanslıdır. Fransa, İtalya, Yunanistan ve İspanya gibi yat turizminde gelişme sağlamış olan ülkeler, Akdeniz'in bir iç deniz olmasından ve bunun avantajlarından faydalanmaktadır (Tükeltürk ve Yılmaz, 2014).

Yatçılığın gelişmesi ile birlikte yat limanı işletmeciliğine verilen önem de artmıştır. Liman işletmeciliği konusuna Türkiye açısından bakıldığında, gerek alt yapı yatırımlarının yetersiz olması; gerekse liman işletmeciliği mevzuatının yürürlüğe geç girmiş olması, Türkiye'nin arka planda kalmasına neden olmuştur. Bunun yanında, bilimsel ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda, günün koşullarına ve ilerlemelere en iyi biçimde adapte olmak için belirli zaman aralıklarını kapsayan kalkınma planları hazırlanmış ve uygulamaya koyulmuştur. Kalkınma planlarında, işe yerleştirilecek insan gücünün ülke kalkınması için gerekli üretimi ortaya koyabilmesi adına meslekî kriterler ve nitelikler belirlenmektedir. Kalkınma planları çerçevesinde en önemli konuların arasında eğitim yer almaktadır. Eğitim, toplumların kalkınmasında önemli görevler üstlenerek aralıksız devam eden bir süreci ifade etmektedir. Toplumsal kalkınmışlık seviyesi bakımından değerlendirildiğinde, eğitim yoluyla elde edilecek her gelişmenin öneminin ne kadar büyük olduğu anlaşılmaktadır (Altundemir, 2012).

Türkiye'de yat turizminin ve yat limanlarının karşı karşıya kaldığı sorunlar, ilk defa 1973-1977 yıllarında İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (SSB, 2019a) ile birlikte masaya yatırılmış; yat

limanları ve yat yanaşma yerleri ile ilgili yatçılığın en büyük eksiklikleri giderilmeye çalışılmıştır. Türkiye'de 1960´lı senelerde, Yunanistan´ın Ege Denizi kıyılarına düzenlenen yat turları vasıtasıyla yat turizmi başlamıştır. Bu bağlamda, Yunanistan´da turist taşıyan ilk tekneler 1965'te görülmeye başlamıştır. Türkiye'ye ilk başta günübirlik geziler düzenlenmiş ve bu geziler ile Bodrum, Çeşme Marmaris, Datça ve Ege´deki birçok turistik yer ziyaret edilmiştir. Sonrasında Türkiye, Yunan tur organizatörleri tarafından düzenlenen paket programlara dâhil edilmiştir (Göbel, 2018). 1982 yılında yayınlanan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile birlikte ilk kez deniz turizmi ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır. İlgili bakanlıktan müsaade almak şartıyla, gerçek ve tüzel kişilerin yat limanı işletmeciliği faaliyetlerinde bulunmasının önü açılmıştır. İlerleyen süreçte, Turizmi Teşvik Kanunu'na bağlı olarak, "yat limanı yatırım ve işletmeciliği" ile yat yatırım ve işletmeciliği tanzim edilmiştir. İlk başlarda Türkiye açısından önemli gelişmeler sağlayan düzenlemeler, zamanla yetersiz gelmeye başlamıştır. Bunun üzerine, yat turizmi daha kapsamlı olarak yeniden düzenlenmiştir.

Türkiye, bilhassa 2011 krizi sonrasında yat ve tekne endüstrisinde önemli ölçüde büyüme kaydetmiştir. Daha çok süper yat imalatında uzmanlaşma sağlayan Türkiye, ürün kalitesi ve işçilik maliyeti ile elde ettiği avantajlar sayesinde, Avrupa'da adını oldukça sık duyurmaktadır. Gelişmiş ülkelerin geçmişine bakıldığında, denizcilik ve denizcilik kültürüne ciddiyet ile yaklaşıldığı ve hatta bunların birçok ülkede devlet politikası haline dönüştürüldüğü görülmektedir (Muslu, 2015). Günümüzde yatçılık ve teknecilik sektörüne bakıldığında, son dönemlerde önemli değişimler gerçekleşmektedir. Talepteki hızlı artış, çok sayıda yeni firmanın sektöre dâhil olması ve farklı ürünlerle sektöre yenilikler katması; özellikle tasarım ve konfor konularında firmaları büyük bir rekabet içerisine itmiştir. Bu rekabet ile birlikte, zorunlu olmadığı halde, teknelere dahi gemi imalat standartları ve kuralları yansımaya başlamıştır.

Türkiye, coğrafi özellikleri ve konumu açısından deniz turizminde oldukça önemli bir potansiyele sahiptir. Türkiye'yi ziyaret eden turist sayısındaki yükselmeye bağlı olarak mavi tura olan talep de artmaya başlamıştır. Böylece, yat turizmi, turizm sektörünün önemli bir bileşeni haline gelmiş ve bu alanda meslek profesyonellerine olan ihtiyaç artmıştır. Bu mesleğin gelişimi ve rekabet edebilirliğini sağlamaya yönelik olarak sektörün talebini karşılayacak bilgiye, kültüre ve meslek etiğine sahip nitelikli meslek profesyonellerinin yetiştirilebilmesi için, yat kaptanlığı eğitimi büyük önem arz etmektedir.

Şimdiye kadar denizcilik eğitimi ve istihdamı konusunda çeşitli akademik çalışmalar yapılmıştır. Demirel (2012) tarafından yapılmış doktora çalışmasında, eğitim ve istihdam konusunda araştırma yapılmış; vardiya zabitleri eğitimi için önerilerde bulunulmuştur. Gönel (2013) yapmış olduğu yüksek lisans tezinde, gemiadamları arz ve talep durumunu incelemiş, gelecek dönemler için arz/talep tahmininde bulunarak öneriler getirmiştir. Asyalı ve diğ. (2004), "Denizcilikte Aktif Eğitim ve Kalite Yönetimi" adlı çalışmada, denizcilik eğitiminde yeni bir model üzerinde durarak, aktif eğitim ile uygulanmış bir model vasıtasıyla deneyimlerini paylaşmışlardır. Şeremet (2016), "Denizcilik Programlarının İstihdam Boyutunun Öğrenci Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi" adlı çalışmada, denizcilik son sınıf vardiya mühendisi aday öğrencilerini kullanmıştır. Öğrencilerin istihdam boyutunun ve uygulamalı eğitim kalitesinin artırılması için çeşitli önerilerde bulunmuştur. Peksen (2017), "Denizcilik Eğitimi Veren Ön Lisans Programlarına 3+ 1 Eğitim Modelinin Uygulanması" adlı çalışmasında, meslek yüksekokullarında uygulanabilir 3+1 modelinin SWOT analizi kullanılarak denizcilik programları için fırsat ve tehditleri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Kalkan (2011), "Denizcilik Eğitiminde Etkin Öğrenme Ortamı Oluşturmada Bireysel Öğrenme Stratejilerinin Önemi" adlı çalışmasında, denizcilik öğrencilerinin bireysel öğrenme yöntemini etkili bir şekilde kullanılabilmesi için önerilerde bulunmuştur. Manuel (2017), yaptığı çalışmada Hırvatistan'da eğitimden kaynaklanan bazı zorlukları ifade etmiş ve eğitim için önerilerde bulunmuştur. Kabók ve diğ. (2017) yaptıkları çalışmada Hırvatistan ile İngiltere'nin yat kaptanlığı eğitimini karşılaştırmış ve Hırvatistan için önerilerde bulunmuştur. Ancak, Türkiye de yat kaptanlığı eğitimi ve istihdamı üzerine herhangi bir akademik çalışma yapılmamıştır.

Bu bağlamda, bu çalışmada yat kaptanlığının mevcut durumunun incelenerek, istihdam ve eğitim açısından planlanması amaçlanmaktadır. Bu yönde deniz turizmi, yat ve yat kaptanlığı verileri analiz edilerek; yat kaptanı istihdam durumu belirlenmektedir. Aynı zamanda, yat kaptanlığı mesleğinin mevcut durumu ile problemleri ve yat kaptanlığı eğitiminin eksiklikleri belirlenmeye çalışılmaktadır. Yat kaptanlarının dünya ile rekabet edebilecek seviyeye ulaşmaları için diğer ülkelerin ehliyet yeterlilikleri ve kapsamları incelenerek; Türkiye'nin bu ülkelerle benzerliği araştırılmıştır. Çalışmada trend analizi, anket çalışması ve kümeleme analizinden oluşan bir metodoloji kullanılmıştır. Sonuç olarak, çözümlemeler doğrultusunda eksiklikler ve yapılması gerekenler belirlenmiş; yat kaptanlığı mesleği ve eğitiminin istihdam açısından planlanması için uygulanabilir bir model geliştirilebilmesine yönelik önerilerde bulunulmuştur.

2. GENEL KISIMLAR

2.1. DENİZ TURİZMİ

Dünyada başlayan globalleşme hareketlerinin önemli nedenlerinden biri olan denizler, artış gösteren deniz turizmi ile birlikte turizm endüstrinin temel unsurlarından biri olup; ülkeler için de çekici bir kimliğe bürünmüştür. Özellikle yoğun ve yorucu şehir yaşamının bireylere verdiği bunalım ve baskıyla birlikte, deniz ve doğaya olan yönelim artmış ve stabil yaşama olan tepki, ekonomik alandaki refah seviyesinin artması, aktif olarak etkinliklerde bulunma isteği ile teknolojinin gelişimiyle denizciliğin yanı sıra yat limanı endüstrisinde de gelişmeler kaydedilmiştir (Çalıkoğlu, 2016). Genel çerçeve dışında, Türkiye ele alındığında ise, dünyada 1960'lı yıllarındaki tekne yapımı alanındaki yenilikler ve gelişmeler sonucunda eski, ağır ve kullanılmasında yaşanan zorluklara sahip deniz araçlarının yerini sağlam ve hafif olmasına rağmen dayanaklı yapıya sahip yüksek teknolojik deniz araçları almıştır. Bu şekilde deniz araçlarını kullanan kişiler, gittikleri yerde geniş çapta yarattıkları ekonomik etkiler sonucunda büyük yatırımlara vesile olmuşlardır. Deniz alanındaki bu gelişmelerde, konusunda yetersiz ve geride kalan Türkiye'de görülen olumsuzluklar ise Yüksel (2007) yılındaki "Türk Yabancılar Hukukunda Yabancıların Turizm Sektöründeki Faaliyetleri" başlıklı çalışmasında aşağıdaki gibi belirtmiştir.

- Kabotaj Kanunu ve Gümrük Kanunu'nun getirmiş olduğu kısıtlamalar
- Türk karasularındaki yabancı bayraklı deniz araçlarının kullanımı
- Gemi ve yat tanımlamaları
- Gümrük kapısı olarak duyurulmamış limanlarda gerçekleşen giriş ve çıkış zorlukları
- Karasularında olan seyir esasları
- Limanlarda gerçekleşen giriş ve çıkışlarında, kayıt sürecinde yaşanan sıkıntılar
- Yatlarda yat sahibinin haricindeki kişilerin yolcu tanımlamasına girip girmeyeceği yönündeki bulanıklık
- Türkiye sınırları içerisine girdikten sonra deniz aracının çıkarılma zorunluluğu (Yüksel, 2007).

Deniz turizmi genel olarak turizm alt dallarına bakıldığında, hem yerel hem küresel çapta önemli bir konuma sahiptir. Deniz kıyısında veya içinde olmak üzere deniz araçlarıyla ya da araçsız bir şekilde gerçekleştirilen turizm gayesi güden etkinlik ve çalışmalar olarak tanımlanan deniz turizmi, büyük ölçekli ve çokuluslu olan kruvaziyer gemi şirketlerinden, scuba dalış rehberliğine kadar uzanan bir yelpazeye sahiptir (Sarı, 2011). Deniz turizmi, sektör yapısı farklı biçimlerdeki işletmelerden meydana gelmektedir. Deniz turizmi ile dolaysız şekilde alakalı olan küçük ölçekli işletmeler; balıkçı teknesi kiralanması, tüplü dalış eğitmenliği ve deniz kanosu tur rehberliğinden oluşmaktadır. Orta ölçekli özel işletmeler; yat kiralama şirketleri ve balina izleme seyir operatörlüğünden meydan gelirken; büyük kruvaziyer şirketleri ise, çokuluslu şirketler bölümünde yer almaktadır. Bunun yanı sıra, deniz turizminin bünyesinde bulunan etkinlikler; kruvaziyer turizm, yat turizmi, dalış ve su sporları turizmini barındırırken; dışsal olarak nitelendirilebilecek etkinliklerinde ise, doğrudan bir ilişkiye sahip olan turizm, rekreasyon ve ulaştırma-seyahat sahalarından meydana gelmektedir (Dikeç, 2015).

2.2. DENİZ TURİZMİ UYGULAMALARI

Deniz vasıtaları aracılığıyla icra edilen, turizm maksatlı meslek çalışmaları ile ona doğrudan destek olan diğer meslek çalışmaları deniz turizmi olarak adlandırılmaktadır (IMEAK, 2015). Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması ve eşsiz koylara sahip olması sayesinde deniz turizmi açısından en şanslı ülkelerin başında yer almaktadır. Deniz Ticaret Odası, deniz turizmi konusunda halka ve sektöre karşı en yetkili kuruluştur. Geçmiş yıllarda başlayan dalış turizmi, teknolojik ilerlemelere bağlı olarak su üstü sporlarının da katılmasıyla birlikte, turizmin ciddi bir parçası durumuna gelmiştir. Sabah gidip akşam dönmek üzere geziler düzenleyen tekneler ise, özellikle turizm bölgelerinde sayıları binleri bulan bir filo oluşturmuştur. Deniz turizmini oluşturan bu sektörlerimizin, özellikle İzmir, Muğla, Antalya sahillerinde giderek gelişmesi yüzünden uygulamadaki Yat Turizmi Yönetmeliği sektörün gereksinimlerini karşılayamamıştır. Bu sebeple, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizmi Teşvik Kanunu'nun (2634 sayılı) Deniz Turizmi ile ilgili maddelerinde değişiklikler yapmış ve yeni halini 2007 senesinde uygulamaya koymuştur.

Turizm Teşvik Kanunu ile değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler kapsamında; eskiden *"Yat Turizmi"* olan sektör ismi, *"Deniz Turizmi"* adını almış; kapsamı genişlemiştir; *"Yolcu Gemileri"* ve *"Yolcu Gemisi Limanları"* kanuna dahil edilmiştir; *"Günübirlik Gezi*

Tekneciliği" yasa içerisine alınmıştır ve yabancı bayraklı yolcu gemilerinin Türkiye karasularında bulunma süreleri iki yıldan beş yıla çıkartılmıştır.

Deniz turizmi sektörü, 1982 senesinde İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası yapısı altında teşkilatlandırılmıştır. 1983 senesinde yürürlüğe giren "*Yat Turizmi Yönetmeliği*"; günümüzde deniz turizminin hızlı ilerleyişi, meslek kollarının çoğalması, söz konusu Turizm Teşvik Kanunu'nun değişmesi nedeniyle yetersiz kalmış ve bu sebeple Kültür ve Turizm Bakanlığı aracılığıyla "*Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı*" çalışmaları tamamlanarak; 2009 senesinde Deniz Turizmi Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir. İMEAK DTO yapısı altında sayıları beşe çıkartılan Deniz Turizmi Sektörü ile alakalı Meslek Komiteleri oluşturulmuştur (DTO, 2018).

2.3. TÜRKİYE DENİZ TİCARETİNDE MARİNALARIN ÖNEMİ

"Bakanlıklar Arası Yat Limanları Planlama Tetkik Komisyonu'nun" 1967 yılında kurulmasıyla birlikte, yat limanları için çalışmalar yapılmaya başlamıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) zamanında yat limanları zinciri fikrinin planlaması yapılarak, bahsi geçen zincirlerin sağlıklı biçimde yürütülmesi hususunda idarenin Ulaştırma Bakanlığı tarafına verilmesi kararlaştırılmıştır (SSB 2019a). 1970'li yıllarda yat turizminin Turizm Bakanlığı'na geçmesiyle, yat liman bölgeleri belirlenerek, Devlet Planlama Teşkilatı tarafınca geliştirme konusunda planlar da ortaya konmuştur. Türkiye'nin ilk marinası olan "Turban Bodrum Marina İşletmesi", daha sonrasında özelleştirilme kapsamına alınmıştır (Akaltan, 2016). Bu dönemde 1976 senesinde Bodrum ve 1977 senesinde Kuşadası Yat Limanı hizmeti girmiş; yat limanları ve yat yanaşma yerleri ile ilgili eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır. 1982 senesinde uygulamaya konulan Turizm Teşvik Kanunu ile birlikte, ilgili bakanlıktan müsaade almak şartıyla, gerçek ve tüzel kişilerin yat limanı işletmeciliği faaliyetlerinde bulunmasının önü açılmıştır. Bu yat limanlarının ardından; 1985 senesinde Antalya Kemer Yat Limanı, 1986 senesinde Antalya Kaleiçi Yat Limanı, 1987 senesinde Kalamış Yat Limanı, 1989 senesinde Ataköy ve Marmaris Yat Limanları hizmete açılmıştır (Güner, 1995).

Marina işletmeleri, deniz turizm sektöründe çalışmalar yürüten hizmet işletmeleri olarak tanımlanmaktadır. Son dönemde Türkiye'de marinacılık sektöründe oluşan gelişmeler ve hizmete açılan marina miktarının ve bağlama kapasitelerinin hızlı artışı, firmalar arasındaki

yarışı arttırmakta; marina idarecileri, var olan müşterilerini kaçırmamak ve uzun vadeli ilişkiler yürütmek maksadıyla bazı politikalar uygulamaktadırlar (Arlı, 2013). Müşteriye sağlanan hizmete paralel olarak oluşan samimi ilişki ve onlara verilen güven duygusu müşterinin işletmeye sadakatini arttırmaktadır. Ayrıca, hizmetin kalitesi, müşterinin söz konusu marinadan hizmet almaya devam etme kararını vermesinde büyük bir rol oynamaktadır (Arlı, 2013).

Marinalar, bünyelerinde oluşturulan rekreasyon alanları ve hizmetleri ile cazibe merkezleri haline dönüştürülmüştür. Ziyaretçilerin yaptıkları harcamalar, hem bölge ekonomisine hem de bölgedeki diğer sektörlere destek olmaktadırlar. Başka ülkelerden gelen insanlara da hizmet veren marinalar, ülke ekonomisine ciddi miktarlarda döviz girdisi sağlamaktadırlar. İhracat olanaklarının kısıtlı olduğu devletlerde marinalar; yatlar ve turizm vasıtasıyla ülkeye döviz girdisi sağlayan ticari kaynaklar arasında yerini almıştır. İlaveten, marinalar kuruldukları bölgede istihdam imkânlarını da arttırmaktadırlar. Çalışmalarını yürüttükleri yörede istihdam sağlayarak bölgenin gelişmesine katkıda bulunurlar ve buna paralel olarak, ülkeler de kalkınır. Marinaların yapısında gerçekleştirilen her çeşit faaliyet için gerekli malzemelerin satın alınmaları; o bölgedeki diğer işletmelerin de gelişmesini sağlamaktadır. Ayrıca, marinalar, o bölgede yaşayanlar için önemli bir cazibe merkezidir. Marinalar, yapısındaki restoranları, barları, mağazaları ve diğer sosyal tesisleri ile çok fazla yerel müşteriyi kendine çekmekte ve o bölgeyi bir yaşam merkezine dönüştürmektedir (Scribd, 2019).

2.4. EĞİTİM KAVRAMI

Ertürk'e (1975) göre eğitim, "kişinin davranışlarında şahsi deneyimleri aracılığıyla istenilen değişmeyi oluşturma sürecidir." Hesapçıoğlu'na (1992) göre eğitim, "*bireyin toplumsallaştırılması, hemcinslerine benzer ve topluma yararlı bir üyenin yetiştirilmesi manasına gelir.*" En kapsamlı manada eğitim, "Çocukların, ergenlerin ve yetişkinlerin, kazandırılmak istenilen zihinsel ve bedensel kabiliyetleri edinmesini sağlamaktır" (Oğuzhan, 1974). Tüm topluluklarda eğitimin hedefi, gelecek nesillere bir kültür mirası bırakarak, genç nesillerin davranışlarını yetişkinlerin hayat tarzı doğrultusunda şekillendirerek, onları gelecek yıllardaki toplumsal görevlerine hazırlamaktır. Burada hedeflenen, kişinin hem şahsi hem toplumsal ve hem de iktisadi anlamda hayattaki yerini bulmasını sağlamaktır. Günümüz koşullarına ayak uydurmuş sistemli bir eğitim, bireyin toplumda kendine bir yer bulması için,

bireyin kabiliyet ve ilgi alanlarını belirlemekte ve uygulamalarını bu doğrultuda gerçekleştirmektedir (Eroğlu, 2001).

Eğitimin, kişinin gelişimi ile alakalı aşağıda verilmiş olan temel işlevleri gerçekleştirerek, kişiyi sosyalleştirmesi beklenmektedir;

- Kişinin tüm özelliklerini uyumlu bir şekilde geliştirmek,
- Kişinin şahsi kabiliyet ve maharetlerini yükseltmek,
- Kişiyi, mesuliyetli ve bilinçli bir biçimde topluma kazandırmak,
- Kişiyi, çok sık değişen ve çok yönlü bir yaşama hazırlamak (Tezcan, 1992).

Toplumların hayat şartlarının gittikçe değişmesi, üretim aşamasında artan bilgi gereksinimi, iş hayatında istenilen özelliklerin değişmesi, fazlalaşması ve farklılaşması; eğitimi bir ömür boyunca sürüp giden ve sürekli var olacak olan bir süreç durumunda kılmaktadır. Dolayısı ile, eğitimin toplumsal gelişmenin ciddi bir saptayıcısı olarak onaylandığı ortadadır.

Çağdaş toplumlarda kişinin üzerine düşen bütün görevlerin ebeveynler vasıtasıyla çocuklara öğretilmesi olanaksızdır. Bu eksiklikleri gidermek için devletin ve toplumun kurduğu kuruluşlar devreye girmektedir. Okullar, çocuklara düzgün bir ahlak ve kişilik, birçok özellik ve meslek kazandırmakla, genç kuşağın sosyal yaşama ayak uydurmasını sağlayan kurumlardır. Bir devlet ne denli çağdaş olursa, o devletin okula gereksinimi de o oranda çok olmaktadır. Okullar, bir milletin medeniyet ve kültür düzeyinin aynasıdır (Kanat, 1951). Eğitim vasıtasıyla gerçekleşen değişim sürecinin başarıya ulaşma olasılığı oldukça yüksektir. Ancak, burada uygulanmak istenilen değişimin toplum özelliklerine uygun olması gerekmektedir. Toplumun temel düşüncelerinin, örf, adet ve değerlerinin göz önünde bulundurulması; değişimin başarıya ulaşmasında büyük rol oynamaktadır. Bunun yanında, toplumun teknolojik açıdan içinde bulunduğu durum, toplumların değişime karşı olan davranışlarını belirlemektedir (Başgöz, 1995).

Toplumun hayat şartlarına ve kriterlerine uygun bilgi ve maharet üretemeyen bireylerin toplumsal yaşamda yer edinme şansları kadar, toplumsal zenginlikten yararlanmaları da kısıtlı olmaktadır. Bilgi birikiminde bir şeyi bulunmayanın pazardaki konumu ne ise, devrin gereklerine uygun bilgi ve mahareti olmayan kültürlerin de günümüz dünyasındaki konumu

aynıdır. Dolayısıyla, toplumların küreselleşen dünyada söz sahibi olabilmesi ve varlığını sürdürebilmesi için, toplumun en alt bölümünden en üst bölümüne dek her çeşit kurum ve kuruluşların, etkili olan esas değerlerini devrin koşullarına göre hazırlaması gerekmektedir. Eğitim kurumlarının, eğitim aracılığıyla kişilerin davranışlarını biçimlendirebilmesi için, toplumdaki yenilenme sürecini fark etmesi gerekmektedir. Gelişmiş ülkelerde okullar, bireysel ve toplumsal gelişim için yeni fikirler üretmekte; toplumdaki değişime aktif olarak katılmakta; kişileri gelecekte karşılarına çıkacak sorunlara karşı önlemini almış; yeniliklere açık ve sürekli olarak ileriyi düşünecek bir biçimde eğitmektedirler (Doğan, 2002).

Eğitimin esas hedefi; farklı şeyler üretebilen, sadece öteki kuşakların yaptıklarını tekrarlamayan, yaratıcı, yenilikten yana olan ve icat eden bireyleri hayata hazırlamaktır. Eğitimin diğer bir hedefi ise; kendilerine sağlanan şeyleri sorgulamadan, düşünüp taşınmadan kabul etmeyen, araştırıp soruşturan, inceleyen beyinler oluşturmaktır. Farklı bir deyişle; diğer insanların fikirleriyle hareket etmeyen, buyruk altında yaşamaktan haz almayan, aklını emekliye ayırmamış kişilerin yetiştirilmesidir. Her şeyden önce ebeveynler; çocuklarının kendilerinin yetişip büyüdüğü devirde yaşamadığını, onların yetişeceği şartların farklı olacağını dikkate alarak, çocuklarını günün koşullarına uygun bir eğitim sunmalıdırlar (Neal, 1980).

2.5. EĞİTİMİN TARİHSEL GELİŞİMİ

Doğu ve Batı uygarlıkları eğitimi farklı biçimlerde ele almışlardır. Mısırlılar, Çinliler, Hintliler ve Yunanlılar eğitimde önemli pozisyonu olan medeniyetler olagelmişlerdir.

Mısırlılar, Nil nehrinin devinimlerini temel alarak takvim oluşturmuş; topoğrafya, astronomi, mühendislik ve hukuk gibi bilimlerin ortaya çıkışında büyük rol oynamışlardır. Din, Mısırlılar'ın eğitim sisteminde önemli bir yere sahip olmuştur. Mısırlılar, "tapınak okulları'' adı verilen ve günümüz burs sistemine benzeyen bir yapı oluşturarak, bilimsel çalışmalara katkıda bulunmuşlardır (Gurbetoğlu, 2015).

Çinlilerde eğitim; dini inançların, örf ve adetlerin çevresinde şekillenmiş ve uygulanmıştır. Çinlilerde eğitimin amacı, "*erdemli insan*" yetiştirmekti. Eğitim-öğretim sistemi, Konfüçyüs'e ait olduğu düşünülen kutsal metinleri esas almaktaydı. Okullarda eğitim ücretli ve sadece erkeklere verilmekteydi. Okulun amacı, devlet yapısında görev alacak memurlar yetiştirmekti.

Ülke genelinde kullanımı mecburi olan ve 1000 harften oluşan alfabelerinin olduğu tarihi kayıtlarda geçmektedir (Gurbetoğlu, 2015).

Hintlilerin toplumsal yaşamlarını ve eğitimlerini "*Vedalar*" adı verilen kutsal metinlerin etkisinde yönlendirdikleri görülmektedir. Toplum yapılarında hâkim olan kast sistemi, Hint eğitim sistemini de etkisi altına almıştır. Kast sistemi, saf ırkın üstünlüğü temeline dayanmaktaydı. Her doğan çocuk, babasının içinde yer aldığı sosyal katmanda baba mesleğini devam ettirmek mecburiyetindeydi. Eğitimi, Brahman adı verilen din adamları vermekteydi. Hintlilerde eğitimin temel amacı, bireylere tabiat sevgisini aşılamak ve kast sistemini korumaktı. MÖ. 600 yıllarında etkisini arttıran Budizm, kast sisteminin karşısında olmuş, eşitliği ve ahlaki eğitimi savunmuştur (Gurbetoğlu, 2015).

Yunanlılarda, krallık devrinde toplum asiller ve köleler olmak üzere iki bölüme ayrılmıştı. Asiller, jimnastik ve müzik alanlarında eğitim görmekteydi. Yunanlılarda eğitim sistemi; kahramanlık, savaşçılık, yüksek ahlak çerçevelerinde biçimlendirilmiştir. Eğitimin görevi, bu değerleri korumak ve yaymak olmuştur. Kölelerde eğitim, daha çok işlevsel kölelik becerileri kazandırmaya yönelikti. Gücün simgesi olan Sparta'da, asaleti korumak amacıyla, savaşçılık ve beden eğitimi benimsenmiştir. Güzel sanatlar ve siyaset, Atina'da yaşayan insanların üzerinde yoğunlaştığı en önemli iki eğitim konusu olmuştur. Eğitim, erkek çocuklara verilmekte; kız çocukları ise ev yaşamı için gerekli olan becerilerle donatılmaktaydı. Yunanlılarda eğitimin hedefi, iyi bir yurttaş yetiştirmekti (Gurbetoğlu, 2015).

Romalılarda eğitim görevini çocukların ebeveynleri üstlenmiş, devlet bu konuda herhangi bir girişimde bulunmamıştır. Kız çocukları, annelerinden ev işlerini öğrenmekte; erkek çocukları ise, hem babalarının yanında çalışmakta hem de pedagog adı verilen Yunan kökenli eğitimli kölelerden okuma ve yazma öğrenmekteydi. Erkek çocukları, ileriki yaşlarda eğitimi için bir ustanın yanına verilmekte ve mesleki olarak geliştirilmesi sağlanmaktaydı. M.Ö. 425'ten sonra, 7-11 yaşları arasındaki çocuklar için okullar açılmış; bu okullarda okuma-yazma, muhasebe ve hukuk dallarında eğitim verilmiştir. Sadece özgürlerin çocuklarına verilen eğitim, emirlere uyma, cesaret, alçakgönüllülük ve güçlü bir irade oluşturmaya yönelik gerçekleştirilmiştir. M.Ö. 146'dan sonra dilbilgisi ve retorik (etkileyici ve ikna edici konuşma sanatı) okulları açılmaya başlanmıştır. Güzel konuşma sanatı, özellikle Roma'da bütün sanatların arasında en önemlisi olarak kabul edilmiştir (Gurbetoğlu, 2015).

Antik Hıristiyanlık'da, Konstantin döneminde (325), Hıristiyanlık hızla özgürlüğüne kavuşmuş, kiliseler büyük bir güç kazanmıştır. Gerçek erdemin dindarlık olduğu öne sürülerek, Tanrı odaklı bir eğitim politikası yürütülmüş ve kilise de Tanrı'nın dünya üzerindeki tek temsilcisi olarak görülmüştür. Din adamları, kendi güçlerini sarsacak bilimsel gelişmeleri dine uygunsuzlukla suçlamış ve bilim, dinin denetimine geçmiştir. Klasik çok amaçlı eğitim, zamanla din merkezli, tek yönlü eğitime dönüşmüştür. Geleneksel eğitim kurumlarında hiçbir yenilenme gerçekleşmemiş; eğitim almak isteyenler, Hıristiyanlık temellerine göre baştan aşağıya yeniden biçimlenen Gramer ve Retorik okullarına gitmişlerdir (Gurbetoğlu, 2015).

Ortaçağ (5-15.yy) Avrupa'sında, dinsel fikirlerin ve geleneğe dayanan gerçeklerin, sorgulama ve eleştiriye tabi tutulmadan kabul edilmesi temeline dayanan skolastik zihniyet egemenlik sürmekteydi. Manastır ve piskopos okulları devrin en önemli eğitim kurumları olmuş, buralarda öğrencilere okuma ve yazma, Latince dualar ve kilise dogmaları (doğru diye öne sürülen öğreti) öğretilmiştir. Bu dönemde, kilise okulları eğitim yönünden eksik kalmıştır. Toplumun önde gelenlerinin çocuklarını memuriyet görevlerine yetiştirmek amacıyla seküler "*kent okulları*" oluşturulmuştur. Asil takımına hizmet maksadıyla, üstün nitelikli askerler yetiştiren şövalyelik eğitimi, bu devirde haçlı seferleri ile birlikte kilisenin hizmetinde Tanrısal bir amaca dönüşmüştür. 12. ve 14. yüzyıllarda kilise okulları, bazı bilim kollarına yönelmiş ve fakülteler biçiminde yapılandırılarak üniversiteler oluşturulmuştur. Bu dönemde, 1119 senesinde Bologna, 1200 senesinde Paris, 1249 senesinde Cambridge ve Oxford, 1365 senesinde Viyana Üniversiteleri kurulmuştur. Üniversitelerde, dindar yurttaş yetiştirmek amacıyla eğitim verilmiştir (Gurbetoğlu, 2015).

Ortaçağ skolastik (bilime kapalı dine dayalı düşünce) düşünce yapısına karşı çıkarak 15. ve 16. yüzyıllarda Batıda kendini gösteren Rönesans; sanat, bilim, felsefe ve mimaride antik kültüre dönüş yaparak, baştan doğuşu anlatmaktadır. Rönesans Dönemi'nde, hür bir ortamda bilim, sanat vb. çalışmalarla "*estetik şahsiyetler*" yetiştirmek hedeflenmiştir. Skolastik düşüncenin ortadan kalkması, reform hareketlerine büyük bir ivme kazandırmıştır. Bu dönemde hümanizm, toplumun düşünce yapısını yeniden biçimlendirilmesinde büyük rol oynamış; kilisenin dogmalarını terk eden insanı eğitimin merkezine yerleştiren bir düzen kurulmuştur. Rönesans Dönemi'nde, skolastik yöntemler ve geleneğe dayanan otoriter eğitim sitemi terk edilerek; yerine bilimsel yöntem ve kişiye değer veren insan odaklı bir eğitim sisteminin hayata geçirilmesi amaçlanmıştır (Gurbetoğlu, 2015).

Avrupa toplumları için 17. ve 18. yüzyıllar, kilise dogmalarının tamamen terk edildiği, aklın ve bilimin doğrultusunda hayatın her alanında büyük değişikliklerin yaşandığı dönemler olmuştur. Aydınlanma Çağı adı verilen bu devirde, insanların fikirleri özgürleştirilerek din, ahlak, hukuk ve devletin prensiplerinin akıl vasıtasıyla anlaşılabileceği bir düzenin oluşturulması amaçlanmıştır. Aydınlanma Çağı, İngiltere'de ortaya çıkarak, bütün Avrupa'ya hızla yayılmış ve sadece aklın işletildiği bir dönemin başlangıcı olmuştur. Aydınlanma hareketi, kilisenin otoriter yapısını ortadan kaldırmış; devlet, din, eğitim ve ahlak gibi kavramların, aklın yol göstericiliğinde, yeniden değerlendirilmesi sağlanmıştır. Gözlem ve deneylere büyük önem verilen bu devirde birçok bilim dalı ilerlemiş, Sanayi Devrim'inin altyapısı oluşturulmuştur (Gurbetoğlu, 2015).

19. yüzyıl "Endüstri Çağı" olarak adlandırılmaktadır. Bu çağ, Avrupa devletlerinin tarıma odaklı klasik üretimden yavaş yavaş endüstri üretim biçimine geçişin yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu devirde, endüstrileşme ile birlikte oluşan sosyal ve iktisadi problemlerin ortadan kaldırılmasında ve fakir halkın kabiliyetlerinin ortaya çıkarılıp geliştirilmesinde eğitimden yararlanılmıştır. Sosyal zümreler arasındaki eşitsizliklerin giderilmesi, iktisadi kalkınma ve yüksek ahlaklı insanların yetiştirilmesi, bu dönemde uygulanan eğitimin esas amaçlarını oluşturmaktaydı (Gurbetoğlu, 2015).

2.6. EĞİTİM VE TOPLUM

İnsan sosyal bir canlı olup, bu toplumsallaşma sürecinde içinde yer aldığı sosyal ortamlar, onun karakterini biçimlendirmektedir. Söz konusu bu ortamlar; aile, okul ve iş çevresini kapsamakta ve birey bu çevreye ihtiyaç duymaktadır. Bu sebeple, insanın ihtiyaç ve arzuları büyük oranda toplumun ihtiyaç ve isteklerini yansıtmaktadır. Yapısında kendine ait değer ve alışkanlıkları barındıran bu toplumsal ortamlar, kişilerde şahsi durumlarına uygun beklentilerin oluşmasına neden olmaktadır (Doğan, 2002). Kişinin bu ortamlarda kazandığı davranışlar ve ön yargılar, bireyin aklına bir kez güçlü bir biçimde yerleştiğinde; bu alışkanlıkları ve ön yargıları değiştirmeye çalışmak hem tehlikeli hem de imkânsız olmaktadır (Rousseau, 1999).

Kişinin yerleşmiş davranışları, alışkanlıkları ve önyargıları, bireyin yaşama sebebi olmakta; hayatının biçimlenmesinde ve geleceğini belirlemede büyük bir rol oynamaktadır. Dolayısıyla, kişinin ve toplumun değerleri, örf ve adetleri, alışkanlıkları ülkelerin eğitim sistemlerini

belirlemektedir. Kişinin sosyalleşmesinde büyük öneme sahip olan kurumlar aynı zamanda onun karakterinin de biçimlenmesinde ciddi görevler üstlenmiştir. Çünkü, bireyler doğduklarında karakterleri oluşmamıştır. Bireylerin karakteri, toplumun hem ortak vicdanından hem de mesleği ve hisleriyle bağlı olduğu örflerinden oluşmaktadır. Bireylerin kişiliği, sosyal kişiliğinin bir yansıması olarak ifade edilmektedir (Gökalp, 1992).

Ferdi kişiliği biçimlendiren sosyal kişilik ise; toplumların inanç, gelenek-görenek ve değer yargıları aracılığıyla biçimlenip ortaya çıkmaktadır. Himayeci bir toplum yapısında yetişip büyüyen bir kişi, bu yönde bir kişilik kazanmaktadır. Bağlılık, itaat, yardımlaşma, özveri, bölüşme, devlete saygı vb. değerlerin egemen olduğu toplum yapısı; ülkedeki tüm kurum ve kuruluşlarıyla birlikte bu değerlerin etkisi altında şekillenmekte ve gelişmektedir. Dolayısıyla, bu kurum ve kuruluşlar, genç nesillere bu değerleri mümkün olduğunca benimsetmek istemektedir. Aile içinde doğumla başlayan bir eğitimle, bu değerler çocuklara öğretilmekte, ayrıca toplum tarafından da bu değerlere uyulması hususunda bireylere baskı uygulanmaktadır. Bu tip bir toplumda rahat ve mesut olmanın yolu, toplumun riayet edilmesini talep ettiği bu değerlere uygun davranılmasından geçmektedir. Bu toplum yapısında bireyin karakteri de toplumun yönlendirdiği şekilde gelişecektir. Eğitim; insanın kişiliğini biçimlendirerek, birey ve vatana değerler katmaktadır. Ulusların yaşam biçimleri ve fikirlerine ait tüm bu değerler tarihi süreç içerisinde gelecek kuşaklara aktarılarak gelişmektedir. Aktarılan bu değerlerin en önemlisi eğitim alanında yaşanmaktadır. Geleceğini kendi belirlemek ve yönlendirmek arzusunda olan toplumların en önemli yatırımları eğitime yapılmaktadır. İleriye daha emniyetli ve sağlıklı bakabilmek isteyen bütün toplumlar, eğitime ve bireye hak ettikleri değeri vermektedirler. Bu tip toplumlar, eğitim aracılığıyla gelecekte ülkelerine değerler katacak bireyleri eğitme yolunda büyük gayret göstermektedirler. Özgüveni gelişmiş, üreten, müteşebbis, kendi kararları olan ve bu kararları korkmadan uygulayabilen, sorgulayan, eleştiren, başkalarına tabi hayat sürmeyi istemeyen bireyler, bu toplumların eğitim vasıtasıyla ülkelerine kazandırmak istedikleri kişilerdir (Ülken, 1967).

2.7. EĞİTİMİN SOSYO-EKONOMİK KATKILARI

Bir ülkede kişi başına düşen milli gelir düzeyinin büyüklüğü, söz konusu ülkenin kalkınmışlık seviyesini ölçmede yeterli olmamaktadır. Yüksek gelire karşın sosyal problemlerin ortadan kaldırılamadığı ülkelerin olması, iktisadi gelişme ve insani gelişme arasındaki bağın sağlam

temellere dayandırılmasını mecbur kılmaktadır. Bu bağın oluşturulmasında en ciddi görevi eğitim sistemi yerine getirmektedir. Dolayısıyla, eğitim sadece ekonomik anlamda kazançları ile değil; siyasi, kültürel ve her alandaki tesirleri ile de devletlerin kalkınmışlığına büyük getirileri olan önemli bir süreçtir (Şeker, 2011). Eğitim ekonomik olarak incelendiğinde, toplumun üretim kapasitesini ve verimliliğini çoğaltmakta, ülkelerin gelişmesi için gerekli kalitedeki işgücünün oluşturulmasını sağlamakta ve kişilere kabiliyetleri doğrultusunda meslek sahibi olmalarına olanak tanımaktadır (Rosenzweig, 2010).

Eğitim, toplumun beşeri sermaye birikiminin gelişmesine büyük katkı sağlamaktadır. Beşeri sermaye teorisine göre eğitim, beşeri sermayenin esas kaynağını teşkil eden ve kişinin yaşamı boyunca gelirini olumlu ve doğruca etkileyen ve işsizlikle karşı karşıya kalma tehlikesini azaltan çok önemli bir etken olarak kabul edilmektedir (Nasir ve Nazli, 2000). Kişinin eğitim düzeyi arttıkça, emek piyasasında iş bulamama tehlikesinin azalması eğitimin önemli bir faydası olarak kabul görmektedir (Mincer, 1991). Öte yandan, eğitim; küçük çapta kişi üzerinde, büyük çapta ise toplum ve ülke üzerinde pozitif dışsallıklara (üretim veya tüketim yapanların üçüncü kişilere sağladığı faydalar) yol açarak, toplumun zenginleşmesine yardımcı olmaktadır (Çalışkan ve Mızırak, 2007). Küreselleşme sürecinde eğitim düzeyinin artması, devletlerin kalkınmasında büyük rol oynamıştır. Eğitim düzeyinin artması; işgücündeki verimin artmasına, gelir paylaşımının düzelmesine, nüfus artış hızının azalmasına, sağlık ve beslenme koşullarının iyileşmesi gibi gelişmelere vesile olmaktadır (Tansel, 2009).

Eğitim, ülkelerin milli gelir seviyelerini arttırmasının dışında, kişisel gelir seviyesinin yükselmesi, gelir paylaşımının düzenlenmesi ve fakirliğin engellemesinde, değerli bir sosyal ve siyasi bir araç olarak görevlerini yerine getirmektedir (Sarı, 2002). Eğitimin genel sağlık seviyesini iyi yönde etkilediği, sigara içme oranını azalttığı, demokratik davranış şeklini özendirdiği, oy verme oranını yükselttiği, doğum kontrolünü teşvik ettiği, annelik bilgisini arttırdığı, müziğe, sanata ve spora özendirdiği yapılan araştırmalar sonucunda saptanmıştır (Becker ve Human, 1993). Eğitimin iktisadi kalkınmanın esas belirleyicilerinden birisi olduğu bilinmektedir. Eğitim seviyesi ile teknolojik gelişmeler arasındaki olumlu ilişki, beşeri sermaye üzerinden kişilerin üretim sonucu ortaya çıkardığı ürün seviyesini etkilemekte; buna bağlı olarak da, çıktının artışı, ülke ekonomisi üzerinde olumlu etkiler yaratmaktadır (Şimşek, 2006). İşgücü kalitesinin artmasına paralel olarak artan verimlilik, yayılma etkisi olarak da tanımlanan; toplumun yeniliklerden faydalanma kabiliyetini yükseltmektedir (Patrinos, 2008). Eğitim, ülke

ekonomisin değişen koşullarına uygun özellikte işgücü yetiştirmekte ve teknolojik gelişmeleri üretim aşamasında devreye sokarak ekonominin verim gücünün artmasını sağlamaktadır (Çalışkan, 2007). İşgücü; verimliliğin artması, büyümenin ve buna paralel olarak ekonomik kalkınmanın ivme kazanmasına, pazarlarda rekabet üstünlüğünün elde edilmesinde ve son olarak da uzun vadede iş olanaklarının artmasına neden olmaktadır (Uzay, 2005).

2.8. DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Eski çağlardan bu yana ticaret alanının önemli bir kolu olarak denizyolu taşımacılığı, Akdeniz'den başlayarak yıllar geçtikçe kendisini geliştirmiştir. Gelişen denizcilik faaliyetleri ve bu gelişimin hızlanmasıyla birlikte, genel olarak subaylık bir problem olarak denizcilik alanında yer etmiştir. Bu problemin çözümü için, dünya genelinde yeni denizcilik eğitimi kurumlarının açılması adına gerekli çalışmalara başlanmıştır (Özdöner, 2011). Özellikle son yıllarda denizcilik eğitimi dünya çapında mecburi olarak STCW 78/95 formatı dâhilinde önceden belirlenen standartları uygulamaya dökmeye yönelik olarak üniversite, enstitü, akademi, fakülte, denizcilik bölümleri ve çeşitli türlerdeki okullar aracılığıyla karşılanmaya başlanmıştır. Denizcilik eğitiminin minimum seviyedeki şartları, IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından 160'ın üstünde ülke bünyesinde, 500'ü aşan eğitim kurumunda, farklı eğitim düzeyinde mevcut kimselere çeşitli süre zarflarında denizcilik eğitimi, STCW 78/95 kuralları tarafından belirlenmiş olup, bu kapsam içerisinde verilmektedir (Albayrak, 2009).

Denizcilik Müsteşarlığı; denizcilik öğretimi, eğitimi ve yeterlik belgelerini düzenlemek ve hazırlamak, eğitim ve öğretim ile ilgili programları oluşturmak, Türkiye'nin denizcilik politikalarını tespit etmek, eğitim ve öğretim görevini üstlenecek kuruluşları belirlemek ve denetlemek yetkisini elinde tutmaktadır. Müsteşarlık Merkez Teşkilatı, kendisine direkt olarak bağlı yedi bölge müdürlüğü ve bölge müdürlüklerine bağlı olan 70 liman başkanlığı ile bu yetki ve sorumlulukları üstlenmektedir. Bunun yanı sıra, Liman ve Bölge Başkanlıkları, STCW kurslarına ait diplomaların onaylanması ve yeterlilik belgelerinin verilmesi gibi işlemleri yürütmektedir. Bölge Başkanlıkları, gemi adamlarına ait sertifikaların ve yer aldıkları bölgelerin içerisinde eğitim ve öğretim çalışmalarının denetlemesine dair işlemleri de yürütme hakkına sahiptirler (Albayrak, 2009).

Türkiye'de denizcilik eğitimi, MEB ve YÖK'e bağlı okullar tarafından üstlenilmektedir. Milli Eğitim Bakanlığı'na tabi denizcilik eğitimini üstlenmiş olan mesleki ve teknik ortaöğretim kurumları ve kurum içerisinde mevcut bölümler de bulunmaktadır. Denizcilik eğitimleri genel olarak denizde güvenlik eğitimleri ile mesleki bilgi ve beceri eğitimlerini içermektedir. Bilgi ve beceriyi aynı düzeyde öğretmeyi üstlenen bu eğitimin, IMO model kurs müfredatına göre ve bazı özel tesis ve laboratuvarlarda yapılması koşulu gözetilmektedir. Gemiadamlarının tehlikeli ortamlarda, denizlerin korunması ile can ve mal güvenliği açısından tüm gemiadamlarınca alınması zorunlu ortak dersler olarak geçen derslere "denizde güvenlik eğitimleri" denilmektedir. Denizde güvenlik eğitimleri ise, aşağıda bulunan konuları kapsamaktadır;

- Temel İlk Yardım
- Can Kurtarma Araçlarını Kullanma
- Denizde Canlı Kalma Teknikleri
- Personel Güvenliği ve Sosyal Sorumluluk
- Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele (Özdöner, 2011).

Çalışmanın bu bölümünde denizcilik eğitimi, Türkiye'de ve Dünya' da olmak üzere iki başlık altında incelenmiştir. Konu ile ilgili ayrıntılar aşağıda verilmektedir.

2.8.1.Türkiye'de Denizcilik Eğitimi

Türkiye'de ticari gemilerde çalışacak denizcilerin eğitimi Osmanlı Devleti devrinde başlamıştır. Leyli Tüccar Kaptan Mektebi, Osmanlı Devleti'nin ilk eğitim kurumu olarak 1884 senesinde İstanbul'da eğitime başlamıştır. Daha sonra bu okul 1909 senesinde kapatılmış ve yerine Milli Hususi Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi açılmıştır. Cumhuriyetin kuruluşunun ardından gerçekleştirilen bir düzenlemeyle, 1928 senesinde Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Alisi açılmıştır. 1934 senesinin ardından, okulun ismi Yüksek Deniz Ticaret Mektebi olarak değiştirilmiştir. 1946 senesinde "*Yüksek Denizcilik Okulu*" olarak bilinen okul, 1988 senesinde İstanbul Teknik Üniversitesi'ne devri yapılarak "*Denizcilik Yüksekokulu*" adını almıştır. Bu okulun önderliğinde, ileriki senelerde, değişik üniversitelere bağlı olarak yüksekokul ve fakülteler açılmış; denizcilik eğitimi ülkenin her yerine yayılmıştır. Türkiye'de denizcilik eğitimi YÖK'e bağlı dört yıllık fakülte ve iki yıllık meslek yüksekokulları ile MEB'e bağlı resmi ve özel öğretim kurumları aracılığıyla yürütülmektedir (Nemlioğlu, 2016).

2015 yılı verilerine göre, Türkiye'de 56 tane okul orta öğretim düzeyinde denizcilik alanında eğitim sunmaktadır. Denizcilik bölümü öğrencileri, diplomalarını aldıktan sonra gemilerde açık deniz stajlarını yerine getirmekte ve Gemiadamları Sınav Merkezi tarafından, gördükleri eğitime uygun olan sınava tabi tutulmaktadırlar. Sınavda muvaffak olanlar, Vardiya Zabiti Ehliyeti almaya hak kazanmaktadırlar. Öte yandan, mezun olan öğrenciler, meslek yüksekokullarının ilgili bölümlerine doğrudan geçiş yapabilmektedirler (Nemlioğlu, 2016). 2015 yılı verilerine göre; lisans seviyesinde Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi, programlarında dört yüksekokul ve 13 fakültede toplam 64 bölümde eğitim yapılmaktadır. Lisans seviyesinde eğitim sunan bu okullar, ÖSYM'nin hazırladığı imtihanlar ile ilgili bölümlere öğrencileri yerleştirilmekte; ayrıca, yüksekokullar YGS-1 ve YGS-6 puanı ile, fakülteler ise TM-1 ve MF-4 puanı ile öğrenci kabul etmektedirler. Bu okullarda eğitim almak isteyenler; ayrıca beden kitle indeksi, boy-kilo, yaş, gibi kriterlere uygun olmalı ve tam teşekküllü bir hastaneden '*'gemi adamı olur*'' sağlık raporu almalıdırlar. Bunlara ek olarak, mezun olanlar için ÖSYM tarafından düzenlenen bir İngilizce sınavından başarıyla geçmiş olma şartı aranmaktadır. Lisans eğitimi çerçevesinde, hem STCW sözleşmesinin gerekli gördüğü dersler, hem de mühendislik eğitimi için gerekli olan dersler uygulanmaktadır. Ayrıca, bu eğitim boyunca, bütün öğrencilerin deniz ve/veya kara stajı yapmaları zorunlu tutulmuştur. Lisans eğitimini ve stajlarını bitirip lisans diploması almaya hak kazanmış öğrenciler; ehliyetlerini alabilmek için T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı vasıtasıyla yapılan, almış oldukları eğitime uygun sınavı geçmek mecburiyetindedir (Nemlioğlu, 2016).

Türkiye, IMO aracılığıyla yayınlanan ve taraf devletlerin gemiadamlarının eğitim ve belgelendirilmesi ile alakalı STCW Sözleşmesi yükümlülüklerini eksiksiz uyguladığını gösteren "*Beyaz Liste*"de bulunmaktadır. Türkiye, denizcilik sektöründe imza attığı her uluslararası sözleşmenin zorunluluklarını yerine getirmektedir. Türkiye, 2013 senesinde IMO Üye Devletler Gönüllü Denetimi'nden (VIMSAS) iyi sonuçlar almış ve başarıyla geçmiştir. Ülkemizdeki gemi adamları eğitim sistemi; Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) aracılığıyla, 2008/106/EC direktifi çerçevesinde, STCW sözleşmesine uygunluk kontrolünden başarıyla geçmiştir. Türkiye'nin gemi adamları eğitim sistemi, AB tarafından tanınmaktadır (Gönülalçak, 2016).

2.8.2. Dünyada Denizcilik Eğitimi

Dünya genelinde denizcilik eğitiminin en düşük şartları, "*IMO-Uluslararası Denizcilik Örgütü*" aracılığıyla, STCW 78/95 normları kapsamında belirlenmektedir. Bu çerçevede, 160'ın üstünde devletin 500'den fazla eğitim kuruluşunda çeşitli eğitim düzeyindeki bireylere farklı sürelerde denizcilik eğitimi sağlanmaktadır. Verilen bu eğitimler, müfredatı kaynak listesinde belirtilen "*IMO Model Course 7.01, 7.02, 7.03 ve 7.04*" kapsamında yürütülen eğitim programlarından oluşmakta ve sırasıyla lise, lise ile yüksekokul arası, yüksekokul ve üniversite seviyelerinde sunulmaktadır. Lise ile yüksekokul arası düzeyindeki eğitimler; İngiltere, Kanada ve Avustralya gibi ülkelerde liseden sonra bir yıllık OND veya iki yıllık HND dereceleri ile verilen "*College of Further Education*" diye bilinen eğitim şeklidir. Dünyadaki denizcilik eğitimi (MET-Maritime Educational Training), çoğunlukla aşağıda verilen kalıplar içinde yürütülmektedir (Sağ, 1997).

Diplomalı ve Diplomasız Eğitim (Degree MET and non-degree MET) olarak adlandırılan bu eğitim türünde ehliyet, ya bir üniversite diploması ile birlikte verilmekte ya da herhangi bir üniversite veya yüksekokul eğitimine ihtiyaç duyulmadan verilmektedir. *Tek Değerli, Çift Değerli ve Yarı Çift Değerli Eğitim (Monovalent, Bivalent, and Semi-bivalent MET)* eğitimde; Monovalent eğitimde, güverte veya makina ehliyetleri verilmektedir. Bivalent eğitimde, güverte ve makina ehliyetleri birlikte alınmaktadır. Semi-bivalent eğitimde ise, Güverte ve Makina Ehliyetleri ile birlikte Zabitan Eğitimi (Operational Level) sırasında, Güverte veya Makina ehliyetlerinden biri Kaptan /Baş Mühendis (Management Level) eğitimi sırasında tercih edilmektedir. *Tek ve İki Adımlı Eğitim "One Step" and "Two Step" MET* "*One Step*" tek kademeli olarak gerçekleştirilen bu eğitimde; eğitim kurumunda zabitan eğitimi (Operational Level) ve Kaptan / Baş Mühendis Eğitimi (Management Level) beraber, aralıksız yapılmaktadır. "*Two Step*" (iki kademeli) olarak uygulanan eğitimde ise, zabitan eğitiminin ardından açık deniz eğitimi verilmekte; ardından Kaptan / Baş Mühendis Eğitimi gerçekleştirilmektedir. Bunlarla birlikte, dünyada denizcilik eğitimi "*4E*" Denizcilik Eğitimi adı verilen ve aşağıda belirtilmiş olan diğer bir klasik kalıp doğrultusunda gerçekleştirilmektedir. *1E Temel Eğitim (Essentials);* en düşük IMO – STCW 95 şartları (IMO Model Kurs 7.01 – 7.03 / 7.02 – 7.04) çerçevesinde yapılmaktadır. *2E Genişletilmiş Eğitim (Extensions),* daha çok gemiye yönelik olarak ifade edilen IMO – STCW 95 koşullarının kapsamlı ve ilave bilgilerle gerçekleştirildiği eğitime denilmektedir. *3E Zenginleştirilmiş*

Eğitim (Enrichments), bir üniversite veya yükseköğretim lisans diploması ile beraber bir ehliyetin alındığı; ayrıca gemi adamının ilerleyen zamanlarda karada denizcilikle ilgili yürüteceği faaliyetler için gerekli bilginin öğretildiği eğitime denmektedir. Bu eğitim, karaya geçildikten sonra uygulanacak işe göre sosyal bilimler, liberal sanat konuları, ekonomi, hukuk, işletme, taşımacılık konuları ve gemi ve gemi işletmeciliği ile ilgili bilimsel konuları olarak üç tipe ayrılmaktadır. *4E Yüksek Eğitim (Elevations),* ehliyet ile beraber bir üniversite, bir yüksek öğretim yüksek lisansı ve bir doktora diplomasının da alınabileceği eğitime denmektedir. Ancak, IMO /STCW kurallarına göre, 1 Şubat 2004 senesinden beri devletlerin denizcilik eğitimi veren kurumlarından kalite düzeyi konusunda devlet raporları istenmektedir. IMO'daki bu ilerlemeleri dikkatle izleyen ve denizcilik eğitimini üniversite seviyesinde yürüten ülke devletlerinin, denizcilik üniversite ve fakülteleri, Japonya'da 1999 senesinde Nippon Vakfı'nın da maddi katkılarıyla toplanmış ve Dünya Denizcilik Üniversiteleri Birliği'ni (IAMU) oluşturmuşlardır. IAMU üyesi olabilmek için denizcilik alanında en az dört yıllık lisans ve en az bir yıllık yüksek lisans eğitimini verebilecek uzmanlığa sahip bir eğitim kuruluşu olma koşulu aranmaktadır. IAMU üyesi Denizcilik Üniversite ve Fakülteleri'nin eğitim süresinde ve kalıplarında bazı farklar göze çarpmaktadır.

Doğu Avrupa ülkelerinde (Rusya, Ukrayna, Polonya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan, vs.) denizcilik eğitimi, lise eğitiminden sonra beş sene olup, doğrudan Y. Lisans /Master (4E) düzeyinde uygulanmaktadır. Türkiye'deki üniversitelerde (İTÜ, Dokuz Eylül, KTÜ) uygulanan sistem beş yıl olmakla beraber; bunun bir yılı sadece İngilizce hazırlık eğitimi için ayrılmakta ve 3E seviyesindedir. Uzakdoğu ve Amerika kıtasında ise (Çin, Japonya, Kore, Taiwan, USA vs.) denizcilik eğitimi liseden sonra dört yıl olarak gerçekleştirilmekte, lisans eğitimi / Beng – BSc seviyesindedir. İspanya gibi Batı Avrupa ülkelerinde eğitim, liseden sonra üniversitelerde iki aşamalı olarak uygulanmaktadır. Şöyle ki; ilk üç yıl sonunda diploma (ön lisans), iki yıllık ilave bir eğitim ve toplam beş yıl sonunda ise lisans diploması verilmektedir. İngiltere, İskoçya gibi Batı Avrupa ülkeleri ile Avustralya, Kanada gibi aynı ekolün ülkelerinde ise denizcilik eğitimi liseden (A levels) sonra bir, iki veya en çok üç yıl olarak gerçekleştirilmektedir. Genelde yurtdışındaki üniversitelerde bir yıllık diploma; OND ve CertHE Eğitimi ile Zabitan (Açık Deniz Eğitimi hariç), iki yıllık Advanced Diploma; HND ve DiplHE eğitimi ile Kaptan /Baş Mühendis (Açık Deniz Eğitimi hariç) olunabilmektedir (Demirel, 2012). Bununla birlikte, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) gerçekleştirdiği kontrollerle Avrupa Birliği devletleri bayrağını taşıyan gemilerde çalışacak veya çalışmakta olan mürettebatın eğitim seviyesini

ölçmekte ve bu faaliyetleriyle denizlerin emniyetine katkı sağlamaktadır; fakat, EMSA denetlemelerinde bile ülkeler arası farklılıkların olduğu görülmektedir.

2.9. İSTİHDAM KAVRAMI

İstihdam, *"bir görevde, bir işte kullanma"* olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2020). Ayrıca, Özdemir (2006), "*üretim faktörleri olan emek, sermaye, girişimci ve doğal kaynakların en uygun şekilde üretim sürecine katılması*" olarak tanımlamış, bir devlet ekonomisinin var olan durumu ve yapısal değişimi hususunda bir kanı sahibi olmanın yolunun, söz konusu devletteki istihdamın yapısının incelenmesinden geçtiğini belirtmektedir. İşsizliğin hem ilerlemiş hem de ilerlemekte olan ülkelerde en ciddi problemlerin başında yer alması, işsizliği yok etmek için yürütülecek istihdam politikalarının önemini kat kat artırmaktadır. Her devlet için istihdam imkânlarının genişletilmesi, hem iktisadi kalkınmanın, hem de sosyal zenginliğin gerçekleştirilmesi bakımından büyük öneme sahiptir. Globalleşme süreci, istihdamın yapısını değişikliğe uğratmış; geçici istihdam şekilleri yaygın duruma gelmiş ve bu yüzden iş görenlerin ortak hareket etme imkânları da kısıtlanmıştır (Özdemir, 2006). İşgücü pazarına müdahalede kullanılan araçlar değişiklik göstermekle beraber, esasında "*aktif"* ve "*pasif"* istihdam yöntemleri başlıkları altında biçimlenmektedir. Aktif istihdam yöntemleri, işsizlerin işe yerleşme zorluklarını ortadan kaldırmak, yeni iş sahaları açmak, arz-talep ve emek uyumunu gerçekleştirmek gibi başlıca prensipler üzerine inşa edilmiştir. Bir çeşit işsizlik öncesi istihdamı dengeleyici ve yükseltici yöntemler bütünü olarak adlandırılmaktadır. Bu çerçevede, aktif istihdam yöntemleri; kariyer yönetimi hizmetleri, meslek danışmanlığı, çeşitli meslek eğitimleri ve iş arama stratejilerini ve barındırmaktadır (Işığıçok ve Emirgil, 2009).

Türkiye'de aktif işgücü uygulamaları çoğunlukla İŞKUR aracılığıyla yapılmaktadır. Bu bağlamda; yetiştirme kursları, iş ve çalışma danışmanlığı, eğitim programları tatbik edilerek işsizlerin işe yerleştirilmesi sağlanmaktadır. Bir başka uygulama da özelleştirme kapsamında uygulanmaktadır. 1993 senesinde gerçekleştirilmiş İstihdam ve Eğitim Projeleri ile birlikte istihdam hizmetlerinin arttırılması için çalışmalar yürütülmüştür (Karabulut, 2007). Pasif istihdam yöntemleri, işsizliğin yapıcı ve yararlı olmayan sonuçlarını olumlu bir etkiyle karşılayıp gidermeyi amaçlayan ve söz konusu kişilere belirli bir ekonomik güvence veren kısa dönemli programlar olarak tanımlanmaktadır. Bunlar; çoğunlukla, işsizlik sigortası, işsizlik

yardımı, iş kaybı tazminatı, kısa dönem ödeneği gibi işlemleri içermektedir (Işığıçok ve Emirgil, 2009).

2.10. İSTİHDAM İLE EĞİTİM ARASINDAKİ İLİŞKİ

Günümüzde teknolojide yaşanan seri ilerleme, iktisadi gelişimi de yanında getirmiş; "*bilgi ekonomisi*" ve "*siber ekonomi*" gibi yepyeni kavramların ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Yeni dönem, daha şimdiden "*bilgi çağı*" olarak tanımlanmaktadır. Dünya çapında gerçekleşen bu gelişmeler, milletlerarası rekabeti büyük miktarda artırmış ve zorlaştırmıştır. Üretim, bilgiye muhtaç duruma gelmiş; "*nitelikli işgücü*" ne duyulan gereksinim kat be kat artmıştır. Vasıflı iş gücünün anahtarı, eğitim olarak görülmektedir. Firmalar, çok farklı mal ve hizmeti, zamana karşı yarışarak ve kaliteli olarak üretmek mecburiyetinde kalmaktadırlar. Bu sebeple, teknolojiyi kullanan, bilinçli işgücüne duyulan gereksinim artmıştır. İşgücü 21.yüzyılda "*eğitim alarak yetişmiş işgücü*" olarak biçim değiştirmiş ve bambaşka bir boyuta taşınmıştır. Günümüzde firmaların rekabet gücünü ise, bünyelerinde istihdam ettikleri "*nitelikli işgücü*" belirleyecektir (DPT, 2001).

Eğitim; ekonomik bakımdan, kişilere iktisadi düzenin ihtiyaç duyduğu bilgi, maharet, davranış ve alışkanlıkların kazandırılmasını sağlayan temel bir süreçtir. Eğitim, kişilere üretim ve tüketimle alakalı temel tutumları öğreterek, kaynakların verimli kullanımına katkı sağlamaktadır. İçinde yaşadığımız bilgi ekonomisi dönemi olarak tanımlanan bu çağda, yüksek bilgi ve maharete ihtiyaç duyulan yeni meslekler oluşmuştur. Dolayısıyla, bu meslekler için gerekli iş gücünün oluşturulmasında eğitim sistemine ciddi misyonlar düşmektedir. Emek pazarında daha gelişmiş vasıflara sahip iş gücüne olan talep, eğitim sisteminde daha ileri seviye bilgi, maharet ve kabiliyetlere sahip iş gücünün eğitilmesini gerekli kılmaktadır (Gökçe, 2005). Şirketler, iş görenlerden geçmişte olduğundan daha çeşitli ve yeni tip maharetler talep etmektedir. Çalışanlardan istenen maharet tipleri gittikçe basitten zora doğru bir eğilim göstermektedir. Sıradan, basit elle yapılan işlemler gitgide azalmaktadır. Dolayısıyla, eğitimin emek pazarındaki önemi, gelişmekte olan ülkeler için daha fazla ehemmiyet taşımaktadır. Çünkü, bu devletlerde işsizlik yüzdeleri, gelişmiş ülkelere kıyasla daha yüksek olmakta; öte yandan, bu ülkelerde emek pazarında önemli sıkıntılar yaşanmaktadır (Ünal, 1993).

Devletlerin elinde tuttuğu en değerli varlıkların tepesinde nitelikli insan faktörü yer almaktadır. Günümüz teknolojilerinin ilerlemesine bağlı olarak, gereken ölçüde vasıflı iş gücünü ekonomilerinde istihdam eden ülkeler, "gelişmiş ülke" olarak tanımlanmaktadır. İhtiyaçları olan, kalifiyeli işgücünü oluşturamayan ülkeler; vasıflı insan kaynağını sağlamada büyük problemlerle karşı karşıya kalmaktadırlar. Ülkelerin ihtiyacı olan ve toplumsal refahı ortaya çıkaracak, vasıflı iş gücünün eğitilmesini gerçekleştirecek en mühim unsur, devletlerin eğitim sistemleridir. Eğitim sistemleri bu işlevlerini ne kadar ciddiye alırsa, o ülkenin gelişme hızı ve kalkınmışlık seviyesi o kadar yüksek olmaktadır (Kurtulmuş, 2006). Bilim ve teknolojideki hızlı ilerlemeler ve bunların ortaya çıkardığı değişik nitelik ve maharetlere malik işgücünü yetiştiremeyen ülkelerde faaliyet gösteren şirketler, verim düşüklüğü ve üretim zararları yaşamaktadır. Bu yüzden, günümüzde firmaların, iyi organize olmuş mesleki eğitim veren kurumlara olan ihtiyacı her geçen gün artmaktadır. Bu bakımdan, işgücü pazarının ihtiyacı olan ve günün koşullarına uygun teknoloji yöntemlerini bilen, kullanan, geliştiren ve yeniliklere açık, vasıflı insan gücünün firmalarla iş birliği yapılarak eğitilmesi; mesleki eğitim sistemi tarafından desteklenerek ilerletilmesi ve genele yayılması gerekmektedir (Yörük ve diğ., 2002).

2.11. MESLEKİ TEKNİK EĞİTİMİ VE İSTİHDAM ARASINDAKİ İLİŞKİ

Mesleki eğitim kişilere daha çok iş güvencesi, daha fazla gelir, kariyer imkânı sağlaması, kendi işini oluşturma imkânı, bireyin kendisine duyduğu güven ve saygının yükselmesi ve en mühimi, fakirlikle mücadele imkânının yaratılması gibi pek çok açıdan üstünlükler sağlamaktadır (Altuncı ve diğ., 2014). Toplumsal refahı oluşturacak kalifiyeli işgücünün eğitilmesi yüksek oranda eğitim sisteminin görevi olmaktadır. Eğitim sistemi, bu işlevini gerçekleştirirken öğrencileri üretken birer vatandaş olarak görmekte ve onları toplum hayatına ve iş dünyasına hazırlamaktadır. Özellikle ortaöğretim seviyesinde söz konusu görevler, aralarında çelişmeden kaynaştırılarak, kişisel ve mesleki gelişim bakımından bütünlüğü olan programlar uygulanmaktadır (Aksoy, 1987; Aksoy, 1997).

Bugün, rekabet gücü üstünlüğü, dünya ekonomisinin güç dengelerini belirlemekte ve biçimlendirmektedir. Rekabet gücünün kazanılmasında en önemli etken, kalifiyeli işgücünün yetiştirilip ekonomiye katılmasıdır. Çağın gereklerine uygun eğitim almış işgücü, kalitenin ve verimliliğin yükselmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu sebeple, şirketler mesleki ve teknik bilgileri tam, vasıflı bir işgücüne gereksinim duymaktadırlar. İlerlemiş ülkeler bu prensiple

davranmakta ve eğitim sistemlerini kalifiyeli işgücü oluşturmak amacıyla devamlı olarak yenilemektedirler. Meslek lisesi eğitimi, eğitim ve istihdam ilişkisinin sağlamlaştırılması amacıyla üzerinde önemle durulması gereken mevzuların başında yer almaktadır. Mesleği ile alakalı ana eğitimi uygulamalı bir biçimde tamamlamış ve giderek çeşitlenen üretim teknolojilerine ayak uydurabilecek donanımda kişilerin eğitilmesi amacıyla, meslek lisesi eğitiminin desteklenmesi ve niteliğinin yükseltilmesi gerektiği kamu kuruluşları, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve iş dünyası vasıtasıyla sürekli belirtilmektedir. Benzer biçimde, meslek lisesi eğitimine gösterilen değer; kalkınma planlarında, orta vadeli planlarda ve stratejik planlarda da açıkça görülmektedir. Özellikle imalat sektörü olmak üzere, tüm sektörlerde, yüksek katma değerli üretim yapılabilmesinin olmazsa olmaz şartlarından biri, vasıflı işgücünün varlığıdır. Gelişmekte olan ülkelerde kalifiyeli işgücünün oluşturulması için meslek lisesi eğitimi büyük önem taşımaktadır. Meslek lisesi ders programlarının, iş pazarının talepleri ile uygun olması ve ülke ekonomisindeki stratejik amaçlarla çelişmemesi de göz önünde bulundurulması gereken bir konudur (T.C. Kalkınma Bakanlığı ve Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı, 2012).

Teknolojideki hızlı ilerlemeler ile beraber oluşan yeni bilimsel ve teknik iş alanları, vasıflı iş görenlere olan gereksinimi arttırmakta ve günümüzün teknolojilerini barındıran nitelikli bir mesleki ve teknik eğitimi gerekli kılmaktadır. Bilimsel ve teknolojik ilerlemelere paralel olarak, iş pazarı devamlı biçimde değişikliğe uğramakta ve bu değişimler, kişinin bir işe yerleşebilmesi adına talep edilen mesleki özellikleri de çeşitlendirmektedir. Söz konusu özelliklerin elde edilmesinin yolu ise, mesleki ve teknik eğitimden geçmektedir. Günümüzde işgücü pazarında "*kalite*" büyük önem taşımaktadır. Yeni bilgiler ortaya çıkaracak ve bu bilgiyi teknolojide kullanacak yetişmiş insan gücünün oluşturulması ise ancak mesleki eğitim ile mümkün olabilmektedir.

2.12.TÜRKİYE'DEKİ KALKINMA PROGRAMLARINDA EĞİTİM VE İSTİHDAMIN YERİ

Bilimsel ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda, her toplumun saptamış olduğu kalkınma hedefleri bulunmaktadır. Ülkemizde de günün koşullarına ve ilerlemelere en iyi biçimde adapte olmak için, belirli zaman aralıklarını kapsayan kalkınma planları hazırlanmış ve uygulamaya koyulmuştur. Her kalkınma planı çerçevesinde toplumsal hayatı düzenleyecek

değerlendirmeler ve çözüm yolları yer almaktadır. Kalkınma planlarında, işe yerleştirilecek insan gücünün ülke kalkınması için gerekli üretimi ortaya koyabilmesi amacıyla mesleki kriterler ve nitelikler belirlenmektedir. Kalkınma planları çerçevesinde en önemli konuların arasında eğitim yer almaktadır. Eğitim, toplumların kalkınmasında önemli görevler üstlenerek aralıksız devam eden bir süreci ifade etmektedir. Eğitim yoluyla elde edilecek her gelişmenin, toplumsal kalkınmışlık seviyesi bakımından değerlendirildiğinde, öneminin ne denli büyük olduğu anlaşılmaktadır. Eğitimin planlanması aşamasında sahip çıkılan politikalar ile sosyal devlet olma ve fırsat eşitliği prensibinin uygulanmasına gayret gösterilmektedir. Böylelikle, her yurttaşın eğitim aşamasına faal olarak katılımının gerçekleştirilmesi ve vasıflı iş gücüne dönüştürülmesi sağlanmaktadır. Ayrıca, saptanan yöntemlerle planlar arasında uyumun sağlanması, bu politikaların sağlıklı şekilde uygulanması ve devlet takibiyle bu planlar başarıya ulaşmaktadır (Küçüker, 2010).

T.C. Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından 1963 yılından beri belirlenmiş olan kalkınma planları incelenmiştir. Bu bağlamda, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'na çalışma kapsamında değinilmiş ve yat limanları ile ilgili sorunlar burada tartışılmaya başlanmıştır. Akça ve diğ. (2017) hazırlamış olduğu çalışmada tüm kalkınma planları eğitim ve istihdam açısından incelenmiştir. *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)* kapsamında eğitimle alakalı olarak, vasıflı iş gücü açığının belirlenmesi, yetişen insanların miktarı ve vasfı üzerinde durulmuştur. Bunun yanında, okulların giriş sistemiyle alakalı düzenlemeler gerçekleştirilmiş, öğrenci seçiminde uygulanacak yol ve yöntemler belirlenmiştir. Nitelikli eleman gereksinimi sebebiyle orta öğretim yaşına gelmiş kişilerin teknik ve mesleki eğitime yönlendirilmesine önem verilmiştir (SSB, 2019a). *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)* kapsamında, eğitimin ve yükseköğretimin önemine vurgu yapılmıştır. Bütünü kapsayan bir eğitim anlayışı ile bütün eğitim kurumlarının Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde birleştirilmesine karar verilmiştir. Hizmet içi eğitimler ile öğretmenlerin mesleki yetenek ve bilgilerinin yükseltilmesi, öğrencilerin daha kaliteli bir eğitim almaları maksadıyla var olan öğrenci sayılarında düzenlemelerin yapılması belirtilmiştir (SSB, 2019b). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)* kapsamında, eğitim sisteminin bütünüyle bir değişim yaşaması amacıyla eğitim kurumlarının ülke çapında eşit dağılımına önem verilmek istenmiştir. Aynı biçimde, eğitim-sanayi iş birliği kurularak vasıflı ve uzmanlaşmış iş gücünün gelişimi hedeflenmiştir. (SSB, 2019c) *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)* kapsamında, özellikle eğitim sisteminin hem vasıf hem de miktar bakımından insan gücü eğitmedeki eksiklikleri önemle

belirtilmiştir. Öğrencilerin uygulamalı şekilde eğitim görmelerinin önündeki engellerin kaldırılması talep edilmiştir. "Her yerde, her zaman eğitim" ilkesiyle yetişkin kursları ve mesleki kursların düzenlenmesi kabul edilmiştir (SSB, 2019d). *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985–1989)* kapsamında amaçlanan esas hedef, 15-64 yaş grubundaki bireylerin yaygın eğitim ve hizmet içi eğitimlerle işe yerleştirilmelerinin sağlanmasıdır. Teknik eğitim hususundaki faaliyetlere gereken önem verilecektir. Gençlerin eğitimi hususunda özellikle beceri eğitimi üzerinde durulmuştur. Bunların mezun olduktan sonra mesleğe yönlendirilmelerinde rehberlik hizmetlerine öncelik tanınmıştır (SSB, 2019e). *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990–1994)* kapsamında, eğitimin niteliğinin yükseltilmesi temel alınacak ve verimliliğin artırılmasına önem verilecektir. Kadınların mesleki eğitim olanaklarından yararlanması amacıyla gerekli önlemlerin alınması istenmiştir. Toplumun ve günün gereksinim ve şartlarına göre eğitim programları bir kez daha ele alınıp düzeltilecek, alt yapı çalışmaları yapılacak, eğitimde teknolojik imkânlar seferber edilecek, görsel-işitsel materyaller eğitim kurumlarında yaygınlaştırılacak, bilgisayar odaklı eğitim öğretim aşamasına geçilecektir (SSB, 2019f). *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996–2000)* kapsamında mesleki rehberlik hizmetlerinin sınırlı olması sebebiyle, meslek liselerine ağırlık verilmelidir. Kişilerin kabiliyet ve becerilerine göre eğitim olanaklarının arttırılması amaçlanmıştır. Bu planda işgücünün eğitim düzeyini arzu edilen seviyeye getirilemediği açıklanmıştır. Yine öğretim programlarının bilimsel esas ve yöntemlere göre yapılandırılmasında de eksiklikler saptanmıştır (SSB, 2019f). *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001–2005)* kapsamında fiziki alt yapı, donanımsal eksiklikler sürmekte ve bu da eğitimin niteliğini olumsuz etkilemektedir. Bütün bu desteğe karşın, mesleki eğitimde istenilen gelişimin gerçekleşmediği saptanmıştır. Yaygın eğitim ve mesleki eğitim hizmetleri arasındaki uyum sürecinin desteklenmesinin gerekliliği vurgulanmıştır (SSB, 2019h). *Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007–2013)* kapsamında, eğitimde işgücünün kalitesine yönelik hassasiyetin arttırılması hedeflenmektedir. Kabiliyetleri doğrultusunda kişilerin mesleğe özendirilmeleri sağlanacaktır. Eğitimde nitelik problemi sürmektedir. Bilgiye ve rekabete odaklı iktisat desteklenecek, işgücü eğitimi sürdürülecektir (SSB, 2019i). *Onuncu Kalkınma Planı (2014–2018)* kapsamında gelişen devire uyum sağlamak amacıyla bilgi ve iletişim teknolojilerindeki ilerlemelerin izlenilmesi istenmiştir. Ömür boyu öğrenmeye büyük önem verilerek, eğitim sistemi ile işgücü pazarı arasındaki uyumun yükseltilmesi, kişilere iş hayatında gerekli olan kabiliyet ve becerilerin kazandırılması, mesleki

ve teknik eğitimde okul ile sektör arasındaki yardımlaşmanın kuvvetlendirilmesi amaçlanmaktadır (SSB, 2019j).

2.13. MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİMİN TEMEL DAYANAKLARI

Ülkelerin, iktisadi ve sosyal gelişimini gerçekleştirebilmesi, dünya pazarlarında yerini alabilmesi, eğitim için ayrılan ödeneklerin daha verimli ve etkin kullanabilmesi için temel dayanak noktası; eğitim sisteminin bütün aşamalarının kaliteye dayalı duruma getirilmesidir. Ekonominin küçülmesi ve istihdamın düşmesi neticesinde ortaya çıkacak sosyal problemlerin etkisini hafifletmede meslekî ve teknik eğitim, ülkeler tarafından önemli bir araç olarak görülmektedir. Bilgi ve teknolojide yaşanan ilerlemeler, mesleklere olumsuz tesir etmekte; bir yandan kimi meslekler ortadan kalkarken, diğer yandan yeni meslekler türemektedir. Bu mesleklerle alakalı bilgi, beceri ve yetkinliklerin ders programına eklenmesi yahut ders programından çıkarılması için uzun zamana ihtiyaç duyulmaktadır. Dolayısıyla, bu değişime çabuk ayak uydurabilecek bir meslekî ve teknik eğitim sistemine ihtiyaç duyulmaktadır. Ekonomilerin globalleşmesi ile beraber işgücünün dolaşımı ciddi önem kazanmıştır. Meslekî ve teknik eğitimin milletlerarası standartlar ve kriterler doğrultusunda düzenlenmesi ve yürütülmesi, mezun olan genç kuşaklara ciddi katkı sağlayacaktır. İşgücü hareketliliğine yardım sağlayacak bir başka önemli etmen de mezunların yabancı bir lisana vakıf olmasıdır. Bu sebeple, meslekî ve teknik eğitimde yabancı bir dil öğretilmesinin önemi artmaktadır. İşgücü pazarlarında istenilen bilgi ve maharetler ile okulda edilen bilgi ve maharetlerin tam olarak uyuşması arz ve talep dengesine katkı sağlamaktadır. Daha çok iş ve işe yerleştirme olanağı sağlamak için, risk alan ve yeniliklere açık girişimci bir kültürün toplumca özümsenmesi büyük önem taşımaktadır. Bu doğrultuda, eğitimin tüm aşamalarında girişimcilik ön plana çıkarılmalıdır. Teknolojide ve mesleklerde yaşanan baş döndürücü değişim, gelişen her teknolojiyi okullarda uygulamayı olanaksız kılmaktadır. Meslek ile alakalı temel bilgiler, değerler ve maharetler okullarda öğretilmeli; meslek ile ilgili ileri seviye eğitimler ise işyerlerinde uygulamalı olarak gösterilmelidir. Öğretmenlerin meslek ile alakalı bilgisi ve tecrübesi işgücü pazarlarının talepleri ile uyuşmalı, okullarda yer alan her çeşit donanım ile alakalı fırsat eşitliğine büyük önem verilmeli, tüm ders programları yeterliliği ön planda tutan ve kalitesi kanıtlanmış bilgi, maharet ve yetkinlikleri barındırmalıdır (Mesleki ve Teknik Eğitim Strateji Belgesi ve Eylem Planı, 2013-2017).

Bu çalışma kapsamında, mesleki ve teknik eğitim konusuna değinilmiştir. Bakanlığın belirlemiş olduğu kalkınma planlarında da eğitim ve istihdam ile ilgili gelişmeler ve planlamalara değinilmiştir. Bu bağlamda, çalışmaya konu olan yat kaptanlığı eğitiminin incelenmesi ve istihdama yönelik araştırmaların desteklenebilmesi amacıyla; öncelikle yat, yatçılık, sınıflandırmalar, yat işletmeleri, Dünya'daki ve Türkiye'deki gelişmeler ve mesleki yeterlilik üzerinde durulacaktır.

2.14. YATIN TANIMI

Yat, kelime anlamı TDK (2020) tarafından *"özel gezinti gemisi"* olarak, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'na göre de *"gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılan tekneler"* olarak tanımlanmaktadır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2020). Yat Turizmi Yönetmeliği'nde (1983) *"yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36'yı geçmeyen, yük veya yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonilato belgelerinde "Ticari Yat" veya "Özel Yat" olarak belirtilen deniz araçları"* olarak tanımlanmaktadır. Başka bir deyişle, seyahat veya yarış amaçlı kullanılan motorlu ya da yelkenli, genellikle hafif ve nispeten küçük olan tekneler şeklinde ifade edilmektedir. Yat ile alakalı yapılan bu tanımlardan hareketle, yelkenli sandal, kotra ve mega yatların da dahil edildiği farklı özellikteki tekneleri içine aldığı söylenebilir. Fakat, kürekli sandallar veya motor takılmış tekneler bu ifadenin dışında kalmaktadır (Özer, 1990). Aynı zamanda, 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nda yapılan tanıma göre; içinde mutfak, tuvalet ve lavabo bulunan, ticari ya da ticari olmayan, gezi amaçlı ya da spor amaçlı kullanılan, on iki yolcu sayısını aşmayan ya da kabotaj[1] seferlerinde; 100 mil ile sınırlı, karadan en fazla 20 mil uzaklaşma koşulu ile en fazla 36 yolcu taşıyan, balıkçı, yük ya da yolcu gemisi olarak kullanılmayan ve Tonilato Belgesi[2] ile yat olduğu tescillenen gemiler olarak belirtilmektedir (Resmi Gazete, 2007).

2.15. YAT VE YATÇILIK TARİHÇESİ

Yelkenli tekneler, tarihte ilk olarak M.Ö. 4000 yıllarında Firavunlar tarafından Nil Nehri üzerinde keyif amaçlı düzenlenen gezilerde kullanılmıştır. Aynı şekilde, Vikingler de yine özel teklerini gezi amaçlı kullanmışlardır. Teknelerin güvertelerinin önünde, ikinci bir direğin olması, M.Ö. 100'lü yıllara denk gelmektedir. Üç direkli yelkenli tekneler ise M.S. 1400 yılında

[1]Bir ülkenin kıyıları boyunca, iskele ve limanları arasında yapılan gemi işletmeciliği (Resmi Gazete, 2006)
[2]Gemi ve su aracının belirleyici özelliklerini, teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını gösteren belgedir (Resmi Gazete, 2007).

görülmeye başlamıştır. Hollandalılar (Flemenkler), 10. yüzyılda kaçak ve korsanları yakalamak için avcı manasına gelen ve "jaght" adını verdikleri seri ve küçük tekneleri kullanmıştır. Ancak, bu küçük tekneler daha sonra Amsterdam'ın zenginleri tarafından büyük gemilerin karşılanması amacıyla kullanılmış ve adı "jaghtschippen" avcı gemisi olarak değiştirilmiştir. Flemenklerin 1660' da İngiltere Kralı'na armağan ettikleri Mary isimli yattan sonra "jaght" ismi ile teknelere "yacht" denilmeye başlanmıştır (Özer, 1990).

Yat kulübü ise tarihte ilk kez 1720 yılında İrlanda'da "Cork Water Club" adı altında kurulmuştur. Daha sonra, 1773 ve 1775 yıllarında İngiltere'de "The Star Cross Yacht Club" ve "The Cumberland Fleet" adlı iki yat kulübü daha kurulmuştur. İlk yelkenli yarışı, 1851 yılında düzenlenmiş ve "America" isimli yelkenlinin New York Yacht Club flaması ile katılması sonucunda gerçekleşmiştir (Özer, 1990). Yat üretimi ile ilgili gelişmeler her ülkeye göre farklılık göstermiş ve 1890 yılında alüminyum gövdeli ilk yat üretilmiştir. Önceleri 19.yüzyılda yat üretiminde standart olmayan ölçümler kullanılırken; daha sonra yat üretimi konusunda yetişen uzmanlar tarafından günümüzün modern çizgileri oluşturulmaya başlamıştır. Bu aşamada naylon ilk defa 1946 yılında yelken bezi yerine kullanılmış, ilk fiber tekneler ve polyester tekneler de 1950 yılında yapılmaya başlamıştır (Özer, 1990).

2.16. YAT SINIFLANDIRILMASI

Çalışmanın bu bölümünde yatlar; kullanım amaçlarına, yapılan malzemeye, boyutlarına, hareket kabiliyetine ve kullanım hedeflerine göre beş ayrı başlık altında incelenmektedir.

2.16.1. Kullanım Amaçlarına Göre

Yatların kullanım amaçlarına göre sınıflandırılması ilk olarak 18125 sayılı ve 04.08.1983 tarihli "Yat Turizmi Yönetmeliği" ile düzenlenmiş ve yürürlüğe girmiştir. Bu çerçevede, yatlar kullanım amaçlarına göre; özel yatlar, ticari yatlar ile spor/eğlence amaçlı kullanılan yatlar olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

Özel Yat: Yat kriterlerine uygun olarak yapılmış; içinde mutfak, tuvalet ve lavabo bulunan, özel amaçlı spor ve gezi alanında kullanılan, yolcu sayısı bakımından 12 yolcu ile sınırlandırılan, Tonilato Belgesi'nde özel yat olduğu belirtilen gemiler, özel yat olarak tanımlanmaktadır (Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2018).

Ticari Yat: Yat kriterlerine uygun olarak yapılmış; içinde mutfak, tuvalet ve lavabo bulunan, ticari amaçlı spor ve gezi alanında kullanılan, yolcu sayısı bakımından 12 yolcu ile sınırlandırılan veya kabotaj seferlerinde, 100 mil ile sınırlı, karadan en fazla 20 mil uzaklaşma koşulu ile en fazla 36 yolcu taşıyan, balıkçı, yük ya da yolcu gemisi olarak kullanılmayan gemiler, ticari yat olarak tanımlanmaktadır (Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2018).

Spor / Eğlence: Eğlence ve spor amaçlı yatlar, motorbot, motor yat ya da yelkenli gemiler gibi nehir, deniz ve göllerde spor ve gezi turizminde kullanılmaktadır. Uzunluğu genelde 4,5-8 metre aralığında olup içten ya da dıştan takılan benzinli ya da diesel motor yardımı ile yürütülürler. Öte yandan, motor gücüne bağlı olarak, yüksek hız ile gidebilirler. Küçük boyları açık güvertelidir. Boyları büyüdükçe yarım kamara ya da kapalı kamaralı olabilirler. İçerisinde tuvalet, yatak ve kuzine olan modelleri mevcuttur. Genellikle römork ile taşınmaya müsaittirler (Lüks Tekneler, 2008).

2.16.2. Yapım Malzemesine Göre

Yatlar yapıldığı malzemeye göre ahşap, polyester ve metal olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır.

Ahşap: Ahşap kullanılarak üretilen tekneler, diğer malzemelerden üretilen teknelere göre daha fazla bakım ve daha sık boya ihtiyacı duyarlar. Ahşap yatlar, kışın kuruması için genellikle karaya çıkartılırlar. Türkiye'de üretilen yatların büyük bir bölümü ahşap malzeme kullanılarak üretilmektedir. Bunun sebebi, ahşap yat üretiminin babadan oğula geçen bir meslek olması ve farklı malzemelerin kullanılarak üretilmesi için gerekli bilgiye sahip olunmamasıdır. Türkiye'de ahşap yat üretimi genellikle Bodrum, İstanbul-Tuzla ve Batı Karadeniz- Kurucaşile ve Bartın bölgelerinde daha yoğun olarak yapılmaktadır. İlaveten, ticari amaçlı kullanılan guletler ile kısıtlı sayıda yapılan özel amaçlı Türk yatları ahşap malzemeden üretilen yat gurubu arasında yer almaktadır (BAKKA, 2013).

Polyester: Tekne yapımında önemli bir dönemin başlangıcı olan polyester, cam elyafı ile birlikte kullanılmaktadır. Ancak "Osmosis" olarak adlandırılan polyester, bazı bölümlerde emme yaptığı için sorun yaratmaktadır. Çünkü bu durum gövdenin direncini azaltmaktadır. Sorunun giderilmesi için teknik bazı işlemlerin yapılması gerekmektedir. Bazı ülkeler bunun için osmosis merkezleri oluşturmuştur. Polyester malzeme, kalıp tekniği kullanılarak seri üretim yapılan en uygun malzemedir. Neredeyse hiç bakım istemeyen polyester, en küçük

tekneden 30 metreyi aşan yelkenlilere ve motor yatlara kadar geniş bir alanda kullanılabilmektedir (Şemioğlu, 2006).

Metal: Çelik, genellikle büyük yatların yapımında kullanmaktadır. Bilhassa deplasman tipi gövdeler, çelik malzemeden üretilmektedir. Büyük tekneler açısından uygun bir malzeme olan çelik, aynı zamanda oldukça güçlü bir yapıya sahiptir. Darbeye ve yangına karşı dayanıklı olması ve kolay temin edilmesinin yanı sıra, maliyet açısından da önemli avantajlara sahiptir; ancak, özgül ağırlığının fazla olması nedeniyle küçük yatların yapımında pek tercih edilmemektedir. Alüminyum ise çeliğe göre daha hafif ve daha kolay şekil verilebilen bir malzemedir. Bu nedenle, genellikle orta boy ve yüksek performans isteyen gövdelerin yapımında kullanılmaktadır. Aynı zamanda, gövde haricinde başka bölümlerde de kullanılabilmektedir. İlaveten, alüminyum ile çelik malzemeye göre üç kat daha az sürede gövde üretimi yapılabilmektedir. Fakat, alüminyumun bazı avantajlarının olması yanında, zor temin edilmesi, tamirinin zor olması ve pahalı olması gibi bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Yat yapımında genellikle sac ve alüminyum kullanılmaktadır. Büyük yatların karinası genellikle saçtan, kamara ve diğer yaşam bölümleri ise alüminyumdan üretilmektedir (Şemioğlu, 2006).

2.16.3. Boyutlarına Göre

Teknenin boyutu, içerisinde bulunan güvenlik ekipmanları ve alacağı insan ve yük kapasitesine bağlı olarak belirlenmektedir. Teknenin boyu, teknenin uç kısmı ile en arka bölümü arasında kalan mesafedir. Bu ölçüme teknenin cıvadrası[3], pervaneleri ve dümen palası dâhil edilmemektedir. Buna göre, yatlar boyutlarına göre aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır (Deniz Rehberim, 2011). Bu bağlamda, sektörde tekneler boyutlarına göre dört gruba ayrılmaktadır (Aydın, 2013);

- Yat ve gezinti tekneleri (2,5-25m)
- Süper yatlar (25-50m)
- Mega yatlar (50m-100m)
- Giga yatlar (100m büyük)

[3]Yelkenli teknelerde teknenin baş bodoslamasının hemen üzerinden dışarıya doğru eğik olarak uzatılan ve pruva direği ile çubuklarının bağlandığı, üzerine flok yelkenlerinin açıldığı sabit seren, bumba, çubuk. Ana civadra, Baston ve Kontra bastondan oluşan parçaların tümüdür.(T.C. Deniz Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı)

Türkiye'de ise yat ve gezinti tekneleri boyutlarına göre dört ayrı grupta ele alınmaktadır. Bunlar aşağıdaki gibidir (Aydın, 2013);

- Boyu 25 ile 50 metre arasında olan süper yatlar,
- Boyu 50-100 m arasında olan mega yatlar,
- Boyu 12-25 metre arasında olan tekneler,
- Boyu 12 metreden daha az olan teknelerdir.

Türkiye'de 12 metreden daha küçük olan tekneler az sayıda ve yalnızca yurtiçindeki talepleri karşılamak amacı ile üretilmektedir. Boyları 12-25 metre arasında olan teknelerde Türkiye'nin ahşap tekne üretimi ile öne çıktığı görülmektedir. Boyları 25-50 metre arasında olan teknelerde ise Türkiye süper yatlar ve mega yatlar olmak üzere geniş bir yelpazeye sahiptir (Aydın, 2013).

2.16.4. Hareket Kabiliyetine Göre

Yatlar hareket kabiliyetine göre; motor gücü ile yürütülen, yelken gücü ile yürütülen ve hem motor hem de yelken gücü ile yürütülen yatlar olmak üzere üç grupta ele alınmaktadır.

Motor Gücü ile yürütülen yatlarda hareket gücü genellikle içten takılan deniz tipi motorlar ile sağlanmaktadır. Bu tür yatların hızları saatte 10-70 deniz mili arasında değişmektedir. Türkiye'de kullanılan yatların hızları genellikle saatte 10-22 deniz mili arasındadır. Ayrıca beş-altı kamarası olan Bodrum Guleti yelkenleri oldukları halde, motor yat tanımına daha çok uymaktadır (Turizm Bakanlığı, 1992).

Yelken Gücü ile yürütülen yatlarda hareket gücü, genel olarak 15-100 m² arasında değişen yelken donanımından sağlanır. Günübirlik kullanılan ve bir yelkenli çeşidi olan "DaySailor" dışındaki bütün yelkenli yatlarda, rüzgâr olmadığında ve liman içerisinde kullanılmak istendiğinde, genellikle takma deniz motoru kullanılır. Bu tip yatların ortalama hızları saatte altı-dokuz deniz mili arasında değişmektedir. Yarış tipi yelkenliler saatte 30 deniz mil hızını aşsalar da turizm amaçlı kullanılmamaktadır (Turizm Bakanlığı, 1992). Yelken gücü ile yürütülen yatlar da kendi aralarında; kotra, sloop, Yawl, Ketch, Katamaran, Cat Tipi Tekneler, R Sınıfı Yatlar, AçavelaGönderli Yelkenliler ile Valena Yelkenli Guletler ve Ketchler olmak üzere dokuz gruba ayrılmaktadır.

- **Kotra,** gezinti ve spor amaçlı kullanılan ince ve hafif bir yelkenlidir. Diğer gezi ve spor amaçlı kullanılan gemilerden ayrılan en belirgin özelliği tek direkli oluşudur. Kotralarda en az iki ön yelken bulunur. Diğer yelkenlilerde de olduğu gibi alt bölümünde "salma" adı verilen bir çıkıntı mevcuttur. Salma denilen bu çıkıntı, rüzgârın fazla olduğu zamanlarda ağırlığı aşağıya yönlendirerek yelkenlinin alabora olmasına engel olmaktadır. Fakat, salmalardan ötürü kotraların sığ yerlere ve kayalık bölgelere yanaşmaları pek mümkün olmamaktadır. Bundan dolayıdır ki kotraların büyük bir bölümünde sandal bulunmaktadır (Göksel, 2014).
- **Sloop,** arma ya da şalopa, gezi tekneleri arasında en fazla kullanılan armadır. Sloop yelkenli armasında; bir tane direk, bir tane bumba, bir tane ön yelken (genova ya da flok) ve bir de ana yelken bulunmaktadır (Göksel, 2014).
- **Yawl,** arma çift direkli bir arma türüdür. Yelken alanı büyük olan teknelerde manevraların daha kolay yapılabilmesi için çift direk ve çok sayıda yelken oluşturulmaktadır. Ön tarafta bulunan direğin adı "ana direk", arka bölümde bulunan direğin adı ise "mizena"dır (Göksel, 2014).
- **Ketch** arma da yine iki direkten oluşan bir armadır. Yawl armada mizena direği en arka bölüme ve genellikle kokpit ile dümen dolabının arkasına yerleştirilirken, Ketch armada mizena, ana direk ile neredeyse aynı ölçüdedir ve orta bölüme daha yakın bir yerdedir. Burada dümen dolabı ile kokpit genellikle iki direğin arkasında ve arkaya yakın bir yerdedir. Yelken alanı üç eşit bölüme ayrıldığından, küçültme manevralar daha kolay yapılabilmektedir. Bu nedenle, uzun mesafeli seyahatler için tasarlanmış teknelerde çokça kullanılmaktadır (Göksel, 2014).
- **Katamaran**, iki gövdenin birbirine bağlanmasından oluşan, başka bir ifade ile birbirine bağlı iki teknenin oluşturduğu deniz taşıtıdır. Avrupa'da ve Amerika'da gezi amaçlı ve yaygın olarak kullanılan kataramanlar, hem yelkenli hem de motorlu olarak üretilmektedir. Üç gövdeli olanlarına "trimaran" adı verilmektedir. Kataraman kelimesi, Hindistan'ın güney bölgesinde konuşulan Tamil diline göre "bağlı ağaç" manasına gelen 'kattamarara'dan gelmektedir. Kataramanlar başlarda kürek ile yürütülmüş; ancak, daha sonra yelken ile yürütülmeye başlanmış ve böylece daha hızlı hale gelmişlerdir. Ayrıca, plastik ve metal karışımı malzemelerin ortaya çıkması ile birlikte; yani, 1950'li yıllardan sonra kataramanlar daha yaygın bir hale gelmiştir. Böylelikle daha dayanıklı olan kataramanlar, saatte ortalama 25 deniz milin üstüne çıkmıştır.

Kataramanlar günümüzde bir veya iki kişi tarafından kullanılmakta ve bu tip tekneler için özel yarışlar organize edilmektedir. Tek gövdesi olan tekneler ile çok gövdesi olan tekneler arasındaki en belirgin fark ise, çok gövdeli olan teknelerde genişliğin denge sağlayıcı bir unsur olmasıdır. Tek gövdeli tekneler bu dengeyi sağlayabilmek için tekne ağırlığının yarısı kadar omurga taşırlar. İlaveten, çok gövdeli teknelerin taşıdığı bir ağırlık olmaması nedeniyle rüzgârın etkisi ile daha hızlı hareket edebilirler. Kataraman teknelerdeki en büyük sakınca, devrilmeleri halinde tek gövdeli tekneler gibi kolay bir şeklide düzelememeleridir (Göksel, 2014).

- **Cat Tipi Tekneler**, zamanında popüler bir kullanıma sahip olan bir tekne tipidir. Tek direkli olanların yanında üç direkli olan tekneler de mevcuttur. Bu teknelerin en önemli özellikleri, ana yelken direğinin pruvaya çok yakın bir şekilde konuşlanmasıdır. Bu teknelerde flok yelken kullanılmamaktadır (Köyağasıoğlu, 2014).
- **R Sınıfı Yatlar**, bu teknelerin iki veya üç direği bulunmaktadır, arkada bulunan direklerin boyları önde bulunan direklerin boylarından daha uzundur. 1900'lü yıllarda ortaya çıkan yelken yarışlarında teknelerin belirli sınıflara göre imal edilmesine karar verilmiştir. 1933 yılında R sınıfları için bir formül kullanılmış ve buna göre tekneler sınıflandırılmıştır (Köyağasıoğlu, 2014).
- **Valena Yelkenli Guletler ve Ketchler**, günümüzde birçok yatta kullanılmaya başlayan yelken şekline sahiptirler. En az iki direkli yelkenlere sahiptirler ve bu iki direk arasında yelkenlerin direk boyuna ulaşan yelken kullanılmaktadır (Köyağasıoğlu, 2014).
- **Açavela Gönderli Yelkenliler**; İngiltere, Hollanda ve İskandinav sahillerinde görülen, önceleri yük taşımak için kullanılma, sonrasında spor amaçlı kullanılmaya başlanan yatlara dönüşmüştür. Bu tip yatlar; genellikle sığ sularda, dar kanallarda seyir için kullanıldıklarından alt kısımları düz olarak imal edilmektedirler (Köyağasıoğlu, 2014).

Motor ve Yelken Gücü İle Yürütülen yatlar, hem motordan hem de yelkenden aldıkları güç ile hareket ederler ve bu tür yatları kullanmak yelkenli teknelere göre daha kolaydır. Öte yandan, yelkenlerinin fazla yer kaplamaması nedeniyle, yaşam alanı diğerlerine göre daha geniştir. Gulet yatlar, motor ve yelken gücü ile yürütülen yat türlerinden biridir. Bu tür yatlar, ahşap malzemeden üretilen ve rahat seyir için özel olarak tasarlanan mavi tur yatlarıdır. Gulet yatların farklı boyutları ve yolcu kapasiteleri vardır. Aynı zamanda, içerisinde lüks kamaralar, tuvalet, mutfak, yemek masası ve güneşlenmek için alanlar da bulunmaktadır (Tandoğan, 1996).

2.17. YAT VE YATÇILIK İLE İLGİLİ POLİTİKALAR

Günümüzde, tüm dünya üzerinde olduğu gibi, Türkiye'de de hızla gelişen deniz turizminin temeli yatçılığa dayanmaktadır. Yatçılığın gelişmesi ile birlikte yat limanı işletmeciliğine verilen önem de artmaktadır. Liman işletmeciliği konusuna Türkiye açısından bakıldığında, gerek alt yapı yatırımlarının yetersiz olması; gerekse liman işletmeciliği mevzuatının yürürlüğe geç girmiş olması, Türkiye'nin arka planda kalmasına neden olmuştur. Türkiye'de yat turizminin ortaya çıkışı 1960'larda başlamış; 1965'de günübirlik geziler ile Çeşme, Bodrum, Datça, Marmaris ve Ege'de bulunan merkezlere uğranılmıştır. Yunan tur şirketleri daha sonra düzenledikleri tur gezilerinde Türkiye'yi de programlarında katmışlardır (Sipahi ve diğ. 2015). 1967'de "Bakanlıklar Arası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu" kurulmuş ve yat limanları ile ilgili birçok çalışma yapılmıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (SSB, 2019b) işletmeciliğini Ulaştırma Bakanlığı'nın üstlendiği bir marina zincir tesisinin kurulması öngörülmüştür. 1970'lerin sonunda, yat turizmi konusu gündeme alınmış ve farklı yerlerde yat limanlarının faaliyete geçirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı'nın hazırlamış olduğu planlar çerçevesinde; 1976'da Bodrum, 1977'de Kuşadası ve Çeşme Yat Limanı hizmet vermeye başlamıştır (Sipahi ve diğ. 2015). Üçüncü Beş yıllık Kalkınma Planı (SSB, 2019c) çerçevesinde, marinaların ve yat yanaşma bölgelerinin Ulaştırma Bakanlığı ile Turizm ve Tanıtma Bakanlığı tarafından ortaklaşa olarak düzenlenmesi ve Dördüncü Beş yıllık Kalkınma Planı (SSB, 2019d) kapsamında ise, yat turizminin ve marina işletmeciliğinin geliştirilmesi yönünde bir kanun tasarısı hazırlanılması ön görülmüştür. Yat Turizmi ve yatçılık ile ilgili ilk düzenlemeler 1982'de 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile; yat limanı yatırımı ve işletmeciliği ile ilgili ilk düzenlemeler ise 1983'de Yat Turizmi Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesi ile yapılmıştır. Yat Turizmi Yönetmeliği daha sonra isim değiştirmiş ve 2009'de Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak düzenlenmiştir (IMEAK, 2015).

Yat turizmi çerçevesinde, öncelikli yatırımların belirlenmesi ve bu alanda karşılaşılan sorunların çözülmesi maksadıyla, "Yat Turizmi Master Planı" hazırlatılmıştır. Bu proje ile Türkiye'de bulunan bütün kıyılar değerlendirilmiş ve en elverişli bölgeler hem kamu sektörü hem de özel sektör için bir yatırım alanı haline dönüştürülmüştür. Böylece, Türkiye kıyılarında mevcut marina kapasitesi bu proje kapsamında artış göstermiştir (IMEAK, 2015).

2.18. YAT İŞLETMELERİ

Çalışmanın bu bölümünde yat işletmeleri; mavi yolculuk yat işletmeleri, günübirlik gezi tekneleri işletmeleri ve Bare-boat yat işletmeleri olarak üç ayrı başlık altında incelenmektedir.

2.18.1. Mavi Yolculuk Yat İşletmeleri

Mavi Yolculuk yapan tekneler, "Denize Elverişlilik Belgesini" almak zorundadır. Bu belge, T.C. Ulaştırma Bakanlığı ile Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde bulunan liman başkanlıkları tarafından verilmektedir. Mavi yolculuk için gerekli olan bir diğer belge de turizm müdürlükleri tarafından verilen Turizm İşletme Belgesi'dir. Özel tekneler ise, liman başkanlıklarından aldıkları Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi ile ticari faaliyet göstermeksizin mavi yolculuk yapabilirler. Mavi yolculuklarda genellikle ahşap tekneler kullanılmakta ve bu tekneler; tırhandil, aynakıç ve gulet olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Lakin, günümüzde kullanımının daha kolay olması nedeniyle, arka güvertesi büyük olan guletler ile aynakıç yatlar ön plana çıkmaktadır. Ayrıca, mavi yolculukta yalnızca ahşap malzemeden üretilmiş yatlar değil; fiber yatlar da kullanılmakta ve tekne boyutları 12-55 metre arasında değişebilmektedir. Yolcu kapasitesi ise 2-24 kişi arasında değişiklik göstermektedir. Yat kaptanın ve mürettebatın sunacağı hizmet ve kalitesi, mavi yolculuğun itibarı için önem arz etmektedir. Türkiye'de hizmet sektöründe sağlanan gelişmeler sayesinde, Mavi yolculuk alanında önemli başarılar elde edilmiş; Yunanistan, İtalya ve Hırvatistan gibi ülkelerin tekneleri ile rekabet gücü elde edilebilmiştir (Özbek ve Nas, 2014).

2.18.2. Günübirlik Gezi Tekneleri İşletmeleri

Günübirlik gezi teknesi, Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde; "*yolcuları spor, eğlence, gezi ve turizm amacı ile limandan alıp ve bu yolcuları yine aynı gün içinde ve aynı limana bırakan; denize elverişlilik belgesine sahip bir deniz turizmi aracı olarak ifade edilmektedir*." Günübirlik gezi teknelerinin kapasitesi ve türü, çalışma esasları ve belgelendirilmesi ile ilgili kurallar ise Bakanlık tarafından belirlenmektedir. Günübirlik gezi tekneleri, amaca uygun olarak tasarlanan ve kendi içerisinde bir düzen gerektiren teknelerdir. Mesela, eğlence amaçlı bir gezi teknesinde ses sisteminin kurulması buna örnek olarak gösterilebilir (Paker ve Özgezmez, 2014).

Günübirlik Gezi Tekneciliği iki şekilde yapılabilmektedir (Atlay Işık ve diğ., 2013);

- Birbirini daha önceden bilen, tanıyan kişilere özel tekne kiralama,
- Birbirini yabancı kişilere standart tur yapılmasıdır.

Günübirlik Gezi Tekneciliğinde; kültür turları, boğaz turları, organizasyon turları ve bazı etkinlikler düzenlenerek hizmet verilmektedir (Atlay Işık ve diğ., 2013).

2.18.3. Bare-boat Yat İşletmeleri

Bare- boat yat işletmeciliği belirli bir tarih aralığında teknenin kaptan ve mürettebat olmaksızın kiralanmasını ifade etmektedir. Burada yatların büyük bir kısmı yelkenlidir; ancak, son dönemlerde motorlu yatlar da bu maksat ile işletilmektedir. Bunun yanında, hizmet görevleri kiralayan tarafından sağlanmakta ve yat, yatı kiralayan kişiler tarafından kullanmaktadır. Gezi programı, kiralayan kişilerin isteğine bağlıdır ve yat, gezi sonunda daha önce belirlenen bir limanda sahibine teslim edilmektedir (Türker'den aktaran Özbek ve Nas, 2014).

2.19. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE YATÇILIĞIN MEVCUT DURUMU VE GELİŞİMİ

İnsanoğlu, bilimin gelişmesi ile birlikte yelkeni ve denizi keşfetmiştir. Yatçılık tarihinin insanlık tarihi kadar eskilere dayandığı bilinmektedir. Geçmiş dönemlerde göl ve nehir kenarları ile deniz kıyılarına yerleşen insanlar, zaman geçtikçe deniz ulaşımını keşfetmişler ve ulaşımın sağlanması için gerekli araçların geliştirilmesinde katkı sağlamışladır. Daha sonra, rüzgârın itici bir güç olduğunu ve rüzgârı kullanabileceklerini anladıklarında, günümüze kadar gelmiş olan yelkeni yapmışlardır. Bu bağlamda, tarihte ilk kez Mısırlıların papirüs kâğıdı kullanarak yaptığı yelkenli ile Nil Nehri üzerinde denemeler yaptığı bilinmektedir. Minos ve Finikeliler ise, Orta Çağ'a kadar geçen süre içerisinde, sadece Ege'de bulunan adalarda ulaşımın yapılabilmesini sağlayacak ilkel yelkenliler yapmıştır. Daha sonra, bu gemiler geliştirilerek, üçüncü yüzyılda Akdeniz'in diğer Avrupa kıyıları, Asya ve Afrika kıyıları ile bağlanması sağlamıştır. Denizcilik, genel anlamda, M.Ö. 4000'li yıllarda Roma İmparatorluğu ve Eski Yunanlılar tarafından geliştirilmiştir. Roma'nın çöküşünün ardından Akdeniz'de Venedik, Marsilya, Floransa ve Cenova gibi bazı limanlar kurulmuştur (ICOMIA, 2005).

M.S. 8.yüzyıl ile 11.yüzyıl arasında Vikingler, güverteli yelkenleri ile ön plana çıkmıştır. Orta Çağ'da Rodos ve Bizans'ın Osmanlılar tarafından ele geçirilmesinin ardından ise Ege'de ve Akdeniz'de deniz ticareti geliştirilmiş ve teknik açıdan üstün yelkenler kullanılmıştır. 1453

yılında Osmanlıların Rodos ve İstanbul'u ele geçirmesi ile Kıbrıs, Rodos ve Kuzey kıyı limanları gelişmiş ve teknik açıdan daha üstün yelkenliler kullanılmaya başlanmıştır (ICOMIA, 2005). Yeniçağ' da ise kıtalar arası deniz ticareti ön plana çıkmış ve Portekizliler bu alanda söz sahibi ülke konumunda olmuştur. Eski medeniyetlerden kalan arkeolojik eserlerin bulunması, yat turizminin Akdeniz'de kıyısı olan ülkelerde gelişme göstermesini sağlamıştır (Özer, 1990).

Turizm sektöründe farklı alternatifler aranmış olsa da, deniz turizm hiçbir zaman önemini yitirmemiş ve turistler birçok ülkeye deniz yolu ile seyahat etmeye devam etmiştir. Dolayısıyla, deniz turizm açısından iyi bir organizasyon yapılması halinde, ülkeler için önemli bir gelir kaynağı oluşturmaktadır. Türkiye, bilhassa 2011 Krizi sonrasında, yat ve tekne endüstrisinde önemli ölçüde büyüme göstermiştir. Daha çok süper yat imalatında uzmanlaşma sağlayan Türkiye, ürün kalitesi ve işçilik maliyeti ile elde ettiği avantajlar sayesinde Avrupa' da adını oldukça sık duyurmaktadır. Gelişmiş ülkelerin geçmişine bakıldığında, denizcilik ve denizcilik kültürüne ciddiyet ile yaklaşıldığı ve hatta birçok ülkede devlet politikası haline dönüştürüldüğü görülmektedir. Bir ülkedeki limanlar, marinalar ve deniz ticaret filoları bunun en büyük göstergelerinden biridir (Fortune, 2015).

Türkiye'de 2002 yılının sonunda toplamda 25 adet marina mevcut iken, bu rakam 2011 yılının sonunda 46'ya yükselmiştir. Yani sekiz yıl içinde yaklaşık %94 oranında bir büyüme sağlanmıştır (DTO, 2015). 2017 yılında Türkiye'de marina sayısı toplam 78'e ulaşmış ve buna bağlı olarak yat bağlama kapasitesi de 24.613'e yükselmiştir, Akdeniz ülkeleri arasında marinaların büyüklüğü ve bağlama kapasitesi bakımından Türkiye dördüncü sırada yer almaktadır (Deniz Turizmi Birliği Derneği, 2017).

Yat sektörü, günden güne daha da genişleyerek büyük bir endüstri alanı haline gelmektedir. Sadece yat imalatçıları değil; aynı zamanda deniz motorları, marina, bağlama alanları, donatım ekipmanları, teknik bakım, su sporları ve acenteler de bu endüstride yerini almış durumdadır. Türkiye'de yıllık yat alım-satım hacmi yaklaşık 450 milyon Euro dolaylarında iken, yan sanayinin de katkısı ile bu rakam 5-5,5 milyar dolara kadar yükselmektedir. Ayrıca, pazarın büyüme oranı da yıllık ortalama %20 civarında gerçekleşmektedir. Fakat, 2011 yılında yaşanan küresel krizin etkisi ile tekne satışlarında ciddi bir azalma görülmüştür. Kriz sonrası siparişlerin ve satışların azalması ile birlikte, haksız rekabetin ortaya çıkması ve pazara ikinci el teknelerin girmesi, tekne imalatçılarını olumsuz etkilemiştir. (Fortune, 2015).

Yatçılık ve teknecilik sektörüne bakıldığında, son dönemlerde önemli değişimlerin olduğu görülmektedir. Talepteki hızlı artış, çok sayıda yeni firmanın sektöre dâhil olması ve farklı ürünlerle sektöre yenilikler katması; özellikle tasarım ve konfor konularında firmaları büyük bir rekabet içerisine itmiştir. Bu rekabet ile birlikte, zorunlu olmadığı halde, teknelere dahi gemi imalat standartları ve kuralları yansımaya başlamıştır. Buna ek olarak, müşteri daha seçici olmaya başlamış, primler sigorta firmaları tarafından kriterler göz önünde bulundurularak ayarlanmış, can ve mal güvenliği ile ilgili belirlenen kriterler marina ve limanlarda mecburi kılınmıştır. Kuralların oluşturulması ve bir standart haline getirilmesi, bütün teknelerin dünya denizine uyum göstermesini sağlamış; bu da yat fiyatlarının artmasına neden olmuştur (BAKKA, 2012).

Önceleri daha çok yarış tipi, yelkenli-motor ya da yalnızca motor bot mevcut iken; zamanla katamaran ve trimaran türü tekneler çoğalmaya başlamıştır. Yine önceleri pek önemsenmeyen hızlı motorbotlarda, hız ile birlikte konforlu ve ful donanımlı kamaralar tercih edilmeye başlanmıştır. Ayrıyeten, tekne genişliği artmış ve iniş merdivenleri teknenin vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Manevrada kolaylık sağlaması açısından, baş pervane olarak da bilinen ‘bowthruster’ uygulaması, 10 metre uzunluğundaki teknelere bile uygulanmaya başlamıştır. Uzunluğu 15 metreyi aşan teknelerde kıç bölgesinin tasarımı kamara ya da makine dairesi olarak yapılırken; jet ski tarzı aksesuarların, küçük bot ya da “tender” olarak bilinen teknelerin sığabileceği ve aynı zamanda su almayan bir bölüm olarak tasarlanmaya başlamıştır. Büyüklüğü 15-16m’den daha fazla olan yatların hemen hemen hepsinde ortak duş ve tuvalet kullanım anlayışı ortadan kalkmıştır. Hijyen sistemi ve pis su tesisatı ilave edilmiş, klima yaygın hale gelmiştir. Macunlama ve boyama işlemleri özel makineler tarafından yapılmaya başlanmıştır. Ses yalıtımı, özellikle ara bölümlerde özen kazanmaya başlamıştır. İletişim, navigasyon, sesli ve görüntülü aletler, ikaz ve alarm sistemleri en ileri teknoloji ile kullanılmaya başlamıştır (BAKKA, 2012).

2.20. TÜRKİYE’DE YAT KAPTANLIĞI EĞİTİMİ VE YETERLİLİKLERİ

Yat kaptanı; teknenin seyrüsefere hazırlanması, limana yanaşması, limandan ayrılması, yolcu alınması, teknenin hem iç hem de dış temizliğinin ve ayrıca bakım işlemlerinin yaptırılması konusunda bilgi ve becerisi olan kişi olarak tanımlanmaktadır. Başka bir ifade ile, yatın sevk ve idaresinden sorumlu olan kişidir. (MEB, 2011). Kaptan bir taraftan işvereni temsil eden kişi, diğer taraftan da çalışan bir gemi adamıdır.

Yat kaptanları, özel ya da ticari yatların yönetilmesi ve yönlendirilmesinden sorumludur ve görevlerini deniz ya da tekne üzerinde sürdürürler. Genellikle sahile yakın alanlarda; tabiat güzelliği ve tarihi değeri olan kıyalarda seyir ederler. Yat kaptanları tarafından taşınan yolcuların büyük bir bölümü, iş yoğunluğunun vermiş olduğu yorgunluğu üzerlerinden atmak ve eğlenmek isteyen insanlardan oluşmaktadır. Türkiye'de yat kaptanları genellikle yaz aylarında çalışmaktadır. Daha çok sabahın erken saatlerinde seyir eden yat kaptanları, güzel bir koya demir atarak seyri tamamlarlar. Yat kaptanı ehliyetine sahip olan kişiler, daha çok yat turizminde kullanılan ticari yatlarda çalışmaktadır. Türkiye'de yat turizmi, genellikle Mersin-İstanbul arasındaki Bodrum, Fethiye, Marmaris, Çeşme ve Kuşadası yörelerinde görülmektedir. Ticari yatlar, "Mavi Yolculuk" ve "Günü Birlik Geziler" şeklinde çalışmalarını sürdürmektedir (MEB, 2007).

2.20.1 Yat Kaptanlığının Tarihsel Gelişimi

Yat kaptanlığı ile alakalı olarak Türkiye'de ilk kez 22 Mart 1943 tarihinde, 5361 sayı numaralı resmi gazetede "Gemi Adamları ve Denizcilerin Talimatnamesi" yayınlanmıştır. Bu talimatnameye incelendiğinde, "Yat Kaptanlığı Ehliyeti" ile ilgili herhangi bir tanımın yapılmadığı görülse de, talimatnamede yer alan maddeler şu şekildedir;

> Madde 14: Liman içi göl ve nehir yolculuğu sınırını aşan ve doğrudan doğruya seyrini temin etmeye kâfi yelken ve teçhizatı bulunan veya yalınız motörle müteharrik ve cesameti elli gros tonilâtoyu geçmeyen ahşap yelken gemileriyle balıkçı ve süngerci vasıtaları şahadetnameli bir reis idaresinde olmak şartıyla yalnız o gemide mevcut motörü normal bir şekilde kullanabileceği ve icap eden her türlü manevreyi yapabileceği Mıntaka Liman Reislikleri tarafından yapılacak ameli imtihan neticesinde sabit elan muvakkat makinist şahadetnamesi almış bir makine adamı idaresinde bulunduğu takdirde ayrıca şahadetnameli bir motorcu aranmaz.
>
> Madde 15: Sevk vasıtaları sırf motor olanlar hariç olmak üzere tulleri on metreyi geçmeyen yelkenli ve motorlu tekmelerden münhasıran bir liman hududu dâhilinde çalışmak ve müsait havalarda sahilden üç milden fazla açılmamak ve seferleri gündüze inhisar etmek ve gemi adamlarının en az üç senelik deniz hizmeti bulunmak şartıyla ayrıca şahadetnameli reis veya deniz şoförü aranmaz.

Buradan da anlaşılacağı üzere, Madde 14'de yelken ile seyir yapan teknelerin reis ehliyetine sahip kişiler tarafından kullanılacağı belirtilmektedir. Madde 15'de ise, 15 metreyi aşmayan yelkenli ve motorlu teknelerin sahilden en fazla 3 mil uzaklıkta ve en az üç yıl deniz tecrübesi olan gemi adamları tarafından kullanabileceği belirtilmektedir. Bunun dışındaki gemiler ile alakalı olarak da; 150 gros tonilatosundan az buharlı gemilerin liman kaptanı, motorların reis, 150-499 gros tonilato arasındaki gemilerin ise kıyı birinci kaptan ya da kıyı ikinci kaptan tarafından kullanılabileceği belirtilmektedir. Daha sonra, 1 Eylül 1945 tarihinde, 6098 sayı resmi gazetede "Gemi Adamları ve Deniz Ehliyetleri Yönetmeliği" yayınlanmıştır.

> Madde 2: Menfaat elde etmek amacıyla denizde kullanılan bütün gemiler ve makineli ya da yelkenli deniz spor veya gezinti aracı "Ticaret Gemisi" olarak tanımlanmıştır. Böylelikle yelkenli deniz spor ve gezinti araçları da yönetmeliklerde yer almaya başlamıştır.
>
> Madde 9: 25 GT.dan küçük makinesiz gemilerin başlangıç limanlarından itibaren kıyı seyri yaparak **50** milden uzağa gitmemek şartıyla, kaptan olarak, kıyı kaptanı yerine, usta gemici ehliyetine haiz denizcinin kullanabileceği belirtilmektedir. Ayrıca liman sınırları içerisinde ticaret kastiyle yolcu veya yük taşıyan kürekli veya boyları **10** m. den ufak yelkenli deniz araçlarının, gemici ehliyetine sahip kimseler tarafından idare edileceği ifade edilmektedir.
>
> Madde 11: Liman seferi bölgesinde yalnız yelken kullanarak deniz spor teknesi gezdirmek isteyenlerden bu yönetmeliğin üçüncü kısmı gereğince güverte zabitliği veya kaptanlık ehliyeti almamış yahut muvazzaf deniz güverte subaylığı yapmamış olanlar, böyle teknelerin yelkenlerini idare edebilecekleri hakkında Beden terbiyesi Genel Müdürlüğünden vesika alırlar. Bu gibi vesikaları haiz kimselerden, kullandıkları yelkenli teknelerin makinelerini de çalıştırarak gezmek isteyenlerin liman kaptanı ehliyetini haiz olmaları lâzımdır.

Madde 2, 9, 11'de belirtildiği gibidir. Aynı zamanda, liman seferi bölgesi dışına çıkan spor teknelerin, altıncı maddede bir kıyı kaptanı yeterliliği ile donatılması gerektiği belirtilmiştir.

28 Haziran 1948 tarihinde, 6948 sayılı resmi gazetede "Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Tüzük" yayınlanmıştır. Bu tüzükte, 1945 yılında "Menfaat sağlamak kastiyle denizde kullanılan her gemiye" şeklinde yapılan tanımı, "Ticaret Gemisi" olarak değiştirilmiştir. İlaveten, yine 1945 tarihinde, resmi gazetede yayımlanmış olan yönetmeliğe ek olarak; 25

GT'dan ufak, makinesiz teknelerin kıyıdan 50 milden fazla uzaklaşmama şartı ile yapacakları yolculuklarda, kıyı kaptanı yerine usta gemicinin bulundurulabileceği koşulu getirilmiştir.

23 Haziran 1951 tarihinde, 7842 sayılı resmi gazetede "Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük" yayımlanmıştır. Bu tüzükte; liman seferi yapacak olan 50 ve daha yukarı gross tonilatodaki ticaret gemilerinde kıyı kaptanı ve daha küçük ticaret ve hizmet gemilerinde ise liman kaptanı yeterliliği zorunlu kılınmıştır. Yine bu bölüme muafiyet yazılarak, "50 gros tonilâtodan ufak makinesiz teknelerde liman kaptanı yerine usta gemici ve boyu 10 metreden ufak makinesiz teknelerde bir gemici bulundurulur" ifadesi eklenmiştir.

5 Aralık 1952 tarihinde, 8275 sayılı Resmi gazetede "Türk Denizci Kütüğü ve Gemiadamları Sınavları Hakkında" bir yönetmelik yayımlanmıştır. Bu yönetmeliğin üçüncü bölümünde, amatör denizcilerle ilgili hükümlere yer verilmiştir. Burada, 67. Madde' de sadece liman sınırları içerisinde spor ve tenezzüh teknelerini kullanmak için amatör liman kaptanlığı veya amatör deniz motorculuğu ehliyetinden söz edilmektedir. Ek olarak, yönetmelikte tüm eğitimler için müfredat programına da yer verilmektedir. Bu tarihten sonra, "Gemi Adamları" bütün yönetmeliklerde ayrı olarak yazılmaktadır.

15 Haziran 1972 tarihinde, 14216 sayılı resmi gazetede "Türk Denizci Kütüğü ve Gemi adamları Sınavları Hakkında Yönetmelik'in *Amatör Denizcilere Ait Hükümler* başlıklı üçüncü bölüm hükümlerinin değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik" de Amatör Denizci Yeterliği'nin ne şartlarda alınacağı Madde 62'de belirtilmiştir. Bu maddede, Münhasıran spor ve gezi amacı ile kullanılan teknelerde (amatör denizci teknesi) geçerli bir amatör denizci yeterliği almak isteyen kişilere yapılacak sınavların ne şekilde yapılacağı ve bununla ilgili işlemlerin aşamaları tanımlanmıştır. Burada görüldüğü gibi, 1952 yılında yayınlanan yönetmelikte bulunan, yalnızca liman sınırları içerisindeki madde kaldırılmıştır. Aynı yönetmeliğin 73. maddesinde Amatör Denizci Yeterliği'nin yetki sınırı ve amatör denizci teknelerini idare edeceklerin yeterlikleri tanımlanmıştır.

Amatör denizci yeterliğini haiz olanlar, boyları 20 metreden küçük olan tekneleri (motorlu, yelkenli veya hem motorlu, hem yelkenli) liman içerisinde veya liman seferi dışında idare edebilirler. Boylan 20 metreden büyük amatör denizci tekneleri, liman seferlerinde liman kaptanlığı yeterliğini haiz bir gemiadamı tarafından; liman seferi dışında ise, kıyı kaptanlığı yeterliğini haiz bir denizci tarafından idare edilebilir.

28 Haziran 1978 tarihinde 16330 sayılı resmi gazetede yayımlanan "Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük" te ilk kez "spor ve gezi için kullanılan yelkenli ya da motorlu gemilere" Yat tanımlaması yapılmaktadır. Ayrıca, bu yönetmelik ile beraber ilk kez "Yat Kaptanı ehliyeti" ifadesi karşımıza çıkmaktadır. Buna göre, "Yat Kaptanı" olabilmek için;

> "En az beş yıl süreyle yönetmeliğe göre alınacak amatör denizci belgesine sahip olmak ve bu süre içinde kaptan olarak en az beş kez liman dışı sefer veya en az 3000 mil seyir yaptığını belgelemek, yat kaptanlığı sınavını vermek koşulu getirilmektedir."

"Yüksek Denizcilik Okulu'nu bitirenlerle Deniz Harp Okulu'nu bitiren güverte, makine ve deniz sınıfı subayları ve güverte sınıfında kıyı kaptanlığı ve daha üst yeterlik belgelerine sahip bulunanlar da bir yıl deniz hizmeti geçirmiş bulunmak koşuluyla, yat kaptanlığı sınavına" girebilmektedir. İlaveten, yönetmeliğin dokuzuncu maddesinde "Kütük boyları 30 metreyi, gros tonilatoları 150'yi ve taşıyacakları yolcu sayısı 12'yi geçmeyen yatlar, liman veya kıyı kaptanı yerine yat kaptanı yeterliğindeki bir denizcinin yönetiminde yolculuk yapabilirler. Bu gemilerin grostonilat olan 150-50 olanlarında ayrıca bir deniz motorcusu, bir gemici, bir miço, 50-18 olanlarında bir yağcı, bir miço bulundurulur. Gros tonilatoları 18'den az olanlarda tayfa bulundurulması isteğe bağlıdır." ifadesine yer verilmektedir.

26 Ağustos 1986 tarihinde, 19203 sayılı resmi gazetede yayımlanan "Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük" te yatın tanımı şu şekilde yapılmıştır; "kütük boyları 30 metreyi, gros tonilatoları 150'yi, taşıyacakları yolcu sayısı 12'yi geçmeyen, spor ve gezi amacıyla kullanılan ve tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen yelkenli, motorlu veya yelkenli ve motorlu, ticaret gemilerine yat" olarak düzenlenmiştir. Buna göre, "Yat kaptanlığı yeterlik belgesi" alabilmek için;

> "Üç yıllık amatör denizci belgesiyle kaptan olarak 2500 mil veya beş yıllık amatör denizci belgesiyle amatör denizci olarak 4000 mil liman dışı yolculuk yaptığını belgelemek, yat kaptanlığı sınavını vermek gerekmektedir."

"Liman sınırlarını aşarak yolculuk yapan gemilerde, üç yıl deniz hizmeti geçiren usta gemicilerle bir yıl deniz hizmeti geçiren güverte lostromoları da yat kaptanlığı sınavına girebilirler." Yönetmelikte ayrıca yatların donatılması ile ilgili olarak;

> "18 gros tonilato ve daha büyük yatların, Liman kaptanı ya da yat kaptanı, 18 gros tonilatodan küçük yatların, amatör denizci yönetiminde yolculuk yapabileceği belirtilmektedir."

Yatlarda, gros tonilatolarına göre, kaptan dışında bulunması mecburi gemi adamları ise şu şekilde belirtilmiştir:

- 100-150 gros tonilato arasında olanlarda (150 dâhil), 1 deniz motorcusu, 1 gemici, 1 miço,
- 50-99 gros tonilato arasında olanlarda, 1 yağcı, 1 gemici,
- 18-49 gros tonilato arasında olanlarda, 1 silici, 1 gemici.

Buna ek olarak, yönetmelikte 18 gros tonilatodan küçük olan yatlarda tayfa bulundurulmasının isteğe bağlı olduğu; gemici, silici ya da miço yerine amatör denizci bulundurulabileceği ifade edilmektedir.

6 Eylül 1989 tarihinde, 20274 sayılı resmi gazetede yayımlanan "Gemi Adamları Yönetmeliği", daha önce 26 Ağustos 1986 tarihinde 19203 sayılı resmi gazetede yayımlanan "Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük" deki maddeler geçerli kalmak suretiyle ve hiçbir değişikliğe uğramadan yayınlanmıştır.

18 Nisan 1992 tarihinde, 21203 sayılı resmi gazetede yayımlanan "Gemi Adamları Yönetmeliği" nde yatlar; özel ve ticari yat olmak üzere ikiye ayrılmıştır.

> *"Ticari yat; yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıdıkları yolcu sayısı 12'yi geçmeyen yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan veya uluslararası teknik kurallara göre yolcu gemilerinde aranan gerekli niteliklerde olup, taşıyacakları yolcu sayısı 12'den fazla 36'dan az olan, Tonilato Belgesi'nde Ticari Yat olarak belirlenmiş deniz araçları"* şeklinde,
>
> *"Özel yat ise; yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıdıkları yolcu sayısı 12'yi geçmeyen, Tonilato Belgesi'nde Özel Yat olarak belirlenmiş deniz araçları şeklinde" tanımlanmıştır*.

Yönetmeliğe göre, yat sınıfı teknelerin donatılması Tablo 2.1'e şeklinde değiştirilmiştir.

Tablo 2.1: Yat sınıfı teknelerin donatılması (1992 tarihli 21203 sayılı Resmi Gazete'den uyarlanmıştır.).

Yatların GT		Liman ya da Yat kaptanı	Deniz Motorcusu	Amatör denizci	Miço	Gemici	Usta gemici	Yağcı
Ticari Yat	18'den Küçük						1	
	18-49 arası	1				1		
	50-99 arası	1				1		1
	100-150 arası	1	1		1	1		
Özel Yat	18'den küçük			1				
	18-49 arası			1		1		
	50-150 arası	1				1		1

Her GT'deki ticari yatların liman dışı seferlerinde, personelden en az birinin Deniz Tahditli Telsiz Telefon Operatörlüğü yeterliğine haiz olması gerekir.
50- 99 GT arası Ticari Yatlardan Yelkenle hareketli ve toplam HP'si 375 olanlarda yağcı aranmaz.
0-18 Grostondan küçük Ticari Yallarda *Amatör Denizci*'de kullanabilir.

28 Ağustos 1995 tarihinde, 22388 sayılı resmi gazete yayınlanan "Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük" te daha önce18 Nisan 1992 tarihinde 21203 sayılı resmi gazetede yayınlanmış olan "Gemi Adamları Yönetmeliğinde" ki yat tipi teknelerin donatımı ile alakalı bazı değişiklikler yapılmıştır. Buna göre Tablo 2.2 elde edilmiştir.

Tablo 2.2: Yat sınıfı teknelerin donatılması (1995 tarihli 22388 sayılı Resmi Gazete'den uyarlanmıştır.).

Yatların GT		Liman ya da Yat kaptanı	Deniz Motorcusu	Amatör denizci	Miço	Gemici	Usta gemici	Yağcı
Ticari Yat	18'den Küçük			1				
	18-49 arası	1				1		
	50-99 arası	1				1		1
	100-150 arası	1	1		1	1		
Özel Yat	18'den küçük			1				
	18-49 arası			2		1		
	50-150 arası	1		1		1		1

30 Ocak 1997 tarihinde, 22893 sayılı resmi gazetede yayımlanan Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik'te yat kaptanlığı yeterlik belgesi alabilmek için gerekli olan koşullar şu şekilde belirtilmektedir;

- Üç yıllık amatör denizci belgesiyle kaptan olarak 2500 mil ya da,
- Beş yıllık amatör denizci belgesiyle amatör denizci olarak 4000 mil liman dışı yolculuk yaptığını belgelemek ve
- Yat kaptanlığı sınavını vermek gerekmektedir.

Ancak; sonradan yönetmeliğe, öğrenimleri esnasında "Yat Kaptanlığı Yeterlik Belgesinin verilmesinde öngörülen dersleri" okuduğunu belgeleyen makine sınıfı yeterliliğine haiz olanlar

ile Deniz Kuvvetleri'nde görevde bulunan subaylar bu belgeyi sınavsız olarak alabilmektedir" maddesi ilave edilmiştir. Buna göre, yat kaptanlığı için okunması gereken dersler şu şekildedir;

- Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları,
- Gemi Kullanma,
- Denizde Haberleşme,
- Gemicilik,
- Deniz Hukuku,
- Meteoroloji,
- Denizde Güvenlik,
- Motor Bilgisi ve
- Denizcilik İngilizcesi' dir.

1 Nisan 1997 tarihinde, 22951 sayılı resmi gazetede yayınlanan Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik'te *"1/2/1997 tarihine kadar Yat Kaptanlığı yeterlik belgesi almış olanlara, talepleri üzerine, Liman Kaptanlığı yeterlik belgesi verilerek Yat Kaptanlığı yeterlik belgesi iptal edilir"* ifadesi yer almaktadır. Dolayısıyla, bu madde ile yat kaptanlığı ehliyeti olan kişiler, ilk kez farklı bir yeterliliğe geçiş için hak kazanmıştır.

02 Ağustos 1997 tarihinde 23068 sayılı resmi gazetede yayınlanan Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik'te; *"beş yıllık amatör denizci belgesiyle amatör denizci olarak 4000 mil liman dışı yolculuk yaptığını belgelemek veya idarenin onaylayacağı en az bir yıl süreli Yat Kaptanlığı eğitimi veren kurumlardan mezun olmak ve Yat Kaptanlığı sınavını vermek gerekir"* ifadesine yer verilmektedir. Burada bir önceki yönetmelikte belirtilen "Beş yıllık amatör denizci belgesiyle amatör denizci olarak 4000 mil liman dışı yolculuk yaptığını belgelemek" zorunluluğunun ve sonrasında girilmesi gereken sınavın artık olmadığı ve eğitim kurumlarına yat kaptanlığı için yetki verildiği görülmektedir.

24 Temmuz 2001 tarihinde, 24472 sayılı resmi gazete yayınlanan "Gemiadamları Yönetmeliği" ile daha önce 30/1/1997 tarihli ve 22893 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanan "Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik" yayından kaldırılmıştır. Bu yeni yönetmelikte ise, ticari yat ve özel yat tanımları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Ticari Yat; "yat tipinde İnşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticari olarak gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu veya balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi (dâhil) ya da kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden daha fazla uzaklaşmamak şartıyla, taşıdığı yolcu sayısı otuzaltıyı (dâhil) geçmeyen ve tonilato belgesinde ticari yat olduğu belirtilen gemi,"

"Özel Yat: Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, taşıdığı yolcu sayısı onikiyi geçmeyen, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, tonilato belgesinde özel yat olduğu belirtilen gemi" (Gemiadamları Yönetmeliği, 2001).

Yönetmelikte ayrıca "Gemiadamları yeterlilik dereceleri" ne D maddesi olarak yat sınıfı ilave edilmiştir. Buna göre yeterlilik derecelerinin sınıflandırılması şu şekildedir;

d)Yat Sınıfı (YachtDepartment)

a) Amatör Denizci (AmateurSeaman)

b) Yat Kaptanı (Yacht Master)

Bu yönetmeliğe göre, yat sınıfı gemiadamlarının yeterlilik şartları aşağıdaki gibidir. Yönetmeliğin 11. Maddesinde Yat sınıfı gemiadamları yeterlikleri için gerekli olan yaş, eğitim-öğretim, deniz hizmet süresi ile ilgili koşullar belirtilmiştir. Buna göre;

a-Amatör denizci olmak için müracaat edenler; onsekiz yaşını doldurmuş, en az ilköğretim okulunu bitirmek ve idarenin öngördüğü amatör denizci sınavını başarmak şartıyla "Amatör Denizci" yeterliğini almaya hak kazanırlar. Kişisel başvuru yapmaları halinde, Deniz Kuvvetleri astsubay güverte sınıf okulları mezunu astsubaylara amatör denizci yeterliği sınavsız olarak verilmektedir. Bunun yanında, yine yönetmelikte belirtildiği üzere; "Türkiye'de oturma izni bulunan yabancı uyruklulara, bu yönetmelikte belirtilen şartları sağlaması halinde, "Amatör Denizci" yeterlik belgesi" verilmektedir.

b-Yat kaptanı olmak için müracaat edenler; üç yıllık amatör denizci belgesiyle kaptan olarak 2500 mil veya beş yıllık amatör denizci belgesiyle 4000 mil liman dışı yolculuk yaptığını belgelemek veya içeriği ve süresi Eğitim-Sınav Yönergesi ile belirlenen "yat kaptanı eğitimini onaylı eğitim kurumlarında görmek, "Tahditli Telsiz Operatörü (ROC)" belgesine sahip olmak ve idarenin öngördüğü "yat kaptanı sınavını başarmak, şartlarını sağlayanlar "Yat Kaptanı" yeterliğini almaya hak kazanmaktadır.

Fakat, yat kaptanlığı yeterlilik belgesi olanlar, bu yönetmeliğin yürürlüğe girmesi ile birlikte bir yıl içinde 19. Maddede ifade edilen deniz güvenlik eğitimlerini alması ve bu eğitimlere ilişkin belgelere sahip olması gerekmektedir. İlaveten, makine sınıfı yeterliğine haiz olanlardan, yat kaptanlığı yeterlik belgesinin verilmesinde öngörülen dersleri öğrenimleri sırasında okuduğunu belgeleyenler ile Deniz Harp Okulu mezunlarına "Tahditli Telsiz Operatörü (ROC)" belgesine sahip olmak şartıyla yat kaptanlığı yeterliği sınavsız verilmektedir.

08 Nisan 2002 tarihinde, 483 sayılı bakanlık oluru yürürlüğe giren eğitim ve sınav yönergesine göre, yat kaptanlığı eğitim müfredatı ile ilgili gereklilikler aşağıda tanımlandığı gibidir.

- Seyir
- Gemicilik
- Tekne Kullanma
- Denizde Çatışmayı önleme kuralları
- Denizde Haberleşme
- Meteoroloji
- Denizde Güvenlik
- Deniz Hukuku
- Motor Bilgisi
- Denizcilik İngilizcesi

Aynı yönetmelikte, eğitim sonunda girilmesi gereken sınavlar aşağıdaki gibidir. Derslerden geçme notu 100 üzerinden 50 puandır.

- Seyir ve Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları
- Gemicilik, Tekne Kullanma ve Meteoroloji
- Denizde Güvenlik ve Denizde Haberleşme
- Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri
- Motor Bilgisi
- Denizcilik İngilizcesi

31 Temmuz 2002 tarihinde, 24832 sayılı resmi gazetede yayınlanan "Gemiadamları Yönetmeliği"nde; yat kaptanı olabilme şartına;

- Usta gemici yeterliği ve bir yılı dümencilikle geçmek koşulu ile üç yıl deniz hizmetinde bulunmak ifadeleri ilave edilmiştir.

Ek olarak, yönetmeliğin ikinci maddesi, "Tahditli Telsiz Operatörü" veya "Kısa Mesafe Telsiz Operatörü" belgesine sahip olmak şeklinde değiştirilmiştir.

18 Mayıs 2004 tarihinde, 25466 sayılı resmi gazetede yayınlanan "Gemiadamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" te sağlık raporu ile ilgili düzenleme aşağıdaki gibi yapılmıştır.

> *"Özel yat veya amatör balıkçı teknesi kullanan amatör denizciler ile balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamları, Gemiadamları Sağlık Yönergesi hükümleri dışındadır. Amatör denizciler ile balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının tabi olacakları sağlık raporları, sürücü olur raporu düzenlemeye yetkili özel veya kamu sağlık kuruluşlarından alınacaktır. Bu sağlık raporları beş yıl geçerli olacak ve rapor düzenlenmesinde sürücü belgelerinin düzenlenmesinde esas alınan sağlık şartları geçerli olacaktır. Ancak, bu madde kapsamında olan gemiadamları ve amatör denizciler bu madde kapsamı dışındaki gemilerde çalışmaları halinde, Gemiadamları Sağlık Yönergesine göre iki yıllık sağlık raporlarını almak zorundadırlar"*

22 Nisan 2007 tarihinde, 26501 sayılı resmi gazetede yayınlanan "Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği" nin beşinci maddesinde yat Kaptanlığı ehliyetinin kurs ile verilebileceği ifade edilmektedir. Yönetmelikte bu kurslara ait kurs programları, başvuru ve kurs açma izni, eğitimcilerde aranan nitelikler, başvuruda aranacak şartlar ve devam zorunluluğu gibi bazı kriterler standart haline getirilmiştir. Eğitim verecek olan bu kurumların denetlenmesinde ise: 13/2/2006 tarihinde 26079 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik" in göz önünde alınacağı ifade edilmiştir.

23 Ağustos 2012 tarihinde, 28390 sayılı resmi gazetede yayınlanan Gemiadamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik'te tek olan yat kaptanlığı ehliyetleri aşağıda gösterildiği gibi güncellenmiştir.

a) Yat Kaptanı (499 GT),

b) Yat Kaptanı (2999 GT) ve

c) Yat Kaptanı (3000 GT üzeri) dır.

Yat sınıfı yeterlikleri için gerekli koşullar aşağıda gösterildiği gibi değiştirilmiştir.

a) Yat Kaptanı (499 GT): Bu ehliyet türüne sahip olan kişiler, en yakın kara parçasından 200 milden daha fazla açılmadan, 499GT kadar olan yatlarda kaptan olarak görev yapabilmektedirler. Bu ehliyet sınıfı için; 21 yaşını doldurmuş, en az üç yıl vardiyadan sorumlu zabit yeterliliği ile hizmetini tamamladıktan sonra onaylı bir eğitim görmek veya onaylı bir eğitim kurumunda eğitimini tamamlamak, boyu 15m den büyük bir ticari yatta altı aylık staj yapmak, "GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü" veya "Kısa Mesafe Telsiz Operatörü" belgesine

sahip olmak, Deniz Güvenlik sertifikalarına sahip olmak, tıbbi bakım belgesi ile radar gözlem ve plotlama belgesine sahip olmak ve idarenin öngördüğü sınavdan geçmek gerekmektedir. I. zabit ve üstü ehliyete sahip kişilere bu ehliyet türü, talepleri halinde sınavsız olarak verilir.

b) Yat Kaptanı (2999 GT): Bu ehliyet türüne sahip olan kişiler, 500-299GT'ye kadar olan yatlarda kaptan olarak görev yapabilmektedirler. Bu ehliyet sınıfı için; 23 yaşını doldurmak, en az lise veya dengi okul mezunu olmak, bu ehliyet tipi için belirlenen eğitimi tamamlamak veya A-II/2 müfredat programına uygun bir eğitimi onaylı bir eğitim kurumunda tamamlamak, Yat Kaptanı (499 GT) yeterliği ile boyu 15 metreden daha uzun ticari yatlarda en az 24 ay kaptan olarak deniz hizmeti bulunmak, Deniz Güvenlik sertifikalarına, tıbbi bakım belgesi ile radar gözlem ve plotlama belgesine sahip olmak, bu ehliyet türü için tanımlanan sınavdan başarılı olmak icap etmektedir. Kaptan ve Uzakyol Kaptanı ehliyeti olanlar ve 12 ay kaptan ehliyetiyle hizmeti olanlara bu ehliyet, talepleri halinde sınavsız olarak verilir.

c) Yat Kaptanı (3000 GT ve üzeri): Bu ehliyet türüne sahip olan kişiler, 3000GT üzerindeki yatlarda kaptan olarak görev yapabilmektedirler. 500-2999 GT arasındaki yatlarda Yat Kaptanı (2999 GT) ehliyetiyle 12 ay deniz hizmeti bulunan uzakyol kaptanlarına bu ehliyet belgesi, sınavsız olarak verilir."

19 Aralık 2013 tarihinde, 10519 sayılı Bakanlık Makam Oluru ile yürürlüğe giren ve Temmuz 2014 tarihinde değişik yapılan Eğitim ve Sınav Yönergesi'ne göre yat sınıfı eğitimi gerekleri, yönetmeliğin EK-12 belirtilmiştir. Buna göre Tablo 2.3'de Yat Kaptanı (499 GT) eğitiminde görülmesi gereken dersler ve Tablo 2.4'de Yat Kaptanı (500-2999GT) eğitiminde görülmesi gereken dersler gösterilmiştir.

Tablo 2.3: Yat Kaptanı (499 GT) eğitiminde görülmesi gereken dersler (2013).

Seyir Gemicilik Denizde Haberleşme Meteoroloji Denizde Emniyet Ve Gemi Güvenlik Eğitimleri Deniz Hukuku Motor, Elektrik Ve Teknik Bilgi Denizcilik İngilizcesi	Öngörülen zorunlu eğitim toplam 350 saatten az ve dört aydan kısa sürede verilemez. Eğitim süresince 35 saat süre ile teknede uygulamalı eğitim yapılacaktır. Bu eğitim için Güverte Sınırlı İşletim düzeyi eğitiminde belirtilen araç gereçler bulunmalıdır.

Tablo 2.4: Yat Kaptanı (500-2999GT) eğitiminde görülmesi gereken dersler (2013).

Seyir Vardiya Standartları Gemi İnşa Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri Gemi Makineleri Teknik İşletmecilik Denizde Emniyet Denizcilik İngilizcesi Elektronik Seyir Meteoroloji ve Oşinografi Deniz Hukuku Deniz Sigortaları Gemi Manevrası Liderlik ve Ekip Çalışması Becerileri	Öngörülen zorunlu eğitimler; 600 saat (günde 8 saati geçmemek üzere, 3,5 aydan kısa, beş aydan)'ten uzun sürede verilemez. Bu eğitim için Güverte Yönetim düzeyi eğitiminde belirtilen araç gereçler bulunmalıdır.

02 Mart 2015 tarihinde, 14739 sayılı Bakanlık Makam Oluru ile yürürlüğe giren Eğitim ve Sınav Yönergesi' ne göre, yat sınıfı eğitimi gerekleri bir önceki yönetmelikteki aynı şekliyle kullanılmıştır. Bir önceki yönetmelikte Yat Kaptanlığı (499GT) ve Yat Kaptanlığı (500-2999GT) için girilmesi gereken sınavlar tek olarak gösterilmiş ve yapılan bu hata bu yönetmelikte Tablo 2.5'deki şekilde düzeltilmiştir.

Tablo 2.5: Yat kaptanlığı eğitimi sonunda girilmesi gereken sınav ve notları (2015).

Sınav Konusu Yat Kaptanlığı (499GT)	**Başarı puanı**
Seyir – Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları	50/100
Denizde Haberleşme	50/100
Denizde Güvenlik	50/100
Gemicilik, Tekne Kullanma	50/100
Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri	50/100
Motor Bilgisi	50/100
Denizcilik İngilizcesi	50/100
Sınav Konusu Yat Kaptanlığı(500-2999GT)	**Başarı puanı**
Seyir	60/100
Vardiya Standartları	60/100
Gemi İnşa, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi	60/100
Gemi Manevrası ve Gemi Makineleri	60/100
Meteoroloji ve Oşinografi	50/100
Deniz Hukuku, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Personel İdaresi, Deniz İşletmeciliği	50/100
Denizcilik İngilizcesi	60/100

2.20.2. Yat Sınıfı Gemiadamı Yeterlilikleri ve Şartları

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, 10 Şubat 2018 tarih ve 30328 sayı ile resmi gazetede yayınlanmıştır. Bu yönetmelikte yat kaptanı yeterlilikleri aşağıdaki gibidir;

- Yat kaptanı (149 GT),
- Yat kaptanı (499 GT) ve
- Yat kaptanı (Sınırsız)dır.

Yönetmeliğin 26. maddesinde yat sınıfı gemiadamlarının yeterlilik şartları yer almaktadır. Buna göre; *Yat Kaptanı (149 GT)* yeterliliği için 18 yaşını doldurmuş ve en az lise eğitimi tamamlamış olmak, bu ehliyet için tanımlanan sınavlardan başarılı olmak, Kısa Mesafe Telsiz Operatörü sertifikasına sahip olmak; en az altı ay usta gemici veya güverte lostromosu yeterliliği ile deniz hizmetinde bulunanlar için Yat Kaptanı(149 GT) eğitimini onaylı bir eğitim kurumunda tamamlamak veya onaylı bir eğitim kurumunda gerekli eğitimi aldıktan sonra üç ay yat stajını, tam boyu 15 metreden uzun ticari yatlarda, yolcu motorlarında veya gezinti-tenezzüh teknelerinde tamamlamak gerekmektedir. Sınırlı vardiya zabiti ve üstü ehliyetlere sahip kişilere, talepleri halinde bu ehliyet ek bir eğitime ihtiyaç olmadan tanımlanır. Bu ehliyet için gerekli eğitimi onaylı bir eğitim kurumunda tamamlayanlara talepleri durumunda, gemici yeterliliği verilir. Yat stajı, gemici yeterliliği ile yapılabilir (Resmi Gazete, 2018).

Yat kaptanı (499 GT) yeterliği alma koşulları; en az lise eğitimini tamamlamış olmak ve "GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü" yahut "Kısa Mesafe Telsiz Operatörü" belgesine sahip olmak, güverte lostromosu veya usta gemici yeterliğine sahip olup, en az 24 ay veya Yat Kaptanı (149 GT) yeterliği ile, en az 12 ay deniz hizmetinde bulunduktan sonra yönergede belirtilen 499 GT eğitimini almak veya sözleşmede öngörülen A-II/3 ya da A-II/1 müfredat programlarını içeren eğitimi yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında almak ve üç ay deniz eğitimini stajyer olarak tam boyu 15 metreden daha uzun ticari yatlarda, yolcu motorlarında veya gezinti-tenezzüh teknelerinde tamamlamak olarak belirlenmiştir. Yönergede belirtilen Yat 499 GT eğitimini yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında almak, üç ay deniz eğitimini stajyer olarak, tam boyu 15 metreden daha uzun ticari yatlarda, yolcu motorlarında veya gezinti-tenezzüh teknelerinde tamamlamak ve İngilizce puan şartı yerine getirilmelidir. Birinci zabit ve üstü ehliyetlere sahip kişilere, talepleri halinde bu ehliyet ek bir eğitime ihtiyaç olmadan tanımlanır. Bu ehliyet için gerekli eğitimi onaylı bir eğitim kurumunda tamamlayanlara

talepleri durumunda, gemici yeterliliği verilir. Yat stajı, gemici yeterliliği ile yapılabilir (Resmi Gazete, 2018).

Yat kaptanı (Sınırsız) yeterliği alma koşulları; en az lise eğitimini tamamlamak ve "GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine sahip olmak, yönergede belirtilen eğitimi veya Sözleşmede öngörülen A-II/2 müfredat programına uygun bir eğitimi yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında almak ve üç ay deniz eğitimini stajyer olarak tam boyu on beş metreden daha uzun ticari yatlarda, yolcu motorlarında, gezinti-tenezzüh teknelerinde veya yolcu gemilerinde tamamlamak veya Yat kaptanı (499 GT) yeterliği ile boyu yirmi dört metreden daha uzun ticari yatlarda en az yirmi dört ay yat kaptanı olarak deniz hizmeti sahibi olmak ve İngilizce puan şartı tamamlanmalıdır. Uzak yol birinci zabiti ve üstü ehliyetlere sahip kişilere, talepleri halinde bu ehliyet ek bir eğitime ihtiyaç olmadan tanımlanır (Resmi Gazete, 2018).

2.20.3. Yatların Gemiadamı İle Donatımı

Gemilerde, ebadına ve yolculuk kriterlerine göre, belirli sayılarda gemiadamı bulundurulmalıdır. Bir geminin gemiadamı ile donatılması, mevzuatta yer alan sayıda ve yeterlilikte gemiadamının gemide istihdam edilmesi anlamına gelmektedir. Gemiler, yola karşı elverişli olmak için mevzuatta belirtilen sayı kadar gemi adamı ile donatılmak zorundadır. Geminin gemiadamı ile donatılması, gemi işletmelerinin sorumluluğundadır; fakat aynı zamanda mevzuatta kaptana geminin yola elverişli olmasını sağlama görevi verilmektedir. Dolayısıyla, işletme tarafından geminin donatımı gerçekleştirilemediği takdirde, mevzuata göre kaptanın da bu konuda yetkisi bulunmaktadır (Gemiadamları Yönetmeliği md.58). 30.09.2014 tarih ve Sayı ile 50794 Sayılı Bakanlık Makam Oluru yürürlüğe giren "Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönergede Değişiklik Yapılmasına Dair Yönerge"de yatların gemiadamı ile donatımı hakkında (KAYSİS, 2018) gerekli bilgi Tablo 2.6'da verilmiştir.

Tablo 2.6: Yatların Gemiadamları İle Donatımı (KAYSİS, 2018).

Yat Türü	Yat Büyüklüğü	Yeterlilik			
		Yat Kaptanı	Gemici	Yağcı	Toplam
Ticari Yat	150 GT- 500 GT'den küçük	1	1	1	3
	18 GT – 150 GT'den küçük	1	1		2
	18 GT'den küçük	1			1

1- "Kabotaj ve Liman Seferinde 18 GT'den küçük Ticari Yatlarda Yat Kaptanı yerine Usta gemici kaptanlık yapabilir."
2- "Yakın Kıyısal Sefer ve Kabotaj Sefer bölgesinde 500 GT'den küçük ticari yatlarda Sınırlı Vardiya Zabiti kaptanlık yapabilir."
3- "Liman seferinde Ticari Sürat Motorlarını gemici yeterliğine sahip gemiadamı sevk ve idare eder."
5- "500 GT dan küçük yatlarda Yat Kaptanı (499 GT) kaptanlık yapar."
6- "500 GT ve üzeri ticari yatların donatımına 1usta gemici ilave edilir."
7- "500-2999 GT arasındaki ticari yatlarda Yat Kaptanı (2999 GT) kaptanlık yapar."
8- "3000 GT ve üzeri ticari yatlarda Yat Kaptanı (3000 GT ve üzeri) kaptanlık yapar."
9- "Makinası köprü üstünden kumandalı 300 GT'a kadar ticari yatlarda yağcı yerine usta gemicide çalışabilir."

2.20.4. Yat Kaptanlığı Eğitimi

Yat kaptanı olabilmek için, yetkilendirilmiş bir denizcilik kursuna müracaat edilmesi gerekmektedir. Minimum dört aylık zorunlu **"**Yat Kaptanı Eğitimi" ve üç aylık yat stajı tamamlandıktan sonra, idare tarafından yapılan "Yat Kaptanı" sınavından başarı ile geçmek gerekmektedir. Sınavda başarılı olanlar "Yat Kaptanı Belgesi" alma hakkı kazanmaktadır. Yat kaptanlığı eğitimleri, özel kurslar ve YÖK bağlı meslek yüksekokulu bünyesinde bulunan bölümlerde verilmektedir.

Yat kaptanlığı (149GT): Bu ehliyet türü için eğitim süresi en az 200 saat olarak belirlenmiştir. Eğitimi alan kişilere, eğitimi gördüğü süre içinde, tekne üstünde uygulamalı olarak en az 24 saat eğitim verilmelidir. Yat personeli intibak eğitimi başlıklı dersin; 16 saat olarak, eğitim içerisinde gösterilmesi gerekmektedir. (GASM, 2018).

Yat Kaptanlığı (499GT): Bu ehliyet türü için; eğitim süresi dört aydan kısa sürede olmama şartıyla, en az 350 saat olarak belirlenmiştir. Eğitimi alan kişilere, eğitimi gördüğü süre içinde, tekne üstünde uygulamalı olarak en az 35 saat eğitim verilmelidir. Yat personeli intibak eğitimi başlıklı dersin; 16 saat olarak eğitim içerisinde gösterilmesi gerekmektedir. (GASM, 2018).

Yat Kaptanlığı (Sınırsız): Bu ehliyet türü için eğitim süresi; günde sekiz saati geçmeden, beş aydan uzun, üç buçuk aydan kısa sürede verilmeme şartıyla; en az 600 saat olarak belirlenmiştir. Yat personeli intibak eğitimi başlıklı dersin, 16 saat olarak eğitim içerisinde gösterilmesi istenmektedir. (GASM, 2018).

2.20.5. Yat Kaptanı Eğitim Müfredatı ve Sınavları

Yat kaptanı olabilmek için alınması gereken eğitimler; 12 Şubat 2018 tarihinde, 12159 sayılı bakanlık oluru ile yürürlüğe giren Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi'nde belirtilmiştir. *Yat Kaptanı (149GT),* Yat Eğitimine Giriş (yat personeli intibak eğitimi), Seyir, Gemicilik, Denizde Haberleşme, Meteoroloji, Denizde Emniyet ve Gemi Güvenlik Eğitimleri, Denizcilik İngilizcesi derslerini almalıdır. *Yat Kaptanlığı (499GT),* Yat Eğitimine Giriş (Yat Personeli İntibak Eğitimi) Seyir, Gemicilik, Denizde Haberleşme, Meteoroloji, Denizde Emniyet Ve Gemi Güvenlik Eğitimleri, Deniz Hukuku, Motor, Elektrik Ve Teknik Bilgi, Denizcilik İngilizcesi derslerini almalıdır. *Yat Kaptanlığı (Sınırsız),* Seyir, Vardiya Standartları, Gemi İnşa, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Gemi Makineleri, Teknik İşletmecilik, Denizde Emniyet, Denizcilik İngilizcesi, Elektronik Seyir, Meteoroloji Ve Oşinografi, Deniz Hukuku, Deniz Sigortaları, Gemi Manevrası, Liderlik Ve Ekip Çalışması Becerileri derslerini almalıdır. (GASM, 2018).

12 Şubat 2018 tarihinde, 12159 sayılı bakanlık oluru ile yürürlüğe giren Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi'ne göre, eğitim tamamlandıktan sonra girilmesi gereken sınavlar ve geçme notları belirlenmiştir. *Yat Kaptanlığı(149GT)* için sınava girecek kimseler; Seyir, Gemicilik, Denizde Haberleşme, Denizde Güvenlik sınavlarından 100 üzerinden 50 başarı notu almalıdır. *Yat Kaptanlığı(499GT)* için sınava girecek kimseler; Seyir-Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları, Denizde Haberleşme, Denizde Güvenlik, Gemicilik, Tekne Kullanma, Deniz Hukuku Ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Motor Bilgisi, Denizcilik İngilizcesi sınavlarından 100 üzerinden 50 başarı notu almalıdır. *Yat Kaptanlığı(sınırsız)* için sınava girecek olan kimseler ise; Seyir, Vardiya Standartları, Gemi Manevrası Ve Gemi Makineleri , Denizcilik İngilizcesi sınavlarından 100 üzerinden 60; Meteoroloji ve Oşinografi, Deniz Hukuku, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Personel İdaresi, Deniz İşletmeciliği sınavlarından 100 üzerinden 50 başarı notu almalıdır. İlaveten, yönetmelikte Yabancı Dil Sınavı'nın İngilizce bölümünden veya eşdeğeri kabul edilen herhangi bir sınav türünden Yat Kaptanlığı(499GT) 50 puan, Yat Kaptanlığı (Sınırsız) 60 puan alması gereklidir; Yat Kaptanlığı (149GT) sınavdan muaf tutulmuştur (GASM, 2018).

2.21. YURT DIŞINDAKİ YAT KAPTANLIĞI EHLİYETLERİ

2.21.1. Hırvatistan

Hırvatistan'da Deniz, Turizm, Trafik ve Geliştirme Bakanlığı tarafından yat kullanım yetkisi için beş farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Tekne Kaptanı Kategori A (*Voditelj brodice kategorije A*)
b) Tekne Kaptanı Kategori B (*Voditelj brodice kategorije B*)
c) Tekne Kaptanı Kategori C (*Voditelj brodice kategorije C*)
d) Yat Kaptanı Kategori A (100 GT'ye kadar olan yatlar) (*Zapovjednik jahte kategorije A (jahta do 100 BT*))
e) Yat Kaptanı Kategori B (500 GT'ye kadar yat) (*Zapovjednik jahte kategorije B (jahta do 500 BT*)) (MMPI, 2019).

Tekne Kaptanı Kategori A ehliyet türü için en az 15 yaşında olmak ve sınavda başarılı olmak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için temel harita bilgisi, denizde çatışmayı önleme kuralları, tehlike sinyalleri, halatlar ve bağlar, basit meteoroloji bilgisi, yerel rüzgârlar konularında altı saatlik eğitim bulunmaktadır.

Tekne Kaptanı Kategori B ehliyet türü için en az 16 yaşında olmak ve sınavda başarılı olmak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için seyir, makine tamir ve bakım bilgisi, deniz hukuku ve meteoroloji, tekne manevrası, denizde çatışmayı önleme kuralları, güvenlik ve ilk yardım, haberleşme sistemleri konularında 12 saatlik eğitim bulunmaktadır.

Tekne Kaptanı Kategori C ehliyet türü için; en az ilköğretim mezunu ve 18 yaşını doldurmuş olmak, görme ve işitme konusunda belirlenen sağlık koşullarını sağlamak ve sınavda başarılı olmak gerekmektedir. Şartı sağlayanlar için düzenlenen belge beş yıl süre ile geçerlidir. Ehliyet yenilenirken ilgili sağlık kontrollerinin tekrar edilmesi ve geçerli olması gerekmektedir. Bu ehliyet türü için seyir, makine tamir ve bakım bilgisi, deniz kirliliği önleme, tekne dengesi, deniz hukuku, meteoroloji, ilk yardım, tekne manevrası, denizde çatışmayı önleme kuralları, denizde güvenlik, haberleşme sistemleri konularında 17 saatlik teorik ve sekiz saatlik uygulama eğitimi bulunmaktadır.

Yat Kaptanı Kategori A (100 GT'ye kadar olan yatlar) ehliyet türü için; en az lise mezunu ve 18 yaşını doldurmuş olmak, bir ticaret gemisinde veya kamu gemisinde en az 12 ay seyir ile ilgili hizmet vermiş olmak veya başvuran kişi Kategori C kaptanı ise, en az üç yıl hizmet vermiş

olmak, görme ve işitme konusunda belirlenen sağlık koşullarını sağlamak ve sınavda başarılı olmak gerekmektedir. Şartı sağlayanlar için düzenlenen belge, 5 yıl süre ile geçerlidir. Ehliyet yenilenirken, ilgili sağlık kontrollerinin tekrar edilmesi ve geçerli olması gerekmektedir. Bu ehliyet türü için seyir, yelkencilik, elektronik seyir cihazları, tekne kullanma, denizde çatışmayı önleme kuralları, meteoroloji ve oşinografi, deniz hukuku, denizcilik İngilizcesi konularında 33 saatlik teorik ve 17 saatlik uygulama; toplam 50 saat eğitimi bulunmaktadır.

Yat Kaptanı Kategori B (500 GT'ye kadar yat) ehliyet türü için en az lise mezunu ve 25 yaşını doldurmuş olmak, gemide en az 24 ay seyir ile ilgili hizmet vermiş olmak veya 100 BT'ye kadar olan bir yatta 12 ay yat kaptanı olarak çalışmış olmak, görme ve işitme konusunda belirlenen sağlık koşullarını sağlamak ve sınavda başarılı olmak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için seyir, yelkencilik, astronomik seyir, elektronik seyir, gemi inşaatı, tekne kullanma, denizde güvenlik, meteoroloji, deniz hukuku, deniz sigortaları, denizcilik İngilizcesi konularında 88 saatlik teorik ve 86 saatlik uygulama; toplam 174 saat eğitimi bulunmaktadır.

Hırvatistan'da yatların gemiadamı ile donatılması Tablo 2.7'de gösterilmiştir.

Tablo 2.7: Hırvatistan'da yatların gemiadamı ile donatılması.

Yat Boyutu	**Personel**
20 GT'ye kadar olan yatlar. İç sularda ve tüm uluslara sularda seyir için	Tekne Kaptanı Kategori C +1 Ekip üyesi
Ticari amaçlı 20 GT bir yat, İç sularda ve ana karadan (6-3-1Nm uzaklaşmadan) sınırlı sularda	Tekne Kaptanı Kategori C
20 GT - 100 GT arası bir yatta Amaca ve seyir alanına bakılmaksızın	Yat Kaptanı Kategori A (100 BT'ye kadar olan yatlar) +1 Mürettabat
100 ila 500 BT arası bir yat Seyir alanına bakılmaksızın	Yat Kaptanı Kategori B (500 BT'ye kadar yat) (Kaptan bu tekneyi kullanmak için temel denizde güvenlik ve tıbbi ilk yardım sertifikasına sahip olacaktır.) Makine ve güverte için bir personel
500 GT 'nin üzerinde bir yatta Seyir alanına bakılmaksızın	Bu yatı kullanabilmek için 3000GT gemi kaptanı olma zorunluluğu bulunmaktadır.

2.21.2. Slovenya

Slovenya'da yasal bilgi sistemi tarafından yat kullanım yetkisi için üç farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Motorcu Denizci (SLO I/1) (mornar motorist (SLO I/1))
b) Gemi Görevlisi Ustası ve Memuru, 200 Tonaja Kadar (SLO I/2))poveljnik in častnik straže na ladji z bruto tonažo do 200 (SLO I/2))
c) Yat Kaptanı 500 tona kadar (SLO I/3) (poveljnik jahte z bruto tonažo do 500 (SLO I/3)) (PISG, 2019).

Motorcu Denizci (SLO I / 1) ehliyet türü için; en az lise mezunu ve 18 yaşında olmak, mürettebat üyesi olarak en az bir yıllık denizcilik hizmeti almış veya en az üç yıllık bir tekne yeterlilik belgesine sahip olmak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için, seyir, denizde çatışmayı önleme kuralları, gemicilik, denizde güvenlik, temel meteoroloji derslerden yapılan sınavda başarılı olmak gerekmektedir. Başarılı olanların belgeleri sınırsız olarak hazırlanır.

200 Brüt tonaja kadar gemilerde kaptan ve zabit (SLO I / 2) ehliyet türü için, en az 18 yaşında olmak, en az ilköğretim mezunu olmak, herhangi bir gemide mürettebat üyesi olarak iki yıl seyir deneyimine veya Motorcu Denizci olarak üç yıllık deniz deneyimine sahip olmak, gemide temel yeterlilik belgesi alması durumunda, belgesi sınava girmeden düzenlenir. Şartı sağlayanlara düzenlenen belge sınırsız olarak hazırlanır.

Yat Kaptanı 500 tona kadar (SLO I / 3) ehliyet türü için en az 21 yaşında olmak, bir gemide çalışmak için temel bir yetkinlik kazanmış olmak, yangın güvenliği konusunda bir yeterlilik belgesi almış olmak, ilk yardım için bir yeterlilik belgesi almış olmak, bu ehliyet için belirlenen kursu bitirmek ve sınavda başarılı olmak gerekmektedir. Şartı sağlayanlar için düzenlenen belge, beş yıl süre ile geçerlidir. Bu ehliyet için seyir, astronomik seyir, gemi yapısı, gemi manevrası, denizde güvenlik, meteoroloji, deniz hukuku, denizcilik İngilizcesi konularında 87 saat teorik ve 85 saat uygulamalı; toplam 172 saat eğitim bulunmaktadır.

Slovenya ehliyetleri ile kullanabileceği tekne özellikleri Tablo 2.8'de sergilenmektedir.

Tablo 2.8: Slovenya ehliyetleri ile kullanabileceği tekne özellikleri.

Motorcu Denizci (SLO I/1)	Ticari bir gemi dışında, 100 tona kadar brüt tonaja sahip bir gemiye komuta edebilir ve 'Adriyatik Denizi'nde gezinme' sınırları dâhilinde 250 kW'a kadar deniz motorları tarafından işletilebilir. "Ulusal Yolculuk" seyrinde motorun gücünden bağımsız olarak, 50 yolcuya kadar bir toplu taşıma botu veya ticari amaçlı bir tekne olarak kullanabilir.
Gemi görevlisi ustası ve memuru, 200 tonaja kadar" (SLO I / 2)	Sınırsız seyir veya uzun mesafeli seyir sınırları dahilinde ticari bir gemi olmayan ve 'Ulusal Yolculuk' sınırları dahilinde brüt tonajı 200'e kadar olan bir ticaret yatı kumanda eder.
Yat Kaptanı 500 tona kadar (SLO I / 3)	"Sınırsız Navigasyon" sınırları dâhilinde, en az bir yıllık büyük kıyı yolculuğu dönemi varsa, 500 tona kadar bir yat komutunu verebilir.

2.21.3. Norveç

Norveç'te yönetmelikler, Norveç Denizcilik Otoritesi tarafından düzenlenmektedir. Yönetmeliğe göre; eğlence amaçlı, ticari olmayan ve toplam uzunluğu 24m altında olan teknelere "eğlence teknesi" denilmektedir. Bunların arasında yelkenli, motorlu tekneler ve deniz taşıtları bulunmaktadır. 24m den büyük olan tekneler, ticaret gemisi yönetmeliklerine göre yönetilir. 16 yaşın altında olanlar için 8 metreden uzun ve 25hp den güçlü bir makine ile yürütülen bir tekneyi idare etmek adına ehliyet gerekmektedir. 16 yaşının altındakiler 8 metreye kadar uzunluk (26.5 feet), maksimum 10 beygir gücü (7.5 kw) ve maksimum hızı 10 knot (18,5 km / s) olan tekneleri bir ehliyete ihtiyaç olmadan kullanabilirler. Norveç Denizcilik Otoritesi tarafından yat kullanım yetkisi için üç farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Tekne lisansı (Båtførerbevis)
b) Eğlence gemisi Kaptanı D5L (Fritidsskipper D5L)
c) Eğlence gemisi Kaptanı D5LA (Fritidsskipper D5LA) (Norveç Denizcilik Otoritesi, 2019)

Tekne Lisansı ehliyet ile boyu 15m kadar olan tekneler bu ehliyet ile kullanılabilir. Bu ehliyeti alabilmek için, ehliyeti talep eden kişinin tekneyi kullandığını yetkili makamlara ispat etmesi gerekmektedir.

Eğlence gemisi Kaptanı D5L ehliyetine sahip olan kişiler, boyu 15m ile 24m arasındaki tekneleri kullanabilir. Bu ehliyet türü için, en az üç yıl 8 metreden 15 metreye kadar olan yatta deniz hizmetine sahip olmak, geçerli bir sağlık raporuna sahip olmak, onaylanmış bir kurs

merkezinde final değerlendirmesini geçmek gerekmektedir. Bu ehliyet türü için; seyir, seyir yardımcıları, deniz kuralları ve köprüüstü kuralları, gemi çalışmaları, emniyet ve güvenlik, teknoloji/makine çalışmaları, elektronik seyir araçları, gemi kullanma konularında sekiz modülden oluşturulan konular 120 saatlik olarak verilir. Her modül için bir yazılı veya uygulamalı sınav yapılmaktadır.

Eğlence gemisi Kaptanı D5LA ehliyet türü için; 20 yaşını doldurmuş olmak, geçerli bir sağlık raporuna sahip olmak gerekmektedir. Eğlence Gemisi Kaptanı D5L sertifikasına sahip olan kişiler, 45 saatlik ek kurs görerek 24m kadar olan ticari gemilerde görev alabilir. Bu ehliyet türü için; seyir, büyük daire seyri, astronomik seyir, sekstant kullanılması, meteoroloji ve oşinografi, seyir yayınları, yönetmelikler, yat sigortaları konularında eğitim bulunmaktadır.

2.21.4. Belçika

Belçika'da yönetmelikler Deniz, Turizm, Trafik Ve Geliştirme Bakanlığı tarafından düzenlenmektedir. Ticari faaliyet olmaksızın yat kullanabilmek için iki farklı ehliyet bulunmaktadır.

a) Genel Dümenci Sertifikası (algemeen stuurbrevet); Tüm sularda geçerli olan sertifika

b) Sınırlı Dümenci Sertifikası (beperkt stuurbrevet); İç suyollarında geçerli sertifika

Bu ehliyetlere sahip olabilmek için; 18 yaşını doldurmuş olmak, tıbbi uygunluk sertifikasına sahip olmak, çoktan seçmeli sorulardan oluşan teori sınavını geçmek (bu sınav için kurs zorunluluğu bulunmamaktadır) ve yeterli pratik deneyimin usta bir yöneticinin önünde kanıtlanması istenmektedir. Ayrıca, 15m küçük ve maksimum gücü 7,355KW kadar olan tekneleri kullanmak için bir ehliyete ihtiyacı bulunmamaktadır.

Belçika'da Deniz, Turizm, Trafik ve Geliştirme Bakanlığı (2019) tarafından ticari yat kullanım yetkisi için iki farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Ticari Yat Kaptanı 200GT(Commerciële yachting 200 GT)

b) Ticari Yat Kaptanı 500 GT (Commerciële yachting 500 GT)

Ticari yat kaptanı 200GT ehliyeti, kendi içinde zabit ve kaptan olarak ikiye ayrılmaktadır. Bu ehliyetlere sahip olabilmek için, en az dümenci sertifikasına sahip olunması gerekmektedir.

i. Sahilden 30 mile kadar zabit (officier belast met de brugwacht varen tot 30 zeemijl uit een kust op vaartuigen van 2,5 tot 24 meter of tot 200 GT)

Bu ehliyete sahip olan kişiler; uzunluğu 2,5m ile 24 metre arasında olan, sahilden en fazla 30mil uzaklaşarak kullanılan 200GT yatlarda zabit olarak çalışır.

ii. Sahilden 30 mile kadar kaptan (kapitein varen tot 30 zeemijl uit een kust op vaartuigen van 2,5 tot 24 meter of tot 200 GT)

Bu ehliyete sahip olan kişiler; uzunluğu 2,5m ile 24 metre arasında olan, sahilden en fazla 30 mil uzaklaşarak kullanılan 200GT yatlarda kaptan olarak çalışır.

Zabit ehliyeti için; Temel ilkyardım eğitimi, denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi, yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi, gmdss roc, güvenlik farkındalık, gemi yapısı, gemi stabilitesi, motorlu ve yelkenli yatların bakım tutumu, kullanma kılavuzları, radar seyri, emniyetli seyir için sefer planı, meteoroloji, mevki tayini, köprüüstü vardiya organizasyonu, ECDIS kullanımı, denizde acil durumlar ve acil durum sinyalleri, kurtarma ve yardım, ulusal mevzuat, COLREG, yat sigortaları, denizcilik İngilizcesi, uygulamalı sınavlar (yanaşma kalkma manevraları, demirleme, sefer planı hazırlama vb.) bu konularda eğitim görmelidir. Kaptan olacak kişiler de zabit eğitimine ek olarak; kalabalık yönetimi, yolculara ve yolcu mahallerine hizmet veren personelin emniyet eğitimi, kriz yönetimi ve insan davranışları eğitimi görmesi gerekmektedir. Zabit eğitimi sonrası ehliyete sahip olabilmek için, kişilerin güvertede herhangi bir pozisyonda bir (1) yıl çalışması; kaptan eğitimi sonrası ehliyete sahip olabilmek için ise kişilerin güvertede zabit pozisyonunda bir (1) yıl çalışması gerekmektedir.

Ticari yat 500GT; Bu ehliyet kendi içinde sınırlı zabit, sınırlı kaptan, sınırsız zabit ve sınırsız kaptan olarak dörde ayrılmaktadır. Bu ehliyetleri alabilmek için, en az Dümenci Sertifikası'na sahip olunması istenmektedir.

a) Sahilden 200 mile kadar zabit (officier belast met de brugwacht varen tot 200 zeemijl uit een kust op vaartuigen van 2,5 tot 24 meter of tot 500 GT
b) Sahilden 200 mile kadar kaptan (kapitein varen tot 200 zeemijl uit een kust op vaartuigen van 2,5 tot 24 meter of tot 500 GT
c) Sınırsız Zabit (Officer unlimited)

d) Sınırsız Kaptan (Master unlimited)

200 mile kadar sınırlı zabit ehliyeti için; sefer planlaması, yat teknik-1 (malzeme bilgisi, terminoloji, gemicilik, yat tasarım), ulusal mevzuat, COLREG, gemi evrak ve usulleri, yat sigortaları, kurtarma ve yardım, gemi makineleri, denizcilik İngilizcesi, RADAR/ARPA RADAR, uygulamalı sınavlar (yanaşma kalkma manevraları, demirleme, sefer planı hazırlama vb.), Temel İlkyardım Eğitimi, Denizde Kişisel Can Kurtarma Teknikleri Eğitimi, Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele Eğitimi, Personel Güvenliği ve Sosyal Sorumluluk Eğitimi, GMDSS ROC, Güvenlik Farkındalık derslerini görmesi gerekmektedir. 200 mile kadar sınırlı kaptan ehliyeti için; 200 mile kadar sınırlı zabit ehliyeti derslerine ilave olarak, denizde kaynak yönetimi, ilk yardım eğitimi konularını görmesi gerekmektedir. Sınırsız zabit ehliyeti için; 200 mile kadar sınırlı ehliyet derslerine ilave olarak, astronomik seyir, yat teknik-2 (gemi yapısı dengesi, ulusal ve uluslararası mevzuat, yat tasarım ilkeleri), ileri meteoroloji, ileri yangın, GMDSS GOC derslerini görmesi gerekmektedir. Sınırsız kaptan ehliyeti için; denizde kaynak yönetimi (maritime resource management), ilk yardım eğitimi konularını görmesi gerekmektedir. Zabit eğitimi sonrası ehliyete sahip olabilmek için, kişilerin güvertede herhangi bir pozisyonda bir (1) yıl çalışması gerekmektedir. Kaptan eğitimi sonrası ehliyete sahip olabilmek için ise, kişilerin güvertede zabit pozisyonunda bir (1) yıl çalışması gerekmektedir.

2.21.5. İspanya

İspanya'da Ticaret Donanması Genel Müdürlüğü (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için beş farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Seyir Lisansı (Licencia de Navegación)
b) Genel Seyir Kaptanı (Patrón de Navegación Básica (PNB))
c) Eğlence Yatı Kaptanı (Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER))
d) Yat Kaptanı (Patrón de Yate)
e) Yat Kaptanı (Capitán de Yate)

Seyir Lisansı ehliyetine sahip kullanıcılar; 6m uzunluğundaki tekneleri herhangi bir liman, marina veya sığınağın herhangi bir yönünde iki deniz milinden fazla ilerlemeyecek şekilde kullanabilir. Bu ehliyet türü için deniz trafiği ve limanlarda iç seyir ilgili düzenlemeler, tekneyi idare etme, denizde çatışmayı önlemenin tekne ile ilgili olan kuralları, güvenlik malzemelerinin

tanınması, geminin kritik noktalarının gözden geçirilmesi ve limandan ayrılmadan önce yapılması gereken kontroller, motor çalıştırma ve çalıştırma öncesi kontroller, tekne manevrası ile ilgili bilgiler, VHF haberleşmesi ile ilgili genel bilgiler içeren konuları tekne üstünde veya sınıfta en az iki saatlik teorik eğitim olarak alması gerekmektedir.

Genel Seyir Kaptanı ehliyetine sahip kullanıcılar; 8m uzunluğundaki tekneleri liman, marina veya barınak yerinin herhangi bir yönünde, beş milden daha fazla ilerlemeyecek şekilde kullanabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak ya da vasi izni alınmak sureti ile 16 yaşını doldurmuş olmak, teorik sınavdan geçmek, karada simülatör üzerinde en az iki saatlik haberleşme yapmak, Kraliyet Kararnamesi 875/2014 IV. bölüme göre sağlık raporu almak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için; gemicilik terimleri, bağlama ve demirleme ekipmanları, denizde güvenlik, mevzuat, şamandıralama sistemleri, uluslararası denizde çatışmaya önleme konularında eğitim alınmalıdır. Eğitim sonunda teorik olarak yapılan sınav, çoktan seçmeli 27 sorudan oluşmaktadır. Sınav süresi 45dk ile sınırlandırılmıştır. Sınavı geçmek için en az 17 soruya doğru cevap verilmesi istenmektedir.

Eğlence Yatı Kaptanı ehliyetine sahip kullanıcılar, 15m uzunluğundaki yelkenli veya 24m uzunluğundaki motorlu tekneleri karadan 12 deniz mili uzaklaşmadan kullanabilir. Bu ehliyet türü için 18 yaşını doldurmuş olmak, teorik sınavdan geçmek, Kısa Mesafeli Radyo Operatörü Sertifikası'na sahip olmak, Kraliyet Kararnamesi 875/2014 IV. bölüme göre sağlık raporu almak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için; gemicilik terimleri, bağlama ve demirleme ekipmanları, denizde güvenlik, mevzuat, şamandıralıma sistemleri, manevra, denizde acil durumlar, meteoroloji, seyir, seyir haritaları hakkında eğitim alınmalıdır. Eğitim sonunda teorik olarak yapılan sınav çoktan seçmeli 45 sorudan oluşmaktadır. Sınav süresi 1 saat 30dk ile sınırlandırılmıştır. Sınavı geçmek için en az 32 soruya doğru cevap verilmesi istenmektedir.

Yat kaptanı (Patrón de Yate) ehliyetine sahip kullanıcılar, 24m uzunluğundaki tekneleri karadan en fazla 150 deniz mili uzaklaşarak kullanabilir. Bu ehliyet türü için; Eğlence Yatı Kaptanı Ehliyeti 'ne sahip olmak, 18 yaşını doldurmuş olmak, teorik sınavdan geçmek, kısa Mesafeli Radyo Operatörü Sertifikası'na sahip olmak, Kraliyet Kararnamesi 875/2014 IV. bölüme göre sağlık raporu almak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için; denizde güvenlik, meteoroloji, seyir, seyir planlaması konularında eğitim alınmalıdır. Eğitim sonunda teorik olarak yapılan sınav; süresi iki saat olan, 40 sorudan oluşan çoktan seçmeli sınavdır. Sınav

süresi iki saat ile sınırlandırılmıştır. Sınavı geçmek için en az 28 soruya doğru cevap verilmesi istenmektedir.

Yat Kaptanı (Capitán de Yate) Bu ehliyete sahip olan kullanıcılar, herhangi bir sınırlama olmadan seyir yapabilen ve 24m uzunluğa kadar olan tekneleri kullanabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, Patrón de Yate ehliyetine sahip olmak, teorik sınavdan geçmek, Kısa Mesafeli Radyo Operatörü Sertifikası'na sahip olmak, Kraliyet Kararnamesi 875/2014 IV. bölüme göre sağlık raporu almak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için; astronomik seyir ve hesaplamaları, meteoroloji, İngilizce konularında eğitim alınmalıdır. Eğitim sonunda teorik olarak yapılan sınav; süresi iki buçuk saat olan, 40 sorudan oluşan çoktan seçmeli sınavdır. Sınavı geçmek için en az 28 soruya doğru cevap verilmesi istenmektedir.

2.21.6. Mauritius

Resmî adıyla Mauritius Cumhuriyeti, Afrika kıtasına bağlı bir ada ülkesidir. Hint Okyanusu'nun güneybatı kısmında Madagaskar'ın doğusunda yer almaktadır. Mauritius'da Turizm ve Dış İletişim Bakanlığı himayesinde faaliyet gösteren Mauritius Turizm Otoritesi (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için iki farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Tekne Kaptanı Kategori C (***A Skipper's Licence Category C)***
b) Tekne Kaptanı Kategori B (***A Skipper's Licence Category B)***

Tekne Kaptanı Kategori C ehliyetine sahip kullanıcılar; Mauritius ana topraklarının kıyılarında, dış adalarda ve Rodrigues'e 12 deniz milini aşmayan bir mesafede tekneyi kullanabilir. Bu ehliyet türü için kaptanın yasal ve mesleki sorumlulukları, denizcilik terimleri, manyetik pusula ve yönler, denizde seyir, hız ve mesafe, GPS'in temelleri, şamandıralar ve deniz fenerleri, COLREG, gelgit, temel meteoroloji, denizde güvenlik, denizde acil durumda yapılacaklar, manevra, temel VHF prosedürleri, deniz motorları, ilk yardım, denizde canlı kalma, yangınla mücadele konularında 10 günlük eğitim bulunmaktadır. Eğitim sonunda sözlü olarak sınav yapılır.

Tekne Kaptanı Kategori B ehliyetine sahip kullanıcılar; Mauritius ana topraklarının kıyılarında, dış adalarda ve Rodrigues'e 24 deniz milini aşmayan bir mesafede tekneyi kullanabilir. Bu ehliyet türü için; konularının iki saatlik tekrarı, manyetik ve cayro pusula, harita kullanma, gelgit ve akıntılar, meteoroloji, COLREG, denizde güvenlik, denizde yaşam, elektronik, tehlike

sinyali veren cihazların kullanımı, makine, acil durum prosedürleri, gemi inşa, manevra, gemicilik, ilk yardım konularında 201 saatlik eğitim bulunmaktadır.

2.21.7. İsrail

İsrail'de İsrail Devleti Ulaştırma Bakanlığı (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için beş farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Kaptan Sertifikası Klas 11 (Skipper's Certificate Class 11)
b) Kaptan Sertifikası Klas 12 (Skipper's Certificate Class 12)
c) Kaptan Sertifikası Klas 13 (Skipper's Certificate Class 13)
d) Kaptan Sertifikası Klas 30 (Skipper's Certificate Class 30)
e) Kaptan Sertifikası Klas 60 (Skipper's Certificate Class 60)

Kaptan Sertifikası Klas 11 ehliyet türü için; 16 yaşını doldurmuş olmak, sağlıklı sertifikasına sahip olmak, teorik ve uygulamalı sınavlardan başarılı olunması gerekmektedir. Bu ehliyete sahip olanlar yalnızca kıyı sularında ve gün doğumundan gün batımına kadar olan sürede, yani gün ışığında tekneyi kullanabilir. Bu ehliyetin geçerli olduğu tekneler en fazla üç kişi taşıyabilir. Bu ehliyet türü için kullanılacak tekneye ait sigorta ve sertifika tanımları, basit meteoroloji, seyir yapabileceği alan bilgisi, teknenin manevra kabiliyeti, şamandıralar, demirleme, denizde çatışmayı önlemenin ilgili bölümleri (1- 20 yönetmeliği, 24- 36 nolu yönetmeliklere), tehlike durumunda hareketler konularını kapsayan bir sınava girmek zorundadırlar.

Kaptan Sertifikası Klas 12 ehliyet türü için; 17 yaşını doldurmuş olmak, sağlıklı sertifikasına sahip olmak, teorik ve uygulamalı sınavlardan başarılı olmak gerekmektedir. Bu ehliyete sahip olan kullanıcılar yalnızca makine gücü 110KW olan tekneyi kullanabilirler ve teknede en fazla dört kişi taşıyabilirler. Bu ehliyet türü için; ülkenin plajlarını tanımak, basit deniz haritaları, pusula ve hataları, temel seyir, basit meteoroloji, basit makine bilgisi, tekne kullanma, denizde çatışmayı önlemenin İlgili Bölümleri (1- 20 yönetmeliği, 24- 36 nolu yönetmelikler), gerekli tekne ekipmanı, yakıt alımı, yangın söndürme ve ilk yardım konularını kapsayan bir sınava girmek zorundadırlar.

Kaptan Sertifikası Klas 13 ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak ve en az bir (1) yıllık Klas 12 Sertifikasına sahip olmak gerekmektedir. Bu ehliyete sahip olan kişiler, 8,5m

uzunluğundaki tekneleri makine sınırlaması olmadan kullanabilirler. Bu ehliyeti almak isteyenlerin uygulamalı olarak tekne için oluşturulan özel su alanında kullanması istenmektedir.

Kaptan Sertifikası Klas 30 ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş, sağlıklı sertifikasına sahip, teorik ve uygulamalı sınavlardan başarılı olmak gerekmektedir. Bu ehliyet ile çalışılan yatta, ücretli yolcu taşınmasına olanak verir. Tüm teknelerde yelken açabilir. Uluslararası sularda yelken açmasına izin yoktur. Bu ehliyet türü için; Teorik Test- Seyir A (gemi seyrinde hesaplamalar ve harita çalışması), Teorik Test- Seyir B (gemi seyri), Teorik Test- Kruvazör 30 mekanik, elektrik, hasar kontrolü, arızalar) konularını kapsayan bir sınava girmek zorundadırlar.

Kaptan Sertifikası Klas 60 ehliyet türü için; 19 yaşını doldurmuş olmak, en az bir (1) yıllık Klas 30 (Skipper's Certificate Class 30) Kaptan Sertifikası'na sahip olmak ve bu sertifika ile seyir yaptığını ispatlamak, en az GMDSS ROC Sertifikası ve ilk yardım sertifikasına sahip olmak gerekmektedir. Bu ehliyete sahip olan kullanıcılar uluslararası sularda yatı kullanabilir.

2.21.8. RYA-Royal Yachting Association (Kraliyet Yat Birliği)

RYA (2019), İngiltere'de kurulmuş olan uluslararası bir yat organizasyonudur. Eğitim merkezi İngiltere'dir ve Avustralya, Yeni Zelanda, Güney Afrika, Endonezya, Tayland ve ABD'nin de aralarında bulunduğu 58 ülkede eğitim verilmektedir. Kendisinin onay verdiği 25.000 kişilik eğitmen kadrosu bulunmaktadır. RYA rüzgâr sörfçüleri, botlar, yatlar, motorlu tekneler ve kişisel deniz taşıtlarını kullanacak olanlara gerekli eğitimi vermektedir. RYA eğitiminin denize ilk defa çıkacak kişilerden başlayarak profesyonellerin eğitimine kadar geniş bir yelpazesi bulunmaktadır. RYA'nın profesyonel ehliyetleri üç farklı gruba ayrılmıştır. RYA bu ehliyetleri alabilmek için herhangi bir kursa katılımı mecburi tutmamaktadır. Ehliyetleri alabilmek için gerekli olan ön şartları sağlayan kişilerin tekne üstünde uygulamalı olarak yapılan sözlü sınavı geçmesi istenmektedir. Bununla beraber, RYA'dan kurs almak isteyenler için de bir kurs programı mevcuttur. Profesyonel ehliyetleri şu şekildedir:

a) Yat Kaptanı Kıyı (*Yacht Master Coastal*)
b) Yat Kaptanı Açık Deniz (Yachtmaster Offshore)
c) Yat Kaptanı Okyanus (*Yachtmaster Ocean*)

Yat Kaptanı Kıyı (Yacht Master Coastal) Ticari olarak faaliyet gösteren 24 metreye kadar olan gemileri; güvenli bir limandan 20 mil mesafedeki sularda yatı kullanabilir. Bu ehliyet türü için; 17 yaşını doldurmuş olmak, 30 günlük seyir esnasında en az iki gün kaptan olarak 800 mil yapmak ve en az 12 saat gece seyri yapmış olmak, geçerli bir ilk yardım ve GMDSS sertifikalarına sahip olmak gerekmektedir. Bu ehliyetle kıyı seyri yapılır. Bu ehliyet türü için denizde çatışmayı önleme kurallarının ilgili bölümler, yatta kullanılan güvenlik ekipmanları, tekne kullanma, genel gemicilik ve makine bakım tutumu, kaptanın sorumlulukları, seyir, meteoroloji konularında yedi günlük bir eğitim alınması gerekmektedir. Eğitimin beş günü konu anlatımı, iki günü ise tekne üstünde uygulama ile geçmektedir. Eğitim sonunda her aday için minimum altı, maksimum sekiz saat uygulama sınavı yapılır. Kullanılan tekne tam boyu 7-18m arasında olmalıdır. Tekne, adayın kendi teknesi ya da kurs yerine ait olan bir tekne olabilir.

Yat Kaptanı Açık Deniz (Yachtmaster Offshore) Ticari olarak faaliyet gösteren 200GT'a kadar olan ve güvenli bir limandan 150 mil uzaklıktaki mesafedeki sularda yatı kullanabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, 50 günlük seyir esnasında 60 mil boyunca en az beş geçit içeren 2.500 mili kalkış hattı ile varış noktası arasındaki engebeli hat boyunca kat etmek, bu geçitlerden en az ikisi için kaptanlık görevi yapmış olmak ve toplamda en az beş günü kaptan pozisyonunda görev almış olarak bu deneyimi tamamlamak, geçerli bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, GMDSS Sertifikası'na sahip olmak mecburidir. Bu ehliyet türü için; denizde çatışmayı önleme kurallarının ilgili bölümleri, yatta kullanılan güvenlik ekipmanları, tekne kullanma, genel gemicilik ve makine bakım tutumu, kaptanın sorumlulukları, seyir, meteoroloji konularında yedi günlük bir eğitim alınması gerekmektedir. Eğitimin beş günü konu anlatımı, iki günü ise tekne üstünde uygulama ile geçmektedir. Eğitim sonunda her aday için minimum sekiz; maksimum 12 saat uygulama sınavı yapılır. Yat kaptanı kıyı eğitiminde, yat üzerinde daha basit bir uygulama yapılırken; bu ehliyet için çok daha karmaşık durumlar ile başa çıkabilmek adına daha kapsamlı bir eğitim verilmektedir.

Yat Kaptanı Okyanus (Yachtmaster Ocean) Ticari olarak faaliyet gösteren 200GT'a kadar olan mesafe sınırı olmadan yatı kullanabilir. Bu ehliyet türü için herhangi bir teknede rota seçimi ve seyir planlamasını, geminin ekipman planlamasını ve bakımını tek başına yapmış olmak; en az 600 millik bir seyir deneyimine sahip olmak, en az 96 saat boyunca sürekli yatta çalışmış olmak, Yat Kaptanı Açık Deniz (Yachtmaster Offshore) sertifikasına sahip olmak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için kişinin; astronomik seyir, sekstant kullanma, uydu seyir cihazları, büyük daire

seyri, meteoroloji, okyanus geçişlerinde seyir planlama, vardiya standartları, uydu ve karasal haberleşme sistemleri konularından beş günlük eğitime tabi tutulması gerekmektedir. Kurs bitiminde sözlü ve yazılı sınav yapılmaktadır.

2.21.9. IYT-International Yacht Training Worldwide (Dünya Çapında Uluslararası Yat Eğitimi)

IYT (2019), profesyonel ve eğlence amaçlı tekneleri kullanabilmek için eğitim ve öğretim standartları geliştirmiş bir kuruluştur. Başta ABD Florida merkezli olarak kurulmuş, sonrasında ise Kanada merkezli bir şirket olarak faaliyetlerini devam ettirmiştir. IYT worldwide, RYA için güvenilir bir alternatif olarak 1998 yılında kurulmuştur. Birçok alanda eğitimi bulunmaktadır. Dünyada 56 farklı ülkede, 271 farklı eğitim ortakları bulunmaktadır. Ekim 2017 verilerine göre bu ülkeler; Avustralya, Avusturya, Bahamalar, Barbados, Belarus, Brezilya, İngiliz Virgin Adaları, Brunei, Bulgaristan, Kanada, Cayman Adaları, Çin, Hırvatistan, Kıbrıs, Mısır, Estonya, Finlandiya, Fransa, Fransız Batı Hint Adaları, Cebelitarık, Yunanistan, Honduras, Macaristan, İrlanda, Endonezya, İtalya, İsrail, Hong Kong, Kuveyt, Letonya, Lübnan, Litvanya, Malezya, Maldivler, Malta, Moldova, Karadağ, Filipinler, Polonya,Norveç,Portekiz, Romanya, Singapur, Rusya, St Maarten, Slovakya, Güney Afrika, Slovenya, İspanya, St Lucia, İsveç, İsviçre, Ukrayna, Tayland, Birleşik Arap Emirlikleri, Türkiye, İngiltere ve ABD'dir.

Ticari kullanımı olan IYT ehliyetlerini; İngiliz Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı (MCA), Marshall Adaları, Malta, Bermuda Hükümeti, Birleşik Arap Emirlikleri, Polonya Letonya ve Amerika Birleşik Devletleri direk olarak kabul edilmekledir. IYT, denize ilk defa çıkacak kişilerden başlayarak profesyonellerin eğitimine kadar geniş bir eğitim yelpazesine sahiptir. Profesyonel ehliyetlerde yat kullanım yetkisi için üç farklı ehliyet türü bulunmaktadır.

a) Yat Kaptanı Sahil (Master Of Yachts Coastal /Mate 200 Tons (Power or Sail))
b) Yat Kaptanı Sınırlı (Master Of Yachts Limited (Power or Sail))
c) Yat kaptanı Sınırsız (Master Of Yachts Unlimited (Power or Sail))

Yat Kaptanı Sahil (Master of Yachts Coastal) ehliyet türü için denizde en az 25 gün ve 800mil seyir yapmış olmak (tamamlamadan kursa katılabilir; ancak bunu karşılamadan ehliyet verilmez), bir deniz haberleşme telsiz operatörü sertifikasına sahip olmak, güvenlik farkındalık sertifikasına sahip olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, renk körü olmadığına dair belgeye sahip olmak, sözlü ve uygulamalı sınavlardan geçmek gerekmektedir. Sınav tekne

üstünde sözlü ve uygulamalı bir test olarak bağımsız bir IYT gözlemcisi tarafından yapılır. Bu ehliyet için seyir grafikleri ve yayınları, parakete hesabı ve tahmini mevki, gelgit hesapları, kılavuzluk hizmetleri, denizde güvenlik, meteoroloji konularında altı günlük bir eğitim alınması gerekmektedir. İlaveten; pratik olarak, gemicilik bağları, demirleme, seyir ve seyir planlaması konuları hakkında da uygulamalı eğitim verilir. Bu ehliyet ile 24m uzunluğundaki teknede;

- 200GT bir yat ile kıyıdan 60 deniz milinde kaptanlık,
- 500GT bir yat ile kıyıdan 60 deniz milinde ikinci kaptanlık,
- 200GT bir yat ile kıyıdan 150 deniz milinde ikinci kaptanlık yapabilir.

Yat Kaptanı Sınırlı (Master of Yachts Limited) ehliyet türü için; denizde en az 50gün ve 3000mil seyir yapmış olmak, bir yatın personeli olarak 30 saat gece seyri yapmış olmak, bir deniz haberleşme telsiz operatörü sertifikasına sahip olmak, güvenlik farkındalık sertifikasına sahip olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, renk körü olmadığına dair belgeye sahip olmak, sözlü ve uygulamalı sınavlardan geçmesi gerekmektedir. Bu ehliyet türü için; harita çalışma araçları, harita enlem ve boylamlar, mesafe, hız, zaman ve yön, manyetik pusula ve düzeltmeleri, mevki hattı ve mevki atma, gelgit, akıntılar, akıntılı sularda seyir, meteoroloji, kılavuzluk hizmetleri, seyir planı, DÇÖT, elektronik seyir yardımcıları, gemi inşası, gemi stabilitesi ve havuzlama, halat işleri, yedekleme, demirleme, acil durumlar, gemi güç kaynakları, genel denizcilik İngilizcesi konularında eğitim görmelidir. Eğitim sonunda sınav tekne üstünde sözlü ve uygulamalı bir test olarak, bağımsız bir IYT gözlemcisi tarafından yapılır. Bu ehliyet ile 24m uzunluğundaki teknede;

- 200GT bir yat ile kıyıdan 150 deniz milinde kaptanlık,
- 500GT bir yat ile kıyıdan 150 deniz milinde ikinci kaptanlık,
- 200GT bir yat ile açık denizde ikinci kaptanlık,
- 500GT bir yat ile açık denizde vardiya zabiti olarak görev yapabilir.

Yat Kaptanı Sınırsız (Master of Yachts Unlimited (Power or Sail) ehliyet türü için denizde en az iki kere 250mil seyir veya bir kez 500 mil seyir yapmış olmak, Yat Kaptanı Sınırlı (Master of Yachts Limited (Power or Sail) ehliyetine sahip olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, renk körü olmadığına dair belgeye sahip olmak, yazılı sınavdan geçmesi istenmektedir. Bu ehliyet türü için dünya ve gök küresi, sekstant, zaman ölçümü, meridyen geçişleri, güneş gözlemi, gezegen gözlemleri, yıldız gözlemleri ve planlanması, kutup yıldızı, ay gözlemi,

pusula kontrolü, uydu seyir sistemleri, büyük daire seyri, meteoroloji, seyir planlaması konularında eğitim görmesi gerekmektedir. Bu ehliyet ile 24m uzunluğundaki teknede;

- 200GT bir yat ile okyanusta kaptanlık,
- 500GT bir yatta kıyıdan 150 deniz milinde ikinci kaptanlık,
- 200GT bir yat ile okyanusta ikinci kaptanlı,
- 500GT bir yat ile okyanusta vardiya zabiti olarak görev yapabilir.

2.21.10. İngiltere

İngiltere'de Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı (Maritime & Coastguard Agency (MCA, 2019a) tarafından yat kullanım yetkisi için ehliyetler tanımlanmaktadır. İngiltere sistemi 24m üstü tekneleri kapsamaktadır. İngiltere RYA (Royal Yachting Association) ve IYT (International Yacht Training Worldwide) eğitimlerini tanımaktadır. RYA ehliyetlerinin ticari kullanımı için ilgili makamdan onay verilmesi gerekmektedir. IYT ehliyetlerinde ise 24m den küçük teknelerde çalışırken herhangi bir onaya ihtiyaç duyulmadan İngiltere tarafından kabul edilmektedir. Kabul edilen bu ehliyetler;

- RYA Yacht Master Coastal;
- RYA Yachtmaster Offshore;
- RYA Yachtmaster Ocean;
- IYT Master of Yachts Coastal;
- IYT Master of Yachts Limited;
- IYT Master of Yachts Unlimited.

İngiltere, MCA eğitim modüllerini kullanan denizcilik okullarının denetimini yapmaktadır. Eğitim sonunda yapılacak olan tüm sınavlar, 'Uluslararası Denizcilik Kurumları Birliği' (IAMI) tarafından düzenlenmektedir. MCA eğitimi iki kategori altında toplanmaktadır:

- MCA tarafından onaylı bir eğitim kurumunda ehliyetin ihtiyacı olan eğitim modülünü tamamlayarak yazılı bir sınava girme,
- MCA ehliyetinin ihtiyacı olan sözlü bir sınavdan geçmedir.

Eğitim modüllerine katılan kişilerin başarılı olabilmesi için derslere en az %90 oranında devam mecburiyeti bulunmaktadır. Göksel Seyir (Yat Kaptanı) eğitim modülünün geçerliliği bir yıl,

diğer eğitim modüllerinin geçerliliği üç yıldır. Sözlü sınavın geçerlilik süresi üç yıldır. İlk sözlü sınavdan geçilememesi durumunda, en az iki hafta geçtikten sonra tekrar sözlü sınava girilebilir. Tüm şartları sağlayan kişilere beş yıl geçerli olacak şekilde ehliyetler düzenlenir.

Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı (Maritime & Coastguard Agency (MCA)) tarafından yat kullanım yetkisi için gereken beş ehliyet türü bulunmaktadır:

a) MCA Kaptan (200 GT'den az kodlu gemiler) *MCA Master (code vessels less than 200 GT)*
b) Seyirden Sorumlu Vardiya Zabiti OOW (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) *OOW (yachts less than 3000 GT)*
c) İkinci Kaptan (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) *Chief Mate (yachts less than 3000 GT)*
d) Kaptan (500 Gt'a Kadar Yatlarda) *Master (yachts less than 500 GT)*
e) Kaptan (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) Master (yachts less than 3000 GT)

MCA Kaptan (200 GT'den az kodlu gemiler) ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, RYA Yachtmaster Offshore ya da IYT Master of Yachts Limited ehliyeti ile en altı ay deniz hizmeti yapmış olmak, RYA Yachtmaster Offshore Sertifikası ve sahille bağlantılı Yachtmaster Offshore kursunun başarıyla tamamlandığına dair bir sertifika ya da IYT Master of Yachts Limited sertifikalarına sahip olmak; yangın önleme ve yangınla mücadele, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk, temel ilkyardım, denizde kişisel can kurtarma teknikleri, GMDSS Roc sertifikalarına sahip olmak, geçerli bir ENG1 (tıbbi uygunluk sertifikası) veya kabul edilmiş bir eşdeğerine sahip olmak, MCA Kaptan (200 GT'den az kodlu gemiler) sözlü sınavdan geçmiş olmak gerekmektedir. Bu ehliyete sahip olan kullanıcılar, 200GT'e kadar olan yatlarda güvenli limandan 150 deniz mili mesafeye kadar kaptanlık yapabilir (GMDSS GOC ehliyetine sahip olanlar için güvenli limandan 150 mil sınırı kalkar), 500GT kadar olan yatlarda ise vardiya zabiti olarak görev alabilirler. Bu ehliyet türü için; sözlü sınavda seyir emniyeti; mevki tayini ile harita çalışmalarını da içerecek sefer planlama ve hazırlama, meteoroloji, emniyetli seyir vardiyası tutma, uluslararası denizde çatışmayı önleme kuralları, acil durumlara müdahale, operasyonel emniyet ve kirlilik kontrolü; tehlike sinyalleri ve haberleşmeleri, gemi manevrası, acil durumlara müdahale, kirlilik önleme gereklilikleri, geminin denize elverişliliği, iş ve hukuku konularında bilgili olması istenmektedir.

Seyirden Sorumlu Vardiya Zabiti OOW (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, RYA Yachtmaster Offshore Sertifikası ve sahile bağlı Yachtmaster Offshore

kursunun başarıyla tamamlandığına dair bir sertifika ya da IYT Master of Yachts Limited sertifikalarına sahip olmak, 16 yaşından beri 36 ay yat hizmeti olup (Bu hizmetin su hattı boyu 15 metre ve üzeri büyük olan araçlarda, en az 365 gün deniz hizmetinden oluşması gerekmektedir), en az 250 gün fiili deniz hizmetinde bulunmuş olmak, tersane servisinde sürekli veya ayrı periyotlarda maksimum 90 güne kadar hizmet vermiş olmak, Verimli Güverte Tayfası/Gemici (EDH) Sertifikası'na sahip olmak (EDH kursu, İngiltere yat sertifikası almak için gereken eğitim ve öğretimin bir parçasını oluşturur. Yetkinlik EDH kursu, güvenli çalışma uygulamalarının anlaşılmasını sağlar. Denizciliğe, güverte işlerine, demirleme işlemlerine, pilot merdivenlere ve erişim araçlarına ilişkin olarak, gemi organizasyonu ve ilgili konuları kapsamaktadır), yangın önleme ve yangınla mücadele, denizde kişisel can kurtarma teknikleri, temel ilkyardım, can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk, ECDIS, GMDSS GOC sertifikalarına sahip olmak, MCA onaylı "Seyir ve Radar (OOW yatlar)" eğitim modülünün başarıyla tamamlanmış ve (IAMI) Uluslararası Denizcilik Kurumları Birliği yazılı sınavından geçilmiş olması, MCA onaylı 'Genel Gemi Bilgisi (OOW yatlar)' eğitim modülünün başarıyla tamamlanmış ve ilgili IAMI yazılı sınavından geçilmiş olması, en az 24 metrelik gemilerde 36 aylık yat hizmeti yapıldığına dair staj defterinin olması, geçerli bir ENG1 (tıbbi uygunluk sertifikası) veya kabul edilmiş bir eşdeğerine sahip olmak, OOW (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) (yachts less than 3000 GT) için hazırlanan sözlü sınavdan geçilmesi gerekmektedir. Bu ehliyet türü için; sözlü sınavda seyir emniyeti; mevki tayinini içerecek sefer planlama ve hazırlama, emniyetli seyir vardiyası tutma, gemi manevrası, seyir ile ilgili acil durumlara müdahale; seyir ile ilgili acil durumlara müdahale, diğer acil durumlara müdahale, haberleşme, gemi üstü operasyonları; kirlilik önleme gereklilikleri, geminin denize elverişliliği, yasal gereklilikler, iş ve hukuk konularında bilgili olunması istenmektedir.

Seyir ve Radar (OOW için) Eğitim Modülü: Eğitim 10 gün yazılı sınava yönelik teorik eğitim, beş gün uygulamalı ECDIS eğitimi, beş gün onaylı bir simülatörde köprü üstü vardiya tutma eğitimi şeklinde, minimum 20 gün olarak verilmektedir. 10 günlük teorik eğitimde, pusula çalışması, temel manyetik bilgisi, yapay ve doğal sapmalar, manyetik pusula hatası, cayro pusula hatası, harita çalışması; Admiralty haritalar hakkında bilgi, harita projeksiyonları (Gnomik, Markator), suya ve yere göre izler, kıyıdaki ve denizdeki sabit maddelerden mevki atma, seyir planı, harita düzeltmeleri ve denizcilere ilanlar (Notices To Mariners); harita düzeltmeleri ve N ve M kullanımı, gelgit ve gelgit hesapları, gelgit nedenleri, standart ve ikinci liman gelgit hesapları, emniyetli seyir vardiya tutma, güvenli bir seyir vardiyasında uyulması

gereken ilkeler, şamandıralama sistemleri; IALA Sistem A&B, seyir yardımcıları, uydu seyir sistemleri, karasal seyir sistemleri, echosounder, speed Logs, elektronik harita sistemleri (ECDIS), radar; radarın ilkeleri, radarın çalışması, radarla plotlama, ARPA; ARPA için IMO performans standartları, sistem performansını ve doğruluğunu etkileyen faktörler, izleme yetenekleri ve sınırları, izleme gecikmeleri, operasyonel uyarılar, vektörlerin tanıtımı, hedef bilgileri ve tehlike alanları, izlenen hedeflerin geçmiş konumları hakkında bilgi, uluslararası denizde çatışmayı önleme yönetmeliğin uygulanması, AIS; AIS kullanımlarının farkındalığı, AIS verisinin, AIS gemi kurulumları, denizde AIS kullanımı konuları işlenmektedir.

Genel Gemi Bilgisi (OOW için) Eğitim Modülü: Bu modül beş gün boyunca, toplam 30 saat olarak verilir. Teorik eğitimde gemi inşası; gemi yapımı terminolojisi, yüklemede enine ve boyuna statik ve dinamik gerilmeler, yat yapım yöntemleri, gemide bulunan planlar, oksitlenme, kimyasal ve korozyon nedenleri ve önlenmesi, klaslama kurumlarının işlevleri, yük hatları, rezerv yüzdürme kuvveti ve hasar kontrol yöntemleri, sintine pompa sistemleri, gemi stabilitesi; hidrostatiğinin temel prensipleri ve ilgili terimleri, başlangıç dengesi temel ilkeleri, meteoroloji; Küresel rüzgâr dağılımları, yerel rüzgâr nedenleri, atmosferdeki su buharının etkileri, meteorolojik ölçüm araçlarının pratik kullanımı ve bakımı, cephe sistemleri, gemiler için mevcut hava durumu bilgi kaynakları, gemicilik; sorumlu zabitin vardiya düzeni ve pilot alma prosedürleri, denize çıkmadan önce geminin hazırlanmasında alınacak önlemler, SOLAS ve MARPOL düzenlemeleri, ticari gemiadamları için güvenli çalışma uygulama kanun hükümleri konuları işlenmektedir.

İkinci Kaptan (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) ehliyet türü için; OOW (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) ehliyetine sahip olmak ya da bu yeterliliği alabilmek için gerekli olan şartları sağlamak, RYA Yachtmaster Ocean Sertifikası'na sahip olmak, sahile bağlı Yachtmaster Ocean kursunun başarı ile tamamlandığına dair sertifikaya ya da IYT Master of Yachts Unlimited Sertifikası'na sahip olmak, yangın önleme ve yangınla mücadele, denizde kişisel can kurtarma teknikleri, temel ilkyardım, can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk, ileri yangınla mücadele, ilk yardım eğitimi, ECDIS, GMDSS GOC sertifikalarına sahip olmak, geçerli bir ENG1 (tıbbi uygunluk sertifikası) veya kabul edilmiş eşdeğer bir sertifikaya sahip olunması istenmektedir.

Kaptan (500 Gt'a Kadar Yatlarda) Bu ehliyet türü için; OOW (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) ehliyetine sahip olmak, Vardiya zabiti yeterliliği ile boyu 15 metre ve üzeri yatlarda en az 12 ay güverte zabitliği yapmış olmak ve bunun en az 120 günüde vardiya zabitliği görevinde bulunmuş olmak, STCW 1978 A-II/1, A-II/2 ve A-VI sertifikalarına sahip olmak, MCA tarafından tanımlı, onaylanmış ve başarı ile tamamlanmış STCW kodunun A-II/2 bölümünün sınırlı yat sertifika yeterliliklerini kapsayan; MCA tarafından onaylı "Gemicilik ve Meteoroloji (Kaptan Yatlar)" eğitim modülünü başarıyla tamamlamış olmak ve ilgili IAMI yazılı sınavından geçmek, MCA tarafından onaylı "Stabilite (Kaptan Yatlar)" eğitim modülünü başarıyla tamamlamış olmak ve ilgili IAMI yazılı sınavından geçmek, MCA tarafından onaylı "İş ve Hukuk (Kaptan Yatlar)" eğitim modülünü başarıyla tamamlamış olmak ve ilgili IAMI yazılı sınavından geçmek, MCA tarafından onaylı "Seyir ve ARPA Simülatör (Kaptan Yatlar)" eğitim modülünü başarıyla tamamlamış olmak ve ilgili IAMI yazılı sınavından geçmek, MCA tarafından onaylı "Göksel Seyir (Yat Kaptanı)" eğitim modülünü başarıyla tamamlamış olmak ve ilgili IAMI yazılı sınavından geçmek, Geçerli bir ENG1 (tıbbi uygunluk sertifikası) veya kabul edilmiş eşdeğer bir sertifikaya sahip olmak, Kaptan (500 Gt'a Kadar Yatlarda) sözlü sınavından geçilmesi istenmektedir. Bu ehliyet türü için sözlü sınavda seyir; emniyetli seyir planlama ve uygulama, emniyetli vardiya tutma düzeni ve prosedürlerini belirlemek ve uygulamak, pusulalar, gemi manevrası ve küçük gemi makineleri operasyonu, acil durumlara müdahale; seyir ile ilgili acil durumlara müdahale, diğer acil durumlara müdahale, gemi üstü operasyonları; kirlilik önleme gereklilikleri, geminin denize elverişliliği, yasal gereklilikler; ilgili mevzuat bilgisi konularında bilgili olunması istenmektedir.

Seyir ve ARPA Simülatör (Kaptan için) Eğitim Modülü: Bu modül 10 günde, günde en fazla sekiz saat olacak şekilde; toplam 60 saat olarak verilir. En az 30 saati MCA tarafından onaylanmış bir köprü üstü simülatöründe uygulamalı olarak verilmektedir. Adayın bu modülü alabilmesi için geçerli bir ECDIS Sertifikası'na ihtiyacı vardır. Eğitimde verilecek olan konular seyir planı; değerlendirme ve planlama, seyri etkileyen tüm yönlerin belirlenmesi, seyir öncesi bilgilendirme, ECDIS kullanarak seyir planlaması, yakıt tüketimi ve mesafe, izleme ve değerlendirme, varış bilgilendirmesi yapmak, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü; Onaylı bir simülatörde çatışma kurallarını uygulama, arama kurtarma ilkeleri – pratik arama kurtarma operasyonlarının uygulaması, RADAR; radar ekranı, radar kullanarak seyir, pratik radar plotlaması, ARPA ve Hedef Takibi; ARPA için IMO performans Standartları, Sistem performansını ve doğruluğunu etkileyen faktörler, izleme yetenekleri ve sınırlamaları, işlem

gecikmeleri, operasyonel uyarılar, izlenen hedeflerin geçmiş konumları hakkında bilgi, ARPA ekranından bilgi edinme, uluslararası denizde çatışmayı önleme uygulamaları, ARPA'yı diğer sistemlerle bağlama, ECDIS'i bilme ve kullanma becerisi, AIS kullanımı ve sınırlamaları hakkında farkındalık konuları işlenmektedir.

Göksel Seyir (Yat Kaptanı) Eğitim Modülü: Bu modül için herhangi bir kurs gerekliliği yoktur. Ancak, adaylar tazeleme kursuna katılabilirler ya da sınavdan önce bireysel olarak çalışabilirler. Sınavda adaylardan cevaplanması istenen konular gök cisimleri ile pusula hatası bulunması, gök cisimleri kullanarak mevki tayini şeklindedir. Adaylar göksel gözlem ile enlem tayini yapmazlar. Sınav toplam dört sorudan oluşmaktadır ve soruları cevaplayabilmek için iki buçuk saat süre verilmektedir.

İş ve Hukuk (Kaptan Yatlar) Eğitim Modülü: Bu kurs beş gün boyunca ve toplam 30 saat şeklinde verilir. Eğitimde hukuki çerçeve; hukuki çerçeve, varış ve kalkış, uluslararası hukuk, emniyet yönetimi; emniyet sertifikaları ve dokümantasyonu, deniz kirliliğini önleme, yasal emniyet görevleri, denize elverişlilik ve emniyetli gemi adamı ile donatma, güvenlik, sözleşmeler ve deniz sigortaları; kurtarma ve yardım sözleşmeleri, iş sözleşmeleri, yat kiralama sözleşmeleri ve deniz sigortaları konuları verilmektedir.

Stabilite (Kaptan Yatlar) Eğitim Modülü: Bu kurs beş gün boyunca, toplam 30 saat olarak verilir. Eğitimde temel ilkeler; hidrostatiğin temel ilkeleri ve ilgili terimler, gövde yapısı narinliği ve ileri harekete direnç, statik stabilite, başlangıç stabilitesi, yükleme, tahliye ve ağırlıkların yer değiştirmesi, bayılma ve ilgili problemler; bayılma, meyil tecrübesi, tam dolu olmayan tankların ağırlık merkezine etkisi, statik stabilite eğrileri; statik stabilite eğrileri, yatlara verilen stability bilgileri, yalpa, havuzlama ve boyuna denge; yalpa açışı, havuzlama, boyuna denge konuları verilmektedir.

Gemicilik ve Meteoroloji (Kaptan Yatlar) Eğitim Modülü: Bu kurs beş gün boyunca toplam 30 saat olarak verilir. Eğitimde gemicilik; ağır hava koşullarında tehlikeler ve önlemler, yüzerliği sağlamak için ihtiyati tedbirler, yedekleme prosedürleri, gemi kullanma, demirleme prosedürleri, seyir tehlikeleri, acil durumlarda davranış, acil durumlara müdahale, önemli sistemlerin kaybında davranış, seyir ve sefer planlama; vardiya tutma, buzda seyir, meteoroloji; genel meteoroloji, tropik dönen fırtınalar, hava tahmini, SOLAS ve MARPOL; denizde can emniyeti için uluslararası gereklilikler, denizde kirliliği önlemek için uluslararası gereklilikler,

emniyet yönetimi ve denizde emniyetli çalışma kodu; kişisel hijyen ve emniyet, denizde emniyetli çalışma kodu, emniyet organizasyonu ve emniyet zabitinin rolü ve sorumlulukları, emniyetli olmayan uygulamaların ve kazaların raporlanması, iş faaliyetlerini planlama ilkeleri, gereksinimlerin karşılanması için hedef ve önceliklerin belirlenmesi konuları verilmektedir.

Kaptan (3000 Gt'a Kadar Yatlarda) ehliyet türü için; güverte zabiti olarak 24 ay yat servisinde bulunmak ve bunun en az 240 gününü 3000 Gt'a kadar yatlarda vardiya zabiti konumunda, STCW II/1 yeterliliği ile seyir vardiyası olarak tutmak, tüm bu hizmet süresinde 12 ayın yükleme boyu 24 metre ve üzeri ya da altı ayın 500 GT ve üzeri yat/gemilerde olması, yangın önleme ve yangınla mücadele, denizde kişisel can kurtarma teknikleri, temel ilkyardım, can kurtarma araçlarını kullanma yeterliği, personel güvenliği ve sosyal sorumluluk, ileri yangınla mücadele, ilk yardım, tıbbi bakım, ECDIS, GMDSS GOC sertifikalarına sahip olmak, MCA 500 GT'a kadar yatlarda sınırsız kaptan (STCW II/2) yeterliliğine sahip olmak ve IAMI göksel seyir sınavını geçmek ya da MCA onaylı tüm yat modüllerinin başarıyla tamamlandığını gösteren sertifikalara ve MCA 500 Gt'a kadar yatlarda sınırsız kaptan (STCW II/2) yeterliliği için IAMI yazılı sınavların (Bu yetki belgesinin yayımlanmasından önce, göksel seyir 1 yıldan az olmalı, tüm diğer IAMI yazılı sınav sertifikaları üç yıldan az olmalı) geçerliliğine dair belgeye sahip olmak, sözlü sınavı geçilmesi istenmektedir. Bu ehliyet için; sözlü sınavda seyir; emniyetli seyir planlama ve uygulama, emniyetli vardiya tutma düzeni ve prosedürlerini belirlemek, pusulalar, gemi manevrası, acil durumlara müdahale; seyir ile ilgili acil durumlara müdahale, diğer acil durumlara müdahale, gemi üstü operasyonları; kirlilik önleme gereklilikleri, geminin denize elverişliliği, personel yönetimi, yolcuların ve personelin emniyetini sağlama, yasal gereklilikler konularında bilgili olunması istenmektedir.

İngiliz bayraklı yatların gemiadamı ile donatılması ile ilgili kurallar (MCA, 2019b) Tablo 2.9'da ayrıntılı şekilde açıklanmaktadır.

Tablo 2.9: İngiliz bayraklı yatların gemiadamı ile donatılması ile ilgili kurallar (MCA, 2019b).

Güvenli Limandan uzaklık	Görev	Yat		
		>24m <200GT	**200-<500GT**	**500-<3000GT**
60NM Kadar	**Kaptan**	Yacht Master Offshore Ya da IYT Master of Yachts Limited	Master (Y) <500gt	Master (Y)
	2.Kaptan	RYA Yacht Master Coastal ya da IYT Master of Yachts Coastal	RYA Yacht Master Coastal Ya da IYT Master of Yachts Coastal	OOW(Y) <3000GT
	OOW	-	-	
150 NM Kadar	**Kaptan**	Yacht Master Offshore ya da IYT Master of Yachts Limited	Master (Y) <500gt	Master (Y)
	2.Kaptan	RYA Yacht Master Coastal ya da IYT Master of Yachts Coastal	RYA Yacht Master Coastal Ya da IYT Master of Yachts Limited	Chief Master (Y)
	OOW	-	-	-
150 NM Üstü	**Kaptan**	RYA Yacht Master Ocean ya da IYT Master of Yachts Unlimited	Master (Y) <500gt	
	2.Kaptan	RYA Yacht Master Offshore ya da IYT Master of Yachts Limited	OOW(Y) <3000GT	Chief Master (Y)
	OOW	-	RYA Yacht Master Offshore Ya da IYT Master of Yachts Limited	OOW(Y)<3000 GT

2.21.11. Danimarka

Danimarka'da tekne boyu 15m altında olan yelkenli tekneleri kullanmak için herhangi bir ehliyete ihtiyaç duyulmamaktadır. 15m üstü teknelerde ehliyet almak için bir kurs zorunluluğu bulunmamaktadır. İsteyen kişiler bu sınavlar için özel olarak çalışan kurumlardan eğitim alabilmektedirler. Danimarka'da Danimarka Denizcilik Otoritesi (Danish Maritime Authority) (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için beş farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Sürat teknesi kaptanı (masters of powerboats)
b) Yatçılık yeterliliği (proficiency in yachting)
c) Yatçılık yeterliliği (Motor işlemleri) (proficiency in yachting (motor operation))
d) Yat Kaptanı 3.Sınıf (yacht master, 3rd class)
e) Yat Kaptanı 1.Sınıf (yacht master, 1st class)

Sürat teknesi kaptanı ehliyeti almak için, teorik ve pratik sınavdan geçilmesi gerekmektedir. Bu ehliyet için yapılan teorik ve pratik sınavlarda adayın bazı konularda yeterliliği tespit edilmektedir. Teorik sınavda kişinin denizde çatışmayı önleme ile ilgili düzenlemeler, seyir, denizde güvenlik, küçük gemilerde yangın önleme ve yangınla mücadele, denizcilik kanunları, deniz tabiatının korunması konularında yeterli olduğunu göstermesi istenmektedir. Pratik sınavda ise; gemide sorumluluğun dağıtılması, emniyetli vardiya tutma/çatışmadan kaçınma, yerel seyir hükümleri, yangın, çatma ve çatışma durumlarında alınacak önlemler dâhil tekne içi davranış ve güvenlik konularında yeterli olduğunu göstermesi istenmektedir. Ek olarak, kendi teknesine sahip olan kişilerin tekneyi yolculuk için hazırlama, rıhtımdan ayrılma ve yanaşma, çeşitli hızlarda çatışmadan kaçış rotası oluşturma, kurtarma manevraları, seyir ile ilgili risklerin sürekli olarak değerlendirilmesi konularında yeterli olduğunu göstermesi istenmektedir.

Yatçılık yeterliliği belge sahibi olan kişiler; Kuzey Denizi ve İngiliz Kanalın'da ticaret yapan, uzunluğu 15 metre ile 24 metre arasında olan bir yatta ikinci kaptan olarak görev yapabilmektedir. Bu yeterliliği almak teorik testi geçmek ve son üç yıl içeresinde görme ve işitme testinden geçmiş ve onay almış olmak gerekmektedir. Teorik sınavda kişinin; denizde çatışmayı önleme, kıyı seyri kuralları, denizde güvenlik, yangın önleme ve yangınla mücadele, deniz ortamının korunması konularında yeterli olduğunu göstermesi istenmektedir. Pratik sınavda ise kişinin; geminin uygun şekilde işletilmesi, seyir yapılacak olan sular hakkında bilgi, güvenlik ekipmanlarının kullanımı da dâhil olmak üzere, gemi ve hazırlığı hakkında bilgi, teknelerin manevra özellikleri, çeşitli itme araçları, güvenlik ekipmanlarının kullanılması, allarım verilmesi ve denizde güvenlik, gemiyi yolculuk için hazırlama, yolculuk planlamasını yapılması, dümen tutma ve manevra, kıyı seyrinde çeşitli yöntemlerle pozisyon tayini ve GPS, denizde çatışmayı önleme kuralları konularında yeterli olduğunu göstermesi istenmektedir.

Yatçılık yeterliliği (Motor işlemleri) belgesi sahibi kişiler, 100KW ile 750KW arasındaki makineye sahip ve 15m'den daha uzun olan yatları kullanabilmektedir. Bu yeterliliği alabilmek için adayların Yatçılık Yeterliliği (proficiency in yachting) testinden bir önceki başlıkta belirtilen ve Yatçılık Yeterliliği (Motor işlemleri) (proficiency in yachting (motor operation)) testinden geçmesi gerekmektedir. Bu sınava girecek olan kişinin; dizel motorun ana parçaları, motorun işleyişi, gemilerdeki elektrik tesisatları, makine bakım ve tutum, yangın söndürme ve sintine sistemleri için araçların kullanımı, deniz ortamının korunması, motorun çalıştırılması ve durdurulması konularında yeterli olduğunu göstermesi istenmektedir.

Yat Kaptanı 3.Sınıf belgesine sahip olan kişiler; Baltık Denizi, Kuzey Denizi ve İngiliz Kanalı'nda 15m ile 24m arasında olan teknelerde seyir yapabilmektedir. Bunun yanında, bu ehliyete sahip kullanıcılar 24m'den uzun tekneler ile Britanya Adaları, İrlanda, Norveç, Faroe Adaları ve Grönland kıyılarında sahilden 30 milden açılmadan ticari faaliyette bulunabilir. Bu ehliyet türü için teorik ve pratik sınavlardan geçmek, son üç yıl içeresinde görme ve işitme testinden geçmiş olmak, yatçılık yeterliliği (proficiency in yachting) belgesi edinilmesi istenmektedir. Teorik sınavda; denizde çatışmayı önleme, seyir, denizcilik, meteoroloji, deniz hukuku, denizde güvenlik, risk değerlendirmeleri, yangın önleme ve yangınla mücadele, deniz ortamının korunması konularında yeterli olduğunun gösterilmesi istenmektedir. Pratik sınavda ise kişinin gemide vardiya düzeni, ortak seyir ekipmanları ve sınırlamaları, seyir yardımcıları, geminin güvenliği için önemli faktörler, kaptanın sorumluluğu ve yükümlülüğü, denizde tehlike haberleşmesi ve kurtarma, yolculuk planlamasının geliştirilmesi ve kontrolü, geminin konumunu belirleme ve değerlendirme, deniz tahminlerinin toplanması ve kullanılması, denizde çatışmayı önleme ve vardiya tutulması, geminin ve gemide bulunanların güvenliğini sağlama konularında yeterli olduğunu göstermesi istenmektedir.

Yat Kaptanı 1.Sınıf belgesine sahip kullanıcılar; tüm denizlerde ticaret yapan ve 24m'a kadar olan yatları kullanabilmektedir. Bu ehliyet türü için teorik ve pratik sınavlardan geçmek, Yat Kaptanı 3.Sınıf (yacht master, 3rd class) yeterlilik belgesini edinmiş olmak ve bu belge ile en az altı ay deniz hizmetinde bulunmuş olmak, son üç yıl içeresinde görme ve işitme testinden geçmiş olunması istenmektedir. Teorik sınavda kişinin; uluslararası seyir, gemicilik ve haberleşme, meteoroloji, tıbbi bakım konularında yeterli olduğunu göstermesi talep edilmektedir. Pratik sınavda seyir planlaması, stabilite koşulları ve meteoroloji göz önünde bulundurarak, seyir planlama, uluslararası nakliyede güvenli iletişim, ilk yardım, teşhis ve tıbbi yardım, deniz araçlarının bulunan elektronik yardımcıların kullanımı ve güncellenmesi konularında yeterli olduğunun gösterilmesi istenmektedir.

Danimarka'da yatların gemiadamı ile donatılması (DMA, 2019) Tablo 2.10'da ayrıntılı şekilde sunulmuştur.

Tablo 2.10: Danimarka'da yatların gemiadamı ile donatılması (DMA, 2019).

Ticaret bölgesi	**Kaptan**	**2.Kaptan**
Baltık Denizi'nde ticaret yapmak, Kuzey Denizi'nde yedi derece doğu boylamının doğusu ve Grönland kıyıları boyunca kıyıdan 30 deniz milinden daha uzak olmayan bir mesafeden ticaret yapmak (ana hat)	Yat Kaptanı 3.Sınıf (yacht master, 3rd class)	-
Kuzey Denizi, İngiliz Kanalı'nda, İngiliz Adaları, İrlanda, Norveç ve Faroe Adaları'nda ticaret yapmak	Yat Kaptanı 3.Sınıf (yacht master, 3rd class)	Yatçılık yeterliliği (proficiency in yachting)
Tüm denizlerde ticaret	Yat Kaptanı 1.Sınıf (yacht master, 1st class)	Yat Kaptanı 3.Sınıf (yacht master, 3rd class)
Eğer tekne boyu 15m'den büyük ve motor gücü 100KW üzerindeyse, motor çalışması konusunda yetkinlik sertifikasına sahip bir kişi bulunmalıdır. Baltık denizi dışında seyir yapan bir teknede motor operasyonu için yeterlilik sertifikası olan iki kişi bulunmalıdır.		

2.21.12. Malta

Malta'da Malta Ulaşım İdaresi (Transport Malta) (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için altı farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Genel amaçlı usta (General Purpose Hand)

b) Botçu (Boatman)

c) Bot kaptanı 2. Sınıf (Boatmaster Grade 2)

d) Bot kaptanı 1.Sınıf / zabit (Sınırlı) (Boatmaster Grade 1 / Mate (Restricted))

e) Zabit / Kaptan (Sınırlı) (Mate / Master (Restricted))

f) Kaptan (Master)

Genel amaçlı Usta ehliyetine sahip olan kişiler, ticaret gemilerinde usta olarak görevlendirilirler. Bu ehliyet türü için 17 yaşının doldurulmuş ve onaylı bir eğitim kursunun tamamlamış olması istenmektedir. Bu ehliyet için; gemi güvenliğinin elemanları; yangın, kaza önleme, hayat kalma ve yüzdürme aparatları, can kurtarma aletleri, ilk yardım, pratik denizcilik, iş sağlığı ve güvenliği, işyeri iletişimi konularında eğitim görülmesi istenmektedir.

Botçu (Boatman) ehliyeti, 12 yolcu veya daha az taşıma kapasitesine sahip, 10 metreden daha az gemilerde kaptan ve / veya mühendis olarak görev yapmak için çift yeterlilik sağlar. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, Genel Amaçlı Usta (General Purpose Hand) yeterliliğine sahip olarak; en az 12 ay deniz hizmetinde bulunmuş olmak, geçerli ve onaylı bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, geçerli bir sağlık raporuna sahip olmak, sözlü ve uygulamalı sınavlardan geçilmesi istenmektedir. Bu ehliyet türü için, denizcilik bilgisi; çeşitli

yerlerde 10m kısa bir gemiyi çeşitli hava koşullarında manevra yaptırmak, ortak denizcilik terimleri, geminin güvenliğini içeren acil durumlarla ilgilenmek ve gemide bulunanların güvenliğini sağlamak, bir gemideki güvenlik ekipmanlarını tanımak, hava durumunu değerlendirmek, uluslararası denizde çatışmayı önleme kuralları, küçük gemilerin çalışmasını etkileyen yerel düzenlemeler, küçük gemi yapımında kullanılan malzemeler, halatlar ve bakımı, denizcilik bağları, pusula kullanımı, tehlike sinyalleri, deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, iş sağlığı ve güvenliği, mühendislik, içten veya dıştan takmalı deniz motorlarının işletimi ve bakımı konularında eğitim görülmesi talep edilmektedir.

Bot kaptanı 2. Sınıf ehliyeti, uzunluğu 12 metreden az olan ve 350 kW'a kadar olan motorlarda Kaptan ve / veya mühendis olarak görev yapmak için çift yeterlilik sağlar. Bu ehliyet türü için 18 yaşını doldurmuş olmak, Genel Amaçlı Usta (General Purpose Hand) yeterliliğine sahip olarak en az 12 ay deniz hizmetinde bulunmuş olmak, geçerli ve onaylı bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, geçerli bir sağlık raporuna sahip olmak, telsiz cihazları ile ilgili denizcilik telsiz operatörü sertifikasına sahip olmak, yangın önleme ve yangınla mücadele sertifikasına sahip olmak, sözlü ve uygulamalı sınavlardan geçmesi istenmektedir. Bu ehliyet türü için denizcilik bilgisi; çeşitli yerlerde 12m kısa bir gemiyi çeşitli hava koşullarında manevra yaptırmak, ortak denizcilik terimleri, geminin güvenliğini içeren acil durumlarla ilgilenmek ve gemide bulunanların güvenliğini sağlamak, bir gemideki güvenlik ekipmanlarını tanımak, hava durumunu değerlendirmek, uluslararası denizde çatışmayı önleme kuralları, küçük gemilerin çalışmasını etkileyen yerel düzenlemeler, küçük gemi yapımında kullanılan malzemeler, halatlar ve bakımı, denizcilik bağları, pusula kullanımı, tehlike sinyalleri, deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi, yazma becerileri, iş sağlığı ve güvenliği, mühendislik, iletişim konularında eğitim alınması istenmektedir.

Bot kaptanı 1.Sınıf / Zabit (Sınırlı) ehliyeti ile 24 metreden kısa bir ticari gemide kaptan olarak görev yapma yeterliliği sağlanır. Bununla beraber, bu ehliyete sahip olanlar 50 metreden daha kısa bir ticari gemide zabit olarak çalışabilirler. Bu ehliyet türü için; 19 yaşını doldurmuş olmak, Genel Amaçlı Usta (General Purpose Hand) yeterliliğine sahip olarak en az 24 ay deniz hizmetinde bulunmuş olmak, geçerli ve onaylı bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, Telsiz Cihazları İle İlgili Denizcilik Telsiz Operatörü Sertifikası'na sahip olmak, Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele Sertifikası'na sahip olmak, geçerli bir sağlık raporuna sahip olmak, sözlü ve uygulamalı sınavlardan geçmesi istenmektedir. Bu ehliyet türü için kıyı seyri, gemi bilgisi,

radar ve seyir yardımcıları, çalışma ekibi iletişimi, deniz telsiz telefon iletişimi, deniz bilgisi, iş sağlığı ve güvenliği konularında eğitim görülmesi istenmektedir.

Zabit / Kaptan (Sınırlı) ehliyeti 24 metrelik ticari bir gemide zabit olarak ve 50 metreden kısa bir ticari gemide kaptan olarak görev yapma yeterliliği sağlar. Bu ehliyet türü için; 20 yaşını doldurmuş olmak, Bot Kaptanı 1.Sınıf(Boatmaster Grade 1) yeterliliğine sahip olarak en az 24 ay deniz hizmetinde bulunmuş olmak, Hayatta Kalma Teknikleri Sertifikası'na sahip olmak, geçerli ve onaylı bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, telsiz cihazları ile ilgili Denizcilik Telsiz Operatörü Sertifikası'na sahip olmak, İleri Yangın Önleme ve Yangınla Mücadele Sertifikası'na sahip olmak, Tıbbi İlk Yardım Sertifikası'na sahip olmak, geçerli bir sağlık raporuna sahip olmak, sözlü ve uygulamalı sınavlardan geçilmesi istenmektedir. Bu ehliyet türü için güvenli seyir yapmayı sağlamak, gemi kullanma ve manevra, acil müdahale, gemide kirliliği önleme için yapılan işler konularında eğitim görülmesi istenmektedir. Yazılı sınav iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm sınavı üç saat sürmekte ve harita/ seyir planlaması konularını kapsamaktadır. Bu soruların %60'ının doğru cevaplanması beklenmektedir. İkinci bölüm sınavı üç saat sürmekte ve seyir güvenliği, gemi işlemleri (Operasyonel güvenlik, Kararlılık, mevzuat) konularını kapsamaktadır. Bu soruların %60'ının doğru cevaplanması beklenmektedir.

Kaptan (Master) ehliyeti ile 50 metre uzunluğundaki ticari gemide kaptan olarak görev yapma yeterliliği sağlanır. Bu ehliyet türü için; 22 yaşını doldurmuş olmak, Zabit (Mate) yeterliliğine sahip olarak en az 24 ay deniz hizmetinde bulunmuş olmak, hayatta Kalma Teknikleri Sertifikası'na sahip olmak, Temel Güvenlik Eğitimi Sertifikası'na sahip olmak, geçerli ve onaylı bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, İleri Yangın Önleme Ve Yangınla Mücadele Sertifikası'na sahip olmak, Tıbbi İlk Yardım Sertifikası'na sahip olmak, geçerli bir sağlık raporuna sahip olmak, GMDSS Sınırlı Operatör Sertifikası'na (ROC) sahip olması istenmektedir. Bu ehliyet türü için güvenli seyir yapma, gemi kullanma ve manevra, acil durumlara müdahale, gemideki işlemler konularında eğitim görülmesi istenmektedir.

2.21.13. Marshall Adaları

Marshall Adaları, IYT ehliyetlerini direk olarak tanımaktadır. Bunun yanında, kendi ehliyetlerini de şekillendirmiştir. Marshlal Adaları'nda Denizcilik İdaresi (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için iki farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Kaptan 350GT/500GT zabit (Master (Yacht) – 350 Gross Ton Master/500 Gross Ton Mate CoC (Certificate of Competence) (STCW))
b) Kaptan Sınırsız (Master (Yachts) - Unlimited CoC (Certificate of Competence) (STCW))

350 GT Kaptan/500 GT Zabit ehliyeti ile 350GT kadar olan yatlarda kaptan ve 500GT olan yatlarda zabit olarak çalışılabilmektedir. Bu ehliyet türü için; 15metreden büyük gemilerde en az üç yıl hizmetini tamamlamış olmak, bunlardan en az bir yılını kaptan ya da zabit olarak tamamlamış olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak gerekmektedir. Bu ehliyet için STCW Temel güvenlik eğitimleri (ilk 4 sertifika), kurtarma botu ve hızlı bot kullanma eğitimi, radar gözlem, ARPA, güvenlik bilinci eğitimi, köprüüstü kaynak yönetimi (BRM), liderlik ve yönetme eğitimi, ECDIS, vardiya kuralları ve düzenlemeleri; Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği, Marshall Adaları denizcilik yasaları ve düzenlemeleri, uluslararası denizcilik düzenlemeleri ve gemi operasyon sorumlulukları, seyir problemleri-harita çalışmaları; mevkii, pusula hatası, şamandıralama sistemleri, seyir planları, ETA, set ve drift hesapları, genel güverte; gemi taşımacılığı, deniz makinaları mühendisliği, güverte güvenliği; güvenlik mevzuatı ve referans malzemeleri, hayat kurtaran aletler, yangın önleme ve yangınla mücadele, acil tıbbi bakım ve acil durum prosedürleri, pratik seyir; okyanuslardaki rüzgâr ve hava durumu, pratik seyir, uygulamalı seyir, stabilite; hidrostatik prensip ve veriler, yat yapımı, trim, yükleme, boşaltma ve kaydırılmış ağırlıkların etkileri, stabilite kitapçığı, manevraların gemi trimi ve stabilite eğrilerine etkisi, denge durumları, hasar kontrolü konularında eğitim alınması gerekmektedir. Eğitim sonunda yapılan sınav üç ayrı modül şeklinde yapılmaktadır. Birinci modülde 20 soru bulunur ve %90 başarı sağlanması beklenir. İkinci modülde beş soru bulunur ve %80 başarı sağlanması beklenir. Üçüncü modülde ise 45 soru bulunur ve %70 başarı sağlanılması beklenir.

Kaptan sınırsız: Bu ehliyet ile yatlarda sınırsız olarak kaptanlık yapabilir. Bu ehliyet türü için; son beş yıl içeresinde en az 500GT büyüklükte bir yatta en az bir yıllık deniz hizmeti yapmış olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak gerekmektedir. Bu ehliyet türü için STCW Temel Güvenlik Eğitimleri (tazeleme), ARPA, Kurtarma Botu ve Hızlı Bot Kullanma Eğitimi, Köprüüstü Kaynak Yönetimi (BRM), ECDIS, Liderlik ve Yönetme Eğitimi, Güvenlik Bilinci Eğitimi, seyir problemleri; harita problemleri, uygulamalı seyir, pratik seyir; terminoloji, şamandıralıma sistemi, kıyı ve okyanus seyri, harita sembolleri, kurallar ve düzenlemeler; COLREG, Marshall Adaları yasaları ve düzenlemeleri, uluslararası denizcilik düzenlemeleri ve

gemi operasyon sorumlulukları, SOLAS, MARPOL, stabilite; hidrostatik prensipleri ve verileri, yat yapımı, trim, yükleme, boşaltma ve kaydırılmış ağırlıkların etkileri, stabilite kitapçığı, manevraların gemi trimi ve stabilite eğrilerine etkisi, denge durumları, hasar kontrolü, okyanus, rüzgâr ve hava durumu; gelgit ve akıntılar, atmosfer, rüzgârlar ve dalgalar, bulutlar ve yağış, görüş, tropikal fırtınalar dâhil hava durumu sistemleri, güvenlik ve denizcilik, eniz makineleri mühendisliği konularında eğitim görülmesi gerekmektedir. Eğitim sonunda yapılan sınav altı modülden oluşmaktadır. Birinci modülde 20 soru bulunur ve %80 başarı sağlanması beklenir. İkinci modülde 20 soru bulunur ve %70 başarı sağlanması beklenir. Üçüncü modülde 50 soru bulunur ve %90 başarı sağlanması beklenir. Dördüncü modülde 10 soru bulunur ve %70 başarı sağlanması beklenir. Beşinci modülde 10 soru bulunur ve %70 başarı sağlanması beklenir. Altıncı modülde 30 soru bulunur ve %70 başarı sağlanması beklenir.

2.21.14. Fransa

Fransa'da Ekolojik ve Dayanışma Geçiş Bakanlığı (Ministère de la Transition écologique et solidaire) (2019a) yat kullanım yetkisi için dört farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Kaptan 200 Yelkenli (Capitaine 200 voile)
b) Kaptan 200 Yat (Capitaine 200 yacht)
c) Kaptan/vardiya zabiti 500 Yat (Chef de quart 500 yacht et capitaine 500 yacht)
d) Kaptan 3000 Yat (Capitaine 3000 yacht)

Kaptan 200 Yelkenli, sertifika işletme ve yönetim seviyelerinde kullanılan bir unvandır. Bu ehliyet türü için; en az 20 yaşında olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, Temel Güvenlik Eğitim Sertifikası'na sahip olmak, geçerli bir telsiz sertifikasına veya GMDSS GOC ehliyetine ve denizde en az 12 ay deniz hizmetine sahip olmak, yazılı ve pratik sınavlardan geçilmesi istenmektedir. Bu ehliyet türü için; yelkenli geminin teknolojisi, seyir ve meteoroloji, ticari seyir yöntemleri, İngilizce, Seviye III tıp eğitimi, genel operatör sertifikası, yolcu gemilerinde hizmet veren personelin eğitimi konularından 805 saat eğitim alınması gerekmektedir. Eğitim bitiminde çoktan seçmeli sorulardan oluşan 45dk bir sınav yapılır. Sınavda başarılı olanlar ile eğitim sonunda pratik olarak 120 saatlik tekne üzeri uygulama eğitimi yapılır. Yapılan bu eğitimde; seyir planlaması yapma, kıyı seyri (gece ve gündüz) için tekneyi hazırlama, personeline güvenlik talimatı verme, arma donanımlarını kullanarak manevra yapma, yelkenlerinin hava durumuna göre personel tarafından kurulması, kıyı seyrini

tek basına yönetme, yelken/ motor tercihini hava şartlarına göre yönetme, bir manevrayı tek basına yönetme, motorlu seyirde yelkenleri tek bir adamla toparlama, gemide güvenliği yönetme konularında bilgi sağlanması amaçlanır. GMDSS GOC belgesi olmayanlar, Fransa kıyılarında 20 mili aşmayan bölgelerde seyir yapabilir.

Kaptan 200 Yat ehliyeti, işletme ve yönetim seviyelerinde kullanılan bir unvandır. Bu ehliyet türü için; en az 20 yaşında olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, temel güvenlik eğitim sertifikasına sahip olmak, GMDSS GOC ehliyetine sahip olmak, denizde en az 12 ay deniz hizmetinde bulunmuş olmak veya denizcilik fakültesi mezunu olmak, yazılı ve pratik sınavlardan geçilmesi istenmektedir. Aynı zamanda, bu ehliyet türünde; yat manevrası, yatlar için seyir ve haberleşme cihazları, yardımcı makine ve donanımları, kuru havuzlama, İngilizce, yatçılık dünyası, yatların yelken alanları, seyir, yönetim, seviye 2 tıp eğitimi, genel operatör sertifikası, yolcu gemilerinde hizmet veren personelin eğitimi konularında 556 saat eğitimi bulunmaktadır. Eğitim sonunda çoktan seçmeli sorulardan oluşan sınavın süresi 45dk'dır.

Kaptan/vardiya zabiti 500 Yat ehliyeti destek ve operasyonel seviyelerinde kullanılan bir unvandır. Bu ehliyet türü için; en az 18 yaşında olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, Temel Güvenlik Eğitim Sertifikası'na sahip olmak, Kaptan 200 Yat (Capitaine 200 yacht) eğitimini tamamlama ya da ehliyete sahip olmak, seviye iki veya üç tıp eğitimi almış olmak, İleri Yangın Söndürme Sertifikası'na sahip olmak, Filika Ve Can Kurtarma Araçları Sertifikası'na sahip olmak, Genel Operatör Sertifikası'na sahip olmak; bu sertifikaları aldıktan sonra en az iki ay köprü üstünde olmak şartıyla, altı aylık deniz hizmetinde bulunmuş olmak gerekmektedir. Bu ehliyete sahip olan kişiler vardiya zabiti olarak yatlarda çalışmaya başlar ve 12 ay deniz hizmetini tamamladıktan sonra kaptan olarak ehliyet alabilirler.

Kaptan 3000 Yat; sertifika destek, işletme ve yönetim seviyelerinde kullanılan bir unvandır. Bu ehliyet türü için; en az 20 yaşında olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, Temel Güvenlik Eğitim Sertifikası'na sahip olmak, İleri Yangın Söndürme Sertifikası'na sahip olmak, geçerli bir kaptan ehliyetine sahip olmak, Filika Ve Can Kurtarma Araçları Sertifikası'na sahip olmak, Seviye 3 Tıp Eğitimi ve Genel Operatör Sertifikası'na sahip olması istenmektedir. Bu ehliyet türü için gemi seyri; seyir planı, geminin konumu belirleme, uluslararası denizde çatışmayı önleme, seyir güvenliğini sağlamak için radar kullanma, denizde tehlike sinyaline yanıt, gemi manevrası, pusula hataları, deniz makineleri; yapılması gereken işlemleri planlama, ana makine ve yardımcıları, hidrolik kontrol sistemleri, yelkenli seyir; uygun yelken seçimi,

seçilen donanımı kullanma, deniz durumuna göre yelken ayarı, en iyi yelken durumunu belirleme, önleyici ve düzeltici bakım faaliyetleri, gemi inşa; gemilerin inşaatı, yapı farkları türleri, geminin istikrarı sağlamak, yönetim; anlamak ve anlaşılmak, satın alma yöntemleri, insan kaynaklarını yönetmek, kuralları uygulama, muhasebe ve mali yönetim, sürekli iyileştirme uygulamaları, liderlik sorumlulukları, güvenlik; gemide güvenliği sağlama, yasamamın korunması ile ilgili gereksinimleri sağlamak, yangınla mücadele, arama ve kurtarma, denizde gemi terk edilme, idari ve yasal düzenlemeler, tüm durumlarda denizci hakları, teknik İngilizce yazılı ve sözlü ve standart denizcilik haberleşme kalıpları konularında 342 saatlik eğitim bulunmaktadır.

Fransız ehliyete sahip olan kullanıcıların yatlarda yapabileceği görevler (Ekolojik ve Dayanışma Geçiş Bakanlığı, 2019b) Tablo 2.11'de ayrıntılı şekilde gösterilmiştir.

Tablo 2.11: Fransız ehliyete sahip olan kullanıcıların yatlarda yapabileceği görevler (Ekolojik ve Dayanışma Geçiş Bakanlığı, 2019b).

	200'e kadar yatlar			500'e kadar yatlar			3000'e kadar yatlar		
	Vardiya Zabiti	2.kaptan	Kaptan	Vardiya Zabiti	2.kaptan	Kaptan	Vardiya Zabiti	2.kaptan	Kaptan
Kaptan 200 yelken (yelkenlilerde)	X	X	X						
Kaptan 200 Yat	X	X	X						
Vardiya zabiti 500 yat	X			X					
Kaptan 500 yat	X	X	X	X	X	X			
Kaptan 300 yat	X	X	X	X	X	X	X	X	X

2.21.15. Şili

Şili'de Deniz ve Deniz Ticareti Otoritesi Genel Müdürlüğü (Dirección General Del Territorio Maritimo Y De Marina Mercante) (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için dört farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Limanda Bot Kaptanı (Patrón de Lancha Deportiva de Bahía)
b) Limanda Spor Teknesi Kaptanı (Patrón Deportivo de Bahía)
c) Kıyı Spor Teknesi Kaptanı (Capitán Deportivo Costero)
d) Yüksek hızlı Deniz Sporları Kaptanı (Capitán Deportivo de Alta Mar)

Limanda Bot Kaptanı: Bu ehliyet türüne sahip olanlar, yetkili denizcilik kurumu tarafından belirlenen limite kadar, koydaki her tür spor teknesini, limanlar, koylar, nehirler ve göller gibi korunaklı sularda seyir yapabilir. Bu ehliyet türü için; 14 yaşını doldurmuş olmak, geçerli bir sağlıklı sertifikasına sahip olmak, pratik ve teorik sınavlardan geçmek, pratik sınavda; motorlu teknelerde acil durum müdahale ve manevra konularında yeterliliğini ispatlamak. teorik sınavda; seyir ve manevra, motorlu teknelerin temel seyri, güvenlik önlemleri ve ilk yardım kavramları, temel meteoroloji, temel deniz düzenlemeleri, deniz motorlarının işletimi konularında yeterli olunduğunun ispatlanması istenmektedir.

Limanda Spor Teknesi Kaptanı ehliyet türüne sahip olanlar; yetkili denizcilik kurumu tarafından belirlenen limite kadar, koydaki her tür spor teknesini, limanlar, koylar, nehirler ve göller gibi korunaklı sularda seyir yapabilir. Bu ehliyet türü için; 14 yaşını doldurmuş olmak, geçerli bir sağlıklı sertifikasına sahip olmak, pratik ve teorik sınavlardan geçmek, pratik sınavda yelkenli ve motorlu teknelerde acil durumlara müdahale ve manevra konusunda yeterliliğini ispatlamak gerekmektedir. Teorik sınavda seyir ve manevra, temel seyir, güvenlik önlemleri ve ilk yardım kavramları, temel meteoroloji, temel deniz düzenlemeleri, deniz motorları işletimi konularında yeterli olunduğunu ispatlanması istenmektedir.

Kıyı Spor Teknesi Kaptanı, her türlü kıyı ve deniz sporları teknesinde sahilden 60 mil mesafeye kadar seyir yapabilir. Bu ehliyet türü için 18 yaşını doldurmuş olmak, geçerli bir sağlıklı sertifikasına sahip olmak, pratik ve teorik sınavlardan geçmek, pratik sınavda kötü havalarda yelken ve denizde acil durumlar, yelkenli ve motorlu kıyı sporu teknesinde manevra, seyir, güvenlik ve haberleşme tesisatını kullanımı konularında yeterliliğinin ispatlanması beklenmektedir. Teorik sınavdaki; seyir ve manevra, kıyı seyri, deniz hukuku, deniz motorları ve yardımcı makineler, deniz meteorolojisi, ilk yardım, deniz iletişim ve arama kurtarma konularında yeterli olduğunun ispatlanması istenmektedir.

Yüksek hızlı Deniz Sporları Kaptanı ehliyetine sahip olanlar, okyanus dâhil her türlü sularda seyir yapabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, geçerli bir sağlıklı sertifikasına sahip olmak, Kıyı Spor Teknesi Kaptanı lisansına sahip olmak ve bu lisansla en az beş gece ve en az 200 saatlik (20 seferden az olmamak üzere) deniz hizmetine sahip olunması istenmektedir.

2.21.16. Filipinler

Filipinler'de Ulaştırma Bölümü, Denizcilik Sanayi Otoritesi (2019), (Republic of The Philippines, Department of Transportation, Maritime Industry Authority) tarafından yat kullanım yetkisi için beş farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) Bot kaptanı 1 (Boat Captain 1 (BC))
b) Bot kaptanı 2 (Boat Captain 2 (BC))
c) Bot kaptanı 3 (Boat Captain 3 (BC))
d) Küçük Patron (Minor Patron (MIP))
e) Büyük Patron (Major Patron (MAP))

Bot kaptanı 1 ehliyeti ile 15GT ve daha aşağısındaki teknelerde kaptanlık yapabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, okuma-yazma bilmek, iyi ahlaklı bir karaktere sahip olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, denizde herhangi bir alanda en az iki yıl deniz hizmetinde bulunmuş olunması beklenmektedir.

Bot kaptanı 2 ehliyeti ile 35GT'den küçük teknelerde kaptanlık yapılabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını tamamlamış, en az lise mezunu veya denizcilik derecelendirme kursu (SRC Güverte) mezunu olmak, iyi ahlaklı bir karaktere sahip olmak, sağlık sertifikasına sahip olmak, en az bir yıl bot kaptanı 1 (Boat Captain 1 (BC)) ehliyeti ile 15GT 'a kadar olan bir teknede deniz hizmetine sahip olmak, yapılacak yazılı ve sözlü sınavlardan geçilmesi gerekmektedir. Adayların pratik seyir, gemicilik, meteoroloji, deniz yolları kuralları, ulusal deniz yasaları konularda yapılacak yazılı ve sözlü sınavlardan en az %70 başarı sağlayarak geçmesi istenmektedir.

Bot kaptanı 3 ehliyeti ile 100GT'den küçük teknelerde kaptanlık yapabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, denizcilik fakültesi mezunu veya denizcilik derecelendirme kursu (SRC Güverte) mezunu olmak, iyi ahlaklı bir karaktere sahip olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, en az bir yıl bot kaptanı 2 (Boat Captain 2 (BC)) ehliyeti ile 35GT 'a kadar olan bir teknede deniz hizmetine sahip olmak, yapılacak yazılı ve sözlü sınavlardan geçmek mecburidir. Adayların pratik seyir, gemicilik, meteoroloji, deniz yolları kuralları, ulusal deniz yasaları konularında yapılacak yazılı ve sözlü sınavlardan en az %70 başarı sağlayarak geçmesi gerekmektedir.

Küçük Patron ehliyeti ile 250GT'den küçük teknelerde kaptanlık yapabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, denizcilik fakültesinden mezun olmak, iyi ve ahlaklı bir karaktere sahip olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, en az bir yıl bot kaptanı 3 (Boat Captain 3 (BC)) ehliyeti ile 100GT 'a kadar olan bir teknede deniz hizmetine sahip olmak ve yapılacak yazılı ve sözlü sınavlardan geçilmesi istenmektedir. Adayların pratik seyir, gemicilik, meteoroloji, deniz yolları kuralları, ulusal deniz yasaları, genel operatörler kursu ve simülatör çizimi konularda yapılacak yazılı ve sözlü sınavlardan en az %70 başarı sağlayarak geçmesi istenmektedir.

Büyük Patron ehliyeti ile 500GT'den küçük teknelerde kaptanlık yapabilir. Bu ehliyet türü için; 18 yaşını doldurmuş olmak, denizcilik fakültesi mezunu olmak, iyi ve ahlaklı bir karaktere sahip olmak, geçerli bir sağlık sertifikasına sahip olmak, en az bir yıl Küçük Patron (Minor Patron (MIP)) ehliyeti ile 250GT'a kadar olan bir teknede deniz hizmetine sahip olmak, yapılacak yazılı ve sözlü sınavlardan geçilmesi istenmektedir. Adayların pratik seyir, gemicilik, deniz ve hava araç gereçleri, deniz yolları kuralları, genel operatörler kursu ve simülatör çizimi, ulusal deniz yasaları konularda yapılacak yazılı ve sözlü sınavlardan en az %70 başarı sağlayarak geçmesi istenmektedir.

2.21.17. Amerika Birleşik Devletleri (ABD)

Amerika Birleşik Devletleri'nde Sahil Güvenlik (U.S. Coast Guard) (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için üç farklı ehliyet kategorisi belirlenmiştir.

a) Sınırsız Tonaj (Unlimited Tonnage)
   i) Kaptan Okyanus veya yakın kıyısal (Master-Oceans or Near Ciloastal)
   ii) Birinci Zabit-Okyanus veya yakın kıyısal (Chief Mate- Oceans or Near Coastal)
   iii) İkinci Zabit-Okyanus veya yakın kıyısal (Second Mate- Oceans or Near Coastal)
   iv) Üçüncü Zabit-Okyanus veya yakın kıyısal (Third Mate- Oceans or Near Coastal)
b) Sınırlı tonaj: 500 -1600GT'den daha az (Limited Tonnage: Less Than 500-1600 GRT)
   i) Kaptan-Okyanus veya yakın kıyısal (Master- Oceans or Near Coastal)
   ii) Zabit-Okyanus veya yakın kıyısal (Mate- Oceans or Near Coastal)
c) Sınırlı tonaj: 200GT'den küçük (Limited Tonnage: Less Than 200 GRT)
   i) Kaptan-Okyanus veya yakın kıyısal-200GT'den küçük (Master- Oceans or Near Coastal- Less than 200 GRT)

ii) Zabit-Okyanus veya yakın kıyısal-200GT'den küçük (Mate- Oceans or Near Coastal- Less than 200 GRT)
iii) Kaptan-Okyanus veya yakın kıyısal-100GT'den küçük (Master- Near Coastal-Less than 100GRT)
iv) Denetlenmeyen yolcu gemisi operatörü-Yakın kıyısal (Operator Uninspected Passenger Vessel- Near Coastal)

Sınırsız Tonaj: Bu ehliyet türü için; 21 yaşını doldurmuş olmak, geçerli bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, geçerli bir CPR sertifikasına sahip olmak, temel ve ileri yangın sertifikalarına sahip olması istenmektedir. Ehliyetleri alabilmek için, bir alt ehliyetle deniz hizmeti istenmektedir. Sınavlar modül bazlı yapılmaktadır. Her modüldeki soru sayısı ve alınması gereken puan aşağıdaki Tablo 2.12'de belirtilmiştir.

Tablo 2.12: ABD sınırsız tonaj için girilecek sınav ve alınacak puan tablosu.

Sınırsız tonaj	Modül adı	**Soru Sayısı**	**Geçme Puanı**
Kaptan/Birinci Zabit Okyanus veya yakın kıyısal (Sınırsız)	Yol Kuralları: İç ve uluslararası	50	90
	Genel Güverte Bölüm 1	50	70
	Genel Güverte Bölüm 2	50	70
	Güverte Güvenliği	70	70
	Güverte Güvenliği: Stabilite Problemleri	15	70
	Genel Seyir: Yakın kıyısal	70	70
	Genel Seyir: Okyanus	70	70
	Seyir Problemleri: Harita İslemleri	10	90
	Seyir problemleri: Yakın kıyısal	10	90
	Seyir Problemleri: Okyanus	15	80
İkinci Zabit/Üçüncü Zabit Okyanus veya yakın kıyısal (Sınırsız)	Yol Kuralları: İç ve uluslararası	50	90
	Genel Güverte	70	70
	Güverte Güvenliği	70	70
	Genel Seyir Yakın kıyısal	70	70
	Genel Seyir Okyanus	70	70
	Seyir problemleri Harita işlemleri	15	87
	Seyir Problemleri Yakın kıyısal	10	90
	Seyir Problemleri Okyanus	15	80

Sınırlı tonaj daha az 500-1600GT: Bu ehliyet türü için; 19 yaşını doldurmuş olmak, geçerli bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, geçerli bir CPR sertifikasına sahip olmak, temel ve ileri yangın sertifikalarına sahip olunması istenmektedir. Ehliyetleri alabilmek için, bir alt ehliyetle deniz hizmeti istenmektedir. Sınavlar modül bazlı yapılmaktadır. Her modüldeki soru sayısı ve alınması gereken puan aşağıdaki Tablo 2.13'de belirtilmiştir.

Tablo 2.13: ABD sınırlı tonaj 500-1600GT için girilecek sınav ve alınacak puan tablosu.

	Modül adı	Soru Sayısı	Geçme Puanı
Kaptan okyanus veya yakın kıyısal (500-1600GT)	Yol Kuralları: İç ve uluslararası	50	90
	Genel Güverte	70	70
	Güverte Güvenliği	70	70
	Güverte Güvenliği: Stabilite Problemleri	10	70
	Genel Seyir: Yakın kıyısal	70	70
	Genel Seyir: Okyanus	70	70
	Seyir Problemleri: Harita işlemleri	10	90
	Seyir problemleri: Yakın kıyısal	10	90
	Seyir Problemleri: Okyanus	15	80
	Seyir ve güverte Genel/Güvenlik (1600GT)	70	70
	Güverte güvenliği Stabilite Problemleri(1600GT)	10	70
Zabit okyanus veya yakın kıyısal (500-1600GT)	Yol Kuralları: İç ve uluslararası	50	90
	Genel Güverte	70	70
	Güverte Güvenliği	70	70
	Genel Seyir Yakın kıyısal	70	70
	Genel Seyir Okyanus	70	70
	Seyir problemleri Harita Problemleri	15	87
	Seyir Problemleri Yakın kıyısal	10	90
	Seyir Problemleri Okyanus	15	80

Sınırlı tonaj 200GT küçük: Bu ehliyet türü için geçerli bir ilk yardım sertifikasına sahip olmak, geçerli bir CPR sertifikasına sahip olunması istenmektedir. Ehliyetleri alabilmek için bir alt ehliyetle deniz hizmeti istenmektedir. Sınavlar modül bazlı yapılmaktadır. Her modüldeki soru sayısı ve alınması gereken puan aşağıdaki Tablo 2.14'de belirtilmiştir.

Tablo 2.14: ABD sınırlı tonaj 200GT küçük için girilecek sınav ve alınacak puan tablosu.

	Modül adı	Soru Sayısı	Geçme Puanı
Kaptan/Zabit okyanus veya yakın kıyısal (200GT'den küçük)	Yol Kuralları: İç ve uluslararası	50	90
	Genel Güverte	50	70
	Güverte Güvenliği	50	70
	Genel Seyir: Yakın kıyısal veya okyanus	50	70
	Seyir Problemleri: Harita işlemleri	10	90
	Seyir Problemleri: Okyanus	10	80
	Seyir ve güverte Genel/Güvenlik	50	70
Kaptan okyanus veya yakın kıyısal-(100GT'den küçük)	Yol Kuralları: İç ve uluslararası	50	90
	Genel Güverte	50	70
	Güverte Güvenliği	50	70
	Genel Seyir Yakın kıyısal	70	70
	Seyir problemleri Harita Problemleri	10	90
	Seyir ve güverte Genel/Güvenlik	50	70
Denetlenmeyen yolcu gemisi operatörü	Yol Kuralları İç ve uluslararası	50	90
	Genel Güverte/Güvenlik	50	70
	Genel Seyir Yakın kıyısal	50	70
	Seyir Problemleri: Harita işlemleri	10	90

2.21.18. Dubai

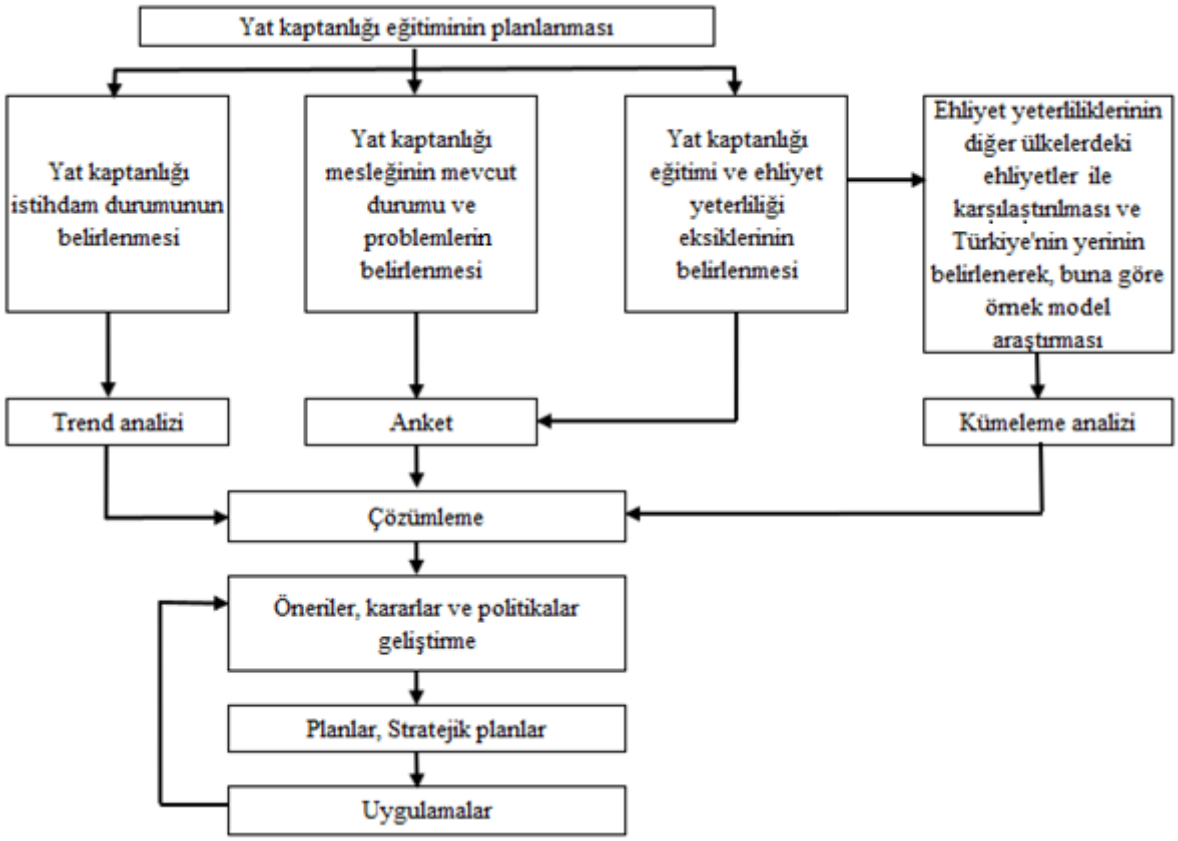
Duabi'de Dubai Deniz Şehir İdaresi (Dubai Maritime City Authority (DMCA) (2019) tarafından yat kullanım yetkisi için üç farklı ehliyet türü belirlenmiştir.

a) 12m uzunluğuna kadar olan ticari deniz araçları ehliyeti (Commercial marine craft driving license for craft up to (12) meters long.)
b) 24m uzunluğuna kadar olan ticari deniz araçları ehliyeti (Commercial marine crafts driving license for craft up to (24) meters long.)
c) 24m uzunluğunu aşan ticari deniz araçları ehliyeti (Commercial marine crafts driving license for craft exceeding (24) meters long.)

12m uzunluğuna kadar olan ehliyet için 16 yaşını doldurmuş olmak; 24m uzunluğuna kadar olan ehliyet için 18 yaşını doldurmak; 24m ve üstü ehliyet için 20 yaşını doldurmuş olmak, DMCA sertifikalı sağlık merkezleri tarafından verilen tıbbi uygunluk sertifikasına sahip olmak, Dubai emniyet müdürlüğü tarafından verilen geçerli iyi davranış sertifikasına sahip olmak, Birleşik Arap emirliklerinde DMCA sertifikalı eğitim merkezleri tarafından verilen yeterlilik derslerinin tamamlandığını gösteren sertifikaya sahip olmak, denizde güvenlik kurslarını tamamlama sertifikalarına sahip olmak, denizcilik iletişim kursunu tamamlama sertifikasına sahip olmak gerekmektedir.

3. MALZEME VE YÖNTEM

Çalışmada, yat kaptanlığı eğitiminin istihdama yönelik olarak planlanması amaçlanmaktadır. Bu amaca yönelik olarak kullanılan çalışma metodu ve aşamaları Şekil 3.1'de verilmektedir. Şekil 3.1'de görüleceği gibi, çalışma Türkiye'de yat kaptanı istihdamının, yat kaptanlığı mesleğinin mevcut durumu ile problemlerin ve yat kaptanlığı eğitimi ile ilgili eksikliklerin ve ehliyet yeterliliklerinin belirlenmesi aşamalarından oluşmaktadır. Ayrıca, Türkiye'de yat kaptanlığı ehliyet yeterliliklerinin diğer ülkeler ile benzerliği belirlenerek örnek model araştırılmaktadır. Bu yönde trend analizi, anket yöntemi ve kümeleme analizi yöntemlerinin sentezinden oluşan bir model kullanılmaktadır. Yapılan çözümlemeler ışığında, Türkiye'de yat kaptanlığı eğitiminin istihdama yönelik olarak planlanması için kararlar, politikalar geliştirilmesi ve bu yönde uygulanabilir bir eğitim planı yapılabilmesine yönelik öneriler sunulmaktadır.



Şekil 3.1: Yat kaptanlığı eğitiminin istihdama yönelik olarak planlanması için çalışma metodu ve aşamaları.

Çalışmada yat kaptanlığı istihdam durumunu belirlemek için T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü ve T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden alınan deniz turizmi, yat ve yat kaptanlığı verileri kullanılmaktadır. Bu verilere ait bilgiler ile kullanılan çözüm yöntemi aşağıda açıklanmaktadır.

3.1. BAKANLIK BELGELİ DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI KAPASİTELERİ

Tablo 3.1'de Bakanlık belgeli deniz turizmi araçları kapasiteleri gösterilmiştir (Kültür ve Turizm bakanlığı, 2019). Turizm işletme belgeli yat limanları 12465, yat çekek yerleri 899 yat kapasitesine sahip oldukları görülmektedir. Deniz turizmi araçları kısmına baktığımızda, Türk bayraklı yat sayısının 1819 yatak, yatak kapasitesinin ise 17917'ye ulaştığı, yabancı bayraklı yatların sayısının 160, yatak kapasitesinin ise 1.219 olduğu görülmektedir. Günübirlik gezi teknelerine bakıldığında, 2.278 tekne sayısına sahip olunduğu ve taşıyabilecekleri toplam yolcu sayısının da 136.744 kişi olduğu gözlenmektedir.

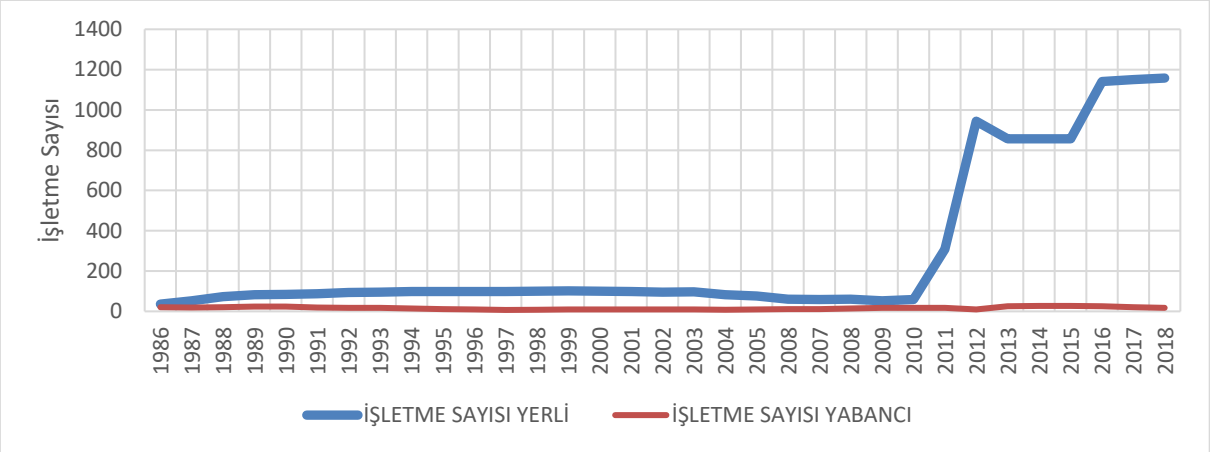
Tablo 3.1: Bakanlık belgeli deniz turizmi araçları kapasiteleri (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019).

			Yat Kapasitesi		
		Tesis Sayısı	**Denizde**	**Karada**	**Toplam Yat Kapasitesi**
Turizm İşletme Belgeli	Yat Limanları	28	9.308	3.157	12.465
	Yat Çekek Yerleri	6	40	859	899
Turizm Yatırım Belgeli	Yat Limanı ve Rıhtım/İskeleler	6	1.842	438	2.280
	Kruvaziyer Gemi Limanı	1	-	-	-
	Yat Çekek Yerleri	-	-	-	-
	Genel Toplam	**41**	**11. 190**	**4. 454**	**15.644**
		Deniz Turizmi Araçları			
		İşletme Sayısı	**Yat Sayısı**	**Yatak Sayısı**	
Turizm İşletme Belgeli	Türk Bayraklı Yatlar	1.344	1.819	17.917	
	Yabancı Bayraklı Yatlar	11	160	1.219	
Turizm Yatırım Belgeli	Türk Bayraklı Yatlar	1	1	26	
	Genel Toplam	**1. 356**	**1. 980**	**19.162**	
		İşletme Sayısı	**Araç Sayısı**	**Kapasitesi Yaz / Kış**	
Turizm İşletme Belgeli	Yüzer Deniz Turizmi Aracı	39	39	14.861 / 10.724	
	Dalabilir Deniz Turizmi Aracı	2	2	68 / 68	
		İşletme sayısı	**Tekne sayısı**	**Yolcu sayısı**	
Turizm İşletme Belgeli Günübirlik Gezi Tekneleri		2.093	2.278	136.744	
Valiliklerden (İl Kültür ve Turizm Müdürlükleri) Belgeli Turizm Amaçlı Su Altı ve Su Üstü Faaliyet Araçları İşletmeleri					**562**

3.2. YAT, YATAK VE İŞLETME SAYILARI

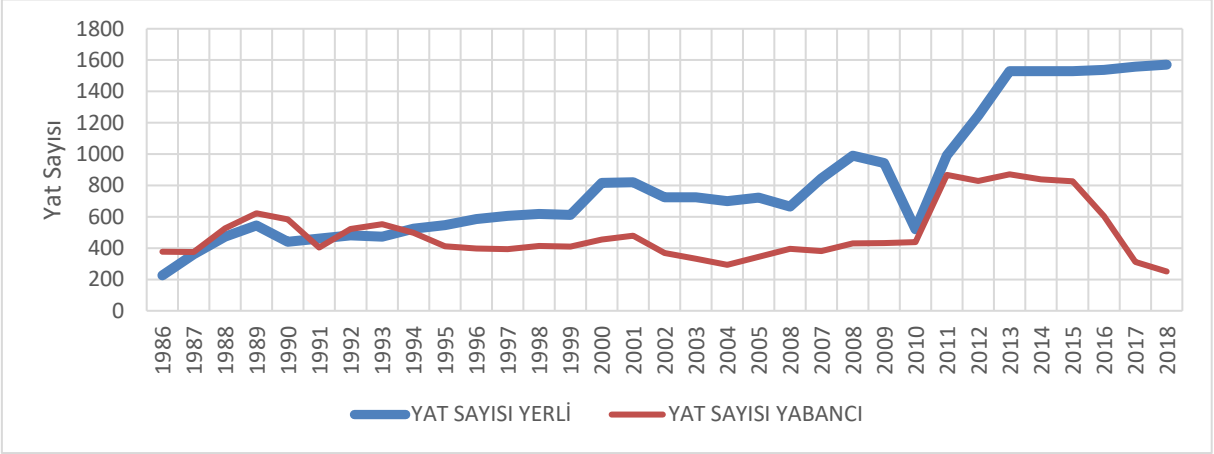
3.2.1. Yıllara Göre Yerli ve Yabancı Yat, Yatak ve İşletme Sayısı

Şekil 3.2'de bakanlık tarafından belgelendirilmiş, 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı işletme sayıları görülmektedir (Kültür ve Turizm bakanlığı, 2020). 2010 yılından sonra yerli işletme sayısında hızlı bir artışın olduğu ve bu artış miktarının 2018 yılında 1158 yerli işletme sayısına ulaştığı görülmektedir. Yabancı işletme sayısının yıllara göre fazla bir değişime uğramadığı ve 2017 yılında 18 olduğu gözükmektedir.



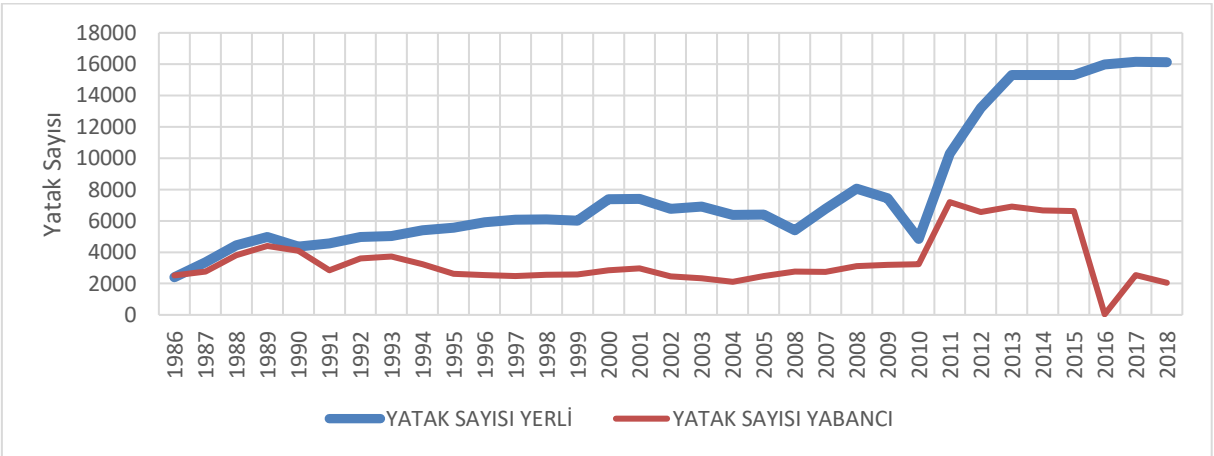
Şekil 3.2: 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı işletme sayıları.

Şekil 3.3'de bakanlık tarafından belgelendirilmiş 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı yat sayıları görülmektedir (Kültür ve Turizm bakanlığı, 2020). 2000'li yıllara kadar yerli yat sayılarında artış olduğu; 2001 krizinden sonra yerli yat sayısının düşüşe geçmeye başladığı görülmektedir. 2010 yılından sonra artışa geçerek, 2018 yılının sonunda 1571 yerli yat sayısına ulaştığı görülmektedir. Yabancı yat sayısında 2010 yılına kadar ciddi bir değişim gözlenmemiştir. 2011 yılından sonra artış göstermeye başlamış, 2015 yılına kadar da artış devam etmiştir. 2016 yılından sonra düşüş göstererek, 2018 yılında 251 yat sayısına ulaştığı görülmektedir.



Şekil 3.3: 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı yat sayıları.

Şekil 3.4'da bakanlık tarafından belgelendirilmiş 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı yatların yatak sayıları görülmektedir (Kültür ve Turizm bakanlığı, 2020). 2008'li yıllara kadar yerli yatların yatak sayılarında artış olduğu 2010 yılından sonra düşüşe geçmeye başladığı görülmektedir. 2010 yılından sonra artışa geçerek 2018 yılının sonunda 16124 yerli yatların yatak sayısına ulaştığı görülmektedir. Yabancı yatların yatak sayısında 2010 yılına kadar ciddi bir değişim gözlenmediği, 2010 yılından sonra artış göstermeye başlayarak 2015 yılına kadar artışın devam ettiği görülmektedir. 2016 yılından sonra ciddi bir düşüş göstererek 2018 yılında yabancı yatların yatak sayısının 2043 olduğu görülmektedir.



Şekil 3.4: 1986-2018 yılları arasında yerli ve yabancı yatların yatak sayıları.

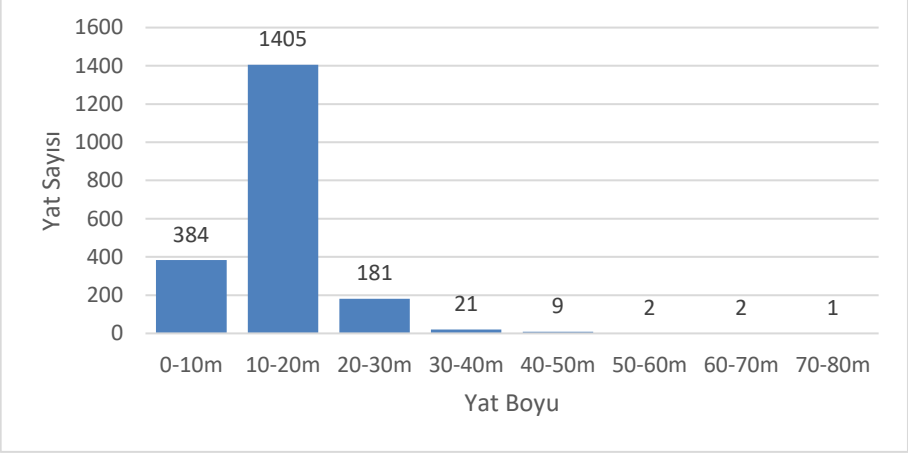
3.2.2. Cinslerine, Boylarına ve GT'a Göre Yat Sayıları

Yatların cinslerine, boylarına ve tonajlarına ait T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü 08.03.2019 tarihli verileri Tablo 3.2. ve şekil 3.5'de yer almaktadır (UAB 2019). Tablo 3.2'de görüldüğü üzere, bu tarih itibari ile kayıtlı 76461 adet özel tekne bulunmaktadır.

Tablo 3.2: Yatların cinsine göre sayıları.

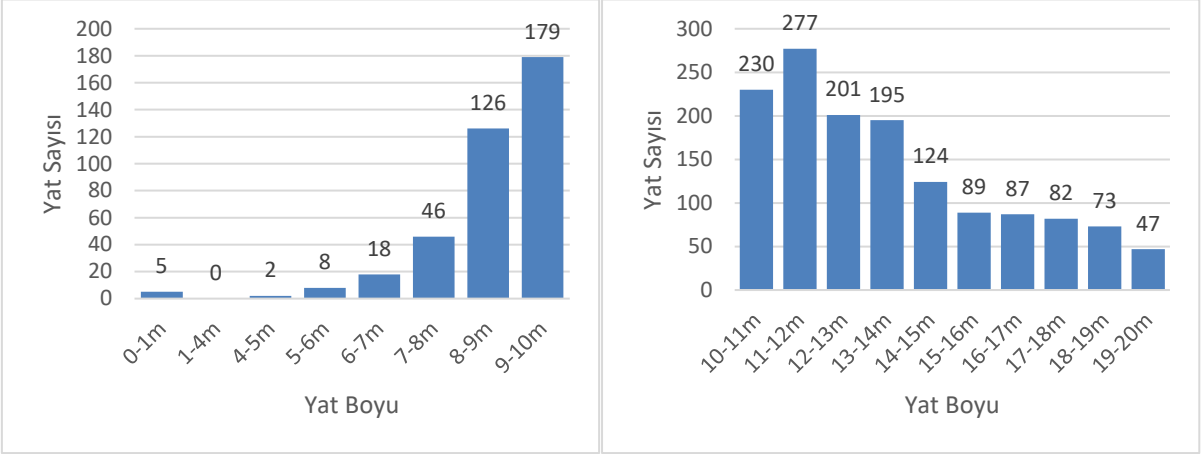
Yat cinsi	Yat Sayıları
Ticari Yat	2005
İlkel Yapılı Ahşap Gemi	752
Özel Tekne	76461

Şekil 3.5'de Türkiye'deki ticari yatların boylarına göre sayıları en fazla 1405 adet ile 10-20m arasındaki yatlarda olduğu görülmektedir.



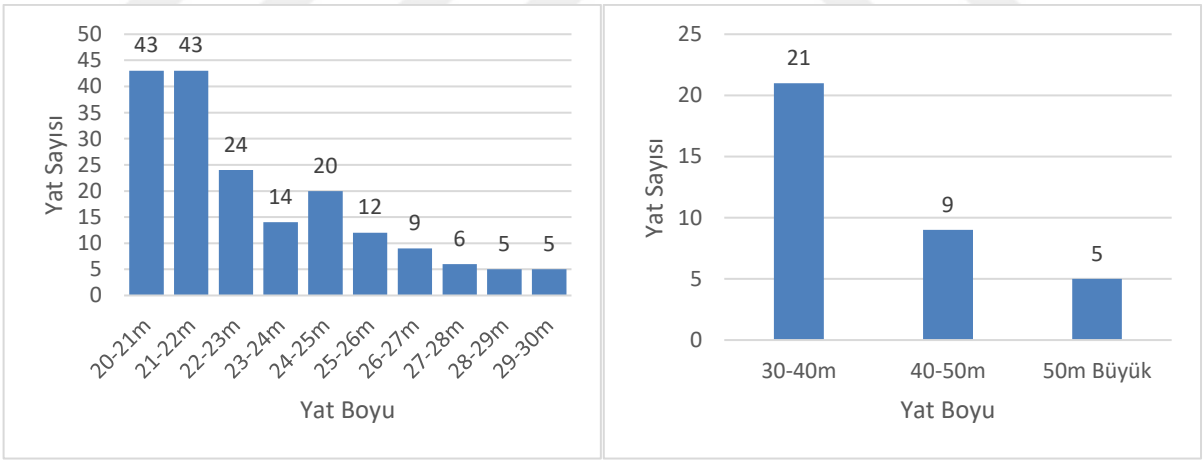
Şekil 3.5: Ticari yatların boylara göre sayıları.

Şekil 3.6'da 0-10m ve 10-20m arasında olan ticari yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 0-10m arasında bulunan yatlardan en çok 179 adet ile 9-10m arasında ticari yatlarda olduğu, 10-20m arasında bulunan yatlardan en çok 277 adet ile 11-12m arasında bulunan yatlarda olduğu görülmektedir.



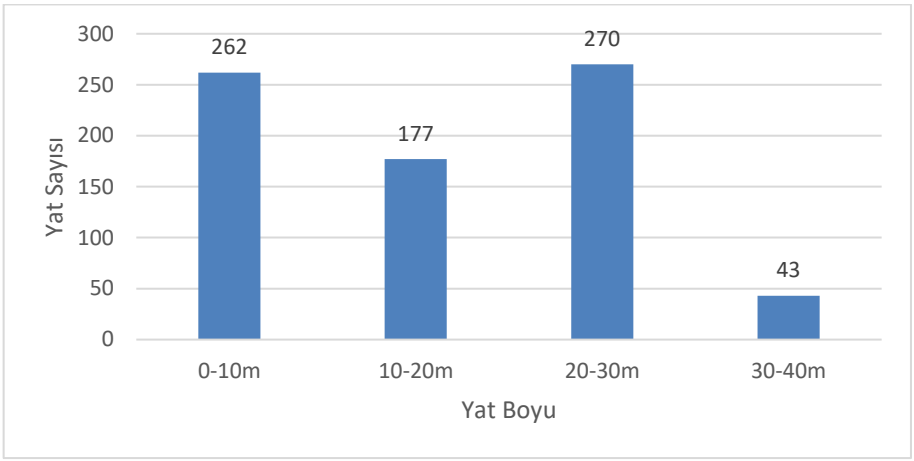
Şekil 3.6: 0-10m ve 10-20m arasında olan ticari yatların sayıları.

Şekil 3.7'de 20-30m ve 30m büyük olan ticari yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 20-30m arasında bulunan yatlardan en çok 43 adet ile 20-21m ve 21-22m arasındaki ticari yatlarda olduğu, 30m'den büyük yatlardan en çok 21 adet ile 30-40m arasında bulunan yatlarda olduğu görülmektedir.



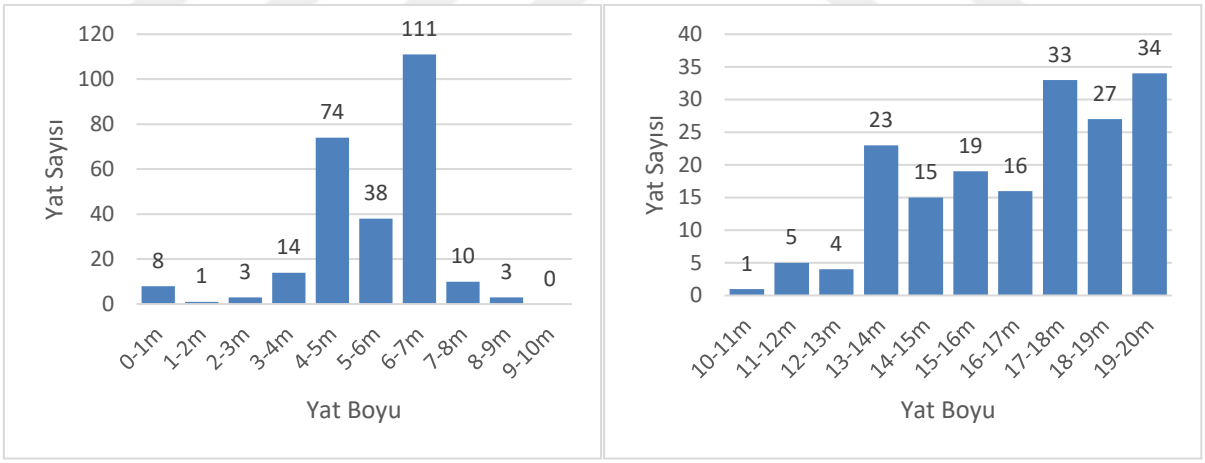
Şekil 3.7: 20-30m ve 30m büyük olan ticari yatların sayıları.

Türkiye'deki ilkel yapılı ahşap gemi boylarına göre sayıları Şekil 3.8'de görülmektedir. Bu sayılara göre en fazla 270 adet ile 20-30m arasındaki yatlarda olduğu görülmektedir.



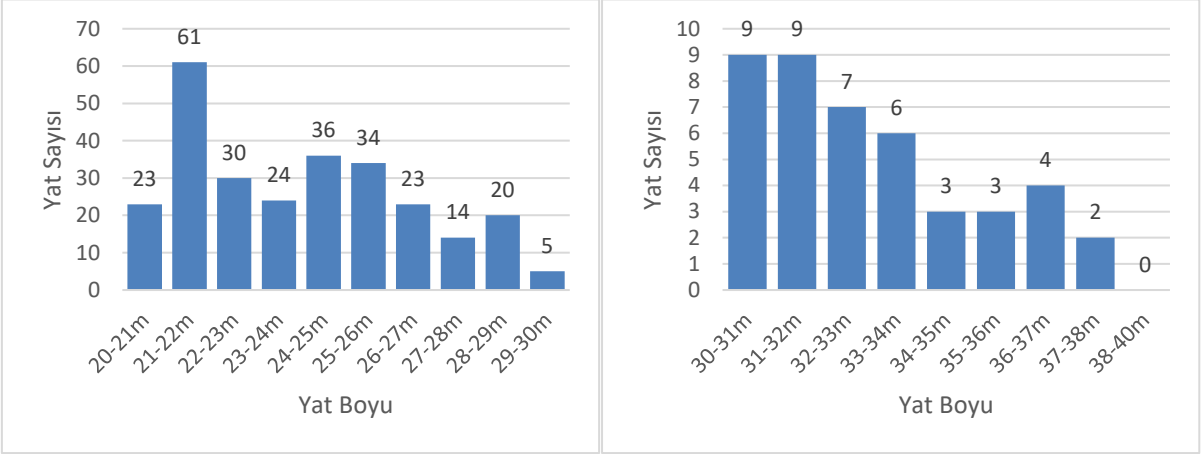
Şekil 3.8: İlkel yapılı ahşap gemi boylarına göre sayıları.

Şekil 3.9'da 0-10m ve 10-20m arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 0-10m arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerin en çok 111 adet ile 6-7m arasında olduğu, 10-20m arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerin en çok 34 adet ile 19-20m arasında olduğu görülmektedir.



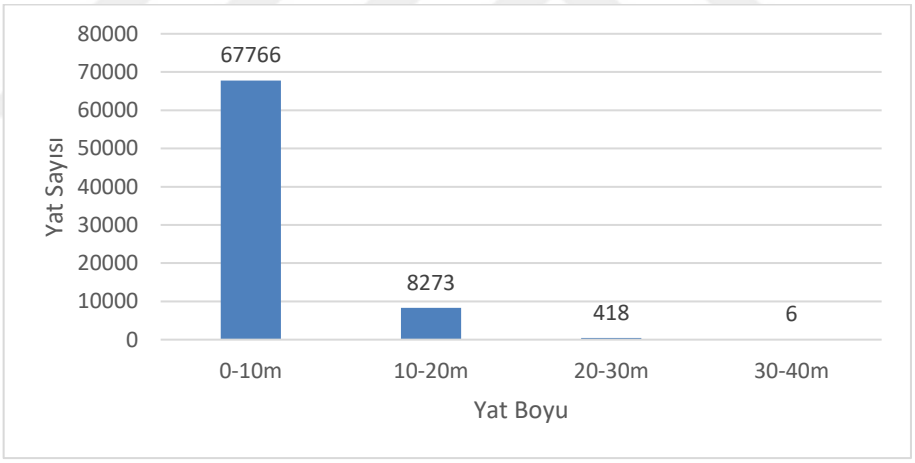
Şekil 3.9: 0-10m ve 10-20 arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları.

Şekil 3.10'de 20-30m ve 30-40m arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 20-30m arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerin en çok 61 adet ile 21-22m arasında olduğu, 30-40m arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerin en çok 9 adet ile 30-31m ve 31-32m arasında olduğu görülmektedir.



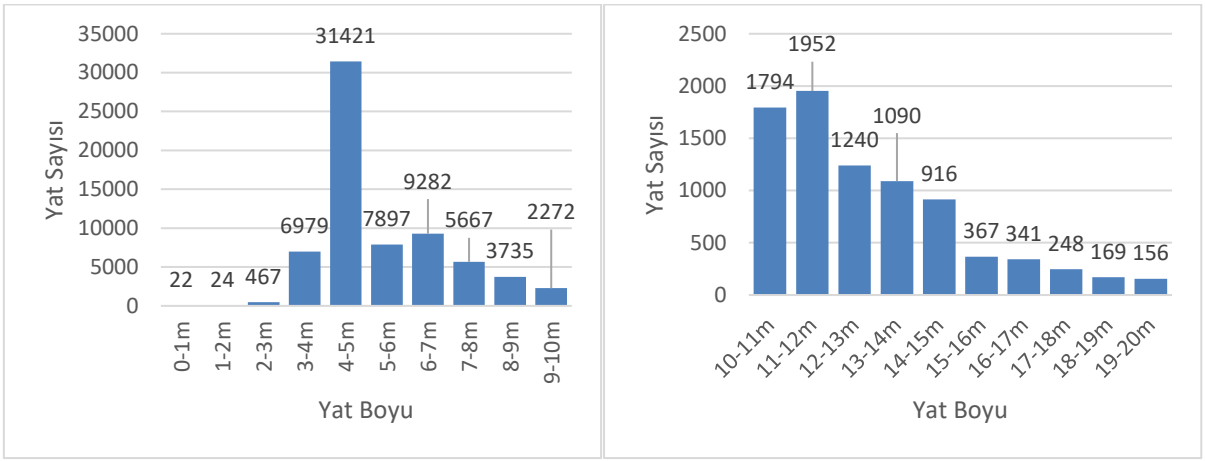
Şekil 3.10: 20-30m ve 30-40 arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları.

Türkiye'deki özel yatların boylarına göre sayıları Şekil 3.11'de görülmektedir. Bu sayılara göre, en fazla 67766 adet ile 0-10m arasındaki yatlarda olduğu görülmektedir.



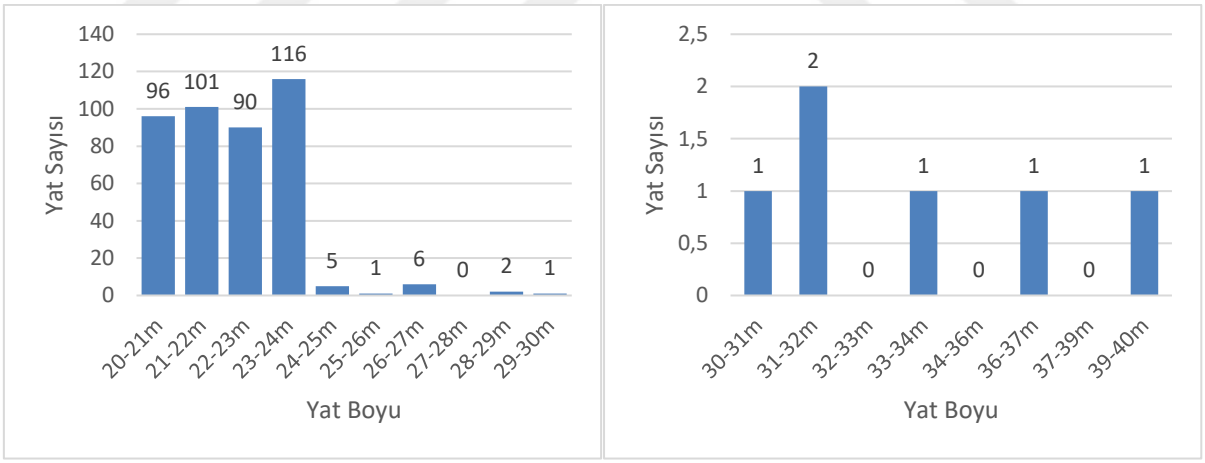
Şekil 3.11: Özel yatların boylarına göre sayıları.

Şekil 3.12'da 0-10m ve 10-20m arasında olan özel yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre 0-10m arasında bulunan yatlardan en çok 31421 adet ile 4-5m arasında özel yatlarda olduğu, 10-20m arasında bulunan yatlarda en çok 1952 adet ile 11-12m arasında bulunan özel yatlarda olduğu görülmektedir.



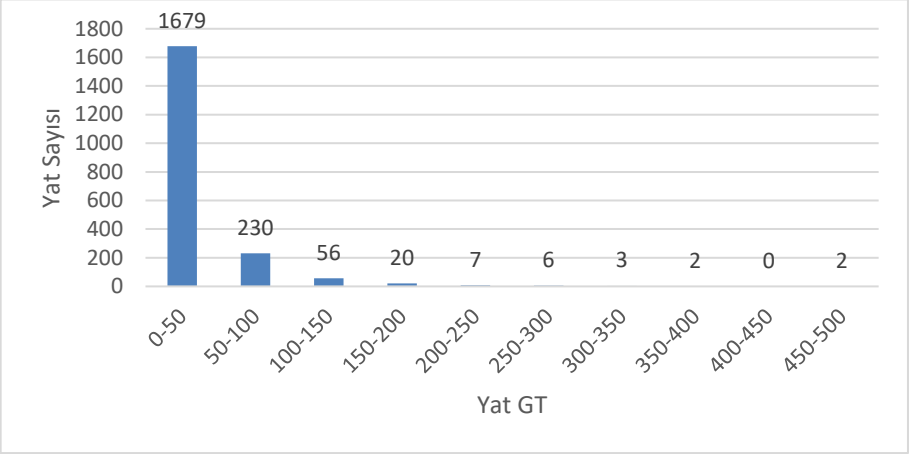
Şekil 3.12: 0-10m ve 20-30m arasında olan özel teknelerin sayıları.

Şekil 3.13'da 20-30m ve 30-40m arasında olan özel yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 20-30m arasında bulunan yatlardan en çok 116 adet ile 23-24m arasındaki özel yatlarda olduğu, 30m-40m arasında olan özel yatlardan en çok iki adet ile 31-32m arasında bulunan yatlarda olduğu görülmektedir.



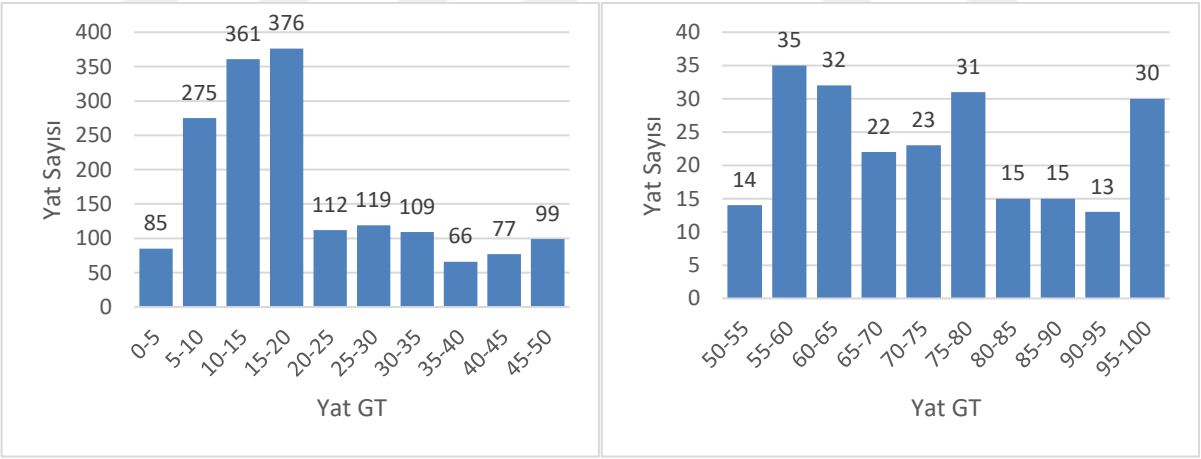
Şekil 3.13: 20-30m ve 30-40m arasında olan özel teknelerin sayıları.

Türkiye'deki ticari yatların GT göre sayıları Şekil 3.14'de görülmektedir (UAB 2019). Bu sayılara göre, en fazla 1679 adet ile 0-50GT arasındaki yatlarda olduğu görülmektedir.



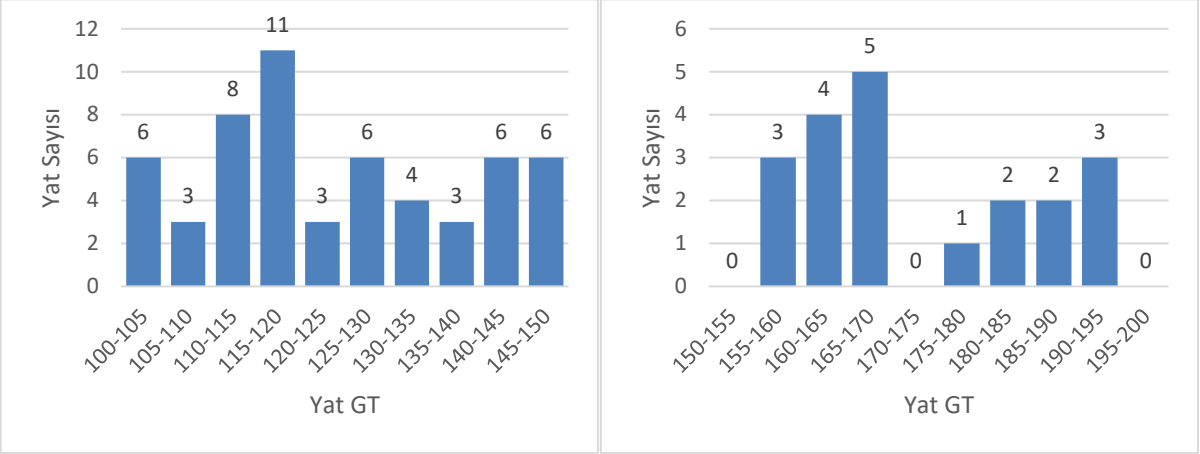
Şekil 3.14: Ticari yatların GT göre sayıları.

Şekil 3.15'de 0-50GT ve 50-100GT arasında olan ticari yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre, 0-50GT arasında bulunan yatlardan en çok 376 adet ile 15-20GT arasında ticari yatlarda olduğu, 50-100GT arasında bulunan ticari yatlardan en çok 35 adet ile 55-60GT arasında bulunan yatlarda olduğu görülmektedir.



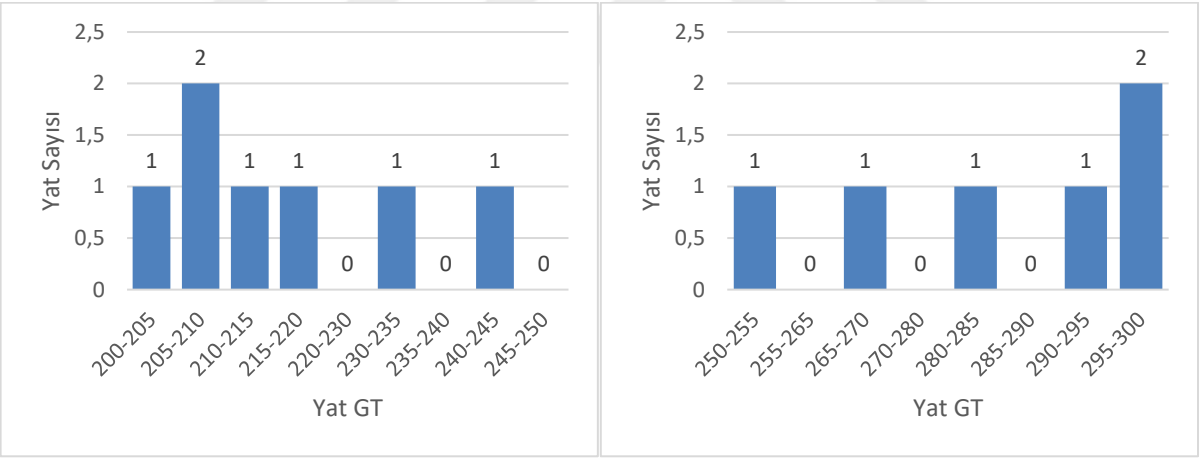
Şekil 3.15: 0-50GT ve 50-100GT arasındaki ticari yatların sayıları.

Şekil 3.16'de 100-150GT ve 150-200GT arasında olan ticari yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 100-150GT arasında bulunan yatlardan en çok 11 adet ile 115-120GT arasındaki ticari yatlarda olduğu, 150-200GT arasında olan ticari yatlardan en çok beş adet ile 165-170GT arasında bulunan yatlarda olduğu görülmektedir.



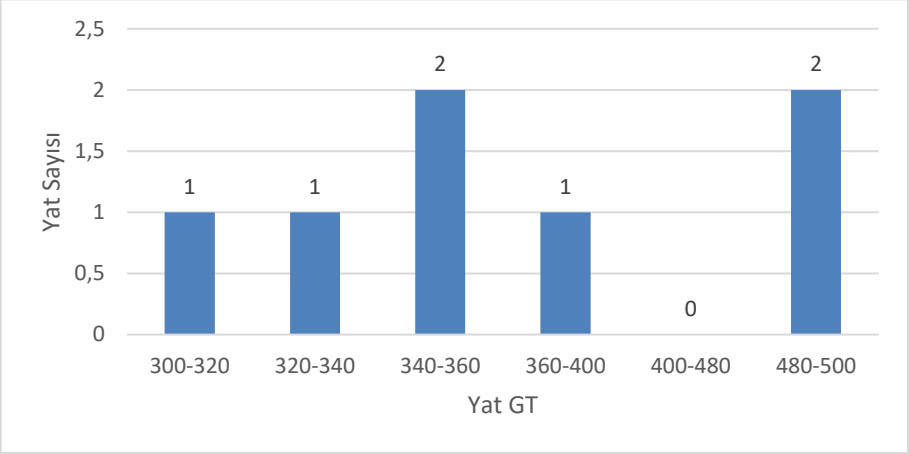
Şekil 3.16: 100-150GT ve 150-200GT arasındaki ticari yatların sayıları.

Şekil 3.17'de 200-250GT ve 250-300GT arasında olan ticari yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 200-250GT arasında bulunan yatlardan en çok iki adet ile 205-210 GT arasındaki ticari yatlarda olduğu, 250-300GT arasında olan ticari yatlardan en çok iki adet ile 295-300GT arasında bulunan yatlarda olduğu görülmektedir.



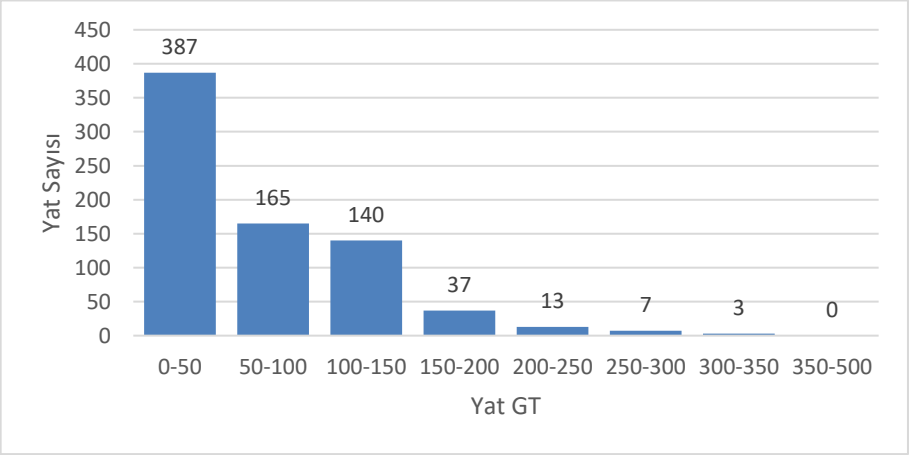
Şekil 3.17: 200-250GT ve 250-300GT arasındaki ticari yatların sayıları.

Şekil 3.18'de 300-500GT arasında olan ticari yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre, en çok iki adet ile 340-360GT ve 480-500GT arasındaki ticari yatlarda olduğu görülmektedir.



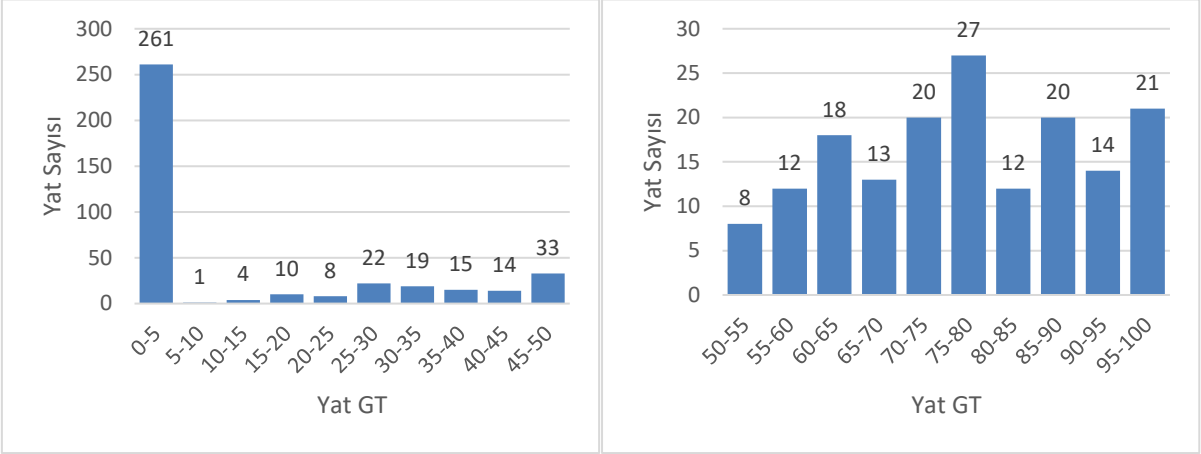
Şekil 3.18: 300-500GT arasındaki ticari yatların sayıları.

Türkiye'deki ilkel yapılı ahşap gemi GT göre sayıları Şekil 3.19'da görülmektedir. Bu sayılara göre, en fazla 387 adet ile 0-50GT arasındaki yatlarda olduğu görülmektedir.



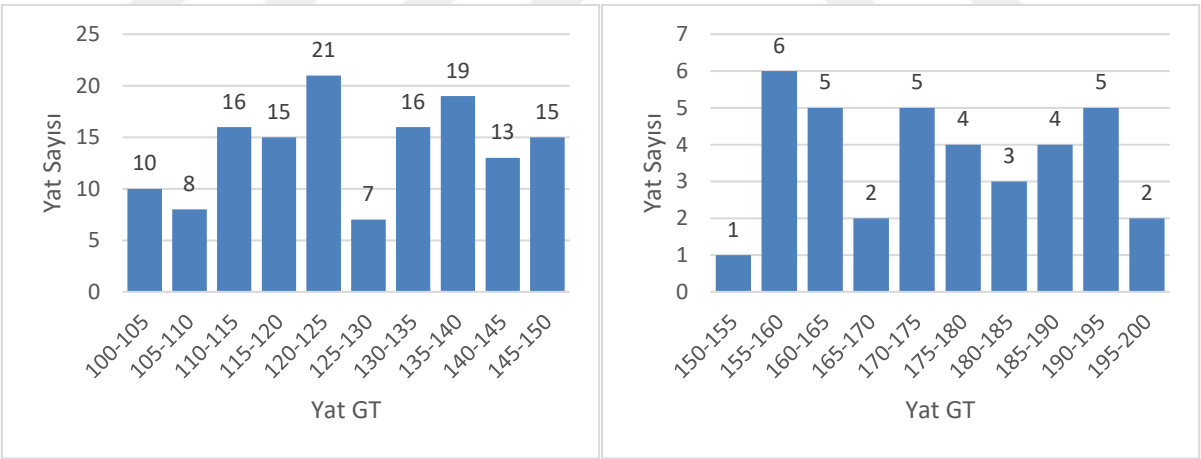
Şekil 3.19: İlkel yapılı ahşap gemilerin GT göre sayıları.

Şekil 3.20'de 0-50GT ve 50-100GT arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 0-50GT arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerin en çok 261 adet ile 0-5GT arasında olduğu, 50-100GT arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerin en çok 27 adet ile 75-80GT arasında olduğu görülmektedir.



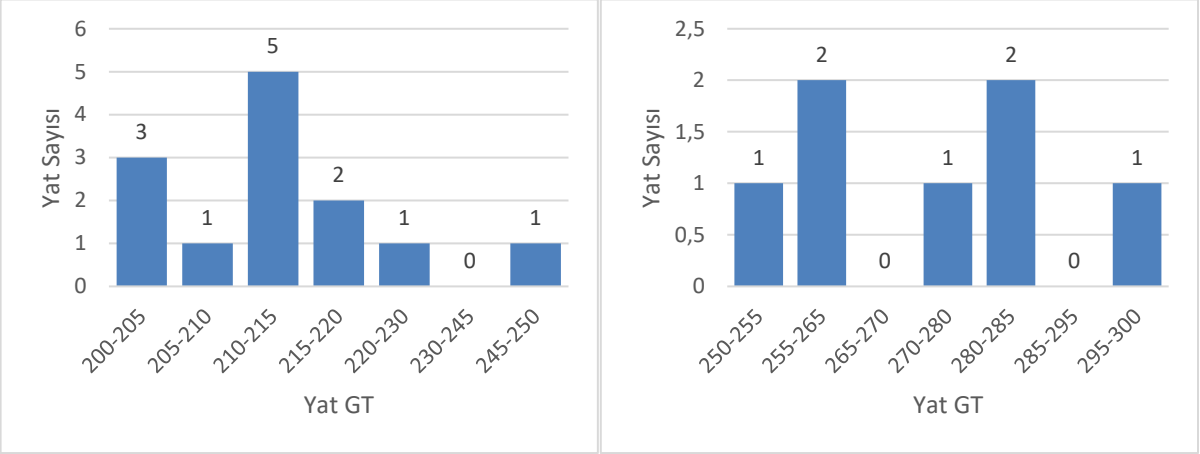
Şekil 3.20: 0-50GT ve 50-100GT arasındaki ilkel yapılı ahşap gemi sayıları.

Şekil 3.21'de 100-150GT ve 150-200GT arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 100-150GT arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerde en çok 21 adet ile 120-152GT arasında olduğu, 150-200GT arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerde en çok altı adet ile 155-160GT arasında olduğu görülmektedir.



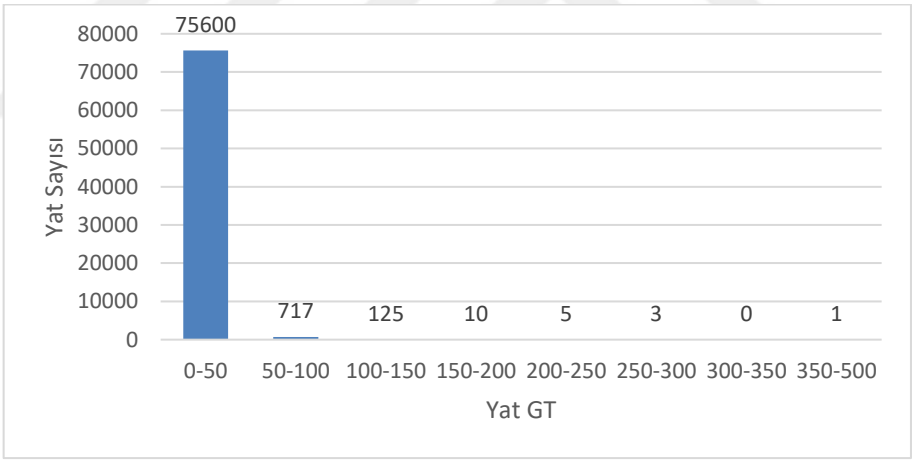
Şekil 3.21: 100-150GT ve 150-200GT arasındaki ilkel yapılı ahşap gemi sayıları.

Şekil 3.22'de 200-250GT ve 250-300GT arasında olan ilkel yapılı ahşap gemilerin sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 200-250GT arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerde en çok beş adet ile 210-215GT arasında olduğu, 250-300GT arasında bulunan ilkel yapılı ahşap gemilerde en çok iki adet ile 255-265GT ve 280-285GT arasında olduğu görülmektedir.



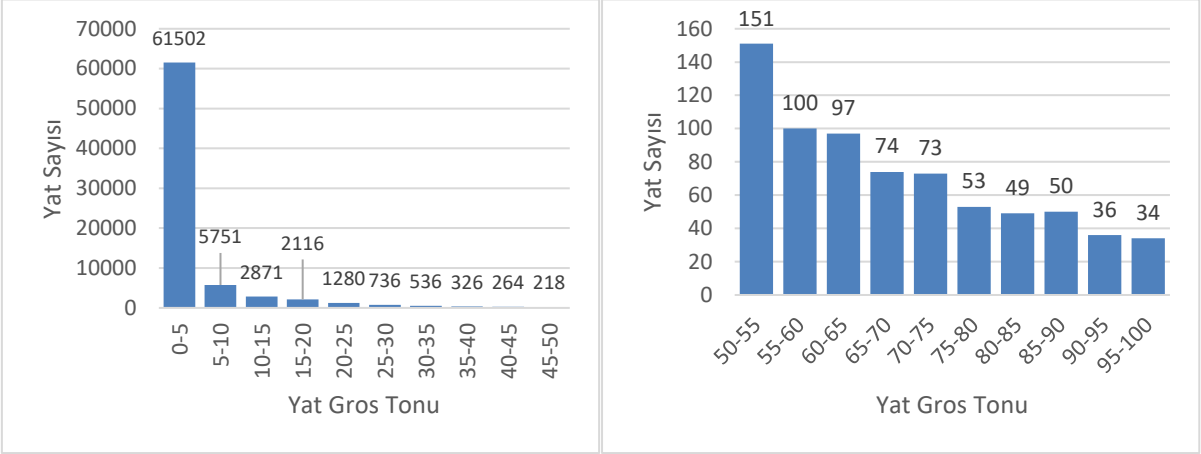
Şekil 3.22: 200-250GT ve 250-300GT arasındaki ilkel yapılı ahşap gemi sayıları.

Türkiye'deki özel yatların GT göre sayıları Şekil 3.23'de görülmektedir. Bu sayılara göre en fazla 75600 adet ile 0-50GT arasındaki yatlarda olduğu görülmektedir.



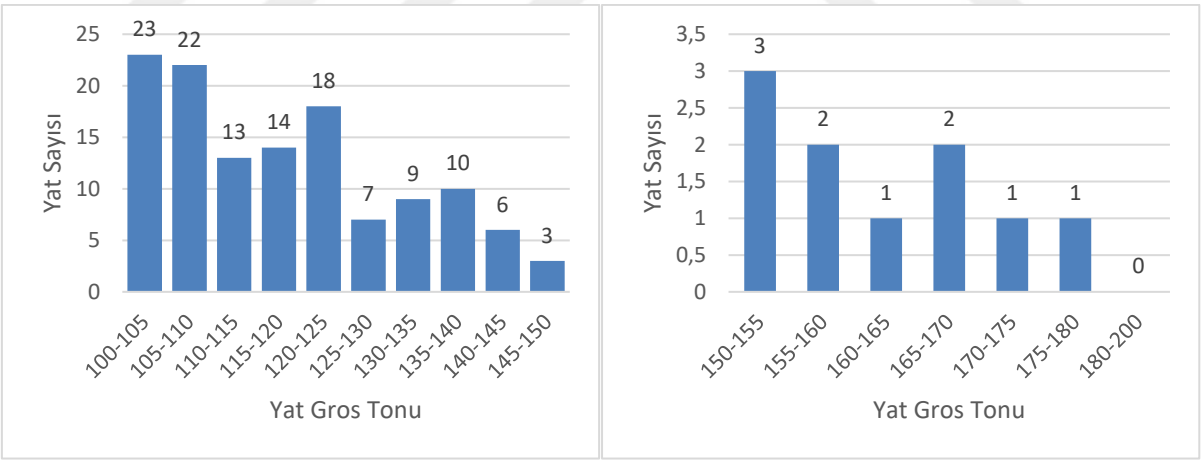
Şekil 3.23: Özel yatların GT göre sayıları.

Şekil 3.24'de 0-50GT ve 50-100GT arasında olan özel yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 0-50GT arasında bulunan yatlardan en çok 61502 adet ile 0-5GT arasında özel yatlarda olduğu, 50-100GT arasında bulunan yatlardan en çok 151 adet ile 50-55GT arasında bulunan özel yatlarda olduğu görülmektedir.



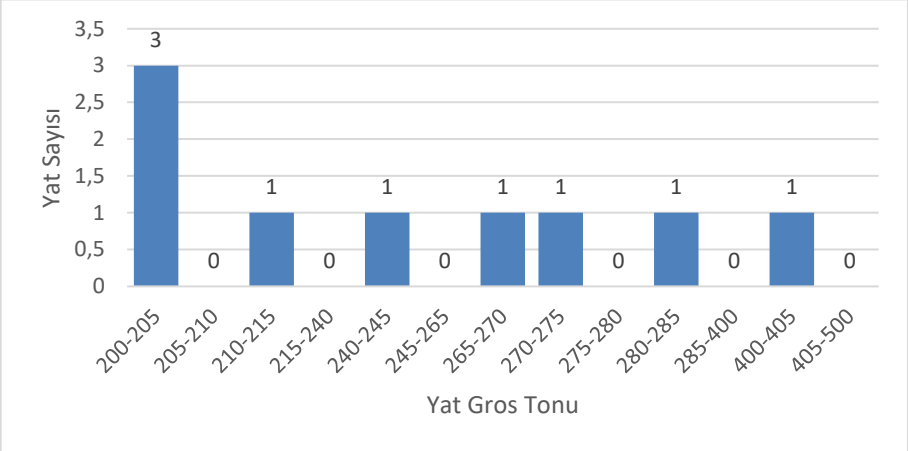
Şekil 3.24: 0-50GT ve 50-100GT arasındaki özel yatların sayıları.

Şekil 3.25'de 100-150GT ve 150-200GT arasında olan özel yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre; 100-150GT arasında bulunan yatlardan en çok 23 adet ile 100-105GT arasında özel yatlarda olduğu, 150-200GT arasında bulunan yatlardan en çok 3 adet ile 150-155GT arasında bulunan özel yatlarda olduğu görülmektedir.



Şekil 3.25: 100-150GT ve 150-2000GT arasındaki özel yatların sayıları.

Şekil 3.26'de 200-500GT arasında olan özel yatların sayıları verilmiştir. Bu sayılara göre, en çok 3 adet ile 200-205GT arasında özel yatlarda olduğu görülmektedir.



Şekil 3.26: 200-500GT arasındaki özel yatların sayıları.

3.3. YAT KAPTANI SAYILARI

Türkiye de Mart 2019 itibari ile kayıtlı 6251 adet kayıtlı yat kaptanı vardır. (UAB, 2019). Detaylı olarak incelendiğinde; Yat Kaptanı 2, Yat Kaptanı (499GT) 6241, Yat Kaptanı (2999GT) 3, Yat Kaptanı (3000GT) 5 kişi olarak belirtilmektedir. Sicil limanlarına göre dağılımı Tablo 3.3'de verilmiştir (UAB, 2019). En yüksek sayının İstanbul sicilinde olduğu, ikinci sırada Bodrum, sonrasında ise İzmir, Marmaris, Fethiye, Göcek, Tuzla, Antalya, Kocaeli ve Çeşme olduğu görülmektedir. 16.06.2020 tarihinde yat kaptanı sayısına bakıldığında; Yat kaptanı 149GT 1333 kişi, Yat kaptanı 499GT 6129 kişi, Yat kaptanı sınırsız 1204 kişi olarak izlenmektedir. Toplamda yat kaptanı sayısı 8666 kişiye ulaşmıştır.

Tablo 3.3: Sicil limanlarına göre yat kaptanı sayısı.

Sicil Limanı	Yat Kaptanı	Yat Kaptanı (499GT)	Yat Kaptanı (2999GT)	Yat Kaptanı (3000GT)
İSTANBUL	0	2357	0	2
BODRUM	0	649	0	0
İZMİR	0	618	2	0
MARMARİS	0	523	0	0
FETHİYE	0	381	0	0
GÖCEK	0	223	0	0
TUZLA	0	219	0	0
ANTALYA	2	207	0	0
KOCAELİ	0	126	0	1
ÇEŞME	0	112	1	0
MERSİN	0	93	0	0
KAŞ	0	77	0	0
ÇANAKKALE	0	52	0	0
YALOVA	0	48	0	0
FİNİKE	0	43	0	0
SÜRMENE	0	42	0	0
GÜLLÜK	0	40	0	0

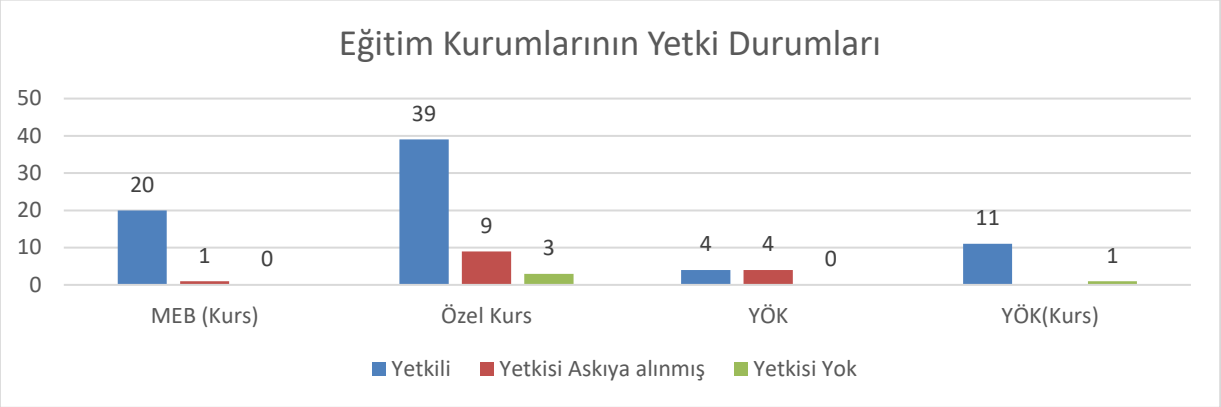
Tablo 3.3 (devam): Sicil limanlarına göre yat kaptanı sayısı.

KUŞADASI	0	40	0	0
KEMER	0	39	0	0
İSKENDERUN	0	26	0	0
TRABZON	0	23	0	0
ORDU	0	22	0	0
RİZE	0	22	0	0
BANDIRMA	0	21	0	0
MANAVGAT	0	20	0	0
TAŞUCU	0	17	0	0
SAMSUN	0	16	0	1
PAZAR	0	15	0	0
DATÇA	0	14	0	0
GİRESUN	0	13	0	0
AMBARLI	0	11	0	0
FOÇA	0	11	0	0
ALANYA	0	8	0	0
KDZ. EREĞLİSİ	0	8	0	0
SİLİVRİ	0	8	0	0
ERDEK	0	7	0	0
FATSA	0	7	0	0
KARASU	0	7	0	0
ZONGULDAK	0	7	0	0
AYVALIK	0	6	0	0
KARABİGA	0	6	0	0
VAKFIKEBİR	0	6	0	1
EDREMİT	0	5	0	0
GEMLİK	0	5	0	0
SİNOP	0	5	0	0
TEKİRDAĞ	0	5	0	0
MUDANYA	0	4	0	0
ALİAĞA	0	3	0	0
DİKİLİ	0	3	0	0
GELİBOLU	0	3	0	0
TİREBOLU	0	3	0	0
ŞİLE	0	3	0	0
AMASRA	0	2	0	0
BARTIN	0	2	0	0
ÜNYE	0	2	0	0
İNEBOLU	0	2	0	0
ANAMUR	0	1	0	0
BOZCAADA	0	1	0	0
GÖRELE	0	1	0	0
MARMARA ADASI	0	1	0	0

3.4. YAT KAPTANLIĞI EĞİTİMİ VEREN KURUMLAR

Türkiye'de Yat Kaptanlığı eğitimi veren kurumların listesi 01.12.2018 tarihindeki verilere göre 149GT için yetkilendirilmiş iki MEB, 17 Özel kurs; 499GT için yetkilendirilmiş 26 MEB, 33 Özel Kurs, 8 Yök 10 YÖK'e bağlı kurs; Sınırsız için yetkilendirilmiş iki adet YÖK'e bağlı kurs yeri bulunmaktadır (GBS, 2018). Yetki durumlarına göre kurs verileri Şekil 3.27'de yer almaktadır. YÖK'e bağlı kurumlarda yetki belgesinin özel kurumlara göre az sayıda olduğu

görülmektedir.



Şekil 3.27: Eğitim kurumlarının yetki durumları.

3.5. ANKET

3.5.1. Malzeme

Araştırmada bilgi toplamak için anket yöntemi seçilmiştir. Anket çalışması, Kasım 2017-Mayıs 2018 döneminde uygulanmıştır. Bu çalışmada veri toplamak için Bodrum, Antalya, Göçek, Marmaris, Kuşadası, Çeşme'de bulunan yatlarda yat kaptanı olarak görev yapan kişilerle yapılandırılmış anket formu kullanılarak, yüz yüze görüşmeler yapılmıştır.

3.5.2. Örnek Büyüklüğünün Belirlenmesi

Örnekleme, bir araştırma çalışmasında kullanılacak olan bütün kişilerden, onların tüm niteliklerini taşıyan ve yansıtan bir parçasının alınması işlemini ifade etmektedir. Örneklem, araştırmada seçilen bütünün küçük ölçekte projeksiyonudur. Örneklem seçilerek yapılan bütün çalışmalarda, araştırmacıya zaman bakımından kazanç sağlanmakta ve çalışmaların maliyetleri de azalmaktadır. Yapılan tüm araştırmalarda seçilen örneklem üzerinde yapılan çalışmalar, evren üzerinde yapılan çalışmalar kadar doğru ve güvenilir sonuç vermektedir. (Gökçe, 1988). Örnekleme alınacak birey sayısının hesaplanabilmesi adına aşağıdaki formül uygulanır.

$$n = \frac{Nt^2pq}{d^2(N-1) + t^2pq} \tag{3.1}$$

$$n = \frac{6251 \times 1{,}96^2\ 0{,}50 \times 0{,}50}{0{,}05^2 \times (6251 - 1) + 1{,}96^2 \times 0{,}50 \times 0{,}50}$$

$$n = 362$$

Formüllerde;

N= Evrendeki birey sayısı

n= Örnekleme alınacak birey sayısı

p= İncelenecek olayın görülüş sıklığı (olasılığı)

q= İncelenecek olayın görülmeyiş sıklığı (1-p)

t= Belirli serbestlik derecesinde ve saptanan yanılma düzeyinde t tablosunda bulunan teorik değer

d= Olayın görülüş sıklığına göre yapılmak istenen ± sapma olarak simgelenmiştir.

Örneklem hesabı formüle göre hesaplandı. Formülde N (evren) 6251, d 0,05, güven düzeyi %95 olarak alındı. Çalışma kapsamında en az 362 Yat kaptanına anket uygulanmasının uygun olacağı saptanmış ve nihai örneklem sayısı 390 olarak belirlenmiştir.

3.5.3. Sınırlılıklar

Araştırma Türkiye'deki yat kaptanları ile sınırlıdır. Öte yandan, araştırma Bodrum, Antalya Göcek, Marmaris, Kuşadası ve Çeşme bölgesinde bulunan yatlarda yat kaptanı olarak görev yapanların verdikleri yanıtlarla sınırlandırılmıştır.

3.5.4. Verilerin Analizi

Anket sonucunda elde edilen veriler doğrultusunda SPSS 22.0 (Statistical Package for the Social Sciences) paket programı kullanılmış ve %95 güven aralığında çalışılmıştır. Aritmetik ortalamalar yorumlanırken, 1.00-1.66 Katılıyorum/Yeterli, 1.67-2.32 Kararsızım/Geliştirilmeli, 2.33-3.00 Katılmıyorum/Yetersiz aralıkları temel alınarak yorumlanmıştır (Turgut, 1984). Elde edilen veriler, içerik analizi yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Daha evvel yat kaptanlığı üzerine bir araştırma yapılmadığından ötürü, elde edilen verilerden çıkarılan bilgiler tümevarımca bir analiz ile incelenmiş; anket formalarından elde edilen verilerden ileri gelen

sonuçlara göre kodlama yapılmıştır. Elde edilen kodlar frekans analizleri ile değerlendirilmiştir. Çalışmada kullanılacak yöntemlerin belirlenmesi amacıyla, yat kaptanlığının gelişimi ve geleceğine ilişkin düşünceler ölçeğinin ve yat kaptanlığında verilen eğitimlerin yeterliliğine ilişkin ölçeğin normal sayılara uyduğuna basıklık ve çarpıklık katsayısı incelenerek karar verilmiştir (Morga ve diğ., 2004). Ölçeklere ait basıklık ve çarpıklık katsayıları Tablo 3.4'de gösterilmiştir.

Tablo 3.4: Basıklık ve Çarpıklık Değerleri.

	n	**Çarpıklık**	**Basıklık**
Yat Kaptanlığının Gelişimi ve Geleceği	390	-0,220	-0,532
Yat Kaptanlığında Verilen Eğitimlerin Yeterliliği	390	0,043	-0,425

"Ölçeklerden elde edilen basıklık ve çarpıklık değerlerinin +1,5 ile -1,5 arasında olması normal dağılım için yeterli görülmektedir" (*Tabachnick* ve *Fidell,* 2007). Bu durumda parametrik testlerin kullanımı uygun bulunmuş ve bağımlı örneklem t-testinden yararlanılmıştır.

3.5.5. Anket Sorularının Yapısı

Yapılandırılmış anket formu 25 başlık altında ele alınmıştır. İlk bölümde kişilik bilgileri alınmaya çalışılmıştır. Cinsiyeti, yaşı, medeni durumu, geliri, kaç yıldır bu mesleği yaptığı gibi bilgiler yer almış; bu amaçla ankete katılan kişileri tanımak amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, yat kaptanlarının mevcut durumu hakkında bilgi sahibi olunmaya çalışılmıştır. Katılımcıların demografik bilgilerinin yer aldığı bölüm dâhil olmak üzere, bu bölümdeki toplam soru sayısı 16'dır. İkinci bölümde yapmış oldukları mesleği değerlendirmeleri istenmiştir. Yat kaptanlığının avantajlı tarafları, yat kaptanlığının zor yönleri, mesleğin gelişimi için yapılması gerekenler ve bir yat kaptanında olması gereken özellikler maddeler halinde sorulmuştur. Bu bölümde toplam soru sayısı dörttür. Katılımcılara bu bölümdeki ilk üç soruda üç cevap hakkı tanınmış olup, dördüncü soruda altı cevap hakkı tanınmıştır ve cevaplar açık uçlu bırakılmıştır. Üçüncü bölümde mesleğin gelişimi ve geleceğine ilişkin anket katılımcılarının düşüncelerine yer verilmiştir. Bu bölümde toplam soru sayısı sekiz olup, üçlü likert tipi ölçek kullanılmıştır. Araştırmaya katılanların ifadelere katılma dereceleri ise "Katılıyorum (1), Kararsızım (2), Katılmıyorum (3)" şeklindedir. Bu bölümde yer alan ve yat kaptanlığının gelişimi ve geleceğine ilişkin düşüncelerin yer aldığı ölçekte negatif anlamlı ifade olan ikinci madde ters kodlanmıştır. Dördüncü bölümde anket katılımcılarından bu mesleğe başlayabilmesi için almış oldukları

eğitimi değerlendirmesi istenmiştir. Bu bölümde eğitim ve mesleğe yönelik değerlendirme için iki farklı ölçek kullanılmıştır. Eğitim değerlendirmesinde katılımcıların aldığı derslere ilişkin "Yeterli (1), Geliştirilmeli (2), Yetersiz (3)" şeklinde üçlü likert tipi ölçek kullanılmış olup; değişen müfredata göre sadece alınan derslere ilişkin değerlendirme yapmaları istenmiştir. Mesleğe yönelik değerlendirmede ise, katılımcıların kendini eksik gördüğü konulara ilişkin değerlendirmeyi açık uçlu cevaplarla yapması istenmiştir.

3.5.6. Güvenilirlik Analizi

Türkiye'deki yat kaptanlığının mevcut durumunun incelenerek, gelecekte istihdam ve eğitim açısından planlanması amacıyla kullanılan likert tipi ölçeklerin güvenirlik katsayısı Cronbach's Alpha katsayısıyla hesaplanmıştır. Yat kaptanlığının gelişimi ve geleceğine ilişkin düşünceler ölçeğinin güvenilirlik katsayısı 0,63 iken, yat kaptanlığında verilen eğitimlerin yeterliliğine ilişkin ölçeğin güvenilirlik katsayısı 0,94'dür. "Likert tipi bir ölçekte yeterli sayılabilecek bir güvenirlik katsayısının mümkün olduğunca 1'e yakın olması gerekmektedir" (Durmuş ve diğ., 2011). Bu sonuçlara göre kullanılan ölçekler yeterince güvenilir düzeydedir.

3.6. KÜMELEME ANALİZİ

Kümeleme analizinin amacı, elde edilen veri setindeki verileri kendi içinde benzerliklere göre gruplandırarak bizlere bir bilgi sunmaktır (Berberoğlu 2011). Kümeleme analizinde benzer yapıda olan özellikler bir araya getirilerek ortak bir küme oluşturulmaya çalışılır. Küme sayısının önceden belirlenmediği durumunda hiyerarşik kümeleme teknikleri veya küme sayısının önceden belirlenebildiği durumlarda hiyerarşik olmayan teknikler kullanılması önerilmektedir (Çokluk ve diğ., 2014).

3.6.1. Hiyerarşik Kümeleme Yöntemi

Hiyerarşik kümeleme tekniği, küçük ölçekli elemanları olan araştırmalarda kullanılmaktadır. Araştırmanın sonucunda kaç adet küme oluşacağı önceden belirlenemediği durumlarda bu yöntemin kullanılması önerilmektedir. Kümeleme analizinde amaç; nesneleri kendi içinde benzerliklerine göre gruplayarak, ortak kümeler oluşturmaktadır. Hiyerarşik kümeleme yönteminde, örneklemleri birbirleri ile birleştirmekte farklı yöntemler uygulanmaktadır. Bunlar içerisinde en çok kullanılan beş adet yöntem karşımıza çıkmaktadır (Çokluk ve diğ., 2014).

1. Tek Bağlantı Kümeleme / En Yakın Komşuluk Yöntemi (Single Linkage/ Nearest Neighbour Method)

2. Tam Bağlantılı Kümeleme / En Uzak Komşuluk Yöntemi (CompleteLinkage Metod / Farthest Neighbour Method)

3. Ortalama Bağlantı Kümeleme Yöntemi (Average Linkage Metod)

4. Ward's Bağlantı Kümeleme Yöntemi (Ward Linkage Metod)

5. Merkezi Bağlantı Kümeleme Yöntemi / Kitle Merkezi Yöntemi (Centroid Linkage Method)

Bu yöntemler kısa bir şekilde aşağıda açıklanmıştır. Tek bağlantı yönteminde, iki küme elemanları arasındaki en küçük mesafe değerlendirilerek bir kümeleme oluşturulmaya çalışılmaktadır. Tam bağlantı yönteminde, iki küme elemanları arasındaki en büyük mesafe değerlendirilerek kümeleme oluşturulmaya çalışılmaktadır. Ortalama bağlantı yönteminde, tek bağlantı yöntemiyle ve tam bağlantı yöntemiyle benzer şekilde, kümeler arasındaki ortalama uzaklığın en düşük mesafe değerlendirilerek kümeleme oluşturulmaya çalışılmaktadır. Ward's bağlantı yönteminde, bir kümenin ortasında bulunan elemanı, küme içindeki diğer elemanlara olan ortalama uzaklığını kullanarak kümeleme oluşturulmaya çalışılmaktadır. Merkezi bağlantı kümeleme yönteminde, bir kümeyi oluşturan elemanların ortalama değerleri göz önünde bulundurularak kümeleme oluşturulmaya çalışılmaktadır (Koltan ve Patır, 2011). Yöntemler dikkatle incelendiğinde, bu çalışmada ortalama bağlantı kümeleme yöntemi (Average Linkage Metod), kümeleme analizinde kullanılması gereken yöntem olarak karar verilmiştir.

3.6.2. Ölçek Tipine Göre Benzerlik Ölçülerinin Belirlenmesi

Kümeleme analizinde yöntem seçimi kadar önemli olan, işlemde ölçütün seçilmesidir. Ölçütün kullanılmasındaki amaç, küme elemanları arasındaki uzaklığın hesaplanmasıdır. Ölçütlerde çeşitli yöntemlerle hesaplama yapılmaktadır. Bu tezin konusu olan ülkelerin kümelemesinde ikili veri kullanılmıştır. İkili verilerde kullanılan ölçütler; Öklit Uzaklığı ve Karelei Öklit Uzaklığı, Büyüklük Farkı, Örüntü Farkı, Varyans, Dağılım, Biçim, Basit Eşleşme, Phi Dört Noktalı Korelasyon, Lambda, Abderberg'in D'si, Hamann, Jaccard, Kulczynski-1, Kulczynski-2, Lance ve Williams, Ochiai, Rogers ve Tanimoto, Russel ve Rao, Sokal ve Sneath-1, Sokal ve Sneath-2, Sokal ve Sneath-3, Sokal ve Sneath-4, Sokal ve Sneath-5, Yule Q' dur (Çokluk ve diğ., 2014). Ülkelerin ehliyetleri incelenmiş ve inceleme sonucunda özellikler bulunup bulunmama durumuna göre Var(1) ve Yok(0) şeklinde kodlama yapılmıştır. Bu kodlama

kümeleme analizinde kullanılırken, Var-Var kısmının daha önemli olduğu ve Yok-Yok eşleşmesinin önemsenmediği düşünüldüğü için, Jaccard ölçeğinin kullanılması uygun kabul edilmiştir. Bu yöntemde aşağıdaki şekilde hesaplama yapılmakladır.

$$Sij = \frac{a}{a + b + c} \tag{3.2}$$

3.6.3. Malzeme

Analize 18 farklı ülke ile beraber Türkiye'nin yat kaptanlığı ehliyetleri dâhil edilmiştir. Analize dâhil edilen ülkeler; Hırvatistan, Slovenya, Norveç, Belçika, İspanya, Mauritius, İsrail, RYA, IYT, İngiltere, Danimarka, Malta, Marshall Adaları, Fransa, Şili, Filipinler, ABD, Dubai'dir.

3.6.4. Veri Setinin Oluşturulması

Analizde kullanılmak üzere, dünya üzerinde geçerli olan ve Türkiye'nin de dâhil olduğu 19 ehliyet incelenmiştir. İncelenen ehliyetler için GT, Boy, Mil ve Görev başlıkları altında kategorileşmeler yapılmıştır. Yapılan bu kategorileşmelerde ehliyetlerde olan durumlar, Var(1) ve Yok(0) şeklinde kodlama yapılarak 40 başlık altında toplanmıştır.

3.6.5. Verilerin Analizi

Yapılan kodlama sonucunda elde edilen doneler, SPSS 22.0 (Statistical Package for the Social Sciences) paket programı kullanılarak değerlendirilmiştir. Paket programda Ortalama Bağlantı Hiyararşik Kümeleme Yöntemi (Average Linkage Metod) ve ölçek olaraksa Jaccard kullanılmıştır.

3.7.TREND ANALİZİ

3.7.1. Malzeme

Araştırmanın bu kısmında T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (2020) tarafından yayınlanan yat istatistikleri, 2018 yılı bülteninden alınan veriler kullanılmaktadır. Bu veriler 1986-2018 yılları arasında Türk bayraklı yat sayılarından oluşmaktadır. Yat kaptanı sayıları için T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden 16.07.2020 tarihinde alınan Mart 2019 ile Haziran 2020 tarihleri arasında 16 aylık veriler kullanılmaktadır.

3.7.2. Yöntem

Trend analizi; geçmişte elde edilen verilerin kullanılarak, gelecek hakkında tahmin etmeyi sağlayan bir tekniktir. Trend analizi doğrusal olan ve doğrusal olmayan tiplerde karşımıza çıkmaktadır. Doğrusal tipte olanlar, zaman içeresinde artış ve azalış gösterirler. Doğrusal olmayan tipte olanlar, geometrik şekillerde değişim göstermektedir ve Logarythmic (Logaritmik), Polynomial (Polinom), Power (güç), Exponential (üssel) ve Moving average (hareketli ortalamalar) şeklinde karsımıza çıkmaktadır. (Çırak, 2019). Doğrusal trend analizinde değişkenlere bağlı olarak çalışan bir analiz yöntemidir. Bu yöntemde X ve Y değişkenleri arasında ilişkiyi kullanarak gelecek hakkında tahminde bulunmayı sağlamaktadır (Sahinler, 2000). Doğrusal trend için geçmiş yıllarda elde edilen verilere aşağıdaki denklem kullanılarak tahminde bulunulmaktadır.

$$Y = a + bX \tag{3.3}$$

a ve b değerlerini tespit edebilmek için En küçük kareler yöntemi kullanılarak katsayılar hesaplanır. (Yu, 2007)

$$a = (\frac{\sum Y_i}{n}) - b(\frac{\sum X_i}{n}) \tag{3.4}$$

$$b = \left[\frac{(n\sum X_i Y_i - \sum Y_i \sum X_i)}{n\sum X_i^2 - (\sum X_i)^2}\right] \tag{3.5}$$

Determinasyon Katsayısı (R^2), yapılan tahmin hesaplamasında x ve y değerleri arasındaki bağlantının doğruluk değerini vermektedir. Determinasyon katsayısının 1'e yakın olması yapılan analizin doğru olduğunu göstermektedir (Maruf ,2019).

$$R^2 = \left[\frac{n\sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{(n(\sum x^2) - (\sum x)^2)}\sqrt{(n(\sum y^2) - (\sum y)^2)}}\right] \tag{3.6}$$

4. BULGULAR

4.1. YAT KAPTANLIĞI İSTİHDAM DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Yatların boylarına göre sınıflandırmada ticari yatların 10-20m, ilkel yapılı ahşap gemilerin 20-30m, özel teknelerin 0-10m arasında yoğunlaştığı görülmektedir. Yatların GT göre sınıflandırılmasında; ticari yatların, ilkel yapılı ahşap gemilerin ve özel teknelerin 0-50GT arasında yoğunlaştığı tespit edilmiştir.

10 Şubat 2018 tarihinde, 30328 sayı numarasıyla resmi gazetede yayınlanan Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde yat kaptanlığı ehliyetleri; 149GT, 499GT ve Sınırsız olarak üçe bölünmüştür. Bölünen bu ehliyetler, Türk bayrağına kayıtlı olan yatların sayıları ile karşılaştırıldığında, Tablo 4.1 elde edilmektedir. Bu tablo değerlendirildiğinde, Yat Kaptanlığı (149GT) ehliyeti ile 1965 adet ticari yatta ve 692 adet ilkel yapılı ahşap gemide çalışma olanağı bulunmaktadır. Bu sayıların ticari yatların toplam sayısı ile oranlandığında %98 ve ilkel yapılı ahşap gemilerin toplam sayısı ile oranlandığında %92.02 oldukları görülmektedir. Yat Kaptanlığı (499GT) ehliyeti ile 40 adet ticari yatta ve 60 adet ilkel yapılı ahşap gemide çalışma olanağı bulunmaktadır. Bu sayıların ticari yatların toplam sayısı ile oranlandığında %2.00 ve ilkel yapılı ahşap gemilerin toplam sayısı ile oranlandığında %7.98 olduğu görülmektedir. Yat Kaptanlığı (Sınırsız) ehliyeti ile 0 adet ticari yatta ve 0 adet ilkel yapılı ahşap gemide çalışma olanağı bulunmaktadır. Bu sayıların ticari yatların toplam sayısı ile oranlandığında %0 ve ilkel yapılı ahşap gemilerin toplam sayısı ile oranlandığında %0 olduğu görülmektedir.

Tablo 4.1: Yatların ehliyetlere göre karşılaştırılması.

	Tekne Sayısı	**Mevcut Tekne Sayısına Oranı %**
0-149GT Ticari yat	1965	98,00
150-499GT Ticari yat	40	2,0
500GT Büyük Ticari yat	0	0,00
0-149GT İlkel Yapılı Ahşap Gemi	692	92,02
150-499GT İlkel Yapılı Ahşap Gemi	60	7,98
500GT Büyük İlkel Yapılı Ahşap Gemi	0	0,00
0-149GT Özel yat	76442	99,98
150-499GT Özel yat	19	0,02
500GT Büyük Özel yat	0	0,00

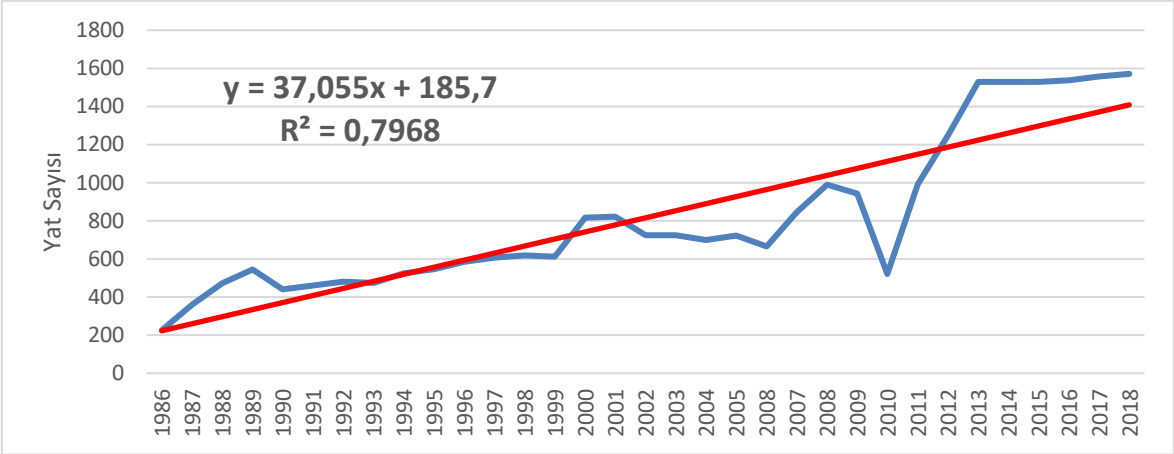
Yat kaptanlığının istihdam durumunun belirlenebilmesi için; geçmiş yıllardaki yat ve yat kaptanı sayıları kullanılarak trend analizi yapılmıştır. Trend analizinde Türk bayraklı yatların yıllara göre değişim değerlerinden yararlanılmıştır. 1986-2018 yılları arasındaki yat sayılarının Tablo 4.2'deki değerleri kullanılarak, en küçük kareler yöntemiyle trend değerleri hesaplanmıştır. 2018 yılı itibariyle ülkemizde bakanlık belgeli Türk bayraklı yat sayısı 1571 adettir. Analiz sonucunda 2018 yılından sonra artış eğiliminin devam edeceği belirlenmiştir.

Tablo 4.2: Yat sayısı için zaman serisi analizi.

Yıllar	Dönem (X_i)	Yat Sayısı (Y_i)	(X_iY_i)	X_i^2
1986	1	226	226	1
1987	2	360	720	4
1988	3	473	1419	9
1989	4	544	2176	16
1990	5	441	2205	25
1991	6	460	2760	36
1992	7	481	3367	49
1993	8	474	3792	64
1994	9	524	4716	81
1995	10	547	5470	100
1996	11	585	6435	121
1997	12	606	7272	144
1998	13	618	8034	169
1999	14	612	8568	196
2000	15	817	12255	225
2001	16	821	13136	256
2002	17	725	12325	289
2003	18	725	13050	324
2004	19	699	13281	361
2005	20	723	14460	400
2008	21	666	13986	441
2007	22	845	18590	484
2008	23	990	22770	529
2009	24	943	22632	576
2010	25	521	13025	625
2011	26	992	25792	676
2012	27	1246	33642	729
2013	28	1529	42812	784
2014	29	1529	44341	841
2015	30	1529	45870	900
2016	31	1537	47647	961
2017	32	1557	49824	1024
2018	33	1571	51843	1089
n=33	**ΣX_i=561**	**ΣY_i=26916**	**ΣX_iY_i=568441**	**ΣX_i^2=12529**

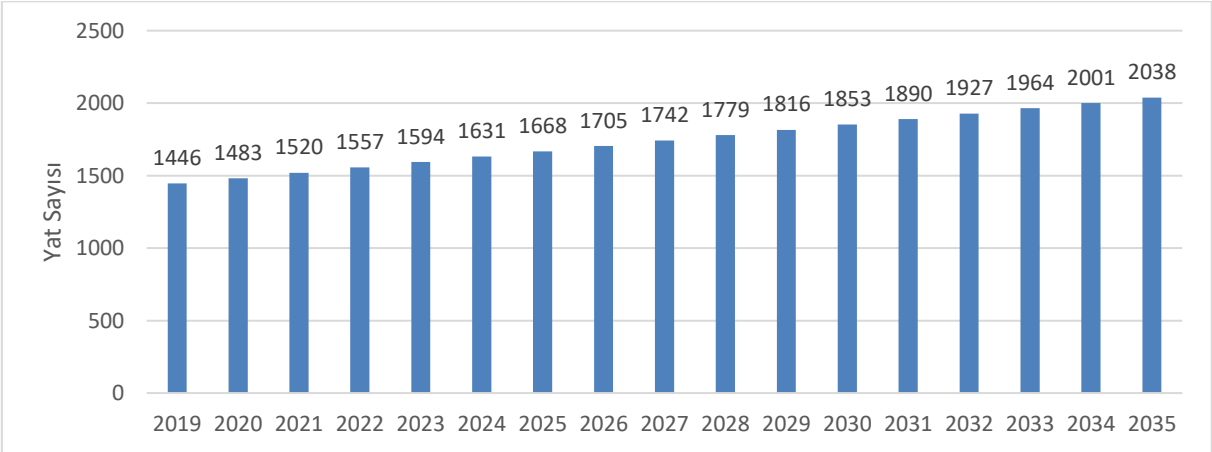
Yat sayısı için trend denklemi Şekil 4.1'de gösterildiği gibi **Y= 37,057 X + 185,7** (X=1;1986) olarak ve trend doğrusunun pozitif eğilim gösterdiği ve determinasyon katsayısı **R^2 0,7968**

olarak hesaplanmıştır. 0,7968 değeri, 1'e daha yakın olduğu için geçerli bir trend belirlendiği anlaşılmaktadır.



Şekil 4.1: Yat sayısı trendi.

Şekil 4.1'de oluşan doğrusal trend denklemi kullanılarak 2019-2035 yılları için hesaplama yapılmıştır. Bu hesaplama sonucunda oluşan gelecek tahmin değerleri Şekil 4.2'de verilmiştir. Bu grafik yakından incelendiğinde, 2018 yılında 1571 olan yat sayısı 2035 yılına kadar yapılan tahminde 2038 değerinde ulaştığı, yaklaşık olarak %29,53'luk bir artışın oluştuğu tespit edilmiştir.



Şekil 4.2: Yat Sayısı için gelecek tahmin değerleri.

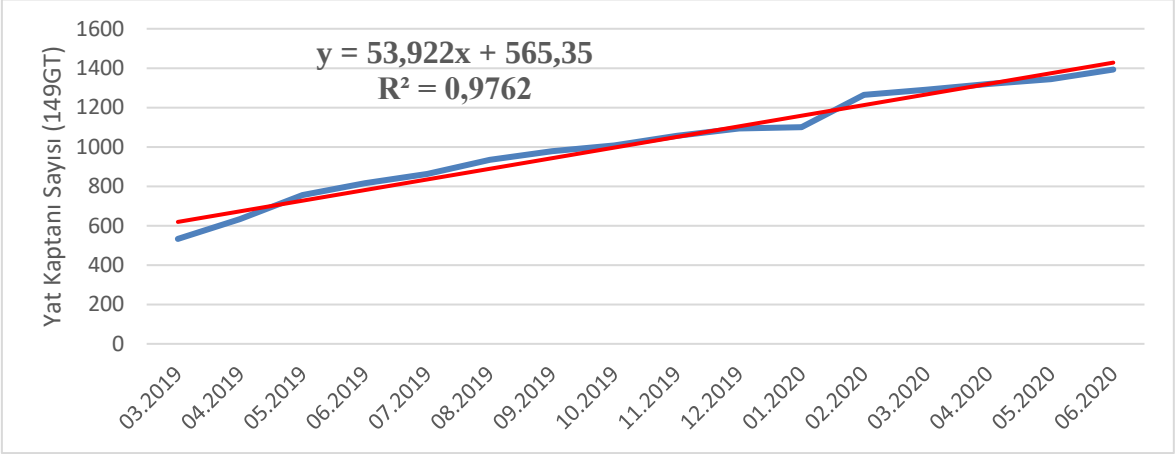
Yat kaptanı sayısının trend analizi yapılabilmesi için, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden 16.07.2020 tarihinde son 16 ayın yat kaptanı sayıları alınmış ve analizde kullanılmıştır. Mart 2019 – Temmuz 2020 ayları arasındaki yat kaptanı sayıları Tablo 4.3'deki değerleri kullanılarak, en küçük kareler yöntemiyle trend değerleri

hesaplanmıştır. Analiz sonucunda; yat kaptanlığı 149GT ve Sınırsız için artış eğiliminin, yat kaptanı 499GT için azalış eğilimin devam edeceği belirlenmiştir.

Tablo 4.3: Yat kaptanı 149GT-499GT-Sınırsız için zaman serisi analizi.

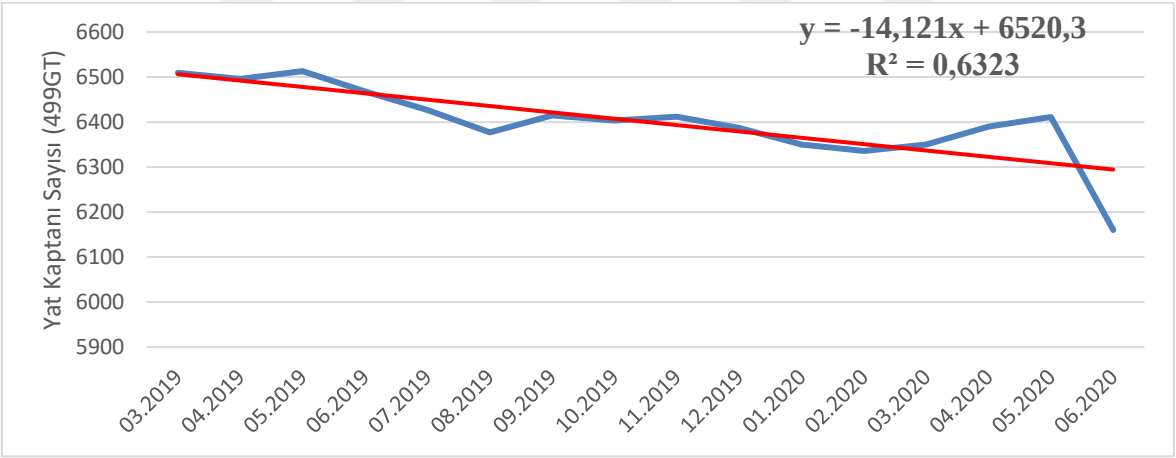
	Yat Kaptanı 149GT				Yat Kaptanı 499GT		Yat Kaptanı Sınırsız	
Yıllar	Dönem (X_i)	Sayısı (Y_i)	(X_iY_i)	X_i^2	Sayısı (Y_i)	(X_iY_i)	Sayısı (Y_i)	(X_iY_i)
03.2019	1	533	533	1	6509	6509	560	560
04.2019	2	633	1266	4	6496	12992	613	1226
05.2019	3	755	2265	9	6513	19539	657	1971
06.2019	4	815	3260	16	6468	25872	695	2780
07.2019	5	863	4315	25	6427	32135	695	3475
08.2019	6	934	5604	36	6377	38262	793	4758
09.2019	7	978	6846	49	6415	44905	857	5999
10.2019	8	1007	8056	64	6403	51224	898	7184
11.2019	9	1056	9504	81	6412	57708	959	8631
12.2019	10	1094	10940	100	6387	63870	990	9900
01.2020	11	1100	12100	121	6350	69850	1050	11550
02.2020	12	1264	15168	144	6336	76032	1127	13524
03.2020	13	1290	16770	169	6350	82550	1140	14820
04.2020	14	1320	18480	196	6390	89460	1160	16240
05.2020	15	1344	20160	225	6411	96165	1188	17820
06.2020	16	1393	22288	256	6160	98560	1267	20272
		ΣY_i	**ΣX_iY_i**	**ΣX_i^2**	**ΣY_i**	**ΣX_iY_i**	**ΣY_i**	**ΣX_iY_i**
n=16	**ΣX_i 136**	**16379**	**157555**	**1496**	**16379**	**157555**	**16379**	**157555**

Yat kaptanı 149GT sayısı için trend denklemi Şekil 4.3'de gösterildiği gibi, **y = 53,922x + 565,35** (X=1;03.2019) olarak ve trend doğrusunun pozitif eğilim gösterdiği ve determinasyon Katsayısı **R^2 = 0,9762** olarak hesaplanmıştır. 0,9762 değeri, 1'e daha yakın olduğu için geçerli bir trend belirlendiği anlaşılmaktadır.



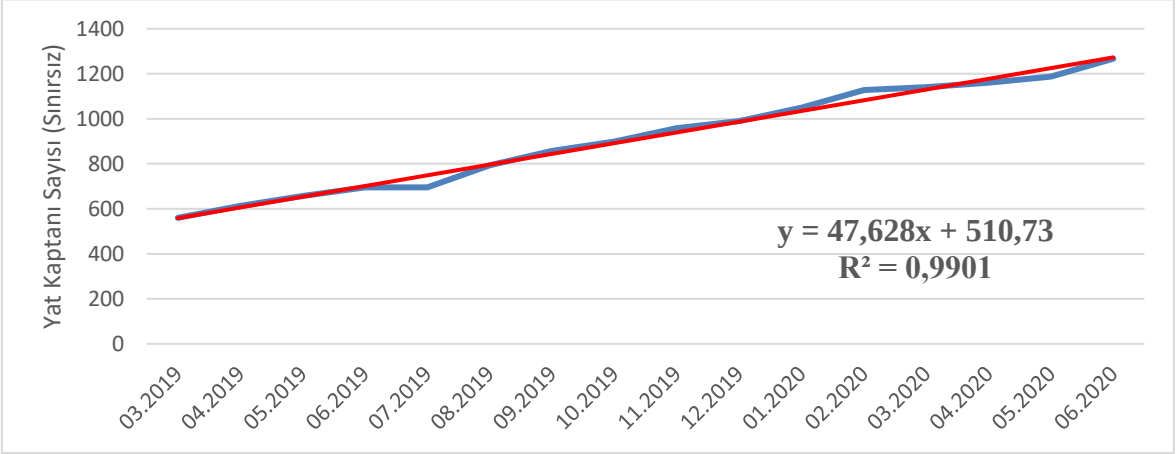
Şekil 4.3: Yat kaptanı 149GT sayısı trendi.

Yat kaptanı 499GT sayısı için trend denklemi Şekil 4.4'de gösterildiği gibi, **y = -14,121x + 6520,3** (X=1;03.2019) olarak ve trend doğrusunun negatif eğilim gösterdiği ve determinasyon Katsayısı **R² = 0,6323** olarak hesaplanmıştır. 0,6323 değeri, 1'e daha yakın olduğu için geçerli bir trend belirlendiği anlaşılmaktadır.



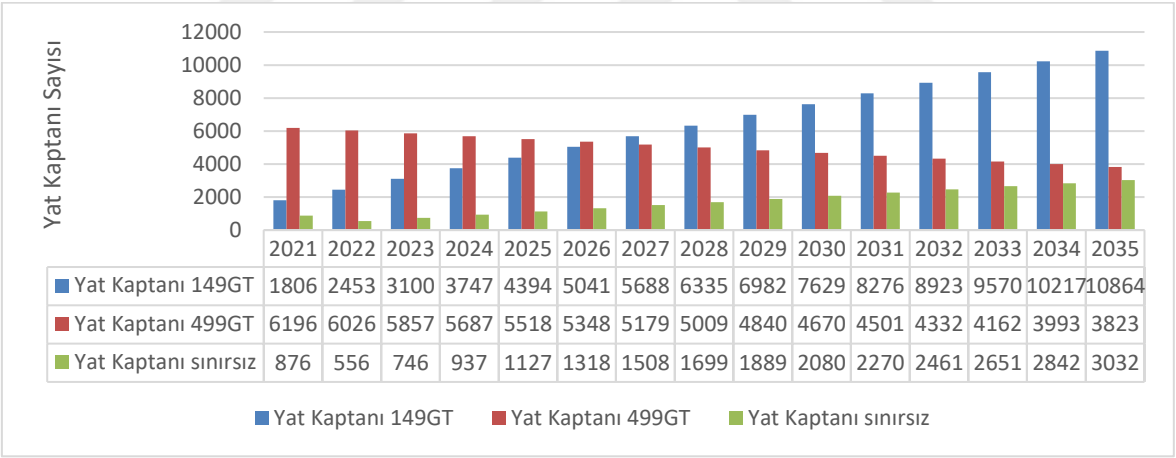
Şekil 4.4: Yat kaptanı 499GT sayısı trendi.

Yat kaptanı sınırsız sayısı için trend denklemi Şekil 4.5'de gösterildiği gibi, **y = 47,628x + 510,73** (X=1;03.2019) olarak ve trend doğrusunun pozitif eğilim gösterdiği ve determinasyon Katsayısı **R² = 0,9901** olarak hesaplanmıştır. 0,9901 değeri, 1'e daha yakın olduğu için geçerli bir trend belirlendiği anlaşılmaktadır.



Şekil 4.5: Yat kaptanı sınırsız sayısı trendi.

Şekil 4.3, Şekil 4.4 ve Şekil 4.5'de oluşan doğrusal trend denklemleri kullanılarak 2021-2035 yılları için hesaplama yapılmıştır. Bu hesaplama sonucunda oluşan gelecek tahmin değerleri Şekil 4.6'da verilmiştir. Bu grafik yakından incelendiğinde, 2021 yılında 8871 olan yat kaptanı sayısının 2035 yılına kadar yapılan tahminde, 17720 değerine ulaştığı görülmüştür.



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Yat Kaptanı 149GT	1806	2453	3100	3747	4394	5041	5688	6335	6982	7629	8276	8923	9570	10217	10864
Yat Kaptanı 499GT	6196	6026	5857	5687	5518	5348	5179	5009	4840	4670	4501	4332	4162	3993	3823
Yat Kaptanı sınırsız	876	556	746	937	1127	1318	1508	1699	1889	2080	2270	2461	2651	2842	3032

Şekil 4.6: Yat kaptanı sayısı için gelecek tahmin değerleri.

149GT ve Sınırsız ehliyetlerin pozitif eğilim göstermesinin sebebi 149GT ehliyeti için İngilizce sınav muafiyetinin bulunması; sınırsız ehliyet için uzakyol birinci zabit ve üstü ehliyetlere bir eğitime tabi tutulmadan bu ehliyetin verilmesidir. Yat kaptanı 499GT ehliyeti mevcut kişilerde bulunmakta ve beş yıl sonunda ehliyetini yenilemeyenlerden dolayı sayı azalmaktadır. Toplam yat kaptanı sayısı göz önünde bulundurulduğunda, yat kaptanı sayıları çok hızlı bir şekilde büyümektedir. Bu sayının büyük olması, donanımsız iş gücünün olması anlamına gelmektedir.

4.2. YAT KAPTANLIĞI MESLEĞİ VE EĞİTİMİNİN MEVCUT DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Yat kaptanlığı mesleği ve eğitiminin mevcut durumu ve problemlerin belirlenebilmesi için anket çalışması yapılmıştır. Bu sonuçlara göre;

Tablo 4.4: Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine ilişkin betimleyici bulgular.

		n	%
Bölge	Antalya	46	11,8%
	Bodrum	173	44,4%
	Çeşme	25	6,4%
	Göcek	48	12,3%
	Kuşadası	46	11,8%
	Marmaris	52	13,3%
	Toplam	**390**	**100%**
Cinsiyet	Erkek	379	97,2%
	Kadın	11	2,8%
	Toplam	**390**	**100%**
Yaş	18-24	11	2,8%
	25-31	50	12,8%
	32-38	120	30,8%
	39-45	103	26,4%
	46-52	49	12,6%
	53 ve üstü	57	14,6%
	Toplam	**390**	**100%**
Medeni Durum	Evli	231	59,2%
	Bekar	159	40,8%
	Toplam	**390**	**100%**
Eğitim Düzeyi	İlköğretim	88	22,6%
	Lise	186	47,7%
	Ön Lisans	61	15,6%
	Lisans	49	12,6%
	Yüksek Lisans / Doktora	6	1,5%
	Toplam	**390**	**100%**
Gelir Seviyesi	3000 TL ve altı	63	16,2%
	3001-6000 TL arası	211	54,1%
	6001-9000 TL arası	79	20,3%
	9001-12000 TL arası	16	4,1%
	12000 TL ve üstü	21	5,4%
	Toplam	**390**	**100%**

Tablo 4.4'te katılımcıların sosyodemografik özelliklerine ilişkin betimleyici bulgular bulunmaktadır. Araştırmaya katılan 390 kişiye ait bilgiler incelendiğinde; yat kaptanlarının ağırlıklı olarak 173 kişi ile (%44,4) Bodrum bölgesinde, 379 kişi ile (%97,2) erkek, 120 kişi ile (%30,8) 32-38 yaş aralığında, 231 kişi ile (%59,2) evli, 186 kişi ile (%47,7) lise mezunu ve 211 kişi ile (%54,1) 3001-6000 TL arası gelire sahiptir.

Tablo 4.5: Katılımcıların mesleki özelliklerine ilişkin betimleyici bulgular.

		n	%
Kaç Yıldır Yat Kaptanlığı Yaptığı	5 yıl ve daha az	76	19,5%
	5-10 yıldır	123	31,5%
	10-15 yıldır	75	19,2%
	15 yıl ve daha fazla	116	29,7%
	Toplam	**390**	**100%**
Yat Kaptanlığı Ehliyetini Hangi Kurumdan Aldığı	Lise	81	20,8%
	Kurs	142	36,4%
	Meslek yüksekokulu	21	5,4%
	İntibak	146	37,4%
	Toplam	**390**	**100%**
Hangi Ehliyete Sahip Olduğu	Yat kaptanı (499 GT)	338	86,7%
	Yat kaptanı (2999 GT)	3	0,8%
	Yat kaptanı (3000 GT Üzeri)	0	0,0%
	Başka bir ehliyet (vardiya zabiti)	49	12,6%
	Toplam	**390**	**100%**
Yat Kaptanlığı Yapma Amacı	Ticari kazanç	344	88,2%
	Kişisel hobi	46	11,8%
	Toplam	**390**	**100%**
Kullandığı Yatın Kime Ait Olduğu	Kendime ait	63	16,2%
	Bir şahsa ait	215	55,1%
	Bir işletmeye ait	92	23,6%
	Çalışmıyorum	20	5,1%
	Toplam	**390**	**100%**
İngilizce Seviyesi	Zayıf	35	9,0%
	Orta	216	55,4%
	İyi	139	35,6%
	Toplam	**390**	**100%**
Yat Kaptanlığı Ehliyetinin Groston Bazında Bölünmesi	Uygun değildir	234	60,0%
	Uygundur	156	40,0%
	Toplam	**390**	**100%**
Gemi Adamları Taslak Yönetmeliğindeki Groston Uygunluğu	Uygun Değildir	235	60,3%
	Uygundur	155	39,7%
	Toplam	**390**	**100%**
Kullanılan Yatın Kayıt Belgesi	Türk bayraklı özel yatlar için	122	31,3%
	Türk bayraklı ticari yatlar için	147	37,7%
	Yabancı bayraklı özel yatlar için	97	24,9%
	Yabancı bayraklı ticari yatlar için	24	6,2%
	Toplam	**390**	**100%**
En Çok Kullandığı Yat Tipi	Motor Yat	158	40,5%
	Yelkenli	191	49,0%
	Gezi tenezzüh teknesi	41	10,5%
	Toplam	**390**	**100%**
Yat ile Çoğunlukla Yaptığı Sefer	Liman seferi	64	16,4%
	Kabotaj seferi	100	25,6%
	Yakın sefer	202	51,8%
	Uzak sefer	24	6,2%
	Toplam	**390**	**100%**

Tablo 4.5'da katılımcıların mesleki özelliklerine ilişkin betimleyici bulgular bulunmaktadır. Araştırmaya katılanların mesleki özelliklerine dair bilgiler incelendiğinde, yat kaptanlarının

ağırlıklı olarak 123 kişi ile (%31,5) 10-15 yıldır yat kaptanlığı yaptığı, 146 kişi ile (%37,4) ehliyetini intibaktan aldığı, 338 kişi ile (%86,7) yat kaptanı (499 GT) ehliyetine sahip olduğu, 344 kişi ile (%88,2) ticari kazanç amacıyla çalıştığı, 215 kişi ile (%55,1) bir şahsa ait yat kullandığı, 216 kişi ile (%55,4) orta seviyede İngilizce bildiği, 234 kişi ile (%60,0) yat kaptanlığı ehliyetinin groston bazında bölünmesini uygun bulmadığı, 235 kişi ile (%60,3) gemi adamları taslak yönetmeliğindeki grostonu uygun bulmadığı, 147 kişi ile (%37,7) kullanılan yatın kayıt belgesinin Türk bayraklı ticari yatlar için olduğu, 191 kişi ile (%49,0) en çok kullandığı yat tipinin yelkenli olduğu ve 202 kişi ile (%51,8) çoğunlukla yakın sefer yaptığı görülmektedir.

Tablo 4.6: Yat kaptanlığının en avantajlı yanlarına ilişkin betimleyici bulgular.

	n	**%**
Bir yönetici konumunda olmak/çalışmak	41	4,4%
Daima çözüm odaklı düşünmek	26	2,8%
Daha çok denizde vakit geçirmek (deniz, doğa sevgisi)	104	11,1%
Maaşların (aylık gelirin) karada çalışanlara nazaran daha yüksek olması	151	16,2%
Yeni kültürleri tanımak	46	4,9%
Yeni yerler keşfetmek	143	15,3%
Yeni insanlarla tanışmak	89	9,5%
Kış mevsiminde daha az mesai yapmak	41	4,4%
Az personelle çalışmak	17	1,8%
Mesai saatleri esnekliği	22	2,4%
Sabit bir ortamda (dört duvar arasında, ofiste) çalışmamak	31	3,3%
Yat Kaptanlığı mesleğinin diğer kara mesleklerine göre daha keyifli olması	46	4,9%
Meslek olarak yat Kaptanlığı insanların gözünde değerli, saygın olması	55	5,9%
Tekneyi kullanmaktan keyif almak (hobi olarak görmek)	41	4,4%
Sürekli olarak kendini yeniliyor olmak	39	4,2%
Karaya yakın olarak çalışmak	41	4,4%
Toplam	**933**	**100%**

Tablo 4.6'de yer alan yat kaptanlığının en avantajlı yanlarına verilen yanıtlar incelendiğinde, katılımcılara verilen üç cevap hakkından tercih ettikleri ifadeler yer almaktadır. Katılımcılar yat kaptanlığının en avantajlı yanını toplam 151 kişi ile (%16,2) "maaşların (aylık gelirin) karada çalışanlara nazaran daha yüksek olması" şeklinde tanımlarken; en düşük avantaja sahip yanını toplam 17 kişi ile (%1,8) "az personelle çalışmak" şeklinde tanımlamaktadır.

Araştırmaya katılanların en çok katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- Maaşların (aylık gelirin) karada çalışanlara nazaran daha yüksek olması (n=151),
- Yeni yerler keşfetmek (n=143),
- Daha çok denizde vakit geçirmek (deniz, doğa sevgisi) (n=104)iken,

Araştırmaya katılanların en az katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- Az personelle çalışmak (n=17),
- Mesai saatleri esnekliği (n=22),
- Daima çözüm odaklı düşünmek (n=26) şeklindedir.

Tablo 4.7: Yat kaptanlığının en zor yanlarına dair betimleyici bulgular.

	n	**%**
Müşterileri mutlu etmeye çabalamak	84	7,6%
Nitelikli personel bulmakta zorluk çekmek	82	7,4%
Denizi bilmeyen insanlara (işveren) denizi tanıtmaya çalışmak, (patronları mutlu etmeyi çabalamak)	66	5,9%
Teknelerde iş bulmak her zaman kolay olmayabiliyor	16	1,4%
Sektörde uygulanan prosedürlerin fazla olması	26	2,3%
Yönetmelik yönergelerin sürekli değişmesi	13	1,2%
Evden, aileden uzakta olmak, Aile hayatının olmaması	89	8,0%
Sosyal hayattan/Sosyalleşmekten mahrum kalma	46	4,1%
Az personelle çalışmak	43	3,9%
Meslekteki sorumlulukların fazla olması (stres yaşatıyor olması)	79	7,1%
Zorlu deniz şartlarında çalışmak	63	5,7%
STCW eğitimlerinde alınan ücretlerin yüksek olması	10	0,9%
Sektör dışı insanların yat kaptanlığı mesleğini kolay bulma algısı	31	2,8%
Personel idaresi	45	4,1%
Alınan maaşların belli bir standart olmaması (yapılan işe göre az)	14	1,3%
Yatta tek bir yat kaptanı olması	57	5,1%
Mesai saatlerini belli bir standardının olmaması; değişken olması	21	1,9%
Teknenin bakımı süresince tekneye dışarıdan gelen çalışanlarla uğraşmak, malzeme araç-gereç temininin zor olması	19	1,7%
Sezon sürecinde yoğun mesai saatlerinin olması	41	3,7%
Yatların yeterli donanıma sahip olmaması	11	1,0%
Resmi tatillerde, bayramlarda mesai yapılıyor olması	15	1,4%
Özel kurslardan gelen kalitesiz yat kaptanlarının piyasada olması	37	3,3%
Yat Kaptanlığı ehliyetinin yükselme şansı olmaması	24	2,2%
Müşteri bulmakta zorluk	11	1,0%
Yanaşılan yerlerdeki yetersiz alt yapı (atık verme, yer bulma)	17	1,5%
Tekne sahibi/acente/müşteriler arasındaki koordinasyon eksikliği	25	2,3%
Yatlarda sürekli olarak bakım yapmak (beklenmedik arızalar)	31	2,8%
Tekneyle ilgili olmayan (şoförlük, alışveriş ve ev sorumluğu, aşçılık) gibi işlerle ilgilenmek	25	2,3%
Uzun vade için iş garantisi olmaması (sezon sonlarında işiz kalma, tekne satılması)	29	2,6%
Maaşların zamanında yatmaması, yatırılan maaşların sigorta primlerinin az ödenmesi	29	2,6%
Mezuniyet sonrasında yat kaptanı olarak iş bulmada zorluk	12	1,1%
Toplam	**1111**	**100%**

Tablo 4,7'de yat kaptanlığının en zor yanları incelendiğinde, katılımcılara verilen üç cevap hakkından tercih ettikleri ifadeler yer almaktadır. Katılımcılar yat kaptanlığının en zor yanını toplam 89 kişi ile (%8,0) "evden, aileden uzakta olmak, aile hayatının olmaması" şeklinde tanımlarken; en düşük zorluğa sahip yanını toplam 10 kişi ile (%0,9) "STCW Eğitimlerinde alınan ücretlerin yüksek olması" şeklinde tanımlamaktadır.

Araştırmaya katılanların en çok katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- Evden, aileden uzakta olmak, aile hayatının olmaması (n=89),
- Müşterileri mutlu etmeye çabalamak (n=84),
- Nitelikli personel bulmakta zorluk çekmek (n=82) iken,

Araştırmaya katılanların en az katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- STCW Eğitimlerinde alınan ücretlerin yüksek olması (n=10),
- Yatların yeterli donanıma sahip olmaması (n=11),
- Müşteri bulmakta zorluk (n=11) şeklindedir.

Tablo 4.8: Yat kaptanlığının gelişimi için yapılması gerekenlere dair betimleyici bulgular.

	n	**%**
Denizcilik eğitimlerinde pratik uygulamalara daha çok yer verilmesi	64	5,9%
Kurslarda-okullarda, verilen eğitimlerin kalitesinin arttırılması	118	10,9%
İşverenle yat kaptanları arasında iş sözleşmesinin yapılmıyor oluşu	9	0,8%
Şu anda 24 metreye kadar özel tekneleri kullanabilmek için verilen amatör denizci/gemici belgelerinin 12 metrelik teknelerle sınırlandırılması	48	4,5%
Marinalarda bulunan yanaşma ikmal yerlerinin iyileştirilmesi	13	1,2%
Yetkili makamlarca gerçekleşen gelişmelerin düzenli aralıklarla duyurulması	34	3,2%
Ehliyetlerin yurt dışında tanınırlığının yükseltilmesi	54	5,0%
Yat kaptanlarına belirli aralıklarla bilgilerini tazeleme ve yenilikleri öğrenmeleri adına eğitim verilmesi	44	4,1%
Yat kaptanlığı özel sendikaların ve derneklerin kurulması	25	2,3%
STCW Eğitimlerinde alınan ücretlerin daha makul hale getirilmesi	5	0,5%
Yat ile gemilerin yönetmeliklerde birbirinden ayrılması	49	4,5%
Kurs yoluyla verilen yat kaptanlığı eğitimine başlayabilmek için deniz tecrübesi aranması	72	6,7%
Yat kaptanlığı mesleğine başlayabilmek için zorunlu olan staj süresinin en az 12ay olması	51	4,7%
Yapılan sigortaların gerçek maaş üzerinden yapılması (denizde yıpranma payının tekrar gelmesi)	16	1,5%
Kurs süresinin 4.5 aydan daha uzun süreye çıkartılması	39	3,6%
Yat Kaptanlığı ehliyeti hak edebilmek için belirli bir düzeyde İngilizce yeterliliğinin aranması	9	0,8%
65 yaş ve üstü bireylerin yat kaptanı olarak görev yapmasına izin verilmemesi	12	1,1%
Denizcilik mesleğinde uygulanan sınav sisteminde gemi ile değil, daha çok yat ile ilgili soruların olması gerekliliği	37	3,4%
Denizcilik eğitimlerinde farklı ülkelerin kültür ve coğrafyalarının tanıtılması	39	3,6%
Beş senede bir yapılan ehliyet yenilemesinde İngilizce yeterlilik düzeyinin ehliyet yenilemesinde ölçülmesi	7	0,6%
Kurs aracılığıyla verilen yat kaptanlığı eğitiminin kaldırılması	71	6,6%
STCW yenileme işleminde hizmetin yeterli olması	34	3,2%
Ehliyetlerden tecrübe algılanabilir hale gelmesi	33	3,1%
Hijyen konusunda personelin eğitilmesi	38	3,5%
Personel yaşam yerlerinin kalitesinin arttırılması	42	3,9%
Teknelerde yolculara verilen hizmetin standart hale gelmesi	29	2,7%
Gemi adamları yönetmeliğinde yat sınıfında çalışanlara ayrı bir kategori belirlenmesi	6	0,6%
Verilen eğitimlerde İngilizce' nin daha önemli konuma gelmesi	37	3,4%
Deniz ve çevre bilincinin insanlara kazandırılması	21	1,9%
Yat kaptanlığı sınav sistemi içerisine pratik uygulama konulması	22	2,0%
Toplam	**1078**	**100%**

Tablo 4.8'de yat kaptanlığının gelişimi için yapılması gerekenler incelendiğinde, katılımcılara verilen üç cevap hakkından tercih ettikleri ifadeler yer almaktadır. Katılımcılar yat kaptanlığının gelişimi için yapılması gerekeni toplam 118 kişi ile (%10,9) "Kurslarda-okullarda, verilen eğitimlerin kalitesinin arttırılması" şeklinde tanımlarken; yapılması en az gerekeni toplam beş kişi ile (%0,5) "STCW Eğitimlerinde alınan Ücretlerin daha makul hale getirilmesi" şeklinde tanımlamaktadır.

Araştırmaya katılanların en çok katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- Kurslarda-okullarda, verilen eğitimlerin kalitesinin arttırılması (n=118),
- Kurs yoluyla verilen yat kaptanlığı eğitimine başlayabilmek için deniz tecrübesi aranması (n=72),
- Kurs aracılığıyla verilen yat kaptanlığı eğitiminin kaldırılması(n=71) iken,

Araştırmaya katılanların en az katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- STCW Eğitimlerinde alınan ücretlerin daha makul hale getirilmesi(n=5),
- Gemi adamları yönetmeliğinde yat sınıfında çalışanlara ayrı bir kategori belirlenmesi(n=6),
- Beş senede bir yapılan ehliyet yenilemesinde İngilizce yeterlilik düzeyinin ehliyet yenilemesinde ölçülmesi(n=7) şeklindedir.

Tablo 4.9: Bir yat kaptanında olması gereken özelliklere dair betimleyici bulgular.

	n	%
Liderlik-idarecilik vasfına sahip olmak	77	3,8%
Yabancı dil (öncelikle İngilizce) bilmek	193	9,4%
Meslekte tecrübeli olmak (denizcilik örf ve adetlerini bilmek)	197	9,6%
Genel kültür seviyesi yüksek olmak	84	4,1%
Yeterli coğrafi bilgiye (koylar, limanlar, vs.) sahip olmak	46	2,2%
İnsan ilişkileri, iletişim becerileri kuvvetli olmak	96	4,7%
Mutfakta (yemek pişirme, servis, sunum teknikleri) yeterli beceriye sahip olmak	88	4,3%
Kılık-kıyafete özenmek	52	2,5%
Kişisel bakım ve temizliğine özen göstermek	50	2,4%
Makinede oluşabilecek arızalar, bakım ve tutumdan anlayabilecek kapasiteye sahip olmak (teknik bilgide yeterlilik)	109	5,3%
Disiplinli olmak	37	1,8%
İnsanlara, doğaya saygılı olmak (çevreye duyarlılık)	23	1,1%
Meseleler karşısında açık görüşlü olmak (egolarından arınmış olmak, ön yargısız olamak, doğru karar verebilmek)	22	1,1%
İleri görüşlü-öngörüsü yüksek olmak (vizyon sahibi olmak)	29	1,4%
Meseleler karşısında sakin-soğukkanlı durabilmek	23	1,1%
Özverili olmak (sabırlı olmak)	19	0,9%
Bedensel, zihinsel ve psikolojik olarak sağlıklı olmak	18	0,9%
Prezantabl olmak	22	1,1%
Diksiyonu iyi olmak	29	1,4%
Sorumluluk bilinci gelişmiş olmak	46	2,2%
Sigara, alkol gibi kötü alışkanlıklara sahip olmamak	19	0,9%

Tablo 4.9 (devam): Bir yat kaptanında olması gereken özelliklere dair betimleyici bulgular.

Kendinden emin olmak	13	0,6%
Tekne içerisinde hijyene özen göstermek	76	3,7%
Personel yönetimi yeterli düzeyde olmak	78	3,8%
Yeterli turizm bilgisine sahip olmak	77	3,8%
Görgülü olmak	11	0,5%
Yelkenle seyir yapma bilgisi yeterliliği	60	2,9%
Tekne sahibini ve bayrak devletini iyi temsil etmek	12	0,6%
Ana dile hâkimiyet	15	0,7%
Güler yüzlü olmak	18	0,9%
Adil olmak	21	1,0%
Pratik zekâlı olmak	25	1,2%
Denizi ve mesleği sevmek	18	0,9%
Gelişimlere açık olmak (yenilikleri takip edip, kendini sürekli yenilemek)	31	1,5%
Hoşgörülü ve anlayışlı olmak	25	1,2%
Acil durumlarda tüm emniyet tedbirlerini alabilecek	14	0,7%
İşletme bilgisine hakim olmak	44	2,2%
Planlı/Düzenli olmak	19	0,9%
Stres yönetimini iyi yapabilmek (stres altında doğru karar verebilme)	14	0,7%
Ahlaklı olmalı (dürüst olmak)	50	2,4%
Seyir cihazlarını iyi kullanabilmek	11	0,5%
Çalışkan olmak	16	0,8%
Tekne içerisinde olan müşteriye ait olan özel bilgileri paylaşmamak (ağzı sıkı olmak)	10	0,5%
Organizasyon yeteneğine sahip olmak	41	2,0%
Teknesini iyi tanımak	24	1,2%
Kanun ve mevzuatlara hâkim olmak	16	0,8%
Kendisine güven duyulan bir kimse olmak	28	1,4%
Toplam	**2046**	**100%**

Tablo 4.9'da bir yat kaptanında olması gereken özellikler incelendiğinde, katılımcılara verilen altı cevap hakkından tercih ettikleri ifadeler yer almaktadır. Katılımcılar bir yat kaptanında olması gereken özelliği toplam 197 kişi ile (%9,6) "Meslekte tecrübeli olmak (denizcilik örf ve adetlerini bilecek)" şeklinde tanımlarken; en az olması gereken özelliği toplam 10 kişi ile (%0,5) "Tekne içerisinde olan müşteriye ait olan özel bilgileri paylaşmaması (ağzı sıkı olması)" şeklinde tanımlamaktadır.

Araştırmaya katılanların en çok katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- Meslekte tecrübeli olmak (denizcilik örf ve adetlerini bilecek) (n=197),
- Yabancı dil (öncelikle İngilizce) bilmek(n=193),
- Makinede oluşabilecek arızalar, bakım ve tutumdan anlayabilecek kapasiteye sahip olmak (teknik bilgi de yeterlilik) (n=109),
- İnsan ilişkileri, iletişim becerileri kuvvetli olmak(n=96),
- Mutfakta (yemek pişirme, servis, sunum teknikleri) yeterli beceriye sahip olmak (n=88),
- Genel kültür seviyesi yüksek olmak (n=84)iken,

Araştırmaya katılanların en az katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- Tekne içerisinde olan müşteriye ait olan özel bilgileri paylaşmamak (ağzı sıkı olmak) (n=10),
- Görgülü olmak(n=11),
- Seyir cihazlarını iyi kullanabilmek(n=11),
- Tekne sahibini ve bayrak devletini iyi temsil etmek(n=12),
- Kendinden emin olmak(n=13),
- Stres yönetimini iyi yapabilmek (stres altında doğru karar verebilme) (n=14),
- Acil durumlarda tüm emniyet tedbirlerini alabilmek (n=14)şeklindedir.

Tablo 4.10: Yat kaptanlığının gelişimi ve geleceğine ilişkin düşünceler.

	n	$\bar{X}$	**SS**	**Katılma Durumu**
Bu mesleğin gelecekte daha kıymetli olacağını düşünüyorum.	390	1.73	0.83	Kararsızım
Bu mesleğin gelecekte yok olacağını düşünüyorum.	390	2.31	0.84	Kararsızım
Gelecekte ülkemizde daha çok yat kaptanına ihtiyaç olacağını düşünüyorum.	390	2.02	0.87	Kararsızım
Gelecekte yurt dışında daha çok yat kaptanına ihtiyaç olacağını düşünüyorum.	390	1.75	0.83	Kararsızım
Bu mesleğin gelişimi ve yaygınlaşması için devletin yeterli desteği gösterdiğini düşünüyorum.	390	2.57	0.71	Katılmıyorum
Bu mesleğin gelecekte daha nitelikli hale gelmesi için gerekli yasal düzenlemelerin yapıldığını düşünüyorum.	390	2.36	0.75	Katılmıyorum
Bu mesleğin gelecekte daha nitelikli hale gelmesi için gerekli eğitim alt yapısının oluşturulduğunu düşünüyorum.	390	2.27	0.80	Kararsızım
Bu mesleğin gelecekte daha nitelikli hale gelmesi için sınav sisteminin yeterli olduğunu düşünüyorum.	390	2.21	0.86	Kararsızım
Genel Ortalama	**390**	**2.07**	**0.43**	**Kararsızım**

Tablo 4.10'da yat kaptanlığının gelişimi ve geleceğine ilişkin düşünceler incelendiğinde, katılımcıların ölçekteki ifadelere verdikleri cevaplar bakımından genel ortalama, ($\bar{X}$=2,07) ile "Kararsızım" şeklindedir. Bu sonuca göre, yat kaptanlığının gelişimi ve geleceğine ilişkin kararsızlık söz konusudur. Dolayısı ile, bu bulgu, araştırmaya katılanların yat kaptanlığının gelişimi ve geleceğine ilişkin kararsız olduğunu göstermektedir. ($\bar{X}_{ortalama}$=2.07)

Araştırmaya katılanların en yüksek ortalama ile katılım sağladıkları ifadeler;

- Bu mesleğin gelişimi ve yaygınlaşması için devletin yeterli desteği gösterdiğini düşünüyorum. ($\bar{X}$=2.57),
- Bu mesleğin gelecekte daha nitelikli hale gelmesi için gerekli yasal düzenlemelerin yapıldığını düşünüyorum. ($\bar{X}$=2.36)

"Katılmıyorum" şeklindeyken, en düşük ortalama ile katılım sağladıkları ifadeler;

- Bu mesleğin gelecekte daha kıymetli olacağını düşünüyorum. ($\bar{X}$=1.73)

- Gelecekte yurt dışında daha çok yat kaptanına ihtiyaç olacağını düşünüyorum. ($\overline{X}$=1.75)

"Kararsızım" şeklindedir.

Ölçekte verilen iki zıt ifadeye katılma durumu incelendiğinde; "Bu mesleğin gelecekte daha kıymetli olacağını düşünüyorum" ($\overline{X}$=1.73) "Kararsızım" ve "Bu mesleğin gelecekte yok olacağını düşünüyorum" ($\overline{X}$=2.31) "Kararsızım" şeklinde olduğu görülmektedir. Ortalamaların farkına bakıldığında, gelecekte bu mesleğin ($\overline{X}_{\text{kıymetliolma}}$-$\overline{X}_{\text{yokolma}}$= -0.58) kıymetli olması lehine bir fark olduğu görülmektedir. Dolayısı ile, bu bulgu; araştırmaya katılanların, yat kaptanlığı mesleğinin gelecekte yok olacağı düşüncesine kıyasla, bilakis, daha kıymetli olacağı düşüncesinin ağır bastığını göstermektedir. Katılma dereceleri aynı olmakla beraber, ortalamalar arasındaki bu farklılığın istatiksel olarak anlamlı olup olmadığını tespit etmek amacıyla bağımlı örneklemler t-testinden (pairedsample t test) faydalanılmıştır.

Tablo 4.11: Yat kaptanlığının geleceğine ilişkin zıt ifadelerin bağımlı örneklemler t-testi sonuçları.

Değişkenler	n	Ortalama	SS	t	Bağımlı Örneklem t-Testi
Kıymetli olma	390	1.73	0.83	-8.236	0,00
Yok olma	390	2.31	0.84		

Tablo 4.11 incelendiğinde, yapılan t-testi sonucuna göre; bu mesleğin gelecekte daha kıymetli olacağını düşünüyorum (kıymetli olma) ifadesine ait katılım ortalaması, bu mesleğin gelecekte yok olacağını düşünüyorum (yok olma) ifadesine ait katılım ortalamasına göre istatiksel olarak anlamlı farklılık göstermektedir (t=-8.23; P<.05). Araştırmaya katılanların verdiği yanıtlara göre, "bu mesleğin gelecekte daha kıymetli olacağını düşünüyorum" ortalaması ile "bu mesleğin gelecekte yok olacağını düşünüyorum" ortalaması arasında ($\overline{X}_{\text{kıymetliolma}}$-$\overline{X}_{\text{yokolma}}$=-0.58; p<.01), kıymetli olma lehine anlamlı fark olduğu gözlemlenmiştir. O sebeple, bu bulgu, araştırmaya katılanların gelecekte yat kaptanlığı mesleğinin yok olmasına kıyasla, daha kıymetli olacağını düşündüklerini ve bu farkın da istatiksel olarak anlamlı olduğunu göstermektedir.

Tablo 4.12: Yat kaptanlığı eğitimlerinin yeterliliği.

	n	$\bar{X}$	SS	Yeterlilik Durumu
Seyir	379	1.81	0.83	Geliştirilmeli
Gemicilik	379	1.82	0.84	Geliştirilmeli
Tekne kullanma	379	2.21	0.87	Geliştirilmeli
Denizde haberleşme	379	1.87	0.83	Geliştirilmeli
Meteoroloji	379	1.86	0.71	Geliştirilmeli
Denizde emniyet ve gemi güvenlik eğitimleri	379	1.87	0.75	Geliştirilmeli
Deniz hukuku	379	1.88	0.80	Geliştirilmeli
Motor, elektrik ve teknik bilgi	379	2.04	0.86	Geliştirilmeli
Denizcilik İngilizcesi	379	2.16	0.78	Geliştirilmeli
Vardiya standartları	318	1.96	0.74	Geliştirilmeli
Gemi inşa	317	2.21	0.74	Geliştirilmeli
Uluslararası denizcilik sözleşmeleri	316	1.99	0.76	Geliştirilmeli
Gemi makineleri	318	2.05	0.74	Geliştirilmeli
Denizde emniyet	318	1.83	0.70	Geliştirilmeli
Elektronik seyir	318	2.04	0.70	Geliştirilmeli
Gemi manevrası	318	2.09	0.73	Geliştirilmeli
Tekne bakım, tutum, vb.	317	1.90	0.78	Geliştirilmeli
Deniz sigortaları	317	2.16	0.75	Geliştirilmeli
Gemi personeli yönetimi	318	2.09	0.77	Geliştirilmeli
Genel Ortalama	**346**	**1.97**	**0.53**	**Geliştirilmeli**

Tablo 4.12'de Yat Kaptanlığı Eğitimlerinin Yeterliliği incelendiğinde, katılımcıların ölçekteki ifadelere verdikleri cevaplar bakımından genel ortalama ($\bar{X}$=1,97) ile "Geliştirilmeli" şeklindedir. Bu sonuç, çalışmaya katılanların değişen müfredata göre aldıkları dersler üzerinden yaptıkları değerlendirmede yat kaptanlığı eğitimlerinin genel olarak geliştirilmesi gerektiğini ifade etmektedir.

Araştırmaya katılanların en yüksek ortalama ile katılım sağladıkları ifadeler;

- Tekne kullanma.($\bar{X}$=2.21),
- Gemi inşa.($\bar{X}$=2.21),
- Denizcilik İngilizcesi ($\bar{X}$=2.16),
- Deniz sigortaları ($\bar{X}$=2.16)

"Geliştirilmeli" şeklindeyken, en düşük ortalama ile katılım sağladıkları ifadeler;

- Seyir. ($\bar{X}$=1.81),
- Gemicilik ($\bar{X}$=1.82),
- Denizde emniyet ($\bar{X}$=1.83),
- Meteoroloji ($\bar{X}$=1.86) "Geliştirilmeli" şeklindedir.

Tablo 4.13: Yat kaptanlığı eğitimlerinin mesleğe yönelik eksikliklerine dair betimleyici bulgular.

	n	%
Yelken seyir yapma	14	1,1%
Yabancı dil	114	8,7%
Seferi planlama	16	1,2%
Harita kullanma	12	0,9%
Aşçılık (Mutfak)	68	5,2%
Servis-sunum	76	5,8%
Makine bilgisi	104	7,9%
Gece seyir yapmak	63	4,8%
Pratik eksikliği	51	3,9%
Teknenin limana yanaşması, ayrılması ve demirleme manevraları	75	5,7%
Rüzgâr bilgisi	52	4,0%
Dümen tutma	26	2,0%
Pusula kullanma	3	0,2%
İlk yardım-Sağlık konusunda	12	0,9%
Seyir yardımcıları tanımamak	41	3,1%
Yeni bir teknede işe başladığında adaptasyon güçlüğü	37	2,8%
Personel yönetimi	35	2,7%
Müşteri ilişkileri yönetimi	48	3,7%
Yelken donanımları ve kullanım bilgisi	59	4,5%
Yangın donanımı	5	0,4%
Elektrik- elektronik bilgisi	23	1,8%
Hava durumu yorumlama	14	1,1%
Koylar hakkında yeterli derinliğe sahip olmamak	51	3,9%
Tekne bakım-tutum işleri	17	1,3%
Elektronik cihazlarının doğru kullanımı	36	2,7%
Teknede hijyen eğitimi	43	3,3%
Yat işletmeciliği	46	3,5%
Ulusal ve uluslararası mevzuat bilgisi	11	0,8%
Haberleşme cihazlarını kullanma	9	0,7%
Güvenli seyir yapma	27	2,1%
Limana giriş ve çıkış işlemleri için hazırlanması gereken evraklar ve işlemler	8	0,6%
Radar kullanma	5	0,4%
Patronlarla ilişkiler	9	0,7%
Özgüven eksikliği	8	0,6%
Deniz hukuku	11	0,8%
Personel hakları	4	0,3%
Alkollü içkiler, kokteyl hazırlama	77	5,9%
Toplam	**1310**	**100%**

Tablo 4.13'de yat kaptanlığı eğitimlerinin mesleğe yönelik eksiklikleri incelendiğinde, katılımcılara verilen on üç cevap hakkından tercih ettikleri ifadeler yer almaktadır. Katılımcılar yat kaptanlığı eğitimine göre, mesleğe başladığında en büyük eksikliği toplam 114 kişi ile (%8,7) "Yabancı dil" şeklinde tanımlarken en az eksikliği toplam üç kişi ile (%0,2) "Pusula kullanma" şeklinde tanımlamaktadır.

Araştırmaya katılanların en çok katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- Yabancı dil (n=114),
- Makine bilgisi (n=104),

- Alkollü içkiler, kokteyl hazırlama(n=77),
- Servis-sunum(n=76),
- Teknenin limana yanaşması, ayrılması ve demirleme manevraları(n=75),
- Aşçılık (Mutfak)(n=68),
- Gece seyir yapmak(n=63),
- Yelken donanımları ve kullanım bilgisi(n=63),
- Rüzgâr bilgisi (n=52),
- Pratik eksikliği (n=51),
- Koylar hakkında yeterli derinliğe sahip olmamak (n=51),
- Müşteri ilişkileri yönetimi(n=48),
- Yat işletmeciliği(n=46) şeklindedir.

Araştırmaya katılanların en az katılım gösterdikleri ifadeler sırasıyla;

- Pusula kullanma (n=3),
- Personel hakları(n=4),
- Radar kullanma(n=5),
- Yangın donanımı(n=5),
- Limana giriş ve çıkış işlemleri için hazırlanması gereken evraklar ve işlemler(n=8),
- Özgüven eksikliği(n=8),
- Patronlarla ilişkiler(n=9),
- Haberleşme cihazlarını kullanma(n=9),
- Deniz hukuku(n=11),
- Ulusal ve uluslararası mevzuat bilgisi(n=11),
- İlk yardım-Sağlık konusunda(n=12),
- Harita kullanma(n=12),
- Hava durumu yorumlama(n=14),
- Yelken seyir yapma(n=14) şeklindedir.

4.3. YAT KAPTANLIĞI EHLİYET YETERLİLİĞİ BENZERLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye'nin diğer ülke ehliyetlerine göre mevut durumunun belirlenebilmesi için kümeleme analizi yöntemi kullanılmıştır. Kümeleme analizinde daha önce bahsedildiği gibi, Ortalama Bağlantı Tekniği (Average Linkage) yöntemi kullanılmıştır. Çalışmada 19 yat kaptanı ehliyetine ait veriler kullanılarak kümeleme analizi yapılmıştır. Tablo 4,14'de kümeleme analizinin özeti verilmiştir. Bu kümeleme analizine göre elde edilen yığışım tablosu (Agglomeration Schedule) Tablo 4.15'de sergilenmiştir.

Tablo 4.14: Kümeleme Analizi Özeti[bc].

Geçerli		Reddedilen				Toplam	
		Eksik Değer		Aralık Dışı Değerler[a]			
N	Yüzde	N	Yüzde	N	Yüzde	N	Yüzde
19	100,0	0	,0	0	,0	19	100,0

a. Value different from both 1 and 0. b. Jaccard Measure used c. Average Linkage

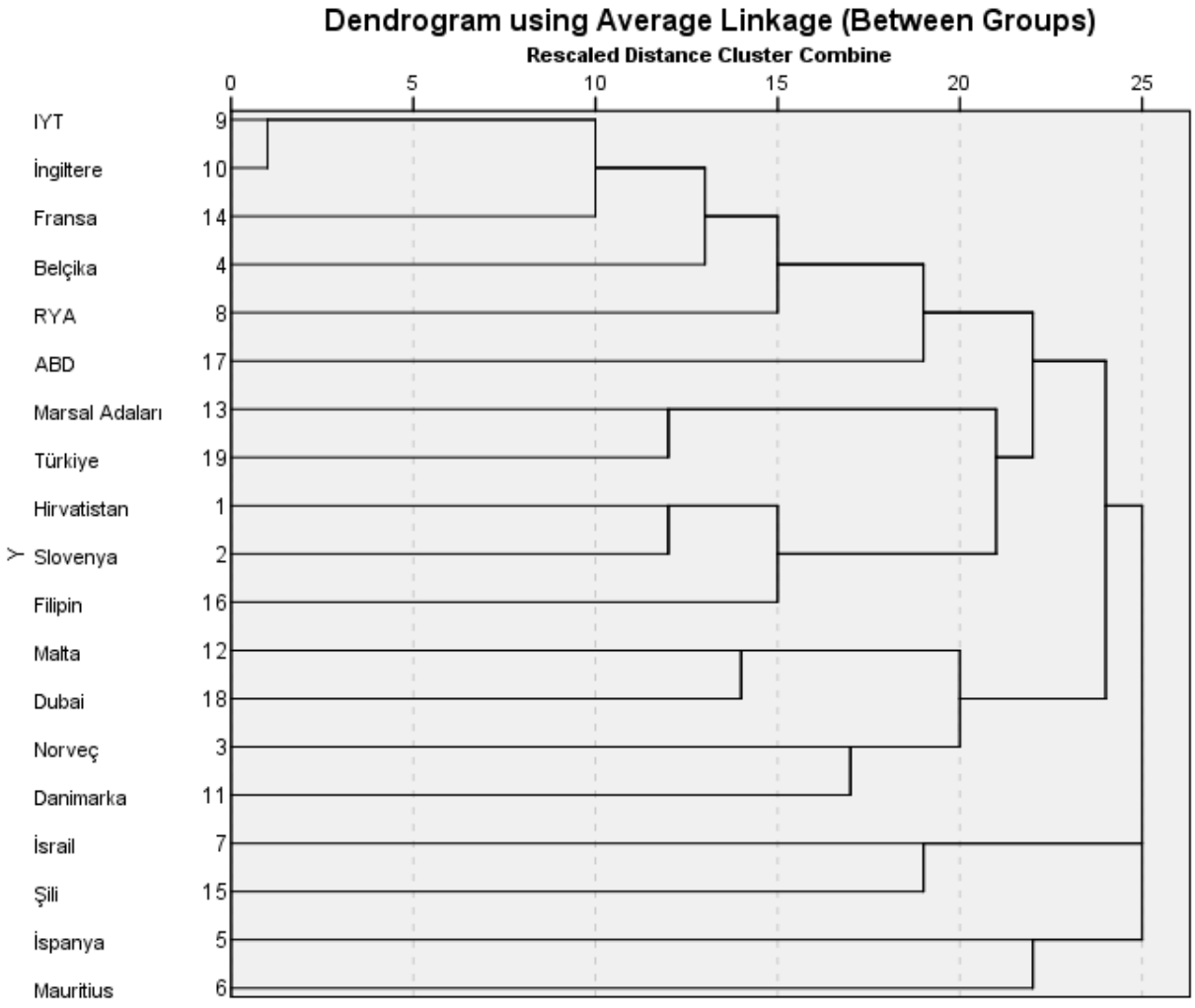
Tablo 4.14.'deki kümeleme analizinin 19 gözlem biriminden oluştuğu görülmektedir. Gözlem birimlerinde kullanılan verilerin 1 ve 0 değişkenlerinden oluştuğu ve kabul edilmeyen herhangi bir verinin olmadığı görülmektedir. Kullanılan yöntem ve kullanılan ölçek, tabloda gösterilmiştir.

Tablo 4.15: Yığışım Tablosu.

	Birleştirilmiş Küme			Kümenin İlk Görüldüğü Aşama		Sonraki
Aşama	Küme 1	Küme 2	Katsayılar	Küme 1	Küme 2	Aşama
1	9	10	,700	0	0	2
2	9	14	,450	1	0	5
3	13	19	,400	0	0	13
4	1	2	,400	0	0	8
5	4	9	,373	0	2	7
6	12	18	,333	0	0	12
7	4	8	,314	5	0	10
8	1	16	,310	4	0	13
9	3	11	,250	0	0	12
10	4	17	,212	7	0	14
11	7	15	,200	0	0	17
12	3	12	,171	9	6	16
13	1	13	,157	8	3	14
14	1	4	,127	13	10	16
15	5	6	,125	0	0	18
16	1	3	,065	14	12	17
17	1	7	,043	16	11	18
18	1	5	,028	17	15	0

Tablo 4.15 yakından incelendiğinde; ilk satır, kümeleme analizinin ilk aşamasını göstermektedir "Birleştirilmiş Küme" başlığı altında analizde birbirine en çok benzeyenlerin 9 (IYT) ile 10 (İngiltere) olduğu görülmektedir. Bir sonraki sütun gözlemler arasındaki mesafeyi göstermektedir ve 9 (IYT) ile 10 (İngiltere) arasındaki Jaccard yöntemine göre hesaplanan

mesafenin 0,700 olarak, birbirine en çok benzeyen ehliyetler olduğu algılanmaktadır. Kümenin ilk görüldüğü aşama sütununda ise, bu kümenin hangi aşamada şekillendiği görülmekte; buradaki 0 değerlerinin, 9 (IYT) ile 10'un (İngiltere) ilk aşamada şekillendiği gösterilmektedir. Sonraki aşama sütunu ise, o satırda bulunan 9 (IYT) ile 10 'un (İngiltere) bir sonraki aşamada hangi gözlemle birleşerek küme oluşturduğunu göstermektedir. Birinci satırda oluşan kümenin, bir sonraki aşamada ikinci basamakta oluşturdukları kümeye, 14'ü(Fransa) alarak bir küme oluşturdukları algılanmaktadır.



Şekil 4.7: Kümeleme analizinin ağaç diyagramda gösterimi.

GT, Boy, Mil ve Görev'e göre ülkelerin ehliyet yeterliklerinin benzerliklerini gösteren ağaç diyagramı Şekil 4.7'de gösterilmiştir. Şekil 4.7'de görüldüğü üzere, üç ana küme elde edilmiştir. Ülkelerin pek çoğu birinci ana kümede bulunmaktadır. İkinci ana kümede, Şili ve

İsrail; üçüncü ana kümede, İspanya ve Mauritius yer almaktadır. Türkiye, birinci ana kümede bulunmaktadır ve 0.4 benzerlik katsayısı ile en çok Marshall Adaları'na benzemektedir. Türkiye ve Marshall adaları 0.157 benzerlik katsayısıyla; Hırvatistan, Slovenya ve Filipinler'e benzemektedir. Ehliyetlerden en iyisi olarak kabul gören İngiltere; 0,70 benzerlik kat sayısı ile en çok IYT'e benzemektedir. Türkiye, 0,127 benzerlik katsayısı ile İngiltere'nin içinde bulunduğu kümeye benzerlik göstermektedir.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Türkiye'de yat turizmi diğer ülkelere kıyasla daha geç gelişmiştir. Bunun nedeni, Türkiye'de yat turizmine ilişkin yatırımların yetersiz olmasıdır. Ayrıca, yat turizmi ile alakalı mevzuatların yürürlüğe girmesindeki gecikme de yine yat turizminin gelişimini olumsuz yönde etkileyen önemli bir etmen olmuştur. Yat sektörü, Türkiye'ye turizm yönünden önemli bir girdi sağlamaktadır.

Türkiye'de yat kaptanları; ticari yat, ilkel yapılı ahşap gemi ve tekne sahiplerinin isteğine göre, özel yatlarda görev alabilmektedirler. Özel tekne sahipleri tekneleri ile ilgilenmeleri ve teknelerinin gerekli bakımlarının yapılabilmesi için yat kaptanı ehliyetine sahip olan kişileri teknelerinde istihdam ettirmektedirler. Özel tekneler ele alındığında, yat kaptanı ehliyetine sahip olan kişilerin sıklıkla 20m ve üzeri teknelerde görev aldıkları görülmektedir. Yat kaptanları; özel yat, ilkel yapılı ahşap gemi, limandan 25 milden uzaklaşmayan günübirlik tekne ve 20 m üstü özel teknelerde çalışabilmektedirler. Bu teknelerin toplam sayısı 5459 adettir. Toplam yat kaptanı sayısının çalışabilecekleri toplam tekne sayısına yakın olduğu görülmektedir.

Mart 2019 itibari ile ülkemizde mevcut yat kaptanı sayısı 6251 kişidir. Trend analizi sonuçlarına göre, yat kaptanlarının sayısı çok hızlı artış göstermektedir. 2035 yılında yat sayısının 2038; yat kaptanı sayısının da 17719 kişi olacağı öngörülmektedir. Ancak, bu iki unsur arasındaki anlamlı artış farklılığı değerlendirildiğinde, istihdam olarak gelecekte yüksek oranda ehliyetli işsizlerle karşılaşılması kaçınılmazdır. Piyasada çok fazla yat kaptanı ehliyetinin olması, bu mesleğin ileriye dönük olarak itibarsızlaşmasına sebep olacaktır. Bu durumun önüne geçilebilmesi için, ilk periyotta kurs yoluyla verilen yat kaptanı ehliyetlerinin sonlandırılması ve eğitimlerin en az ön lisans düzeyinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. İkinci periyotta, herhangi bir sınava ve ek eğitime tabi olmadan gemi zabitlerine/kaptanlara kendi ehliyetlerinin yanında verilen yat kaptanı ehliyetlerinin verilmesi durdurulmalıdır. Yatta çalışmak isteyen zabit/kaptan adaylarının, almış oldukları eğitimlerin kapsamında, uygulamalı yat eğitimi aldıktan sonra bu ehliyetleri hak etmeleri daha uygun olacaktır.

Yat kaptanlığı ehliyetlerinin, mevcut yat sayısı ile karşılaştırılması yapılmıştır. Bu karşılaştırma baz alındığında; 149GT ehliyetine sahip olan bir yat kaptanının, daha az sürede verilen bir eğitim alarak ve İngilizce sınavından muaf tutularak Türk bayraklı yatların %95'inde

çalışabildiği görülmektedir. 499GT ehliyetine sahip olmak için, 149GT ehliyetinden daha yoğun bir eğitim alınması ve İngilizce sınavı da dâhil, tüm sınavlarda başarı gösterilmesi gerekmektedir. 499GT ehliyetine sahip kişilerin Türk bayraklı yatlarda çalışma oranı, Yat Kaptanlığı 149GT ehliyetine sahip kişilerin çalıştıkları yat sayısından %5 daha fazladır.

Yat kaptanlarının mevcut durumu ve problemlerin belirlenmesi yönünde yapılan anket sonuçlarına göre, araştırmaya katılan ve farklı yerlerde yat kaptanı olarak görev yapan 390 kişinin %44,4'ü Bodrum ilçesinde çalışmaktadır. Katılımcıların cinsiyetlerine bakıldığında; %97,2'si erkektir. Yat kaptanlarının yaş ortalaması 41'dir, %30,8'si 32-38 yaş arasındadır, %59,2'si evli ve %40,8'i de bekârdır. Yat kaptanları en yüksek %37,7 ile Türk bayraklı ticari yatlarda çalışmaktadırlar ve en çok kullandıkları tekne tipi %49,0 ile yelkenli teknelerdir. En çok kullandıkları tekne tipinin yelkenli olmasının sebebi, yolcuların mavi tur yapmak için kiraladıkları yatlarda sessiz bir seyir yapma istekleridir. Bu istekleri karşılayan tekne tipi de yelkenli teknelerdir. Yat kaptanlarının yat ile çoğunlukla yaptığı seferin en yüksek oranı %51,8 ile yakın seferdir. Yakın sefer olarak planlanan seyirde, Türkiye'den aldıkları yolcuları Yunan adalarına götürdükleri ve seyir sonunda tekrar Türkiye'ye döndükleri gözlenmiştir. Yat kaptanlarının mesleki tecrübelerine göre; en yüksek oran %31,5 ile 5-10 yıl arasında bir çalışma sürecidir. %37,4'ü ehliyetlerini intibak yolu ile almıştır. Ehliyetlerini intibak yolu ile almış, yatlarda çalışan, gemici ehliyetine sahip gemiadamları; 2002 yılında tanınan hakla herhangi bir kursa girmeden ve herhangi bir yat eğitimi almadan; sadece yat kaptanlığı sınavına girerek yat kaptanı ehliyetini edinmişlerdir. Bu yol ile ehliyetlerini elde eden kişilerin, zaman içinde yatlarda çalışarak tecrübe edindikleri de kendileri tarafından ifade edilmiştir.

Yat kaptanlarının bu mesleği yapma amaçları; en yüksek %88,2 ile ticari kazanç elde etmektir. Çalıştıkları yatın kime ait olduğu sorusuna en yüksek %55,1 ile "tek bir şahsa ait" cevabını vermişlerdir. Yat kaptanlarının aldıkları maaşlara bakıldığında; %54,1'i 3000-6000TL maaş almaktadır. Ankete katılanların maaş konusundaki soruları cevaplamaktan çekindikleri ve şeffaf cevaplar veremedikleri gözlenmiştir. Yat kaptanlarına bu mesleğin en avantajlı yanları sorulduğunda, en yüksek %16,2'lik oran ile "Maaşların (aylık gelirin) karada çalışanlara nazaran daha yüksek olması" yanıtını vermişlerdir. Sonrasında ise, %15,3 ile "yeni yerler keşfetmek" ve %11,1 ile "daha çok denizde vakit geçirmek" yanıtlarını vermeyi uygun bulmuşlardır. Yat kaptanlarına bu mesleğin en zor yanları sorulduğunda en yüksek, %8 ile "evden, aileden uzakta olmak, aile hayatının olmaması" yanıtıdır. Oran sırasına göre verilen

diğer yanıtlar ise %7,6 ile “müşterileri mutlu etmeye çabalamak” ve %7,4 ile “nitelikli personel bulmakta zorluk çekmek” tir.

Yat kaptanlarının eğitim düzeyleri; %47,7’sinin lise mezunu ve %22,6’sının ilköğretim mezunu olduğu şeklindedir. Türkiye’de turizm sektörü adına önemli girdi sağlayan deniz turizminde görev alan yat kaptanlarının eğitim durumunun yeterince iyi olmadığı gözlenmektedir. Söz konusu eğitim düzeyinin artırılması için, yat kaptanlığı eğitiminin en az ön lisans düzeyinde eğitim faaliyeti gösteren kurumlarda verilmesi gerekmektedir. Yat kaptanlarının İngilizce seviyelerine bakıldığında, en yüksek oranın %55,4 ile orta düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Bu veriye göre, yabancı turistle hizmet veren yat kaptanlarının İngilizce seviyeleri yetersiz durumdadır. Bu yetersizliğin fark edilmesiyle, 12 Şubat 2018 tarihinden sonra Yat Kaptanı (499GT) ehliyetine sahip olmak isteyen kişilerin ÖSYM’nin kabul ettiği bir İngilizce sınavından en az 50 puan alması istenmiş; mevcut ehliyet sahipleri ise bu sınavdan muaf tutulmuştur.

Anketten elde edilen sonuçlara göre, yat kaptanlarının sahip oldukları ehliyetler en yüksek %86,7 ile Yat Kaptanlığı(499GT) ehliyetidir. Bu tip ehliyetli kişi sayısının fazla olmasının sebebi, 2012 yılından önce alınan yat kaptanı ehliyetlerinde GT sınırlamasının bulunmayışıdır. 23 Ağustos 2012 tarihinde yat kaptanlığı ehliyetleri; Yat Kaptanı (499 GT), Yat Kaptanı (2999 GT), Yat Kaptanı (3000 GT üzeri) olarak bölündüğünde, bu tarihten önce alınan bütün ehliyetler Yat Kaptanı (499 GT) olarak değiştirilmişlerdir. Bu değişiklikten önce, GT sınırlaması olmadan yatları kullanabilen kişilere hak kaybı yaşatılmıştır. Yat kaptanlarının bir önceki yönetmelikte kullanılan Yat Kaptanı (499 GT), Yat Kaptanı (2999 GT), Yat Kaptanı (3000 GT üzeri) olarak ehliyetlerin bölünmüş olması hakkında sorulan soruya verdikleri cevaplara göre, %60’ı bu bölünmenin uygun olmadığını düşünmektedir. Yat kaptanlarının güncel yönetmeliğe göre kullanılan Yat kaptanı (149 GT), Yat kaptanı (499 GT) ve Yat kaptanı (Sınırsız) olarak ehliyetlerin bölünmüş olması hakkında sorulan soruya verdikleri cevaba göre; %60,3’ı bu bölünmenin uygun olmadığını yönünde bir fikre sahiptir. Sektörde çalışan kişiler; öncesi ve mevcut ehliyet bölünmesinin yanlış olduğunu, yurt dışındaki ehliyetlerle kendilerinin sahip oldukları ehliyetler arasında ciddi farklılıkların oluştuğunu düşünmektedir.

Yat kaptanlarının bu mesleğin gelişimi için yapılması gerekenler hususunda verdikleri en yüksek orandaki yanıt %10,9 ile kurslarda-okullarda, verilen eğitimlerin kalitesinin arttırılmasıdır. Daha sonraki yanıtlara göre; %6,7’si kurs yoluyla verilen yat kaptanlığı

eğitimine başlayabilmek için deniz tecrübesi aranması ve %6,6 sı kurs aracılığıyla verilen yat kaptanlığı eğitiminin kaldırılması gerektiği görüşündedir. Mesleği icra eden kişiler, verilen eğitim kalitesinden ve ders içeriklerinden memnun olmadıklarını belirtmişlerdir. Ankete katılanlar, kurs yerlerinde eğitim gören kişilerin dört ay gibi kısa bir süre sonucunda yeterli bilgi ve donanıma sahip olmadan mezun olup da mesleği icra etmeye başlamalarından memnun değillerdir. Kurs yerlerinin mesleğe yeterli bir katkıda bulunamadığını; öte yandan, parası olan ve hiçbir yerde iş bulamayan kişilerin kısa bir süre sonunda, zorlukları oldukça fazla olan bu mesleğe başlamalarının doğru olamadığını belirtmişlerdir. Katılımcıların yat kaptanlığının gelişimi ve geleceği konusunda kararsız olduğu sonucuna varılmıştır ve büyük bir bölümü gelecekte yat kaptanlığı mesleğinin yok olması yönünde değil; aksine daha kıymetli bir meslek haline geleceği yönünde görüş bildirmişlerdir.

Anket sonuçlarına göre bir yat kaptanında olması gereken özellikler aşağıda özetlenmektedir.

1. Meslekte tecrübeli olmak (denizcilik örf ve adetlerini bilmek) konusunda verilen cevaba göre; yönetmelikte belirlenmiş olan üç aylık zorunlu staj mesleğe başlandığında yeterli tecrübeyi elde edebilmek için kâfi olmamaktadır. Staj süresinin arttırılması kişiye yeterli tecrübeyi sağlayabilmesi açısından gereklidir.
2. Yabancı dile hakimiyet (öncelikle İngilizce) bu meslek için olmazsa olmaz bir husustur. 2018 yılında yayınlanan yönetmeliklerle bu mesleğe başlayabilmek için İngilizce şartı (149GT ehliyeti bu sınavdan muaf tutulmuştur) getirilmiştir. Bu sınavı başarıyla veren bir insana hiç İngilizce konuşamasa bile ehliyet verilmektedir; fakat bu meslekte yabancı dili özellikle iyi konuşabilmek çok mühimdir. Okuldan yeni mezun olup gemide çalışmaya başlayan vardiya zabitleri, yabancı dil konuşma kısmında yeterli olmasalar bile üstünde çalışan daha kıdemli olan kaptanlardan yardım isteyebilmektedir; lakin, kaptan olarak görev yapan bir yat kaptanının danışabileceği yabancı dile hakim, kıdemli bir kişi bulunmamaktadır. Bir yat kaptanının; yolcuların ihtiyaçlarını karşılamak, onları mutlu etmek ve hatta gerekirse sağlıkla ilgili bir durumda yardımcı olabilmek adına özellikle konuşma pratiği açısından iyi derece İngilizce yeterliliğine sahip olması gerekmektedir. Yat kaptanı ehliyeti verilecek kişilerin mutlaka konuşmaya yönelik bir dil sınavına tabi olması şarttır.
3. Makinede oluşabilecek arızalar, bakım ve tutumdan anlayabilecek kapasiteye sahip olmak (teknik bilgi de yeterlilik) konusunda verilen cevaplara göre; bu bağlamda yat kaptanlığı eğitimi içerisinde verilen makine ile ilgili dersin yetersiz olduğu

anlaşılmaktadır. Tam kapasiteyle (yolcuları ve personeli ile) seyre kalkan bir yat kaptanı, makinede meydana gelebilecek bütün arızaları tek başına gidermek zorundadır. Mesleğe yeni başlayan yat kaptanı; eğitiminde makine ile ilgili yetersiz müfredat ve uygulama yapmadan aldığı ehliyeti ile arızaların üstesinden gelmeye çalışacaktır. Yat kaptanlığı ehliyeti alacak olanların, eğitimi veren kurumların bünyesinde çalışan bir deniz makinesi yahut simülatör üzerinde uygulamalı olarak arızalara müdahale etmeyi ve makine söküm takım bilgisi konularını öğrenmesi gerekmektedir.

4. İnsan ilişkileri, iletişim becerileri konusunda verilen cevaplara göre; bu meslekte çalışan yat kaptanları yolcularla birebir iletişim halindedir. Gemilerde çalışan zabitler (yük gemilerinde çalışan personel) ekseriyetle yolcularla karşılaşmadıkları için, iletişim becerilerinin çok kuvvetli olmasına gerek yoktur. Bu mesleğe başlayacak olan yat kaptanlarına müşterilerle güçlü iletişim sağlayabilmeleri için müşteri ilişkileri ve yönetimi konulu bir ders konulması yerinde olacaktır. Müşterileri mutlu etmek bu meslekte oldukça gerekli bir husustur.

5. Mutfakta (yemek pişirme, servis, sunum teknikleri) yeterli beceriye sahip olmak mevzusunda verilen cevaplardan, bu meslekte çalışan yat kaptanlarının mutfak işlerinden, yemeklerin hazırlanması ve sunumundan anlaması gerektiği sonucuna varılmaktadır. Müşteri memnuniyetine önem veren kaptanlar; masa sunumu, hangi yemekle hangi içkilerin içilmesi gerektiği, iyi bir menünün hazırlanması, kişinin dini inancına göre hangi gıdaların tüketilmesi gerektiği gibi bilgilere sahip olmak zorundadır. Bu bağlamda, müfredata yat kamara hizmetleri başlığı altında, bu konuları ayrıntılı bir şekilde içine alan bir dersin konulması uygundur. Müşteri isteklerinin farklı ülkelere göre çeşitlilik göstereceği göz önünde bulundurulduğunda, farklı ülkelerin mutfak adapları ve yemek kültürleri de bu dersin içerisinde ele alınmalı, anlatılmalıdır.

6. Yat kaptanında olması gereken nitelikler bakımından genel kültür seviyesinin yüksek olması konusunda verilen cevaplar düşünüldüğünde, bu meslekte çalışan yat kaptanları mutlaka kendilerini geliştirmek zorundadır. Gelen müşterilerle sohbet etmek için geldikleri ülkeler ile ilgili bilgileri, yenilikleri sürekli takip ederek genel kültür seviyelerini mütemadiyen artırmaları gerekmektedir. Bu konuyla alakalı olarak; genel kültür, iletişim teknikleri gibi bir dersin eğitim programında yer alması uygun olacaktır.

7. Tekne içerisinde hijyene özen göstermek hususunda verilen cevaplara göre, bu meslekte gelen yolcuları en iyi şekilde ağırlayabilmek için hijyene son derece önem verilmesi gerekmektedir. Bu bilgi ekseninde; iyi bir yat kaptanı, hijyen kurallarını çok iyi bilmek

ve uygulamak zorundadır. Bu husus hakkında müfredata personel ve gıda hijyeni dersi konulması gerekmektedir.

8. Yelkenle seyir yapma bilgisi/yeterliliği konusunda verilen cevaplardan, bu mesleği yapan yat kaptanlarına kesinkes yelkenle seyrin nasıl yapılması gerektiği teorik ve uygulamalı olarak anlatılmalıdır sonucuna varılmaktadır. Böylelikle, yelkenli yatlarda çalışmaya başlayacak kaptanların daha önce almış olduğu bu eğitimle öz güven kazanmış olmaları da sağlanacaktır.

Katılımcıların eğitimde gördükleri müfredata göre aldıkları dersler üzerinden yaptıkları değerlendirmede, yat kaptanlığı eğitimlerinin genel olarak geliştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Mesleğe başladıklarında aldıkları eğitimin yetersiz kaldığını belirtmişlerdir. Bu yüzden, ders içeriklerinde yatlara göre düzenleme yapılması ve dersleri verecek olan eğitimcilerde yat tecrübesi de aranması gerekmektedir. Vardiya zabiti eğitimlerinde denizcilik konularında eğitim verecek kişilerde gemi tecrübesine sahip olması zorunluluğu vardır. Bu yüzden, yat kaptanlığı eğitimi verecek kişilerden de mutlaka yat tecrübesi (en az bir yıl) aranması gerekmektedir. Türkiye'nin çeşitli yerlerinde yat kaptanlığı eğitimleri verilmekte ve bu dersleri vermeleri için eğitimcilerden "Denizci Eğitim Belgesi" istenmektedir. Hayatında hiç yata çıkmamış ve eğitim hayatında yatlarla ilgili hiçbir konu işlememiş kişiler tarafından yat kaptanlığı eğitimi verilmeye çalışıldığı gözlenmiştir.

Yat kaptanları mesleğe başladıklarında en çok zorlandığı konular;

- Yabancı Dil
- Makine bilgisi
- Alkollü içkiler, kokteyl hazırlama
- Servis-sunum
- Teknenin limana yanaşması, ayrılması ve demirleme manevraları,
- Aşçılık (Mutfak),
- Gece seyir yapmak,
- Yelken donanımları ve kullanım bilgisi,
- Rüzgâr bilgisi,
- Pratik eksikliği,
- Koylar hakkında yeterli derinliğe sahip olmamak,
- Müşteri ilişkileri yönetimi,
- Yat işletmeciliği

şeklinde özetlenebilir. Bahsi geçen maddeler incelendiğinde, bunlar ve bunlara ek olarak, aşağıdaki veriler ortaya çıkmaktadır. Ehliyetlerimizde kullanılan mil sınırlaması kaldırıldığından, açık denizde elektronik seyir aletlerinde yaşanacak olan bir arıza durumunda mevki tespiti için kullanılabilecek uygun bir cihaz bulunmamaktadır ve buna istinaden, gökyüzündeki gezegen ve yıldızlardan yararlanarak seyir yapılabilmesi adına, göksel seyir dersinin konulması gerekmektedir. Yat kaptanlığı eğitiminde teknelerin yanaşma yeri olan marinaların eğitim alan kişilere tanıtılması büyük önem arz etmektedir. Marinalarda verilen hizmetler, yanaşma yerleri ve buna benzer konularda yatlarda çalışan bir kişinin yeterince bilgi sahibi olması elzemdir. Az personel ile çalışan yat kaptanlarının, açık denizde, tekne üzerinde oluşabilecek arızalara bizzat müdahale etmesi gerekmektedir. Bu tip arızaların bakım tutumunu yapabilmesi için tekne bakım ve onarım konularında öğrencilere eğitim verilmelidir. Turizm için önemli bir kazanç girdisini sağlayan yatlar, yurt dışından gelip tatil yapmak isteyen kişileri Türkiye'nin bakir koylarını gezdirmektedir; dolayısı ile, mesleğe başlayan yat kaptanlarının Türkiye ve çevresinde bulunan, fazla uğrağı olan koylar hakkında da ayrıntılı bir bilgi birikimiyle donatılması gerekmektedir. Az personel ve yolcuyla seyahat eden yat kaptanlarının yurt dışındaki limanlara giriş ve çıkış işlemlerini bazı durumlarda kendi başlarına halletmeleri talep edilmektedir. Bu işlemleri sağlıklı ve doğru bir şekilde yapabilmeleri adına, acentelik konusunda donanımlı olmaları gerekmektedir.

Yat kaptanlığı, her tipte yatları yönetip, yönlendirme mesleğidir. Yat kaptanı, tekneyi seyre hazırlayan; limana yanaşma, yolcu alma ve limandan ayrılma; teknenin genel temizliğini, bakım tutum işlemlerini yaptırma bilgi ve yeterliliğine sahip, nitelikli kişidir. Yat kaptanlarının asli görevleri; seyir hazırlığı, güvenli seyir yapmak ve ekibi sevk ve idare etmektir. Yat kaptanları; yat içinde, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamaktan, personeli yönetmeye; yolcu kabulünden, hava durumunu takip etmeye kadar, yat tipi teknelerdeki her türlü işlemden sorumlu kişilerdir. Yat kaptanı, yat içindeki tüm uygulamalardan sorumlu olduğundan, yöneticilik vasıflarını taşıması ve liderlik ruhuna sahip olması da mühimdir.

Yat kaptanlığı yapmak isteyen kişilerin mesleki eğitimin ardından fiili olarak bu işi yapabilmeleri adına, yat kaptanlığı sınavında başarılı olması beklenir. İlaveten, mesleki yeterliliklerini gösteren denizde güvenlik eğitimi tamamlamış olmaları, kısa mesafe telsiz operatör ehliyeti gibi belgelere sahip olmaları da mesleki kurallar arasındadır. Türkiye'de denizcilik eğitimi, Yükseköğretim Kurulu'na (YÖK) bağlı dört yıllık fakülte, yüksekokullar ile

iki yıllık meslek yüksekokulları ve Millî Eğitim Bakanlığı'na (MEB) bağlı resmi ve özel öğretim kurumları aracılığıyla yürütülmektedir. Mesleki eğitim almış ve gerekli belgelere sahip tüm yat kaptanları, ticari ve özel yatlarda kaptanlık yapabilir. Mesleki eğitim almış, kendini sosyal ve kültürel alanlarda yetiştirmiş, bilgi birikimi olan ve deneyimli yat kaptanları Türkiye'de olduğu kadar deniz turizmi yapılan diğer ülkelerde de rahatlıkla iş bulabilirler. Yat kaptanlığı; uzmanlık gerektiren, kendine özgü zorlukları olan; fakat öte yandan da dünyanın en keyifli mesleklerinden biri olarak gelecekte de popülerliğini koruyacaktır.

Türkiye'de kullanılan yat kaptanı ehliyetlerinin diğer ülkelerde kullanılan ehliyetler ile olan benzerlikleri, Hiyerarşik Kümeleme Yöntemi uygulanarak ortaya konulmuştur. Eğitim kalitesinin oldukça önemli bir konu olmasının yanı sıra; aynı zamanda, yat kaptanlığı ehliyetlerinin de yatçılık konusunda hatırı sayılır diğer güçlü ülkelerle benzerlik göstermesi istenmektedir. Yat kaptanları, diğer ülke bayraklarında Türk ehliyetleri ile hizmet yapmayı talep ettiklerinde, ehliyetlerinin o ülkede sorunsuz bir biçimde tanınır olması çok önemlidir. Ülkelerin kullandıkları yat kaptanlığına ait olan ehliyetler kümeleme analizi sonuçlarına göre; Türkiye'de kullanılan ehliyetlerde GT sınırlaması olduğu için; İngiltere, Fransa, ABD gibi ülkelerin ehliyetleri aynı küme içinde yer almaktadır. Türkiye'nin yeri, bu ülkelerin oluşturduğu kümelerin alt kümesinde bulunmaktadır. Türkiye'de 149GT tipi ehliyetin kullanılması; İngiltere, Fransa, ABD gibi kendisinden daha güçlü olan ülkelerden, ehliyet benzerlikleri bakımından, alt kümede yer almasına sebep olmaktadır. Bu bağlamda, yat dağılımları da göz önünde bulundurularak; 100GT, 200GT ve 500GT ve üstü şeklinde bir ehliyet sınıflandırılmasına gidilmesi daha uygun olacağı görüşüne varılmıştır. Güçlü ülkelerde yatta çalışacak olan kaptanlar, mesleğin en başında ikinci kaptan/vardiya zabiti olarak çalışmaya başlarlar. Yoğun iş temposunda icra edilen bu meslekte, yardımcı bir ikinci kaptanın tekne üstünde olması, sorumluluk sahibi kaptanın üstündeki iş yükünü hafifleterek; mesleğe yeni başlamış olan kişinin de daha sağlıklı bir şekilde tecrübe sahibi olmasını sağlayacaktır. Bu bakımdan, ehliyetlere ikinci yat kaptanı gibi bir ehliyet tipinin getirilmesi ve bu ehliyetin yatların donatımına da eklenmesi gerekmektedir.

Yat kaptanlığı eğiminde anlatılan tüm konuların yatlar özelinde olması beklenir. Zaten, yat kaptanı yetiştirilen bir eğitim kurumunda dersler, uygulamalar vb. tüm konular; yatlar göz önünde bulundurularak işlenmektedir. Yat kaptanlığı eğitimini onaylı bir kurumda alan kişilere, gerekli sınavları başarıyla geçtiği taktirde, ehliyetleri düzenlenerek verilmektedir.

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde yat kaptanlığı eğitimini hiç almamış, belki de eğitim hayatında yatlarla alakalı gerekli bilgi ve beceriye hemen hemen hiç sahip olmayan kişilere, yat kaptanı ehliyetinin herhangi bir ek eğitime ve sınava tabi tutulmadan verildiği görülmektedir. Bu yönetmeliğe göre; Yat Kaptanlığı (149GT) yeterliliğinin sınırlı vardiya zabiti ve üstü ehliyete sahip kişilere; Yat Kaptanlığı (499GT) yeterliliğinin birinci zabit ve üstü ehliyete sahip kişilere ve Yat Kaptanlığı (Sınırsız) yeterliliğinin uzakyol birinci zabiti ve üstü ehliyete sahip kimselere, talepleri halinde, herhangi bir ek eğitime tabi tutulmadan verildiği görülmektedir. Bahsi geçen ehliyetlere sahip kişilere yat kaptanlığı ehliyetleri, istedikleri taktirde, en azından Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi EK-12'de tanımlanan "Yat eğitimine giriş (yat personeli intibak eğitimi)" konusunun geliştirilmesi şartıyla ek bir eğitim verilmesinin gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Sonuç olarak, yat kaptanlığı eğitimi gören kişilere; kapsamlı bir makine, müşteri ilişkileri ve yönetimi, mutfak adapları ve yemek kültürleri, genel kültür, iletişim teknikleri, personel ve gıda hijyeni, uygulamalı olarak yelken seyri, göksel seyir, marina bilgisi, tekne bakım ve onarım, özellikle konuşmaya yönelik yabancı dil bilgisi/pratiği, koy ve bölge bilgisi ve acentelik konularında mutlaka eğitim verilmeli ve en az 12 ay yat stajı zorunlu hale getirilmelidir. Yatlarda çalışacak personelin bu spesifik, yatçılığa mahsus konularda eğitim alması gerektiği mühim bir gerçektir. Bundan dolayı, eğitim programlarında yatlara göre düzenleme yapılması ve eğitim verenlerden yat tecrübesi istenmelidir. Türkiye'nin yat sektöründe güçlü kabul edilebilecek ülkelerle rekabet gücünü arttırabilmesi için, ehliyetlerde bulunan GT sınırlamasında değişikliğe gidilmesi ve ikinci yat kaptanı ehliyetinin tanımlanarak, yatların gemiadamı ile donatımında bu ehliyet istenilebilir. Yat kaptanlığı eğitimlerinin en az ön lisans düzeyinde verilmesi ve öğrenci kontenjanlarının da istihdama yönelik olarak belirlenmesi önemlidir.

KAYNAKLAR

Akaltan, C., 2016, *Marinalarda çevre yönetimi uygulamaları: türkiye marinaları üzerine bir çalışma,* Yüksek lisans, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Akça, Y., Şahan, G., ve Tural, A., 2017, Türkiye'nin kalkınma planlarında eğitim politikalarının değerlendirilmesi, *International journal of cultural and social studies* ,3 (Special Issue), 394-403.

Aksoy, H.H., 1987, İnsan gücü planlaması, *Siyasal bilgiler fakültesi dergisi*, 42 (1-4), 143-160.

Aksoy, H.H., 1997, Ekonomik getirisi, istihdam ve piyasaya dönük etkileri açısından mesleki teknik eğitim, *Ankara Üniversitesi eğitim bilimleri fakültesi dergisi*, 29(1), 73-104.

Albayrak, T., 2009, *Uluslararası Standartlarda Türk Denizcilik Eğitim Modeli,* Doktora, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Altuncı, Y.T., Salman, C., ve Doğan, Z.M., 2014, Mesleki Eğitim Sorunları ve Yeni Model Arayışları, *1. İnşaat mühendisliği eğitimi sempozyumu*, Antalya, 315-318.

Altundemir, M.E., 2012, Kalkınma planlarından eğitime bakış: kamusal mallar teorisi perspektifinden, *Bilgi ekonomisi ve yönetimi dergisi,* 7(1), 94-105.

Arlı, E., 2013, Marina İşletmeciliğinde İlişkisel Pazarlama Uygulamalarının Tekrar Satın Alma Niyeti, Tavsiye Etme Niyeti ve Memnuniyet Üzerindeki Etkisi, *Anadolu Üniversitesi sosyal bilimler dergisi,* 13 (1), 61-75.

Asyalı, E., Tuna O., ve A.G., Cerit, 2004, *Denizcilikte Aktif Eğitim ve Kalite Yönetimi,* 1. Aktif Eğitim Kurultayı, İzmir, 67-75.

Atlay Işık, D.A., Paker, S., ve Şengönül, G., 2013, *Deniz Turizmi*, Denizcilik işletmeleri Yönetimi, Beta Yayınları. İstanbul, 419-446.

Aydın, M., 2013, *Development of a Systematic Series of Gulet Hull Forms with Cruiser Stern*, Ocean Engineering, 58, 180-191.

BAKKA, 2012, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, *Kurucaşile ahşap tekne ve yat imalatçıları stratejik yol haritası,* http://bakka.gov.tr/assets/Planlama1/dfd_kapsaminda_hazirlananlar/x.PDF., [Ziyaret tarihi: 15 Mayıs 2018].

Başgöz, İ., 1995, *Türkiye'nin eğitim çıkmazı ve atatürk*, Kültür Bakanlığı yayınları: 1754, 1. Baskı, Başbakanlık Basımevi, Ankara.

Becker, G.S.,1993, Human capital: a theoretical and empirical analysis with special reference to education, *The university of chicago press*, Chicago, ISBN:0-226-04120-4.

Berberoğlu B., 2011, '2008 Global Krizinin Türkiye ve Avrupa Birliği'ndeki Etkilerinin Kümeleme Analizi ile İncelenmesi' '*Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*', 11(1), 105-130.

Çalıkoğlu, G., 2016, *Fethiye İlçesindeki Günübirlik Gezi Teknelerinin Sektörel Problemleri* Yüksek Lisans, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.

Çalışkan, Ş., 2007, Eğitimin Getirisi (Uşak İli Örneği), *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12(2), 235-252.

Çalışkan, Ş., Mızırak, Z., 2007, Çalışan Bayanların Eğitim-Gelir Düzeyleri ve Sosyal Yaşam Üzerindeki Etkileri *Tebliğ, Beşinci Uluslararası Türk Dünyası Sosyal Bilimler Kongresi*, Calalabat-Kırgızistan, 377-384.

Çırak, C.R., 2019, *Kontrol teorisi uygulamaları ile zaman serisi öngörülerinin iyileştirilmesi,* Yüksek Lisans, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çokluk, Ö., Şekercioğlu G., ve Büyüköztürk, Ş., 2014, *Sosyal Bilimler İçin Çok Değişkenli İstatistik: SPSS ve LISREL Uygulamaları.* Ankara: Pegem Akademi.

Danimarka Denizcilik Otoritesi, 2019, https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar /Legislation /Orders/Order%20on%20tests%20and%20certificates%20for%20yachtsmen.pdf, [Ziyaret tarihi: 02 Nisan 2019].

Demirel, E., 2012, *Dünyadaki ve Türkiye'deki istihdam ihtiyaçları doğrultusunda Türkiye'de gemiadamları eğitiminin geliştirilmesi,* Doktora, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Deniz Rehberim 2011, Teknelerin Boylarına Göre Sınıflandırılması, http://www.denizrehberim .com/teknelerin-boylarina-gore-siniflandirilmasi-t262.0.html, [Ziyaret tarihi: 27 Şubat 2018].

Deniz Turizmi Birliği Derneği, 2017, https://www.denizturizmbirligi.org.tr/duyurular/faaliyet-raporu-2016-2017/ [Ziyaret tarihi:15 Haziran 2018].

Deniz ve Deniz Ticareti Otoritesi Genel Müdürlüğü, 2019, Dirección General Del Territorio Maritimo Y De Marina Mercante, https://www.directemar.cl/directemar/interesesmaritimos/deportes-nauticos/licencias-y-matriculas, [Ziyaret tarihi: 12 Nisan 2019].

Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 2018, Gemi sicili için gemi cinsleri tanımlamaları. http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay, [Ziyaret tarihi: 20 Mayıs 2018].

Deniz, Turizm, Trafik ve Geliştirme Bakanlığı, 2019, https://mobilit.belgium.be/nl/scheepvaart /pleziervaart/bestuurder/binnenwateren,[Ziyaret tarihi: 19 Mart 2019].

Dikeç, G., 2015 *Algılanan Hizmet Kalitesinin Müşteri Memnuniyetine Etkisi: Türkiye'deki Marinalar Üzerine Karşılaştırmalı Bir Analiz*, Yüksek Lisans, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

DMCA, 2019, Dubai Deniz Şehir İdaresi, https://eservices.dmca.ae/en/Services/ServiceDetails /e57ae05d-572a-e711-80c3-00155de0c844, [Ziyaret tarihi: 24 Nisan 2019].

Doğan, İ., 2002, Eğitimin Toplumsal Temelleri, Öğretmenlik Mesleğine Giriş, Pegem A Yayınları. Ankara.

DPT, 2001, Nitelikli İnsan Gücü Meslek Standartları Düzeni Ve Sosyal Sermaye Birikimi Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları, Ankara.

DTO, 2018, Deniz Ticareti Dergisi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Resmi Yayını, http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/nisan_ek_2016.pdf.,[Ziyaret tarihi: 20 Temmuz 2018].

Durmuş, B., Yurtkoru, E.S., Çinko, M., 2011, *Sosyal Bilimlerde SPSS'le Veri Analizi,* 4. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul.

Ekolojik ve Dayanışma Geçiş Bakanlığı, 2019a, https://www.ecologiquesolidaire.gouv.fr/formation-professionnelle-maritime-1, [Ziyaret tarihi: 05 Nisan 2019].

Ekolojik ve Dayanışma Geçiş Bakanlığı, 2019b, http://www.ucem-nantes.fr/referentiels/cerplaisance, [Ziyaret tarihi: 05 Nisan 2019].

Eroğlu, A., 2001, *Türkiye'de Eğitime Ayrılan Kaynaklar Ve İktisadi Kalkınmada Eğitimin Rolü*, Yüksek Lisans Marmara Üniversitesi, İstanbul.

Ertürk, S., 1975, Eğitimde Program Geliştirme, Eğitim Dergisi, sayı 13, Ankara.

Fortune, 2015, http://www.fortuneturkey.com/turkiyede-yat-ve-tekne-endustrisi20625#popup, [Ziyaret tarihi: 21 Mayıs 2018].

GASM, 2018, Gemiadamları *ve kılavuz kaptanlar eğitim ve sınav yönergesi*, 12/02/2018 tarihli ve 12159 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile yürürlüğe girmiştir. https://gasm.uab.gov.tr/uploads/pages/gasm-hakkinda/gkkes.pdf [Ziyaret tarihi: 12 Mart 2018].

GBS, 2018, *Yetkili kurumlar ve eğitim izinleri* https://gbs.uab.gov.tr/ [Ziyaret tarihi: 01 Aralık 2018].

Göbel, A., 2018 *Özel tekne/yat barınma yerlerinin ve bağlama sistemlerinin kurulması ve işletilmesine yönelik bir model önerisi* Uzmanlık tezi. Ankara.

Gökalp, Z., 1992, *Terbiyenin Sosyal ve Kültürel Temelleri*, MEB Yayınları, İstanbul.

Gökçe, B., 1988, *Toplumsal bilimlerde araştırma*, Savaş Yayınları, Ankara 76.

Gökçe, F., 2005, *Değişme Sürecinde Devlet ve Eğitim,* Tekağaç Yayınları, Ankara.

Göksel, M.A., 2014, *Deniz araçlarının sınıflandırılması ve yatlar*. www.boatbuilderturkey.com/?pid=22568, [Ziyaret tarihi: 27 Şubat 2018].

Gönel, O., 2013, *Gemi Adamı Arz-Talebinin İncelenerek Gelecekteki İstihdam ve Eğitimin Planlanması*, Yüksek Lisans, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Gönülalçak, M.M., 2016, Türkiye'de denizcilik eğitimi. *Deniz Ticareti Dergisi*, Nisan 2016, 3.

Gurbetoğlu, A., 2015, Tanzimat'tan günümüze Türkiye'de öğretmen yetiştirme çabaları ve geçmişten alınmayan dersler. *TYB Akademi Dil Edebiyat ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(13), 75-94.

Güler, A., 2017, *Yat tasarımında iç mekan ve üretim yöntemleri*, Doktora, Fen Bilimleri Enstitüsü.

GÜNER, İ., 1995, Turistik fonksiyonları Açısından Bodrum Yat Limanı, *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı:1(1), 200-228.

Hesapçıoğlu, M., 1992, Kamu Kesiminin Eğitim Harcamalarının Analizi, *Maliye Dergisi*, 149.

ICOMIA, 2005, Marinas*' Contributionto the Economy in the United*, Marinas Committee.

IMEAK 2015, Deniz Ticaret Odası, 2013 Yılı Deniz Sektör Raporu.http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sektor-raporu.aspx. [Ziyaret tarihi: 27 Şubat 2018].

Işığıçok, Ö., Emirgil, B.F., 2009, Aktif İşgücü Piyasası Politikaları Ve Meslek Yetiştirme: İşgücü Yetiştirme Kurslarının Etkinliğinin Bursa İli Örneğinde İncelenmesi, *Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi*, 57.

IYT, 2019, International Yacht Training Worldwide, https://www.iytworld.com/, [Ziyaret tarihi: 27 Mart 2019].

İsrail Devleti Ulaştırma Bakanlığı, 2019, http://asp.mot.gov.il/he/shipping/opercraft/sco, [Ziyaret tarihi: 21 Mart 2019].

Kabók, J., Radišić, S., ve Kuzmanović, B., 2017, Cluster analysis of higher-education competitiveness in selected European countries. *Economic research-Ekonomska istraživanja*, 30(1), 845-857.

Kalkan, M., 2011, Denizcilik eğitiminde etkin öğrenme ortamı oluşturmada bireysel öğrenme stratejilerinin önemi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13(2), 65-82.

Kanat, H.F., 1951, *Deneysel Pedagoji*, Örnek Matbaası. Ankara.

Karabulut, A., 2007, *Türkiye'deki işsizliği önlemede aktif istihdam politikalarının rolü ve etkinliği*, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü, Ankara.

KAYSİS, 2018, Gemilerin gemiadamları ile donatılmasına ilişkin yönergede değişiklik yapılmasına dair yönerge, 30.09.2014 tarih ve Sayı ile 50794 Sayılı Bakanlık Makam Oluru yürürlüğe giren, https://kms.kaysis.gov.tr/Home/Goster/132312 [Ziyaret tarihi: 27 Mart 2018].

Koltan Yılmaz, Ş., ve Patır, S., 2011, Kümeleme Analizi ve Pazarlamada Kullanımı, *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, 2(1), 91-113.

Köyağasıoğlu, Y., 2014, *Denizin Kanatlı Perileri Yelkenliler*, Naviga, İstanbul, ISBN:978-605-86286-4-9, 123-126.

Kurtulmuş, N., 2006, *Sanayi ötesi dönüşüm*, İz Yayıncılık, İstanbul.

Küçüker, E., 2010, Türkiye'de eğitim planlaması neyi hedefliyor? International Conference on New Trends in Education and Their Implications, 11-13 Kasım, Antalya. http://www.iconte.org/FileUpload/ks59689/File/33.pdf, [Ziyaret tarihi: 14 şubat 2018].

Lüks Tekneler 2008, Tekne Yapımı ve Çeşitleri, http://www.lukstekneler.com/tekne-yapimive cesitleri.html, [Ziyaret tarihi: 26 Şubat 2018].

Malta Ulaşım İdaresi, 2019, http://www.transport.gov.mt/admin/uploads/medialibrary/files/1_ Syllabus%20CVC.pdf, [Ziyaret tarihi: 04 Nisan 2019].

Manuel, M., E., 2017, Vocational and academic approaches to maritime education and training (MET): Trends, challenges and opportunities. WMU *Journal of maritime affairs*, 16(3), 473-483.

Marsal Adaları'nda Denizcilik İdaresi, 2019, https://www.register-iri.com/wpcontent/uploads/ MI-118.pdf, [Ziyaret tarihi: 05 Nisan 2019].

Maruf, A., G., 2019, *Hatay ili Dörtyol bölgesi yer altı su seviyesinin bulanık mantık, çoklu lineer regresyon ve arma modelleri ile tahmini*, Yüksek lisans, İskenderun Teknik Üniversitesi Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü.

Mauritius Turizm Otoritesi, 2019, http://www.tourismauthority.mu/en/, [Ziyaret tarihi: 21 Mart 2019].

MCA, 2019a, Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı, https://www.gov.uk/guidance/uk-seafarerca reers-training-provision-and-information, [Ziyaret tarihi: 27 Mart 2019].

MCA, 2019b, Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı, https://assets.publishing.service.gov.uk/gov ernment/uploads/system/uploads/attachment_data/file/503346/MSN_1858.pdf, [Ziyaret tarihi: 27 Mart 2019].

MEB, 2007, *Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projes*i, http://vizyon21y. com/documan/Egitim_Ogretim/Rehberlik/Mesleki_Tanitim/MTE%20Tanitim/09%20de nizcilik.pdf [Ziyaret tarihi: 05 Mayıs 2017].

MEB, 2011, *Gemi Adamlığı*, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Denizcilik Ankara.

Mincer, J., 1991, *Education and Unemployment*, NBER Working Papers Series, Working Paper No: 3838.

MMPI, 2019, Deniz, Turizm, Trafik ve Geliştirme Bakanlığı, http://www.mppi.hr/UserDocsIm ages/27%2025_2_2005%20Pravilnik%20o%20brodicama%20i%20jahtama.htm, [Ziyaret tarihi: 13 Mart 2019].

Morga, G.A., Leech, N.L., Gloeckner, G.N., ve Barrett, K.C., 2004, SPSS forintro ductory statistics – *usean dinter pretation. London*: Lawrence Erlbaum Associates.

Muslu, A., 2015, Importance of marine tourism for the substantıalıty of yacht building. *Route Educational and Social Science Journal*, 2(4).

Nasir, M.Z., Nazli, H., 2000, Education and earnings in Pakistan I*nstitute of Development Economics*, 3, 177.

Neal, H.C., 1980, Social studies in theprimary grades: a keyto ıntellectual development. *The social studies*, 71, Aktaran: Nefise Balamir, Kırsal Türkiye'de Eğitim ve Toplum Yapısı, Ara Yayınları. İstanbul.

Nemlioğlu Koca, Y., 2016, Türkiye'de denizcilik eğitimi üzerine bir değerlendirme, *Sosyal ve beşeri bilimlere küresel yaklaşımlar,* 1, 366-383.

Norveç Denizcilik Otoritesi, 2019, https://www.sdir.no/contentassets/5c5a7acf1c15476f97762d d254d9a12a/22-december-2011-no.-1523-qualifications-and-certificates-forseafarers.pdf?t=1552893553845, [Ziyaret tarihi: 18 Mart 2019].

Oğuzhan, F., 1974, *Eğitim Terimleri Sözlüğü*, Tak Yayınları, Ankara.

Özbek M., ve Nas S., 2014, Yat Turizminde Yat Kaptanlığı Eğitimi Uygulaması ve Soruları: İzmir Örneği. *2.Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu İnsan Çevre Ürün Bildiriler Kitabı*, Dokuz Eylül Üniversitesi. İzmir.

Özdemir, S., 2006, *İşsizlik sorunun çözümünde kobi'lerin desteklenmesi*, İstanbul ticaret odası, Yayın No: 2006-24, İstanbul.

Özdöner, A., 2011, *Ortaöğretimde Denizcilik Eğitiminin STCW 78 Sözleşmesine Göre İncelemesi*, Yüksek Lisans, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Özer, M., 1990, *Türkiye'de Yat Turizmi,* Türkiye Kalkınma Bankası Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara.

Paker, S., Özgezmez, Ö., 2014, Gulet tatili ve kadınların gulet tatili satın alma tercihleri üzerine bir araştırma. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 6(2), 101-113.

Patrinos, H.A., 2008, Returns to education: the gender perspective, *Girl's education in the 21st century*, World Bank, 53-66.

Peksen, D.Y., 2017, Denizcilik Eğitimi Veren Önlisans Programlarına 3+ 1 Eğitim Modelinin Uygulanması. *Ulusal Eğitim Akademisi Dergisi*, 1(1), 8-18.

PISG, 2019, Yasal Bilgi Sistemi, http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV6090, [Ziyaret tarihi: 15 Mart 2019].

Resmi Gazete, 2006, http://www.resmigazete.gov.tr /2006/08/20060814 1.htm/20060814.htm&main=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/08/20060814-1.htm., [Ziyaret tarihi: 15 Mayıs 2018].

Resmi Gazete, 2007, http://www.resmigazete.gov.tr/main.aspx?home=http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/01/20070113, [Ziyaret tarihi: 15 Mayıs 2018].

Resmi Gazete, 2018, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/02/20180210-9.htm, [Ziyaret tarihi: 21.05.2018].

Rosenzweig, M.R., 2010, . Microeconomic approaches to development: Schooling, learning, and growth. *Journal of Economic Perspectives*, 24(3), 81-96.

Rousseau, J.J., 1999, *Toplum Sözleşmesi*, çev.,Alpagut Erenuluğ, Öteki Yayınevi. Ankara.

RYA, 2019, Royal Yachting Association, https://www.rya.org.uk/coursestraining/exams/Pages/yachtmaster-coastal.aspx, [Ziyaret tarihi: 26 Mart 2019].

Sağ, O.K., 1997, 1997 Yılında Genel Denizcilik Eğitiminde Meydana Gelen Gelişmeler**,** Mersin Deniz Ticareti dergisi, Mersin.

Sahil Güvenlik, 2019, U.S. Coast Guard, https://www.dco.uscg.mil/nmc/checklist/, [Ziyaret tarihi: 22 Nisan 2019].

Sahinler, S., 2000 En küçük karaler yöntemi ile doğrusal regresyon modeli oluşturmanın temel prensipleri, *Mustafa Kemal Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi,* 5, 57-73.

Sarı, F.Ö., 2011, *Marina işletmelerinde hizmet yönetimi: yatçıların hizmet kalitesi algılamaları ile marinadan tatminleri, tekrar tercih ve tavsiye etme eğilimleri arasındaki ilişkisinin analitik incelemesi*, Doktora, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü.

Sarı, R., 2002, Kazançlar ve Eğitim İlişkisi: İl Bazında Yeni Veri Tabanı ile Kanıt, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 29, 3-4.

Scribd, 2019, *Marina İşletmeciliği ve Yönetimi*, https://tr.scribd.com/document/28355120/MAR%C4%B0NA%C4%B0%C5%9ELETMEC%C4%B0L%C4%B0%C4%9E%C4%B0-VE-YONET%C4%B0M%C4%B0 [Ziyaret Tarihi:16.02.2018].

Sipahi, A.G., Onay, M., ve Tanyeri, M., 2015, Uluslararası pazarlarda Türk marinalarının marka konumlandırma stratejisine yönelik bir uygulama: Çeşme ve Didim marinalarının pazarlama faaliyetlerinden örnekler, *I. Avrasya Uluslararası turizm kongresi,* 28-30Mayıs 2015, Konya, Aybil, ISBN: 9786059119160(2.c), 139-148.

SSB, 2019a, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967),* http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019b, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972),* http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019c, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)*, http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019d, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)*, http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019e, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)*, http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019f, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)*, http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019g, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)*, http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019h, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)*, http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019i, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)*, http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

SSB, 2019j, T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, *Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)*, http://www.sbb.gov.tr/kalkinma-planlari/ [Ziyaret tarihi: 01 Şubat 2019].

Şeker, S.D., 2011, Türkiye'nin İnsani Gelişme Endeksi ve Endeks Sıralamasının Analizi, *T.C. Kalkınma Bakanlığı*, Ankara.

Şemioğlu, O., 2006, *Kuşadası, Bodrum ve Pire(Yunanistan) yat limanlarının turizm coğrafyası açısından karşılaştırılması*, Doktora, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Şeremet, M., 2016, Denizcilik Programlarının İstihdam Boyutunun Öğrenci Görüşlerine Göre Değerlendirilmesi. *Yükseköğretim ve Bilim Dergisi*, 6(2).

Şimşek, M., 2006, *Beşeri sermaye ve beyin göçü kapsamında Türkiye: karşılaştırmalı bir analiz*, Ekin Kitabevi, Bursa.

T.C. Kalkınma Bakanlığı ve Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı, 2012, *İstihdam Odaklı Mesleki Eğitim İçin Sektörel Talep Araştırması*, T.C. Hitit Üniversitesi.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2020, *Yat istatistikleri 2018 yılı bülteni* https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201145/yat-istatistikleri.html [Ziyaret tarihi: 01 Mayıs 2020].

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2019, *Bakanlık belgeli deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları istatistiki bilgiler* http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR-201146/deniz-turizmi-tesisleri-ve-araclariistatistikleri.html [Ziyaret tarihi: 31 Aralık 2019].

Tabachnick, B.G., ve Fidell, L.S., 2007, Using multivariate statistics, 5, 481-498. Boston.

Tandoğan, V.U., 1996, *Yat turizmi talebi ve Türkiye'de yat turizmine ve işletmeciliğine analitik bir yaklaşım.* Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi işletme anabilim dalı, İzmir.

Tansel, A., 2009, Türkiye'de okullaşma oranları ve eğitimin getirisi, *Düşün dergisi*, 14.

Tezcan, M., 1992, *Eğitim Sosyolojisi*, Zirve Ofset, 8.Basım, Ankara.

Ticaret Donanması Genel Müdürlüğü, 2019, https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/pdf/C20A28E0-D7D2-40B6-9828-F10711F1471F/128447/BOEA201410344.pdf, [Ziyaret tarihi: 20 Mart 2019].

Toker, B., 2007, Türkiye'de turizm sektörü teşviklerinin değerlendirilmesi, *Yönetim ve ekonomi* 14(2), 81-92.

Turgut, M.F., 1984, *Eğitimde ölçme ve değerlendirme metotları*, Saydam matbaacılık, Ankara.

Turizm Bakanlığı, 1992, *Yat Turizm Master Planı*, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi, Ankara.

Tükeltürk, Ş.A., ve Yılmaz, İ.A., 2014, Türkiye'nin yat ve kruvaziyer turizm potansiyelinin değerlendirilmesi. *2.ulusal deniz turizmi sempozyumu insan çevre ürün bildiriler kitabı*, 2014, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, 63-80.

UAB, 2019, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden 08.03.2019 tarihinde alınan veriler.

Ulaştırma Bölümü, Denizcilik Sanayi Otoritesi, 2019, http://marina.gov.ph/memorandumcirculars/, [Ziyaret tarihi: 15 Nisan 2019].

Uzay, N., 2005, *Verimlilik ve Büyüme*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.

Ülken, H.Z., 1967, *Eğitim Felsefesi*, Ülken Yayınları, İstanbul.

Ünal, I., 1993, Toplumsal ve ekonomik değişme sürecinde eğitimin rolü, Eğitim bilimleri birinci ulusal kongresi (24-28 Eylül 1990), Bildiriler III–Eğitim Yönetimi ve Planlaması ve Halk Eğitimi, Ankara, Milli Eğitim Basımevi.

Yat Turizim Yönetmeliği, 2018 http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14972/yatturizmiyonetmeligi. html, [Ziyaret tarihi: 21 Mayıs 2018].

Yatçılık Sektör Raporu, 2012, https://www.baka.org.tr/uploads/1357649647YATCiLiKSEKTORU-RAPORU-5ARALiK.pdf., [Ziyaret tarihi: 21 Mayıs 2018].

Yörük, S., Dikici, A., ve Ünsal, A., 2002, Bilgi toplumu ve Türkiye'de mesleki eğitim, Fırat *üniversitesi sosyal bilimler dergisi*, 12(2), 299-312.

Yu, O., 2007, *Technology portfolio planning and management: practical concepts and tools* Vol. 96, Springer Science & Business Media. ISBN: 0-387-35448-4, 167-168.

Yüksel, İ., 2007, Türk yabancılar hukukunda yabancıların turizm sektöründeki faaliyetleri, Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

ÖZGEÇMİŞ



Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı	Tansu ÖZBEY
Doğum Yeri	Tire
Doğum Tarihi	27.03.1979
Uyruğu	☑ T.C. ❒ Diğer:
Telefon	0532 310 8771
E-Posta Adresi	tansuozbey@hotmail.com
Web Adresi	https://www.mu.edu.tr/tr/personel/tansuozbey

Eğitim Bilgileri Lisans	
Üniversite	Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fakülte	Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi
Bölümü	Güverte
Mezuniyet Yılı	2000

Yüksek Lisans	
Üniversite	Fatih Üniversitesi
Enstitü Adı	Sosyal Bilimler Enstitüsü
Programı	İşletme

Makale ve Bildiriler

Özbey T., 2018, Türkiye'deki yat kaptanlığı eğitiminde karşılaşılan sorunlar. *II. Uluslararası Sınırsız Eğitim ve Araştırma Sempozyumu (USEAS 2018),* 26-28 Nisan 2018, Bodrum/Muğla, Ankara, Sınırsız Eğitim ve Araştırma Derneği, E-ISBN 978-605-82661-2-4, 95