

**T.C.**  
**DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI**  
**DENİZ TURİZMİ UZAKTAN ÖĞRETİM PROGRAMI**  
**TEZSİZ YÜKSEK LİSANS DÖNEM PROJESİ**

**YAT KAPTANI YETERLİLİĞİ İNCELEMESİ**

**Haslet SEVER**

**Danışman**

**YRD. DOÇ. DR. SERİM PAKER**

**İZMİR-2017**

## **PROJE ONAY SAYFASI**

## YEMİN METNİ

Tezsiz Yüksek Lisans Dönem projesi olarak sunduğum “YAT KAPTANI YETERLİLİĞİ İNCELEMESİ” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../.....

Haslet SEVER

## **ÖZET**

**Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesi**

**Yat Kaptanı Yeterliliği İncelemesi**

**Haslet SEVER**

**Dokuz Eylül Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim dalı**

**Deniz Turizmi Uzaktan Öğretim Programı**

**Yat Kaptanı Yeterliliği dilimize girdiği günden bu yana içerdiği görev ve yetkinlikler bakımından birçok değişikliğe uğramıştır. Günümüzde gelişen yat, iç içe geçmiş yatçılık ve denizcilik mesleği sebebi ile daha da karmaşıklaşan yat kaptanlığı mesleğine ait tanımlamalar ve içeriklerde aynı şekilde değişikliğe uğramaktadır.**

**Dünyadaki denizci milletler bu mesleğe ait gelişimi olabildiğince detaylı ve denizciliğin gemiadamlarına istinaden ortaya konan tüm değişikliklerine paralellikte ve birbirinden ayrı kalmayacak şekilde gelişmesine dair uyumu yerine getirmektedirler. Ülkemiz de bu uyum sürecinde yat kaptanı yeterliliğine ilişkin düzenleme ve değişiklikleri yapmaktadır.**

**Çalışmada mevcuttaki ulusal yat kaptanı yeterliliği derinlemesine incelenmiş, yabancı ve yatçılığın daha çok bilinen bir yeterliliği de benzer şekilde incelenip farklılıklar göz önüne konulmaya çalışılmıştır.**

**Ayrıca çalışmada incelenmesi yapılan yeterliliklere sahip kaptanlar ile tecrübeleri hakkına inceleme yapıp, çalışma ile bağlantısı ortaya konulmaya çalışılmıştır.**

**Anahtar kelimeler; Deniz Turizmi, Yat, Kaptan, Yat Kaptanı Yeterliliği, Yat Turizmi, Yatçılık**

**ABSTRACT**

**Non-Master's Term Project  
Yacht Captain Competance Research  
Haslet SEVER**

**Dokuz Eylöl University  
Institute of Social Sciences  
Department of Maritime Business Administration  
Marine Tourism Distance Education Program**

**Since The Master of Yacht Competence got in language, it has been changed in terms of its duties and competencies. Today's developed yacht**

**Keywords; Marine Tourism, Yacht, Captain, The Master of Yacht, Yacht Tourism, Yachting**

## YAT KAPTANI YETERLİLİĞİ İNCELEMESİ İÇİNDEKİLER

PROJE ONAY SAYFASI	2
YEMİN METNİ	3
ÖZET	4
ABSTRACT	5
İÇİNDEKİLER	6
TABLolar LİSTESİ	8
ŞEKİLLER LİSTESİ	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
GİRİŞ	1

### BİRİNCİ BÖLÜM TANIMLAMALAR YAT, YAT ÇEŞİTLERİ, GEMİADAMI YETERLİLİKLERİ

1.1. YAT	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
1.2. YAT ÇEŞİTLERİ	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
1.3. GEMİADAMI YETERLİLİKLERİ	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
1.3.1. Gemiadamı	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
1.3.2. Gemşadamı Yeterlilik Sınıflandırması	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.

### İKİNCİ BÖLÜM YAT KAPTANI YETERLİLİĞİ VE ULUSLARARASI TERCİH EDİLEN BİR YETERLİLİK İNCELEMESİ

2.1. YAT KAPTANI	
2.1.1. Mevzuatın İncelenmesi	
2.1.2. Yat Kaptanı (499GT)	
2.1.3. Yat Kaptanı (2999GT)	
2.1.4. Yat Kaptanı (3000GT ve Üzeri)	
2.2. YAT KAPTANI YETERLİLİĞİ EĞİTİMİ VE EĞİTİM KURUMLARI	
2.2.1. Yat Kaptanı (499 Gt) Eğitim Müfredatı	
2.2.2. Yat Kaptanı (500-2999 Gt) Eğitim Müfredatı	
2.2.3. Türkiye Geneli Yat Kaptanı Eğitimi Veren Kurumlar	
2.3. ÇEŞİTLİ İSTATİSTİKLER	
2.3.1. Yat Sayıları	
2.3.2. Yat Kaptanı Sayısı	
2.4. YATLARIN GEMİADAMI İLE DONATILMASI	
2.5. TERCİH EDİLEN ULUSLARARASI YAT KAPTANI YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN BİR ÖRNEK: İNGİLİZ SİSTEMİ	
2.6. MCA YAT KAPTANI YETERLİLİKLERİ	
2.6.1. MCA Güvenli Limandan 150 Deniz Mili İle Sınırlı, 200 Gt'a Kadar Yatlarda Kaptan (STCW II/2) ve 500 Gt'a Kadar Yatlarda Vardiya Zabiti	
2.6.2. MCA 200 Gt'a Kadar Yatlarda Kaptan, (STCW II/2) ve 500 Gt'a Kadar Yatlarda Vardiya Zabiti	
2.6.3. MCA 3000 Gt'a Kadar Yatlarda Seyirden Sorumlu Vardiya Zabiti (STCW II/1)	

- 2.6.4. MCA 3000 Gt'a Kadar Yatlarda İkinci Kaptan
- 2.6.5. MCA 500 Gt'a Kadar Yatlarda Sınırsız Kaptan (STCW II/2)
- 2.6.6. MCA 3000 Gt'a Kadar Yatlarda Sınırsız Kaptan (STCW II/2)
- 2.7. MCA YAT KAPTANI EĞİTİMİ VE EĞİTİM KURUMLARI
- 2.7.1. MCA Eğitim Müfredatı
- 2.8. MCA YATLARIN GEMİADAMI İLE DONATILMASI

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **TÜRK YAT KAPTANI YETERLİLİĞİ İLE YABANCI YAT KAPTANI YETERLİLİKLERİ KIYASLAMASINA İLİŞKİN ARAŞTIRMA**

- 3.1. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ
- 3.2. ARAŞTIRMANIN HEDEFİ
- 3.3. ARAŞTIRMANIN ÇEVRESİ
- 3.4. ARAŞTIRMANIN SÜRESİ VE LİMLTLERİ
- 3.5. ARAŞTIRMA VERİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ
- 3.6. BULGULAR
  - 3.6.1. Demografik Durum
  - 3.6.2. Birinci Bölüm Bulguları
  - 3.6.3. İkinci Bölüm Bulguları
  - 3.6.4. Üçüncü Bölüm Bulguları

SONUÇ VE ÖNERİLER

14

KAYNAKÇA

16

## TABLULAR LİSTESİ

- Tablo 2.1:** Yat Kaptanı (499 Gt) Eğitim Müfredatı  
**Tablo 2.2:** Yat Kaptanı (500-2999 Gt) Eğitim Müfredatı  
**Tablo 2.3:** Türkiye Geneli Yat Kaptanlığı Eğitimleri Yetkili Kurumları  
**Tablo 2.4:** Yat, Yat İşletmesi, Yatak Sayısı  
**Tablo 2.5:** Yatların Gemiadamı İle Donatılması  
**Tablo 2.6:** MCA Sözel Sınav Müfredat İçeriği Ana Konuları  
**Tablo 2.7:** MCA Kaptanlara Yönelik Yazılı-Uygulamalı Sınav Müfredatı  
**Tablo 2.8:** MCA Yatların Gemiadamı İle Donatılması  
**Tablo 3.1:** Sahip Olunan Yeterlilik ve Tecrübe Karşılaştırması  
**Tablo 3.2:** Türk Yat Kaptanı Yeterliliği Sebebi ile Uluslararası Sularda Sorun  
**Tablo 3.3:** Farlı Bayrak Devleti Yabancı Yeterlilik Oranları  
**Tablo 3.4:** Sahip Olunan Yeterlilik ve Tecrübe Karşılaştırması  
**Tablo 3.5:** Uluslararası Sularda Yeterlilik İle Yaşanmış Sorunlar  
**Tablo 3.6:** Gelir Durumlarındaki Değişiklik  
**Tablo 3.7:** Yabancı Yeterlilik Tercih Nedenleri  
**Tablo 3.8:** Türk Ve Yabancı Yat Kaptanı Eğitim Sistemi Karşılaştırması



## GİRİŞ

%70 i sularla çevrili dünyamızda denizlerden uzak olarak neredeyse hiçbir şey düşünülemez haldedir. İnsanlık tarihinin belki de tümünde insanoğlu denizlerden bir şekilde istifade etmeyi öğrenmiş ve bu ilişkiyi geçmişinden bugüne ve geleceğe sürdürecektir. İlkel zamanlarında başlayan bu hikâye ulaşım, taşımacılık, dünyanın keşfi, kaynaklarından yararlanma, beslenme ve daha birçok alanda süregelmektedir. Tabi insanın modernleşmesinden sonra dinlenme ve eğlence için denizlerden uzak kalmasının da mümkün olmayışı bu süren ilişkide denizleri gezinti yanında eğlence için tasarlanan deniz araçlarının başında gelen, belki de ilki olan yatı hayatımıza sokmuştur. Gün geçtikçe modernleşen ve büyüyen yatın kişisel kullanımının yanında artık başlı başına özel operasyonlar gerektirecek kadar değişikliğe uğraması sonucu bu organizasyonları yapacak geniş eğitim ve görüşleri olacak yöneticilere ihtiyaç duyması kaçınılmaz olmuştur.

Yat Kaptanı bu bilgileri ulusal ve uluslararası tüm denizlerde kullanabilecek, sorumluluğunda ve yetkinliğinde olmak durumundadır. Bu gelişimin nihayetinde ulusal ve uluslararası arenalarda da bu yeterlilik ile ilgili düzenlemeler ortaya çıkmış, gelişmiştir. Yeterlilik uluslararası arenada sunduğu hizmete istinaden özellikle 24 metre ve üzeri yatların yaygınlaşması sebebi ile farklı kademelere bölünmüş, sefer yapılan bölge, yatın büyüklüğü, ihtiyaç duyduğu personel sayısı, giderek çeşitlenen yat cinsleri ve donanımları nedeniyle, hizmet sektörünün ihtiyaç duyduğu temel bilgilerin yanında, denizcilik mesleğinin tüm detaylarına hâkim, denizleri tanıyan tamamen profesyonelleşmiş yat kaptanları ile donanmaya başlamıştır.

Ülkemizde mavi tur ile yaygınlaşmaya başlayan ticari yatçılık ve büyüyen yat boyları gibi benzer sürece dair değişkenler, mevcuttaki yat kaptanlarının yeterliliklerinin içerik ve saygınlık açısından dünya ile paralellik gösterebilmesi için değişiklikler göstermeye başlamıştır.

Araştırmada bu süreçlere istinaden ulusal ve uluslararası mevzuatta yat kaptanı yeterlilikleri incelenmiş, Türk Yat Kaptanı Yeterlilik süreçleri, eksiklikleri ve ihtiyaçları göz önüne konulmaya çalışılmış, tüm derinliği ile bulgular paylaşılmaya çalışılmıştır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## TANIMLAMALAR

### YAT, YAT ÇEŞİTLERİ, GEMİ ADAMI YETERLİLİKLERİ

#### 1.1. YAT

Önceleri daha çok yarış için ve yelkenli olarak elit olarak tanımlanan kimselerin kullanımında olan Yat günümüzde her kesime hitap edebilecek tasarımda olanlarının yanında, zenginliğin de göstergesi olan, eğlencenin sınırlarının ekonomik ölçüde sınırsız hale geldiği; boyut, hizmet, tasarımdaki kendine has yenilikleri, yine kendine has elektronik seyir, eğlence ve oyun sistemlerini barındıran, dünyanın her yerine, çeşitli güç sistemleri ile seyir yapabilen bir deniz aracı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çeşitli tanımlamalarda Yat, yarış ya da gezinti amacıyla kullanılan, yelkenli, motorlu ya da hem yelkenli hem de motorlu, genellikle hafif nispeten küçük teknedir. Bu terimin, XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Hollanda dilindeki jaght (sonradan jacht) teriminden türediği kabul edilmektedir. Dünyada ilk kez XVII. Yüzyıl'da Felemenkler tarafından başladığı kabul edilen yatçılık, zamanla bu ülkeden İngiltere, Kuzey Amerika ve Akdeniz ülkelerine yayılmıştır. Günümüzde ise, özellikle, İspanya, Fransa, İtalya, Hırvatistan ve Yunanistan gibi Akdeniz ülkelerinde büyük gelişme göstermiştir. Türkiye'de yat turizminin, 35 40 yıllık bir geçmişi vardır. (Güner, İ., 1995).

Türk dil kurumu tanımlamasına göre isim olarak yat, “özel gezinti gemisi” anlamına gelmektedir. [www.tdk.org.tr](http://www.tdk.org.tr) (10.12.2017).

Deniz Turizmi yönetmeliğinde ise “Yatlar, gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, kamarası, tuvaleti ve mutfağı olan deniz aracıdır. Kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak koşulu ile taşıdığı yolcu sayısı otuz altıyı geçmeyen, tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen deniz turizmi araçları da bu kapsamdadır.” şeklinde tanımlanmıştır. (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009: madde 23).

#### 1.2. YAT ÇEŞİTLERİ

Temelde gezi ve eğlence amaçlı olan yatların birçok sınıflandırma çeşidinin olduğu görülmektedir. Söz konusu çeşitlendirme tecrübe ve uzmanlığa dayalı olarak yapılmıştır. Buna göre bazı sınıflandırma çeşitleri,

- Yapım materyaline göre, fiber, ahşap, çelik vb.,
- Tekne gövde tiplerine göre tek ya da çok gövdeli (monohull, katamaran, trimaran),
- Sevk sistemine göre motor ya da yelkenli,
- Su hattı boyuna göre yat, mega yat ya da süper yat, Laura Nineham, “What is Megayacht”,<https://www.boatinternational.com/yachts/editorial-features/mega-yachts-explained--27357> (10.12.2017),
- Kullanım şekline göre ticari ve özel yatlar.

Özellikle Türk denizcilik mevzuatında öne çıkan kullanım şekline göre yat çeşitlerinin tanımlamaları,

**Ticari Yat:** Yat tipinde inşa 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 (dahil) ya da kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden daha fazla uzaklaşmamak şartıyla, taşıdığı yolcu sayısı otuz altıyı (dahil) geçmeyen ve tonilato belgesinde ticari yat olduğu belirtilen gemiyi, (Gemiadamları Yönetmeliği, 2002: madde 27)

**Özel Yat:** Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, tonilato belgesinde özel yat olduğu belirtilen gemiyi (Gemiadamları Yönetmeliği, 2002: madde 28)

### **1.3.GEMİADAMI YETERLİLİKLERİ**

#### **1.3.1. Gemi Adamı**

Gemi adamı, geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini ifade eder. (Gemiadamları Yönetmeliği, 2002: madde 32),

Deniz iş kanununda ise: “Bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere "gemiadamı" denir.” şeklinde tanımlanmaktadır. (Deniz İş Kanunu, 1967: madde 2),

Yine Türk Ticaret Kanunu’nda da “Gemi adamları”; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. (Türk Ticaret Kanunu, 2011: madde 934)

### **1.3.2. Gemiadamı Yeterlilik Sınıflandırması**

Türkiye’de mevzuatta “Gemi Adamları Yönetmeliği”nde düzenlenmiş olup aşağıdaki şekildedir.

#### **A) GÜVERTE SINIFI**

- a) Tayfalar
  - 1) Gemici
  - 2) Usta Gemici
  - 3) Güverte Lostromosu
- b) Kaptan ve Güverte Zabıtları
  - 1) Sınırlı Vardiya Zabiti
  - 2) Sınırlı Kaptan
  - 3) Vardiya Zabiti
  - 4) Birinci Zabıt
  - 5) Kaptan
  - 6) Uzakyol Vardiya Zabiti
  - 7) Uzakyol Birinci Zabiti
  - 8) Uzakyol Kaptanı

#### **B) MAKİNE SINIFI**

- a) Tayfalar
  - 1) Yağcı
  - 2) Usta Makine Tayfası
  - 3) Makine Lostromosu
  - 4) Elektro-Teknik Tayfası
- b) Başmühendis/Başmakineci ve Makine Zabıtları

- 1) Sınırlı Makine Zabiti
- 2) Sınırlı Başmakinist
- 3) Makine Zabiti
- 4) İkinci Makinist
- 5) Başmakinist
- 6) Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti
- 7) Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti
- 8) Uzakyol Başmühendisi/Başmakinisti

#### C)YARDIMCI SINIFI

- a) Telsiz Zabitleri
  - 1) Kısa Mesafe Telsiz Operatörü
  - 2) Uzun Mesafe Telsiz Operatörü
  - 3) Tahditli Telsiz Operatörü
  - 4) Genel Telsiz Operatörü
  - 5) Telsiz Elektronik Zabiti
- b) Elektrik ve Elektronik Zabitleri
  - 1) Elektrikçi
  - 2) Elektrik Zabiti
  - 3) Elektronikçi
  - 4) Elektronik Zabiti
  - 5) Elektro-Teknik Zabiti
- c) Sağlık Zabitleri
  - 1) Hemşire
  - 2) Sağlık Memuru
  - 3) Doktor
- d) Stajyerler
  - 1) Güverte Stajyeri
  - 2) Makine Stajyeri
- e) Yardımcı Hizmetliler
  - 1) Kamarot
  - 2) Aşçı

D) YAT SINIFI

- a) Yat Kaptanı (499 GT)
- b) Yat Kaptanı (2999 GT)
- c) Yat Kaptanı (3000 GT üzeri)

E) BALIKÇI SINIFI

- a) Balıkçı Gemisi Kaptanı
- b) Açık Deniz Balıkçı Gemisi Kaptanı
- c) Balıkçı Gemisi Güverte Tayfası

(Gemiadamları Yönetmeliği, 2002: madde 5)

## İKİNCİ BÖLÜM

### YAT KAPTANI YETERLİLİĞİ VE ULUSLARARASI TERCİH EDİLEN BİR YETERLİLİK İNCELEMESİ

#### 2.1. YAT KAPTANI

Yatın sevk ve idaresinin yanında, yatta sunulan hizmetlerin çeşitliliği, kalitesi ve tüm süreçlerinden sorumlu kişiyi, müşteri-donatan ile ilişkilerin yürütülmesinde birinci derece sorumlu olan ve üçüncü taraflara karşı da temsil eden en yetkili kişiyi ifade ettiği söylenebilir, araştırmacı bu tanımlamayı mesleki tecrübe ve deneyimlerine dayandırmıştır. Burada görüleceği üzere yat kaptanı bir gemi-yat yöneticisinin yanında yatın operasyonunda yürütülen “hizmet” süreçlerinden de doğrudan sorumlu kişiyi ifade etmektedir. Bu haliyle biraz da kruvaziyer gemi kaptanının hizmete dönük sorumluluğunu benzer şekilde paylaşmaktadır.

Bu çalışmada yat kaptanının hizmete sektörüne ilişkin herhangi bir özelliği incelenmeyecek olup, yeterlilik karşılığı uluslararası ve ulusal mevzuatların içeriğine ilişkin bir inceleme yapılacaktır.

##### 2.1.1. Yat Kaptanlığına Dair Ulusal Mevzuatın İncelenmesi

Yat kaptanı yeterliliğine ilişkin mevzuatta ilk düzenlemenin gemi adamlarına yönelik düzenlenmiş olan “Gemi adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Tüzük”te olduğu görülmektedir. 28/06/1978 tarih 16330 sayı numaralı resmî gazetede yayınlanmış olan tüzükte yat kaptanının “Amatör Denizci” belgesi üzerinde bir yeterlilik olduğu anlaşılmaktadır. Tanımlamaya göre: “En az beş yıl süreyle yönetmeliğine 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 ve yat kaptanlığı sınavını vermek. (Yüksek Denizcilik Okulunu bitirenlerle Deniz Harp Okulunu 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 girebilirler.)”

İlgili tüzükteki yat kaptanı yeterliliğindeki bir denizcinin görev yapacağı yat tanımlaması incelendiğinde ise: “Madde 9 — Kütük boyları 30 metreyi, gros tonilatoları 150’yi ve taşıyacakları yolcu sayısı 12’yi geçmeyen yatlar, liman veya kıyı kaptanı yerine yat kaptanı yeterliliğindeki bir denizcinin yönetiminde yolculuk yapabilirler. Bu gemilerin gros tonilatoları 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.” (Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük,1978: madde 14)

Tanımlamalarda yatın ticari ya da özel oluşuna ilişkin bir düzenlemenin olmadığı, daha çok zamanın koşullarında yatın fiziki durumunun; boy, gros ton ve taşıyacağı yolcu miktarına göre tanımlandığı görünmektedir. Bu tarihten sonra 2. değişikliğin 28.06.1986 tarih, 19203 sayılı resmî gazetede “Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük” başlığı altında olduğu ve “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 ve yat kaptanlığı sınavını vermek gerekir. 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” şeklinde değişiklikler ile tanımlandığı görülmektedir. (Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük,1986: madde 21)

06.09.1989 tarihinden günümüze kadar yat kaptanını yeterliliğinin kazanılması hakkında düzenlemelerin, gemi adamları ile ilgili mevzuatlarda, yönetmelik olarak düzenlendiği görülmektedir. Aşağıda ilgili tüm Resmî Gazete tarih ve sayıları listelenmiştir.

- Resmî Gazete-06/09/1989-20274,
- Resmî Gazete-18/04/1992-21203,
- Resmî Gazete-30/01/1997-22893,



- Resmî Gazete-31/07/2002-24832.

Özellikle yat kaptanı yeterliliğinin kazanımı ile ilgili sivil olarak yat kaptanı olabilme koşulları mevzuatlara göre *amatör denizcilikte, amatör kaptan ve amatör denizci yeterliliği ile geçirilen hizmet zamanı temel alınmıştır*. Bu durumun 2002 yılında yayınlanan resmî gazeteye kadar aynı kaldığını görmekteyiz. (Gemi Adamları Yönetmeliği,1997: madde 20/b)

Son yönetmelik değişikliğinden evvel, halen yürürlükte olan 2002 yılı, 24832 sayılı Resmî Gazete 'de yayınlanmış gemi adamları yönetmeliğinde yat kaptanlığı yeterliliği ile ilgili en farklı yeniliğin 11.madde, 2. Bentteki “içeriği ve süresi eğitim-sınav yönergesi ile belirlenen yat kaptanı eğitimini onaylı eğitim kurumlarında görmek” tanımı ile çeşitli eğitim kurumların da bu eğitimi vermeye başlamasının sağlanması dolayısı ile eğitim ile alınabilmesi dönüm noktasıdır. (Gemi Adamları Yönetmeliği, 2002: madde 11)

Son olarak yat kaptanı yeterliliğinde, mevzuatta en önemli değişiklik “Gemiadamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Değişiklik” te görülmektedir. (Gemi Adamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Değişiklik, 2012: madde5)

Araştırmada bu değişikliğe göre yat kaptanı yeterlilikleri daha detaylı incelenecektir. Buna göre;

### **2.1.2. Yat Kaptanı (499 Gt)**

En yakın karadan 200 milden daha fazla uzaklaşmadan, 499 GT ve daha küçük özel ve ticari yatlarda Yat Sınıfı gemiadamı olmak için müracaat edenlerden,

- 1) Yirmi bir yaşını bitirmiş olmak,
- 2) Vardiyadan sorumlu güverte sınıfı gemiadamı yeterliği ile en az üç yıl deniz hizmetinde bulunduktan sonra, İçeriği ve süresi Eğitim-Sınav Yönergesi ile belirlenen "Yat Kaptanı (499 GT) Eğitimi"ni görmek veya - Sözleşmenin öngördüğü A-II/3 ya da A-II/1 müfredat programlarına uygun bir eğitimi İdare tarafından onaylı eğitim kurumlarında gördükten sonra veya İdare tarafından onaylı denizcilik Anadolu teknik liseleri, denizcilik Anadolu meslek liseleri,

denizcilik meslek liseleri veya çok programlı liselerin denizcilik alanı yat kaptanlığı bölümünden mezun olduktan sonra, boyu on beş metreden daha uzun ticari yatlarda Yat Kaptanı (499 GT) stajyeri olarak toplam altı ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak veya - İçeriği ve süresi Eğitim-Sınav Yönergesi ile belirlenen “Yat Kaptanı (499 GT) Eğitimini İdare tarafından onaylı eğitim kurumlarında tamamladıktan sonra, on beş metreden daha uzun ticari yatlarda Yat Kaptanı (499 GT) stajyeri olarak toplam altı ay deniz eğitimini, onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak, şartlarından birini yerine getirmek,

3) “GMDSS Tahditli telsiz operatörü” veya “Kısa Mesafe Telsiz Operatörü” belgesine sahip olmak,

4) Yat kaptanlığı eğitimi süresince veya münhasıran bu Yönetmeliğin 19 uncu maddesinde belirtilen “Deniz Güvenlik Eğitimleri”ni görmek ve belgelerine sahip olmak,

5) Tıbbi bakım belgesi ile radar gözlem ve plotlama belgesine sahip olmak,

6) İdarenin öngördüğü “Yat Kaptanı (499 GT) Sınavı”ni başarmak, şartlarını sağlayanlar “Yat Kaptanı (499 GT)” yeterliğini almaya hak kazanırlar,

7) Yat Kaptanı yeterliği 'ne sahip olanların yeterlik belgeleri sınavsız ve koşulsuz olarak Yat Kaptanı (499 GT) yeterliğine intibak ettirilir,

8) I. zabıt ve üstü yeterlik belgelerine sahip güverte sınıfı gemi adamlarına Yat Kaptanı (499 GT) yeterlik belgesi, bu maddede belirtilen eğitim ve sınavlardan muaf olarak verilir.

9) Bu bendin 2 numaralı alt bendi kapsamında, İdare tarafından onaylı denizcilik Anadolu teknik liseleri, denizcilik Anadolu meslek liseleri, denizcilik meslek liseleri veya çok programlı liselerin denizcilik alanı yat kaptanlığı bölümünden mezun olanlar ile, içeriği ve süresi Eğitim-Sınav Yönergesi ile belirlenen “Yat Kaptanı (499 GT) Eğitimini İdare tarafından onaylı eğitim kurumlarında tamamlayanlara, talepleri halinde İdare tarafından sınavla gemici yeterliği verilir ve Yat Kaptanı (499 GT) stajyeri olarak gerekli deniz hizmeti gemici yeterliği ile yapılabilir. (Gemi Adamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Değişiklik, 2012: madde11/a)

### **2.1.3. Yat Kaptanı (2999 Gt)**

500-2999 GT arasındaki özel ve ticari yatlarda kaptan olmak için müracaat edenlerden,

- 1) Yirmi üç yaşını bitirmiş olmak,
- 2) En az lise veya dengi okul mezunu olmak,
- 3) İçeriği ve süresi Eğitim-Sınav Yönergesi ile belirlenen "Yat Kaptanı (2999 GT) Eğitimi"ni veya Sözleşmenin öngördüğü A-II/2 müfredat programına uygun bir eğitimi İdare tarafından onaylı eğitim kurumlarında görmek,
- 4) Yat Kaptanı (499 GT) yeterliği ile boyu on beş metreden daha uzun ticari yatlarda en az yirmi dört ay kaptan olarak deniz hizmeti bulunmak,
- 5) Yat kaptanlığı eğitimi süresince veya münhasıran bu Yönetmeliğin 19 uncu maddesinde belirtilen "Deniz Güvenlik Eğitimleri" ni görmek ve belgelerine sahip olmak,
- 6) Tıbbi bakım belgesi ile radar gözlem ve plotlama belgesine sahip olmak,
- 7) (Değişik: RG-7/9/2016-29824) İdarenin öngördüğü yazılı ve uygulamalı "Yat Kaptanı (2999 GT)" sınavını başarmak, şartlarını sağlayanlar "Yat Kaptanı (2999 GT)" yeterliğini almaya hak kazanırlar,
- 8) (Değişik: RG-7/9/2016-29824) Yat Kaptanı (2999 GT) yeterlik belgesi, boyu on beş metreden uzun ticari yatlarda Yat Kaptanı (499 GT) belgesi ile en az on iki ay kaptan göreviyle deniz hizmeti bulunması koşuluyla Kaptan ve Uzakyol Kaptanı yeterliğine sahip gemiadamlarına, bu fıkrada belirtilen eğitim ve sınavlardan muaf olarak verilir. (Gemi Adamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Değişiklik, 2012: madde11/b)

### **2.1.4. Yat Kaptanı (3000 Gt Ve Üzeri)**

3000 GT üzerindeki özel ve ticari yatlarda kaptan olmak için müracaat edenlerden 500-2999 GT arasındaki özel veya ticari yatlarda Yat Kaptanı (2999 GT) belgesiyle on iki ay süreyle kaptan göreviyle deniz hizmeti bulunan Uzakyol Kaptanlarına "Yat Kaptanı (3000 GT ve üzeri)" yeterlik belgesi sınavsız olarak

verilir. (Gemi Adamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Değişiklik, 2012: madde11/c)

Son değişiklikler genel olarak incelendiğinde, yat kaptanlığı yeterliğinin 3 sınıfa ayrıldığı, staj zorunluluğunun tanımlanmış yatlarda zorunlu hale getirildiği, yaş alt sınırının 18'den daha büyük yaşlara çıkartıldığını, amatör denizci yeterliliğinden yükselmenin kaldırıldığı ve kimi ek belgeler ile tamamlanması koşullarının yönetmelikte tanımlandığı görülmektedir. Ayrıca tüm yeterliklerin STCW (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme)' ye atıfta bulunan bir eğitim müfredatına tabi olduğu görülmektedir. Yat kaptanı 499GT' de öne çıkan bir diğer temel farkın da yeterliliğin en yakın kıyıda 200 deniz mili fazla uzaklaşmamak koşulunun tanımlanması ile mesafe sınırlamasının olduğu görülmektedir. Daha önceki tanımlamalarda herhangi bir sınırlaması olmayan yat kaptanı yeterliliğinde gros tonaj, mesafe sınırlamalarının yanında 3000 GT üzeri yat yeterliliğinin yalnızca uzakyol kaptan yeterliğine sahip gemi adamlarına verildiği görülmektedir. (Gemi Adamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Değişiklik, 2012: madde11/a-b-c)

## **2.2. Yat Kaptanı Yeterliği Eğitimi ve Eğitim Kurumları**

Başlı başına kendine has özellikler barındıran denizcilik mesleğinin bir kolu olan yat kaptanlığı, eğitim müfredatı birçok farklı bilim ve meslek bilgilerini içermektedir. Mesleğe adım atılırken verilen eğitimin yanında, birçok meslekte olduğu gibi, kaptanın kendisini geliştirmesi bakımından, eğitimde sürekliliğin söz konusu olduğu bir meslek dalıdır. Yat kaptanını görevini sürekli değişen koşullarda icra edecek olması sebebi ile değişen tüm çevre koşulları, psikolojik haller, bayrak devletleri kuralları, meteoroloji bilgisi, coğrafya ve seyir ile ilgili sürekli değişiklik gösteren ortamlar vb. birçok konuda bilgili ve öngörülü olabilmelidir.

Denizcilik eğitimini dünyada belirli bir standart ve seviyeye çıkarmaya çalışan uluslararası camia bu eğitimleri Türkiye'nin de üyesi olduğu IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) da STCW (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme) ile standart hale getirmektedir.

Standartlaştırılmaya çalışılan konuların başında, eğitim müfredatı, eğitim araç-gereçleri, meslek derslerini verecek eğiticilerin nitelikleri bakımından uyması gereken hususlar, sınav konuları gibi hususlardır. Türkiye de bu sözleşme ve kurallara uygunluk gösterecek şekilde yat kaptanı eğitimini de yeniden ele alarak güncellemektedir.

### 2.2.1. Yat Kaptanı (499 Gt) Eğitimi Müfredatı

STCW 78 uluslararası sözleşmesi ve değişikliklerinde belirtilen kurallara uygunluğunu sağlamak amacı ile toplamda 8 ana ders başlığından oluşan “Yat Kaptanı 499 Gt” yeterliliği eğitimi, Milli Eğitim/YÖK’ e bağlı yaygın ve örgün eğitim kurumlarında, gerekli teçhizat ve ortamda, zorunlu olan toplamda 350 saatten az ve 4 aydan kısa sürede verilmeyecek olup, eğitim süresinde ayrıca 35 saat süre ile teknede eğitim yapılması zorunlu tutulmuştur. **Tablo 2.1** de ilgili dersler ve alt konuları gösterilmiştir.

**Tablo 2.1:** Yat Kaptanı 499 Gt Eğitim Müfredatı

SEYİR	1) Harita Bilgisi a) Yerkürenin tanıtımı b) Projeksiyon sistemi c) Deniz haritaları d) Harita katalogları e) Seyir yardımcı yayınları f) Ölçekler, semboller ve kısaltmalar g) Denizcilere ilanlar ve harita düzeltmeleri h) Fenerler i) Şamandıralar (IALA İşaretleri) j) Pusula bilgisi i) Manyetik pusula bilgisi ii) Cayro pusula temel bilgisi iii) Pusula hatasının düzeltilmesi
	2) Kuramsal Harita Çalışması a) Haritada mesafe ölçmek b) Yönler c) Kerteriz çalışması d) Nispi/Gerçek kerteriz e) Kıyı seyri ve mevki koyma yöntemleri f) Rota çalışması ve seyir planı hazırlanması g) Doğal- yapay sapma ve düzeltmeleri h) Akıntı seyri i) Gel-Git (Med/Cezir)
	3) Seyir Yardımcı Cihazları a) Otomatik pilot b) Paraketeler c) İskandiller d) Elektronik seyir (GPS) e) Radar ve radar gözlem f) Seyirle ilgili yayınlar
	4) Uygulamalı Harita Çalışması a) Seyir planı hazırlanması b) Semboller ve kısaltmalar c) Fenerler d) Şamandıralar (IALA İşaretleri) e) Derinlik f) Kerteriz çalışması g) Mevki koymak h) Rota çizmek i) Akıntı seyri j) Gel-Git (Med/Cezir)
GEMİCİLİK	1) Gemicilik Bilgisi a) Tekne tipleri ve yapı elemanları b) Motorlu- yelkenli tekne donanımları ve arma çeşitleri c) Güverte donanımları d) Teknede yönler e) Halatlar ve bağlar f) Denizcilik terimleri g) Komutlar h) Çatışma/karaya oturma durumunda yapılacaklar i) Tekne bakım, tutumu
	2) Tekne Kullanmak a) Motorlu tekne manevrasını etkileyen faktörler b) Yelkenli tekne manevrasını etkileyen faktörler c) Demir ve Halat kullanarak manevra d) Dümen tutmak e) Yelken seyri f) Demirmek g) Yanaşmak ve ayrılmak h) “Denize Adam Düştü” manevraları i) Motorlu tekne kullanmak j) Yelkenli tekne kullanmak k) Yedeklemek/Yedeklenmek
	3) Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları COLREG içeriği ve uygulanması
DENİZDE HABERLEŞME	1) Görsel Ve İşitsel Haberleşme Yöntemleri
	2) İngilizce Standart Denizcilik Haberleşme Cümlelerinin Kullanımı (Smcp)
	3) Uluslararası İşaret Kodu Kitabının Kullanılması
	4) Deniz Haberleşmesinin Tanımı Ve Kısa Mesafe Deniz Haberleşmesinde Kullanılan Sistemler Ve Frekansları İle İlgili Kavramlar
	5) Vhf Telefon Ve Dsc Sistemlerinin Rutin Haberleşmede Kullanımı
	6) Tehlike, Acelecilik Ve Emniyet Haberleşmesi Ve Prosedürleri
	7) Haberleşme Sistemlerinin Tehlike Emniyet Haberleşmesinde Kullanımı

	8) Radyo Telefon Haberleşmesi	
METEOROLOJİ	1) Meteoroloji Aygıtları Ve Kullanılmaları	
	2) Barometre Ve Termometre	
	3) Meteorolojinin Elemanları a) Rüzgâr b) Isı c) Basınç d) Bulut ve Yağış e) Cephe Sistemleri	
	4) Hava Raporları Ve Hava Tahmini	
	5) Rüzgarlar ve Rüzgâr Yönleri	
	6) Rüzgâr Kuvveti (bofor) Çizelgesi	
	7) Sinoptik Harita ve Sembolleri	
DENİZDE EMNİYET VE GÜVENLİK GEMİ EĞİTİMLERİ	Yönergenin 21. Maddesinde Belirtilen Eğitimler	1) İlk Yardım Temel Eğitimi
		2) Yangın Önleme Ve Yangınla Mücadele
		3) Denizde Kişisel Canlı Kalma Teknikleri
		4) Personel Emniyeti Ve Sosyal Sorumluluk
DENİZDE EMNİYET VE GÜVENLİK GEMİ EĞİTİMLERİ	Yönergenin 22. Maddesinde Belirtilen Eğitimler	5) Can kurtarma Araçlarını Kullanma Yeterliği Eğitimi
		1) Gemi Güvenlik Zabiti Eğitimi
		2) Güvenlik tanıtım eğitimi
		3) Güvenlik Farkındalık Eğitimi
DENİZ HUKUKU		4) Belirlenmiş Güvenlik Görevleri Eğitimi
		1) Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi
		2) Marpol 73/78 Ve Deniz Kirliliği İle İlgili Ulusal Gerekliler
		3) Kaptanın Tanımı, Yetki Ve Sorumlulukları
		4) Teknede Bulundurulması Gereken Belgeler Sertifikalar Ve Kayıtlar
		5) Tekne Ve Teknede Bulunanların Sigortalanması
		6) Limanlar Yasası
		7) Liman Giriş Çıkış Belgeleri Ve İşlemleri
		8) Denizde Can Ve Mal Koruma Hakkında Kanun
		9) Kabotaj yasaası
		10) Harçlar Yasası'nın ilgili gerekleri
		11) Deniz İş Yasası
		12) Yatlarla İlgili Hudut Ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü Mevzuatı
		13) Gümrük Ve Kaçakçılığın Önlenmesiyle İlgili Kanunlar Hakkında Bilgi
		14) Ceza Ve Ceza Usul Yasalarının Denizciliği İlgilendiren Gerekliler
	15) Türk Ticaret Kanununun Yatlarla İlgili Hükümleri	
MOTOR, ELEKTRİK VE TEKNİK BİLGİ		1) Teknelerde Kullanılan Benzin Ve Dizel Motorları a) Yakıt Sistemleri b) Soğutma Sistemleri c) Hava Giriş Ve Çıkış Sistemleri d) Yağlama Sistemleri e) Şanzıman Ve Makine Kumanda Sistemleri
		2) Elektrikli İrgatlar
		3) Yakıt, Yağ, Su Ve Pis Su Tankları
		4) Duş, Wc Sistemleri
		5) Pompalar
		6) Klima Sistemleri
		7) Su Yapıcılar Ve Hidrofor Sistemleri
		8) Temel Elektrik Ve Tekne Elektriği
		9) Onarım Ve Teknik Bakımlar
DENİZCİLİK İNGİLİZCESİ		1) Temel İngilizce
		2) Denizcilik İngilizcesi
		3) Harita Ve Denizcilik Neşriyatını Anlayıp Kullanacak İngilizce
		4) Meteorolojik Raporları Anlamak İçin İngilizce
		5) Güvenlik Mesajları Anlamak İçin Gereken İngilizce
		6) Harita Ve Neşriyatın Düzeltilmesi İçin Denizcilere İlanları Anlamaya Yetecek İngilizce
		7) Gemiler arası, Gemi – Sahil Ve Gemi İçi İngilizce Haberleşme
		8) İmo Standart Denizde İletişim Terimlerinin Kullanılması

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Gemiadamları Eğitim Ve Sınav Yönergesi”,02.03.2015,

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DENIZCILIK/tr/images/20150305\\_125745\\_81097\\_1\\_81100.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DENIZCILIK/tr/images/20150305_125745_81097_1_81100.pdf), (18.12.2017). Kaynağından uyarlanmıştır.

## 2.2.2. Yat Kaptanı (500-2999 Gt) Eğitim Müfredatı

Yat Kaptanı 500 – 2999 GT eğitim müfredatında 14 ana ders başlığı altında oluşturulan eğitim içeriklerinin toplamda 600 saatten fazla olmamak ve günde 8 saati geçmemek üzere 3.5 aydan az ve 5 aydan uzun süre verilemeyeceği şartı konulmuştur. **Tablo 2.2.** de ilgili dersler ve alt başlıkları gösterilmiştir.

**Tablo 2.2:** Yat Kaptanı (500-2999 Gt) Eğitim Müfredatı

SEYİR	1) BİR SEFERİN PLANLANMASI VE YÖNETİMİ a) Seyir planlaması ve tüm koşullarda seyir, tehlikeli sularda, kısıtlı görüşte, çeşitli meteorolojik şartlarda, buzlu sularda seyir, trafik ayırım düzenleri içinde seyir kuralları, med-cezirin ve akıntının etkili olduğu bölgeler de hesaba katılarak uygun yöntemlerle okyanus geçiş de dâhil olmak üzere bir seyir sürecinde rotalarının belirlenmesi b) Seyir planına dahil edilmesi gereken bilgiler(Acil durum demirleme koordinatları, Rota üzerindeki tıbbi yardım istasyonları, Tahmini varış zamanı, Bölgesel akıntıların rota üzerine etkileri, vb.) c) Seyir süresine göre sefer için gerekli yakıt, tatlı su, kumanya ve yedek parça ihtiyaçlarının belirlenmesi d) Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sahaları ve usulleri e) Kılavuz kitaplarının kullanılması f) Büyük daire seyri usullerinin tümünün açıklanması g) Seyrin kaydedilmesi, jurnaller, jurnal tutma h) “Gemi Rotasının Belirlenmesinde Genel İlkeler”e (General Principles on Ships’ Routing) uygun olarak rota belirleme i) “Gemi Rapor Verme Sistemleri için Tavsiyeler ve Kriterler”e (Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems) uygun olarak rapor verme
	2) TÜM KOŞULLARDA MEVKİ BULMA VE HERHANGİ BİR ARAÇLA / YÖNTEMLE ELDE EDİLEN MEVKİLERİN DOĞRULUĞUNUN SINANMASI a) Tüm koşullarda yersel gözlemlerle, doğru harita ve neşriyatı kullanarak mevki belirleme, kılavuz seyri ile ilgili tüm açıklamalar b) Tüm koşullarda göksel gözlemlerle mevki belirlemek için göksel seyir konularının tamamının açıklanması c) Tüm koşullarda, modern elektronik seyir yardımcılarını, doğru mevki bulmak için bu cihazların çalışma prensipleri, sınırlılıkları, hata kaynakları, yanlış verilerin tespiti ve düzeltilmesi konusunda bilgi sahibi olarak kullanıp mevki belirleme,
	3) PUSULALAR, PUSULA HATASININ BULUNMASI VE DÜZELTMENİN UYGULANMASI a) Manyetik pusula, yapısı ve çalışma prensipleri hakkında bilgi, hataları ve düzeltmeleri, düzeltmenin rotaya uygulanması b) Cayro pusula, yapısı ve çalışma prensipleri hakkında bilgi, hataları ve düzeltmeleri, düzeltmenin rotaya uygulanması c) Cayro pusula tipleri, ana cayroya bağlı sistemler, ana cayronun çalıştırılması, bakım tutumu
	4) GEL-GİT HESAPLARI a) Gel-git ve akıntı hesapları b) Gel-git ve akıntılarla ilgili neşriyatın kullanımı c) Gel-git hesabında harmonik metodun kullanılması d) Kutup seyri e) Buzda seyir f) Kurtarma yardım amaçlı seyir g) Tropikal fırtınalarda seyir h) Seyrin tüm aşamalarının yönetimi
VARDIYA STANDARTLARI	1) GÜVENLİ VARDIYA TUTULMASI a) Köprü üstü organizasyonu b) Zabitlerin sorumlulukları ve görev dağılımı c) Göreve uygunluk d) Güverte vardiyası e) Liman vardiyası f) Demir vardiyası g) Lumbarağzı vardiyası h) Seyir vardiyası i) Seyir planlama, hazırlanma dokümanları j) Seyir vardiyası değişiminde dikkat edilecek hususlar k) Seyir süresince yapılacak sistem kontrolleri l) Kısıtlı şartlarda seyir m) Kıyı ve dar sularda seyir n) Limana giriş hazırlığı
	2) GEMİ RAPORLAMA SİSTEMLERİ
	3) GEMİ TRAFİK HİZMETLERİNE UYGUN RAPORLAMA
	4) KÖPRÜÜSTÜ KAYNAK YÖNETİMİ (BRM) a) Köprü üstü Kaynak Yönetimi prensipleri b) Kaynakların tanımı, insan ve aygıtların etkin kullanılması c) Kaynakların tahsis edilmesi, görevlendirilmesi ve önceliklendirilmesi d) Etkin iletişimin sağlanması e) Teyit edicilik ve liderlik f) Durumsal farkındalığın oluşturulması ve korunması, ekip deneyiminin göz önünde bulundurulması g) Her türlü duruma karşı hazırlıklı olma
	5) DENİZDE ÇATIŞMAYI ÖNLEME KURALLARI 6) DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI
GEMİ İNŞA	1) GEMİ YAPISI, a) Yapım Tekniklerine göre Ahşap, Polyester, Epoksi, Sac Tekneler ve Bakımları b) Gemi yapım gereçleri c) Kaynak, kaynak türleri, kaynak hataları ve kaynak muayene yöntemleri d) Perdeler e) Su geçirmez ve hava koşullarına dayanıklı kapı- kaportalar f) Korozyon, galvanik korozyon ve önlenmesi
	2) SÖRVEYLER a) Pervane shaft sörveyi b) Havuzlama sörveyi c) Tekne, makine yenileme sörveyleri
	3) GEMİ DENGESİ a) KM, KG, GM kavramları b) Enine başlangıç dengesi c) Boyuna denge ve trim kavramı d) Durağan denge eğrisi e) Dengenin bozulması f) Havuzlamada denge g) Dinamik denge

	4) HASAR VE SU ALMA DURUMUNUN TRİM VE DENGEE ETKİSİ a) Hasarlı gemi dengesi b) Hasarlı gemi dengesi ile ilgili IMO kuralları c) Hasarlanma ve su alma durumunun trim ve dengeye etkisi ve alınması gereken önlemler d) Trim ve denge ile ilgili kuramlar e) Gemi dengesi ile ilgili IMO önerileri f) Uluslararası sözleşmeler ve kodlar ile ilgili gereklilikler ve sorumluluklar
ULUSLARARASI DENİZCİLİK SÖZLEŞMELERİ	1) DENİZDE CAN GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI VE DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI İÇİN YASAL GEREKLİLİKLERE VE ÖLÇÜTLERE UYGUNLUĞUN GÖZETİM VE KONTROLÜ a) Uluslararası sözleşmelere göre gemide bulundurulacak belgeler ve kayıtlar b) Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) ile ilgili sorumluluklar c) Gemilerden Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL) ile ilgili sorumluluklar d) Deniz sağlık bildirimleri ve Uluslararası Sağlık Kurallarının (IHR) gerekleri e) Gemi, yolcu, mürettebat ve yükün güvenliğini etkileyen uluslararası düzenlemeler kapsamındaki sorumluluklar f) Deniz çevresinin gemilerce kirlenmesini önlemek için yöntemler ve araçlar g) Uluslar arası sözleşmelerin uygulanması ile ilgili ulusal mevzuat
GEMİ MAKİNELERİ	1) Tahrik sistemlerinin ve diğer mühendislik sistemlerinin uzaktan kontrol sistemiyle çalıştırılmaları 2) Deniz güç sistemlerini çalıştırma ilkeleri 3) Gemi yardımcı makineleri 4) Gemi makineleri işletme mühendisliği terimleri 5) Yakıt tüketimi
TEKNİK İŞLETMECİLİK	1) TEKNİK STATÜ KORUMA YÖNETİMİ a) Gemi tiplerine göre klas statüsü b) Klas değiştirme, klastan düşme c) Sörvey statüsünün takibi, yapılacakların planlanması, geminin hazırlanması d) Kural ve regülasyonların takibi, gemilerin bunlara uygun hale getirilmesi e) Gemi belgeleri ve denetlemelerinin takibi 2) BAKIM – TUTUM YÖNETİMİ a) Bakım – tutumun planlanması b) Tekne, güverte ve makine bakım – tutumu c) Bakım – tutum kayıtları, yazışmaları d) Bakım – tutum maliyetleri e) Havuzlama, havuzda bakım tutum 3) TEKNİK İŞLETMECİLİK KAPSAMINDA PERSONEL, EĞİTİM, GÜVENLİK VE İKMAL YÖNETİMİ a) Eğitimin planlanması b) Güvenli çalışma yöntemleri c) Malzeme takibi, kayıtların tutulması ve ihtiyaçların ve ikmalin planlanması 4) KİRALAMA
DENİZDE EMNİYET	1) ÇATIŞMA, OTURMA VE HASAR KONTROLÜ a) Bir gemiyi bilerek kumsala oturturken alınacak önlemler b) Karaya oturma durumundan hemen önce ve sonra yapılması gerekenler c) Oturmuş gemiyi yardımcı ve yardımsız tekrar yüzdürmek d) Çatışmadan hemen önce ve çatışmadan veya herhangi bir nedenle teknenin su geçirmez bütünlüğünün yitilmesinden sonra yapılması gerekenler e) Hasar kontrolünün uygulanması 2) EMERCENSİ DÜMEN TUTMA 3) EMERCENSİ YEDEKLEME DÜZENLEMELERİ VE YEDEKLEME PROSEDÜRLERİ 4) KURTARMA VE YARDIM OPERASYONLARININ KOORDİNASYONU 5) GEMİNİN MÜRETTEBATININ VE YOLCULARININ GÜVENLİK VE EMNİYETLERİNİN SÜRDÜRÜLMESİ VE CAN KURTARMA, YANGINLA MÜCADELE VE DİĞER GÜVENLİK SİSTEMLERİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI a) Can kurtarma araçlarıyla ilgili kurallar b) Yangın ve gemiyi terk role talimlerinin düzenlenmesi c) Can-kurtarma, yangınla mücadele ve diğer emniyet sistemlerinin çalışma koşullarının sürdürülmesi d) Gemideki tüm kişilerin acil durumlarda korunması ve himayesi için yapılması gereken faaliyetler e) Yangından, patlamadan, çatışmadan veya oturmadan sonra gemiyi kurtarmak ve hasarı azaltmak için faaliyetler 6) ACİL DURUM VE HASAR KONTROL PLANLARININ GELİŞTİRİLMESİ ACİL DURUMLARIN İDARESİ a) Acil durumlara karşılık olarak muhtemel durum planlarının hazırlanması b) Hasar kontrolünü de içeren gemi yapısı c) Yangından korunma, ihbar ve söndürme yöntem ve araçları d) Can kurtarma araçlarının işlevleri ve kullanımı 7) GEMİLERDE TIBBİ BAKIMIN TEMİN EDİLMESİNİN DÜZENLENMESİ VE YÖNETİMİ a) Tıbbi yayınlar b) Gemiler için uluslararası tıbbi rehber c) Uluslararası işaret kodları (tıbbi bölüm) d) Tehlikeli yüklerle ilgili kazalarda kullanmak üzere tıbbi ilkyardım
DENİZCİLİK İNGİLİZCESİ	1) GEMİ, YAPISI VE BÖLÜMLERİ a) Gemilerin yük donanımları b) İrgat ve halat vinçleri, demir donanımı, halatlar, manevra komutları c) Gemi mürettebatı, görevleri, gemide iş organizasyonu 2) SEYİR VE METEOROLOJİ İNGİLİZCESİ a) Seyrin planlanması ve yönetilmesi b) Gemi rapor etme sistemleri c) Meteorolojik raporlarda kullanılan terimler



	<p>3) KAYITLAR, BELGELER, YAZIŞMALAR a) Borda evrakı b) Liman evrakı c) Yük evrakı d) Gemi journalı ve diğer kayıt defterleri, jurnal İngilizcesi e) Çarter mukavelesi, sefer talimatı f) Hazırlık mektubu g) Yük operasyonlarının kaydı h) Gemi yazışmaları, protestolar</p> <p>4) GEMİ BAKIM-TUTUM VE ONARIMINDA KULLANILAN İNGİLİZCE a) Bakım-tutumun planlanması b) Planlı Bakım Sisteminin Esasları c) Gemiye havuzlamaya hazırlık, havuzlama, gemi planları d) Arıza, hasar tespit, onarım yazışmaları</p> <p>5) SÖRVEY VE DENETLEME İNGİLİZCESİ a) SOLAS, MARPOL ve diğer uluslar arası sözleşmeler b) Sörvey ve denetleme türleri c) Bayrak devleti ve liman devleti kontrol ve denetlemeleri d) Klas denetlemeleri e) Kontrol listeleri f) Sörvey ve denetlemelerde kullanılacak İngilizce</p> <p>6) HABERLEŞME İNGİLİZCESİ a) Uluslararası İşaret Kod Kitabının kullanılması b) Gemiler arası, gemi – sahil ve gemi içi İngilizce haberleşme c) İngilizce Standart Denizcilik Haberleşme Cümlelerinin (SMCP) kullanımı d) Acil durum ve güvenlik mesajlarını göndermek ve almak için gereken İngilizce</p> <p>7) TIBBİ ACİL DURUM HABERLEŞMESİNDE KULLANILAN İNGİLİZCE a) İnsan vücudu b) Hastalıklar, ilaçlar c) Tıbbi acil durum haberleşmesi d) İşaret Kod Kitabının Tıbbi sayfaları e) Gemide tıbbi bakım f) Uluslararası Tıbbi Rehber ve denizcilikle ilgili diğer tıbbi neşriyatın bölümleri</p>
ELEKTRONİK SEYİR OTOMATİK RADAR PLOTLAMA AYGITLARINI (ARPA) KULLANMA	<p>1) DENİZ RADAR SİSTEMİNİN TEMEL KURAMI VE KULLANIMI a) Radarın temel ilkeleri b) Güvenli uzaklıklar c) Radyasyon riski ve önlemler d) Radarlara bağlanması zorunlu ve isteğe bağlı diğer yardımcı cihazlar e) Radar ayarlarının özellikleri ve performans etkileyen etmenler f) Buluculuğu etkileyen radar ayarına dış etmenler g) Hatalı yoruma neden olabilecek etmenler h) Performans standartları – Karar A.477(XII)</p> <p>2) ÜRETİCİ ÖNERİLERİNE GÖRE RADARI AYARLAMAK VE KULLANMAK a) Radar görüntüsünü ayarlamak ve sürdürmek b) Menzil ve kerterizleri ölçmek c) Tehlike hatlarının belirlenmesi ve radarın seyirde etkin kullanımı</p> <p>3) ELLE RADAR PLOTLAMA UYGULAMASI a) Nispi hareket üçgenini oluşturmak b) Rota, hız ve diğer gemilerin görüntülerinin tanımlanması c) CPA ve TCPA'nın tanımlanması d) Rota ve hız değişimlerinin etkisini göz önüne almak e) Radar plotlama verilerini rapor etme</p> <p>4) GÜVENLİ SEYİRİ SAĞLAMAK İÇİN RADAR KULLANIMI a) Temel Radar kontrolleri Gain, Tune ve Döküntü kontrolleri b) VRM ve EBL kavramları ve kullanımı c) RM, TM kavramları ve farkları d) SP, MP, LP kavramları ve farkları e) Radar üzerinde yardımcı fonksiyonlar f) Radarla geminin mevkiini bulmak g) Radar seyri ve güvenliği için yardımcıları tanımlama h) Radar seyirinde paralel çizgilerin kullanımı</p> <p>5) ÇATIŞMADAN YA DA YAKIN DÜŞMEKTEN KAÇINMA İÇİN RADAR KULLANIMI a) Çatışmadan ya da yakın düşmekten kaçınmak için çatışmayı b) Önleme kurallarının uygulanması c) Tüm koşullarda, doğru mevki bulmak için modern elektronik seyir yardımcılarını (GPS, vs.), çalıştırma prensipleri, bu cihazların sınırlılıkları ve hata kaynakları ile yanlış verilerin tespiti ve düzeltilmesi konusunda bilgi sahibi olarak kullanıp mevki belirleme,</p> <p>6) BİR ARPA SİSTEMİNİN AÇIKLANMASI a) ARPA sistemi görüntü özellikleri b) ARPA ve IMO performans standartları c) Rota ile ilişkili ekoların ARPA özelliği ile takibi d) İzleme yeteneği ve sınırları e) İşlem gecikmeleri ve hatalar</p> <p>7) BİR ARPA SİSTEMİNİN KULLANILMASI a) Radar görüntüsünü ayarlamak ve sürdürmek b) Hedef bilgilerini elde etmek c) Hedef verilerini yorumlamada hatalar d) Görüntülenen verileri tanımlama ve açıklamada hatalar e) Veri doğruluğunu belirlemek için sistem kullanma uygulamaları f) ARPA'ya aşırı güvenmenin riskleri g) ARPA görüntülerinden bilgi edinme h) Çatışmayı önleme kurallarının uygulanması</p> <p>8) ELEKTRONİK HARİTA GÖSTERİM BİLGİ SİSTEMİ (ECDIS) a) IMO performans standartları b) Raster ve Vector harita modları ve özellikleri c) ECDIS'e bağlantısı zorunlu ve isteğe bağlı bağlanabilen diğer seyir yardımcı cihazları d) ECDIS kullanarak sefer planlaması e) ECDIS haritalarının güncelleştirilmesi f) ECDIS ile seyir esnasında dikkat edilmesi gerekenler g) Çalışma yöntemleri, sistem dosyaları ve verisinin yönetimi h) Seyrin rota planlamasının ve sistem fonksiyonlarını gözden geçirmek için – ECDIS tekrarlama (playback) fonksiyonunu kullanmak</p>
METEOROLOJİ VE OŞİNOGRAFI	<p>1) SİNOPTİK HARİTALAR VE HAVA TAHMİNİ a) Genel olarak alçak ve yüksek basınç oluşturan bölgeler b) Faksimil cihazında ilgili kanalların ayarlanarak yayınlanan Sinoptik haritaların elde edilmesi c) Sinoptik haritalarda kullanılan semboller ve kısaltmalar d) Sinoptik haritaların yorumlanması e) Navtex cihazının programlanması mesaj tipleri ve istasyonların seçimi f) Navtex hava tahmini mesajlarının yorumlanması g) INMARSAT-C cihazın ile EGC mesajlarının alınması h) Dünya genelinde farklı formatlarda gönderilen EGC mesajlarından hava tahminlerinin yorumlanması i) Lokal meteorolojik ölçümlerin hava tahmininde kullanılması j) Başlıca hava kütleleri tiplerine bağlı hava durumu k) Sinoptik ve prognostik haritalar ve tahminler l) Deniz tahmin kodları ve faks yayınlarının sınıflandırılması m) Yüzen buzların başlıca tipleri, kaynakları ve hareketleri n) Buz yakınında seyir güvenliği ile ilgili rehber ilkeler o) Gemi üst yapısında buz birikmesi koşulları, tehlikeler ve çözümler</p>

	2) DEĞİŞİK HAVA SİSTEMLERİNİN KARAKTERLERİ a) Başlıca cephe sistemlerine bağlı oluşum, yapı ve hava durumu b) Cephesel ve olmayan alçak basınç bölgeleri ve bağlı hava durumu c) Cephesel olmayan hava sistemleri oluşumu ve hava durumu d) Tropikal dönen fırtınalar
	3) OKYANUS AKINTI SİSTEMLERİ a) Okyanuslar ve bağlantılı denizlerde yüzey sularının dönüşümü b) Dalga yüksekliği ve hava koşullarına göre sefer planlama ilkeleri c) Deniz dalga ve soluganlarının oluşumu
DENİZ HUKUKU	1) DENİZ HUKUKUNA GİRİŞ Deniz hukukunun tanımı, kapsamı ve dalları 2) DENİZ KAMU HUKUKU Deniz kamu hukukunun tanımı, kapsamı ve dalları 3) DENİZ ÖZEL HUKUKU Deniz özel hukukunun tanımı, kapsamı ve dalları 4) GEMİ a) Gemi tanımları b) Gemilerin tescili c) Bayrak taşıma hakkı d) Gemilerin denize, yola ve yüke elverişliliği e) Gemilerin muayene ve ölçüleri f) Denizlerde can ve mal güvenliğini sağlamak için konmuş hükümler g) Gemi adamlarının sayısı ve yeterliği h) Kılavuz almanın hukuksal yönleri i) Borda evrakı (Gemide taşınacak belge, dokümanlar, gemi tasdiknamesi, gemi jurnali, tonilato belgesi, vs.) 5) KAPTAN a) Kaptanın tanımı b) Kaptanın kamu hukukundaki yetki ve sorumluluğu c) Kaptanın özel hukuk açısından yetki ve sorumluluğu d) Gemide kaptanın disiplin yetkisi ve suç işlenmesi durumunda yetki ve görevleri 6) DONATAN a) Donatanın tanımı b) Donatan, sorumlulukları ve hakları 7) DENİZ KAZALARI a) Çatma/Çatışma b) Deniz Raporu c) Kurtarma, yardım 8) GENEL OLARAK ULUSAL DENİZCİLİK MEVZUATIMIZ a) Kabotaj Kanunu b) Deniz İş Kanunu c) Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu d) Ceza ve usul yasalarının denizciliği ilgilendiren bölümleri e) Gümrük ve Kaçakçılık Mevzuatı hakkında bilgi f) Limanlar kanunu, liman tüzükleri g) Gemiadamları Yönetmeliği h) Sahil Sıhhiye Mevzuatı i) Harçlar Kanununun ilgili bölümleri j) Kaptan Talimatı (teslim alma, saklama ve kullanma) k) Kaçakçılık ile ilgili 4922 sayılı Kanun
DENİZ SİGORTALARI	1) SİGORTA VE SİGORTA HUKUKU a) Sigortanın tanımı b) Sigortanın hukuki ve ekonomik gereklilikleri c) Sigorta çeşitleri d) Deniz sigortaları e) Sigorta poliçesi 2) TEKNE VE MAKİNE SİGORTALARI a) Sigorta kapsamı ve koşulları b) Sigorta firmasıyla ilişkiler 3) KULÜP SİGORTALARI a) Sigorta kapsamı ve koşulları b) Sigorta firmasıyla ilişkiler c) Claim tanımı ve Claim oluşturabilecek durumlar
GEMİ MANEVASI	1) GEMİ MANEVASINDA ETKENLER a) Çevre Koşulları b) Manevrada yeterlilik 2) MANEVADA YÜRÜTÜCÜ GÜÇ VE DİRENÇLER a) Hava ile ilgili dirençler i) Durgun hava direnci ii) Rüzgâr direnci b) Su ile ilgili dirençler 3) ANA MAKİNELERİN MANEVADA ETKİNLİKLERİ VE TİPLERİNE GÖRE AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARI 4) PERVANE a) Sabit adımlı pervane b) Değişken adım pervane c) Sağa ve sola devirli pervanelerin ileri yolda etkileri d) Çift pervaneli gemiler 5) DÜMEN a) Tek pervaneli gemilerde dümen etkileri b) Çift pervaneli gemilerde dümen etkileri 6) BAŞ İTER, KIÇ İTER a) Çalışma prensipleri b) Dümenle beraber kullanılmada etkileri 7) HALATLAR a) Aborda/avara esnasında halatların etkileri b) Diğer halat manevraları 8) DEVİR DAİRESİ 9) SIĞ SU a) Siğ su tanımı b) Siğ su etkileri c) Dar sularda seyir, bank emmesi 10) DEMİRLEME VE BAĞLAMA İÇİN UYGUN YÖNTEMLER 11) RÖMORKÖR a) Römorkör halat bağlama yöntemleri b) Manevralarda römorkörlerden faydalanma
LİDERLİK VE EKİP ÇALIŞMASI BECERİLERİ	1) GEMİ PERSONELİ YÖNETİM VE EĞİTİMİ Gemi personeli yönetimi ve eğitimi çalışma bilgisi 2) MEVZUAT İlgili uluslararası denizcilik mevzuatı ve tavsiyeler ile ulusal mevzuat bilgisi 3) GÖREV VE İŞ YÜKÜ YÖNETİMİ UYGULAYABİLME YETENEĞİ a) Plan ve yardımlaşma b) Personel görevlendirme c) Zaman ve kaynak kısıtlaması d) Önceliklendirme 4) ETKİLİ KAYNAK YÖNETİMİ UYGULAYABİLME YETENEĞİ VE BİLGİSİ a) Kaynakların tahsis, görevlendirmesi ve önceliklendirilmesi b) Gemide ve kıyıda etkili iletişim c) Ekip deneyimlerinin önemini yansıtan kararlar d) Motivasyon, öncülük ve liderlik e) Durumsal farkındalığın kazanılması ve sürdürülmesi 5) KARAR VERME TEKNİKLERİNİ UYGULAMA YETENEĞİ VE BİLGİSİ a) Durum ve risk değerlendirmesi b) Oluşan seçenekleri göz önüne almak ve belirlemek c) Eylem ilerleme seçimi d) Sonuç etkinliğinin değerlendirilmesi 6) STANDART İŞLETİM PROSEDÜRLERİ Standart işletim prosedürlerinin geliştirilmesi, uygulanması ve gözetimi

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Gemiadamları Eğitim Ve Sınav Yönergesi”,02.03.2015,

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DENIZCILIK/tr/images/20150305\\_125745\\_81097\\_1\\_81100.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DENIZCILIK/tr/images/20150305_125745_81097_1_81100.pdf), (18.12.2017). Kaynağından uyarlanmıştır.

### 2.2.3. Türkiye Geneli Yat Kaptanı Eğitimi Veren Kurumlar

Türkiye’de 2018 ocak ayı itibari ile yat kaptanı eğitimi vermeye Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nca yetki verilmiş, kurum ve özel kurslara ilişkin veriler incelendiğinde, 3 çeşit eğitim olduğu görülmektedir. Bunlar:

- Yat Kaptanı (499 GT) Eğitimi Teorik,
- Yat Kaptanı (499 GT) Eğitimi Uygulamalı,
- Yat Kaptanı (2999 GT) Eğitimi şeklindedir.

Eğitime yetkili kurumlar **Tablo 2.3.** de özetlenmiştir. Tabloda yetkili kurumların Türkiye geneli sayıları görülmektedir. Özellikle özel kursların yat kaptanı eğitimlerinin tümünde eğitim vererek, genelde en fazla eğitim veren kurumlar olduğu görülmektedir. Milli eğitime bağlı okulların (Liseler) “Yat Kaptanı (500 – 2999 GT)” eğitimi vermedikleri de bir başka göze çarpan husustur.

**Tablo 2.3:** Türkiye Geneli Yat Kaptanlığı Eğitimleri Yetkili Kurumları

Eğitim Çeşidi →	Yat Kaptanı (499 GT) Eğitimi Teorik	Yat Kaptanı (499 GT) Eğitimi Uygulamalı	Yat Kaptanı (500-2999 GT) Eğitimi
Eğitim Kurumu ↓			
Millî Eğitim Bakanlığı	10	17	-
Yüksek Öğretim Kurumu	2	11	2
Özel Kurs	16	16	3

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gemi Adamları Bilgi Sistemi, <https://gbs.udhb.gov.tr/gaeb/public/kurumbilgi.aspx>, (15.01.2018). Kaynağından derlenmiştir.

## 2.3. ÇEŞİTLİ İSTATİSTİKLER

### 2.3.1. Yat Sayıları

Türkiye’ de yat istatistikleri ile ilgili veriler, yat seyir belgelerinin, liman başkanlıkları, gümrük ve muhafaza müdürlüklerince doldurulması sonucunda,

her yıl Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından, “2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu” uyarınca derlenerek, yayınlanmaktadır. Araştırmada aktif olarak kullanılan yatların sayıları ve yıllar bazında gösterdiği değişiklik **Tablo 2.4.**’ de görülmektedir. **Tablo 2.4.**’ de özellikle 2010 ve 2011 yılları arasında, verilerdeki yüksek artış sebebinin; 24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe giren “Deniz Turizmi Yönetmeliği” ve 28/04/2010 tarih ve 27515 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe giren “Deniz Turizmi Yönetmeliğini Uygulama Tebliği” uyarınca düzenlenmesidir. Bu düzenlemeler belgelendirmeye yönelik hususlardır. Bu veriler ışığında 2016 yılı itibari ile Türk bayraklı yat sayısının 1537 olduğu görülmektedir.

**Tablo 2.4:** Yat, Yat İşletmesi, Yatak Sayısı

A- BELGELİ YAT İŞLETMELERİNİN KÜMÜLATİF OLARAK YAT VE YATAK SAYILARI									
Yacht and capacity of Registered Yachting Companies ( Cumulative Number up to 31.12.2010)									
YILLAR	İŞLETME SAYISI			YAT SAYISI			YATAK SAYISI		
YILLAR	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM
1986	36	21	57	226	378	604	2402	2515	4917
1996	98	10	108	585	398	983	5905	2542	8447
2006	60	11	71	666	395	1061	5398	2764	8162
2010	59	17	76	521	438	959	4851	3240	8091
2011	308	18	326	992	868	1860	10292	7199	17491
2016	1141	26	1167	1537	603	2140	15994	36	16030

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yat İstatistikleri 2016, s.9, <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9863/yat-istatistikleri.html>, (05.01.2018), kaynağından uyarlanmıştır.

Ayrıca, Deniz Ticaret Odası’nın yayını olan Deniz Ticareti isimli aylık derginin deniz turizmi envanteri için hazırladığı bölümde, Mart 2017 için yat sayısını “2146” adet olarak belirtmiştir. (Deniz Ticaret Odası, Deniz Ticareti Dergisi, Mart 2017, s.16)

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü’nde görevli Uzman Can Sayın ile 30.11.2017 – 14.12.2017 aralığında yapılan e-posta yazışmaları ve telefon görüşmelerinde “Kurumunuzdaki ticari ve özel yat sayısı istatistikleri hakkında bilgiler nelerdir?” sorusuna istinaden, Uzman Can Sayın’ dan alınan cevap olan “Yanıtları gemi denetim dairesinden alabilirsiniz ya da Liman Başkanlığı kendi

liman sayfasında bağlama kütüğü bölümünden bu sayıyı görebilir.” yanıtı üzerine, 18.12.2017 tarihinde Bodrum Liman Başkan vekili Mustafa Demiral ve Şef Deniz Sevi ile yapılan yüz yüze ve telefon görüşmelerinde elde edilen verilere göre bağlama kütüğüne kayıtlı tüm deniz araçları (Balıkçı, su sporları araçları, günlük gezi tekneleri vb.) kaydına karışık halde ulaşılabildiği ve bu verinin ayıklanamadığı görülmüştür. Bu veriye göre bağlama kütüğüne kayıtlı 12252 deniz aracı bulunmaktadır. Araştırmaya ek bilgi olarak burada sunulmuştur.

### **2.3.2. Yat Kaptanı Sayısı**

Türkiye’deki aktif zabitan sınıfı gemi adamı sayısı, 2015 yılı sonundaki verilere göre, 19.397 adet güverte sınıfı ve 10.808 adet makine sınıfı olmak üzere 30.205’tir. Aktif tayfa sınıfı gemi adamı sayısı ise 59.809 adet güverte sınıfı, 12.851 adet makine sınıfı olmak üzere toplam 72.660’tir. (Deniz Ticaret Odası, Deniz Ticareti Dergisi, Nisan 2016, s.3).

Uluslararası istatistiklere göre, gemi adamlarımız sayısal olarak dünya denizcilik sektöründe önemli bir yer edinmiştir. Bir başka kaynakta ise, ülkemiz dünyada sayı itibariyle en çok gemiadamı yetiştiren sayılı ülkeler arasındadır. Gemi adamı sayısına 2017 yılı Eylül ayı itibariyle baktığımızda, toplamda 116256 olmak üzere, aktif zabitan sayısının 36500, aktif tayfa sayısının da 79750 olduğu raporlara yansımıştır. (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Faaliyet Raporu, s.419, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf>, (15.01.2018)).

Ancak araştırmada literatürde yapılan taramalarda “Yat Kaptanı Sayısı” ile ilgili net bir veriye ulaşılamamıştır. Ayrıca liman başkanlıklarından da yapılan çalışmalarda bu veriye ulaşılamamıştır. Bu kısıtlar dahilinde e-devlet sistemi üzerinden, Başbakanlık bilgi edinme birimi BİMER aracılığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ndan yat kaptanı sayılarına ilişkin 30.05.2017 de bilgi istenmiş, 19.06.2017 tarihinde alınan olumsuz yanıt istinaden buradan da yapılan çalışma durdurulmuştur. Doğrudan iletişim kurmak

kaydı ile Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nde görevli Uzman Can Sayın ile 30.11.2017 – 14.12.2017 aralığında yapılan e-posta yazışmaların ve telefon görüşmeleri sonucuna göre, araştırmaya veri eklenebilmiştir. Çeşitli tarihlerde yapılan bu görüşmelerde sorulan soru ve cevaplar:

Soru 1: Mevcuttaki yat kaptanı yeterliliği sayımız nedir?

Cevap: 01.08.2017 tarihi itibari ile aktif olarak çalışan yat kaptanı sayısı: 6339'dur

Soru 2: Uluslararası camiada kullanımı hakkında bir istatistik mevcudiyeti var mıdır? Cevap: Uluslararası camiada Türk ehliyetlerinin kullanımı ve kabul görme oranı %0,1'dir.

Buna göre ağustos ayı, 2018 yılında 6339 Yat Kaptanı olduğu sonucuna varılmıştır.

## 2.4. YATLARIN GEMİADAMI İLE DONATILMASI

Yatların gemi adamı ile donatılmasına ilişkin düzenleme Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca onaylanıp, bakan oluru ile yayına alınan "Gemilerin Gemiadamı ile Donatılmasına İlişkin Yönerge" ile düzenlenmektedir. Her cinsteki gemiye ilişkin yönerge, 50 net ton üzeri tüm gemilerin alması mecburi "Gemiadamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesi" ile belgelenir. **Tablo 2.5.** de yatların gemiadamı ile donatılmasında, özellikle 500 GT üzeri yatların Yat Kaptanı yeterliğinden hariç personellerine ilişkin donatım mevzuatta net belirtilmediği için "?" ile bırakılmıştır. Ayrıca tabloya uyarlanamayan ek maddeler tablo ile bitişik olarak bırakılmıştır.

**Tablo 2.5:** Yatların Gemiadamı İle Donatılması

YAT TÜRÜ	YAT BÜYÜKLÜĞÜ (GT)	YETERLİLİK						
		Yat Kaptanı 3000 gt	Yat Kaptanı 2999 gt	Yat Kaptanı 499 gt	Usta Gemici	Gemici	Yağcı	Toplam
TİCARİ	3000 gt üzeri	1	-	-	?	?	?	?
	500 – 2999 gt Arası	Olabilir	1	-	1	1	1	4

	150 – 499 gt Arası	Olabilir	Olabilir	1	-	1	1	3
	18 – 150 Gt Arası	Olabilir	Olabilir	1	-	1	-	2
	18 Gt' den Küçük	Olabilir	Olabilir	1	-	-	-	1
1) “Kabotaj ve Liman Seferinde 18 GT’den küçük Ticari Yatlarda Yat Kaptanı yerine Ustagemici kaptanlık yapabilir.”								
2) “Yakın Kıyisal 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.”								
4) “Makinası köprü üstünden kumandalı 300 GT’a kadar ticari yatlarda yağcı yerine usta gemicide çalışabilir.”								

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Gemilerin Gemiadamı ile Donatılmasına İlişkin Yönerge” de Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönerge, 03.08.2017, <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?DUYURU=10080&KATEGORI=>, (19.12.2017), kaynağından uyarlanmıştır.

## 2.5. TERCİH EDİLEN ULUSLARARASI YAT KAPTANI YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN BİR ÖRNEK: İNGİLİZ SİSTEMİ

Araştırmada İngiliz yat kaptanı yeterlilik sisteminin incelenmesi yapılmıştır. İngiliz sisteminin seçilmesinin ana nedeni olarak, yatçılığın burada doğuşu ve dünyada kabul görüşü gelmektedir. Her ne kadar önceleri Hollanda donanması tarafından kullanılan “jacht” avcı anlamına gelen kelimedenden türemiş, korsan ve suçluların yakalanmasında kullanılan küçük, hızlı yelkenli tekneleri ifade etse de 1660 yılında İngiltere Kralı 2. Charles’ın Hollanda ve İngiltere arası seyahatlerinde tercih ettiği tekne tipi olması ve bu yatların önemli kişileri taşımak için kullanılması, İngiliz zenginler tarafından dünyada kullanılması ile yat yaygınlaşmıştır. Doğaldır ki bu sonuç aynı zamanda sömürge krallığı olan İngiliz nüfusunun erdiği her alanda etkili olmuştur.

(<http://www.etesienmarine.com/en/articles/13-history-of-yachts>, (04.01.2018),

Summary of Yachting History, The Lotus Magazine, Vol. 5, No. 8 (May, 1914),

<https://www.jstor.org/stable/20543576> pp. 505-512. (04.01.2018))

Bir başka sebepte yine, İngiliz yat kaptanı yeterliliğinin “Red Ensign Group” İngiliz deniz aşırı toprakları (Bermuda, İngiliz Virjin Adaları, Cayman Adaları, Turks ve Caicos Adaları, Anguilla, Falkland Adaları, Guernsey, Jersey, St. Helena, Man Adası, Montserrat, Cebelitarık) olan ve özellikle kimilerinde deniz turizminin de etkili

olduğu İngiltere' ye bağımlı topraklarda geçerli oluşu, yine bu sistemin ana omurga kabul edildiği ve farklı yeterlilik sistemlerini düzenleyen, IYT kısa adıyla bilinen, International Yacht Training Worldwide (Dünya Geneli Uluslararası Yat Eğitimi) isimli önceleri Amerika merkezli, şimdi ise Kanada merkezli 271 kurs yeri ile,56 ülkede faaliyet gösteren özel bir şirketin verdiği yeterliliklerin ve Royal Yachting Association (Kraliyet Yatçılık Birliği), RYA kısaltması ile bilinen İngiliz topluluğunun da bu dahil olduğu neredeyse tüm dünyaya hakim yat personeli yeterlilik sistemi temeli olmasıdır.

[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Yacht\\_Training\\_Worldwide](https://en.wikipedia.org/wiki/International_Yacht_Training_Worldwide),(08.11.2017)  
, <http://www.redesigngroup.org/>, (08,11,2017)

İngiliz denizcilik yeterliliklerinin tümünün, ticari bahriye ve yatçılık ile ilgili eğitim, standartlar, uluslararası anlaşmalara (STCW) uyumu vb. tüm gerekler İngiltere Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulu olan Maritime and Coastguard Agency, MCA kısaltmalı (Denizcilik ve Sahil Güvenlik Teşkilatı) tarafından düzenlenmektedir. Araştırmada İngiliz yat kaptanı sistemi ile ilgili bilgiler verilirken MCA kısaltması ile bahsedilecektir.

## **2.6. MCA YAT KAPTANI YETERLİLİKLERİ**

İnceleme yapılacak yeterlilikler 24 metre ve üzeri yatlarla ilgili olacak olup, sistemin genel omurgasının da bunun üzerine kurgulandığı bilinmelidir. İncelemede ana kaynak olarak MCA tarafından yayınlanmış olan “Merchant Shipping Notice 1858 (M+F)” isimli, Birleşik Krallık 24 metre Üzeri Yatlar Güverte Zabitleri Eğitim ve Belgelendirme Gereksinim Rehberi” dir.

Ayrıca mevcuttaki Türk Yat Kaptanı Yeterlilik düzenlemesinden belirgin şekilde öne çıkan farkın olduğu bir sistem olduğu, kaptanın yanında zabitler, makine tayfası gibi unsurları da barındırması göz ardı edilmemelidir. Araştırmada yalnızca güverte zabitleri ve kaptan yeterliliklerine istinaden gerekler anlatılmıştır, makine zabitleri için detaya girilmemiştir. Anlatım esnasında yeterliliklerin Türkçe çevrimi yapılmış ismi yazılacaktır. Yeterlilik ana başlıklarında parantez içinde STCW1978 e



göre Kod tanımlamaları yazılmıştır. Yine konunun daha net anlaşılması için ilk yeterliliğe ait limit tanımlaması da yapılmıştır, buna göre;

**Safe Heaven:** sözlük anlamının güvenli bölge olarak karşılık bulduğu kelime, denizcilik anlatımı ile “Güvenli Liman, Sığınacak Liman” olarak tanımlanacaktır. MCA yeterlilikleri öncesinde IYT ve RYA’nın sağladığı ve MCA’a geçiş için gerekli olan yeterlilikler aşağıda verilmiştir. İsimleri karışıklık olmaması için çevrilmemiştir. Yine bu yeterliliklerin içeriğine girilmemiştir.

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

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015: madde 2.6)

### **2.6.1. MCA Güvenli Limandan 150 Deniz Mili İle Sınırlı, 200 Gt’a Kadar Yatlarda Kaptan (STCW II/2) ve 500 Gt’a Kadar Yatlarda Vardiya Zabiti**

- 1) En az 18 Yaşında Olmak,
- 2) RYA Yachtmaster Offshore ya da IYT Master of Yachts Limited sertifikası ile 6 ay açık deniz hizmet süresini tamamlamak
- 3) RYA Yachtmaster Offshore sertifikası ve sahile bağlantılı Yachtmaster Offshore kursunun başarıyla tamamlandığına dair bir sertifika ya da IYT Master of Yachts Limited sertifikalarına sahip olmak,
- 4) STCW 1978 A-II/1, A-II/2 ve A-VI sertifikalarına sahip olmak,
- 5) ENG1 Sağlık Cüzdanına sahip olmak ya da geçerli denk bir sağlık cüzdanına sahip olmak,
- 6) Sözlü MCA Kaptan “200 Grt’dan Küçük Yat Kodu” sınavını geçmek,
  - a. Ayrıca adayın 150 deniz mili sınırı kaldırtmak için;
  - b. Birleşik Krallık tarafından çıkartılmış ya da MCA tarafından tanınan bir idarece Çıkartılmış geçerli bir GMDSS belgesine sahip olmak,

- 7) Kıyı merkezli bir RYA Okyanus Yat Kaptanı kursu ve ehliyeti, ya da IYT Sınırsız Yat Kaptanı Yeterliliğine sahip olmak.

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015: madde3.1)

### **2.6.2. MCA 200 Gt'a Kadar Yatlarda Kaptan, (STCW II/2) ve 500 Gt'a Kadar Yatlarda Vardiya Zabiti**

- 1) En az 18 yaşında olmak,
- 2) RYA Yachtmaster Ocean ya da IYT Master of Yachts Unlimited sertifikası ile 6 ay açık deniz hizmet süresini tamamlamak,
- 3) RYA Yachtmaster Ocean sertifikası ve sahile bağlı Yachtmaster Ocean kursunun başarı ile tamamlandığına dair sertifika ya da IYT Master of Yachts Unlimited sertifikasına sahip olmak,
- 4) STCW 1978 A-II/1, A-II/2 ve A-VI sertifikalarına sahip olmak,
- 5) ENG1 Sağlık Cüzdanına sahip olmak ya da geçerli denk bir sağlık cüzdanına sahip olmak,
- 6) Sözlü MCA Kaptan "200 Grt'dan Küçük Yat Kodu" sınavını geçmek.

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015: madde3.2)

### **2.6.3. MCA 3000 Gt'a Kadar Yatlarda Seyirden Sorumlu Vardiya Zabiti (STCW II/1)**

- 1) En az 19 yaşında olmak,
- 2) 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,
- 3) 16 yaşından beri 36 ay yat hizmeti olan. Bunun su hattı boyu 15 metre ve üzeri büyük olan araçlarda, en az 365 gün deniz hizmetinden olması,

- a. En az 250 gün fiili deniz hizmeti,
- b. Aşağıdakilerin kombinasyonundan en az 115 gün;
  - Gerçek deniz hizmeti,
  - Bekleme servisi- Bir seferde maksimum 14 ardışık gün sayılabilir, ancak hiçbir koşulda bekleme servisinin bir önceki seferin süresini aşması mümkün değildir.
  - Tersane servisi, Sürekli veya ayrı periyotlarda maksimum 90 güne kadar.
- 4) Verimli Güverte Tayfası/Gemici sertifikasına sahip olmak (01 Ocak 2017'den sonra bu sertifika, Yetkinlik Sertifikanızın yayınlanmasından en az 18 ay önce verilmiş olmalıdır),
- 5) STCW 1978 A-II/1, A-II/2 ve A-VI sertifikalarına sahip olmak,
- 6) MCA tarafından tanımlı, onaylanmış ve başarı ile tamamlanmış STCW kodunun A-II/1 bölümünün sınırlı yat sertifika yeterliliklerini kapsayan;
  - a. MCA onaylı “Navigasyon ve Radar (OOW yatlar)” eğitim modülünün başarıyla tamamlanması ve (IAMI) Uluslararası Denizcilik Kurumları Birliği yazılı sınavının geçilmesi,
  - b. MCA onaylı 'Genel Gemi Bilgisi (OOW yatlar)' eğitim modülünün başarıyla tamamlanması ve ilgili IAMI yazılı sınavının geçilmesi,
  - c. Yat staj defterinin doldurulması,
- 7) ENG1 Sağlık Cüzdanına sahip olmak ya da geçerli denk bir sağlık cüzdanına sahip olmak,
- 8) MCA 3000 Gt'a Kadar Yatlarda Sınırsız Birinci Zabit sözlü sınavını geçmek.

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015: madde 3.3)

#### **2.6.4. MCA 3000 Gt'a Kadar Yatlarda İkinci Kaptan**

- 1) MCA 3000 Gt'a kadar yatlarda vardiya zabiti (STCW II/1) yeterliliğine sahip olmak ya da bu yeterliliğe ait tüm gereklere haiz olmak,

- 2) RYA Yachtmaster Ocean sertifikası ve sahile bağlı Yachtmaster Ocean kursunun başarı ile tamamlandığına dair sertifika ya da IYT Master of Yachts Unlimited sertifikasına sahip olmak,
- 3) STCW 1978 A-II/1, A-II/2 ve A-VI sertifikalarına sahip olmak,
- 4) ENG1 Sağlık Cüzdanına sahip olmak ya da geçerli denk bir sağlık cüzdanına sahip olmak.

Not: Bu yeterlilik aynı zamanda 3000 Gt'a kadar yatlarda sınırsız birinci zabıt olarak geçerlidir.

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015: madde 3.4)

#### **2.6.5. MCA 500 Gt'a Kadar Yatlarda Sınırsız Kaptan (STCW II/2)**

1. MCA 3000 Gt'a kadar yatlarda vardiya zabiti (STCW II/1) yeterliliğine sahip olmak,
2. Vardiya zabiti yeterliliği ile, boyu 15 metre ve üzeri yatlarda en az 12 ay güverte zabitlięi yapmak ve bunun en az 120 günü vardiya zabitlięi görevinde bulunmak,
3. STCW 1978 A-II/1, A-II/2 ve A-VI sertifikalarına sahip olmak,
4. MCA tarafından tanımlı, onaylanmış ve başarı ile tamamlanmış STCW kodunun A-II/2 bölümünün sınırlı yat sertifika yeterliliklerini kapsayan;
  - a. MCA tarafından onaylı "Gemicilik ve Meteoroloji (Kaptan Yatlar)" eğitim modülünün başarıyla tamamlanması ve ilgili IAMI yazılı sınavının geçilmesi,
  - b. MCA tarafından onaylı "Stabilite (Kaptan Yatlar)" eğitim modülünün başarıyla tamamlanması ve ilgili IAMI yazılı sınavının geçilmesi,

- c. MCA tarafından onaylı “İş ve Hukuk (Kaptan Yatlar)” eğitim modülünün başarıyla tamamlanması ve ilgili IAMI yazılı sınavının geçilmesi,
  - d. MCA tarafından onaylı “Navigasyon, Radar ve ARPA Simülatör (Kaptan Yatlar)” eğitim modülünün başarıyla tamamlanması ve ilgili IAMI yazılı sınavının geçilmesi,
  - e. MCA tarafından onaylı “Göksel Seyir (Kaptan Yatlar)” eğitim modülünün başarıyla tamamlanması ve ilgili IAMI yazılı sınavının geçilmesi,
5. ENG1 Sağlık Cüzdanına sahip olmak ya da geçerli denk bir sağlık cüzdanına sahip olmak,
  6. MCA 500 Gt’a kadar yatlarda Kaptan sözlü sınavını geçmek.

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015: madde 3.5)

#### **2.6.6. MCA 3000 GT’a Kadar Yatlarda Sınırsız Kaptan (STCW II/2)**

1. Güverte zabiti olarak 24 ay yat servisi bulunmak, bunun en az 240 gününü 3000 Gt’a kadar yatlarda vardiya zabiti (STCW II/1) yeterliliği ile seyir vardiyası tutmak. Tüm bu hizmet süresinin yükleme boyu 15 metre ve üzeri yat/gemilerde ve bu servis süresince hizmetin, 12 ayı yükleme boyu 24 metre ve üzeri ya da 6 ayı 500 GT ve üzeri yat/gemilerde olması,
2. STCW 1978 A-II/1, A-II/2 ve A-VI sertifikalarına sahip olmak,
3. MCA 500 GT’a kadar yatlarda sınırsız kaptan (STCW II/2) yeterliliği sahibi olmak ve IAMI göksel seyir sınavını geçmek ya da MCA onaylı tüm yat modüllerinin başarıyla tamamlandığını gösteren sertifikalar ve MCA 500 Gt’a kadar yatlarda sınırsız kaptan (STCW II/2) yeterliliği IAMI yazılı sınavları geçerliliği (Bu yetki belgesinin yayımlanmasından önce, Göksel seyir 1 yaşından az olmalı, tüm diğer IAMI yazılı sınav sertifikaları 3 yaşından az olmalı),
4. MCA 3000 GT’a kadar yatlarda sınırsız kaptan sözlü sınavını geçmek.

Not: Eğitim modülü geçme belgeleri 3 yıl geçerlidir, adayların MCA 3000 Gt'a kadar yatlarda sınırsız kaptan yeterliliği sözlü sınavına katılma koşullarını elde etmeye çalışırken MCA 500 Gt'a kadar yatlarda sınırsız kaptan II/2 yeterliliklerini kaybedebilirler bu yüzden MCA 500 Gt'a kadar sınırsız kaptan yeterliliklerini süresi dolmadan almaları tavsiye olunur.

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015: madde 3.6)

## **2.7. MCA Yat Kaptanı Eğitimi ve Eğitim Kurumları**

MCA eğitimlerde ve eğitim kurumlarında standartları sağlamak için yeterliliklerini izlenmekte, müfredatları belirlenmekte ve STCW genel gereksinimlerine göre sistemi şekillendirilmektedir. Ayrıca yazılı sınav kağıtları ve soruları "Uluslararası Denizcilik Kurumları Birliği" merkez yönetimince sağlanacak şekilde tek merkezden yönetilmiştir. MCA eğitimlerini, yetkilendirmiş olduğu aşağıdaki kurumlar aracılığı ile vermektedir. Bu yerlerde ders devamlılık oranının %90 olması şartı zorunludur. Bu kurumlar aşağıda belirtilmiştir.

- MCA onaylı Denizcilik Üniversiteleri,
- MCA onaylı Yat Eğitim Merkezleri.

Denizcilik üniversiteleri Trinidad ve Tobago, İskoçya ve İngiltere'de olmak üzere toplam 11 tanedir. Eğitim merkezleri ise İtalya, Fransa, İngiltere, Amerika, Güney Afrika, İspanya ülkelerinde olmak üzere toplamda 12 tanedir.

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015)

### **2.7.1. MCA Eğitim Müfredatı**

MCA yeterlilikleri sınavlarının hem sözlü hem de yazılı yapıyor olması sebebi ile müfredat içeriği de bu şekilde ayrıdır. Araştırmada her iki sisteme yönelik

içerik ana başlıkları ile verilmiştir. Sözlü müfredat ana kaynak olarak MSN 1858 kuralında anlatılmaktadır.

(Maritime Coastguard Agency, Training and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large Yachts, 2015)

Yazılı müfredat ise “Yat Kaptanı Müfredatı” isimli 54 sayfalık bir ayrı basım bir kitapçıkta sunulmaktadır. Araştırma da tamamı yansıtılmamıştır. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/671389/Master\\_Yacht\\_Syllabus.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/671389/Master_Yacht_Syllabus.pdf) (07.12.2017).

Bu veriler ışığında hazırlanan tablolarda sözlü ve yazılı içeriğe göre müfredatlar incelenmiştir. İçeriklerde konular ana başlık, alt başlık şeklinde tabloya eklenmiştir. **Tablo 2.6.** incelendiğinde, her bir yeterlilik için kurslar sonunda tabi olunan sözlü sınav içeriğinde yer verilerek özetlenmiştir.

**Tablo 2.6:** MCA Sözel Sınav Müfredat İçeriği Ana Konuları

200 GT' a Kadar Yatlarda Kaptan ve 500 GT' a Kadar Yatlarda Vardiya Zabiti	Seyir Emniyeti	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Harita çalışması ve konum tespitli seyir planlaması ve yönetimi</li><li>2. Meteoroloji</li><li>3. Emniyetli seyir vardiyası</li><li>4. Denizde çatışmayı önleme tüzüğü</li></ol>
	Acil Durumlara Tepki, Operasyonel Güvenlik ve Kirlilik Kontrolü	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Acil durum mesajı ve iletişimi</li><li>2. Gemi manevrası</li><li>3. Acil durumlara tepki</li><li>4. Kirlilik önleme gereksinimleri</li><li>5. Geminin yola elverişli hale getirilmesi</li><li>6. İş ve Hukuk</li></ol>
3000 Gt' a Kadar Yatlarda Vardiya Zabiti	Navigasyon	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Harita çalışması ve konum tespitli seyir planlaması ve yönetimi</li><li>2. Emniyetli seyir vardiyası</li><li>3. Gemi manevrası</li></ol>
	Seyir Acil Durumlarına Tepkiler	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Seyir acil durumuna tepkiler</li><li>2. Diğer acil durumlara tepkiler</li><li>3. İletişim</li></ol>
	Yerleşik Gemi Operasyonları	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Kirlilik önleme gereklilikleri</li><li>2. Geminin yola elverişli hale getirilmesi</li><li>3. Yasal gereklilikler</li><li>4. İş ve hukuk</li></ol>
500 Gt' a Kadar Yatlarda	Navigasyon	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Güvenli seyir planı ve davranışı</li><li>2. Emniyetli seyir vardiyası kurma, düzenleme ve prosedürler</li><li>3. Pusulalar</li></ol>
	Acil Durumlara Tepkiler	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Gemi manevrası ve küçük, gemi güç operasyonları</li></ol>

	Yerleşik Gemi Operasyonları	1. Navigasyonel acil durumlara tepkiler 2. Diğer acil durumlara tepkiler
	Yasal Gereklilikler	1. Kirlilik önleme gereklilikleri 2. Geminin yola elverişli hale getirilmesi 3. MCA yasal gereklilikler bilgisi
3000 Gt' a Kadar Yatlarda Kaptan	Navigasyon	1. Emniyetli Navigasyon planlama ve yürütme 2. Emniyetli seyir vardiyası kurma, düzenleme ve prosedürler 3. Pusulalar 4. Gemi manevrası
	Acil Durumlara Tepkiler	1. Navigasyonel acil durumlara tepkiler 2. Diğer acil durumlara tepkiler
	Yerleşik Gemi Operasyonları	1. Kirlilik gereklerine uymak 2. Geminin yola elverişli hale getirilmesi 3. Personel yönetimi 4. Gemi personeli ve yolcularını güvende tutmak 5. Yasal gereklilikler

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/503346/MSN\\_1858.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/503346/MSN_1858.pdf) (07.12.2017), kaynağından çevrilerek uyarlanmıştır.

Yazılı ve uygulamalı sınav ders müfredatı içeriği, kaptan ve zabıtlere ayrı ayrı tanımlanmıştır.

Zabit sınıfı yat personeli toplamda en az 20 günlük müfredatın, 10 günü yazılı sınava uygun teori, 5 günü ECDIS kursu ve 5 günü de köprü üssü vardiyasının sunulduğu MCA onaylı simülasyon uygulaması şeklindedir. Yazılı sınav ana konuları:

#### 1. Seyir ve RADAR

- a. Pusula Çalışması,
- b. Harita Çalışması,
- c. Harita Düzeltmeleri Ve Denizcilere İlanlar,
- d. Gelgit Ve Gelgit Hesaplamaları,
- e. Emniyetli Seyir Vardiya Tutma,
- f. Şamandıra Sistemi,
- g. Seyir Yardımcı Cihazları,
- h. RADAR,
- i. ARPA,
- j. AIS.

#### 2. Genel Gemicilik Bilgisi

- a. Gemi İnşa,



- b. Stabilité,
- c. Meteoroloji
- d. Gemicilik

Şeklindedir. Bu dersler sonunda aday sınava tabi tutulur. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/667747/OOW\\_Yacht\\_IAMI\\_Syllabus.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/667747/OOW_Yacht_IAMI_Syllabus.pdf) (07.12.2017) kaynağından çevrilerek yazılmıştır.

Araştırmanın temelinde “Yat Kaptanı” incelemesi olması sebebi ile Tablo 2.5. de yalnızca kaptan yeterliliğine ilişkin yazılı sınav ders müfredatına yer verilmiştir. Bu eğitim müfredatı ise en az 10 günden az olmayan ya da toplamda 60 saat ve günde en fazla 8 saat olan eğitimlerden oluşmaktadır. Simülasyon uygulama eğitimi MCA onaylı bir simülör ile en az 30 saat olmalıdır. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/671389/Master\\_Yacht\\_Syllabus.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/671389/Master_Yacht_Syllabus.pdf) (07.12.2018)

**Tablo 2.7:** MCA Kaptanlara Yönelik Yazılı-Uygulamalı Sınav Müfredat İçeriği Ana konuları

<b>Navigasyon ve ARPA Simülasyon (NARAS)</b>	Seyir Planı	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Değerlendirme ve planlama</li> <li>➤ Seyri etkileyen tüm yönlerin belirlenmesi</li> <li>➤ Seyir öncesi bilgilendirme</li> <li>➤ ECDIS' in seyir planlamasında kullanımı,</li> <li>➤ Yakıt tüketimi ve mesafe</li> <li>➤ Uygulama ve İzleme</li> <li>➤ Varış bilgilendirmesini gerçekleştirmek</li> </ul>
	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Onaylı bir simülörde uygulama ve çatışma kurallarının uygulanması</li> <li>➤ Arama ve Kurtarma İlkeleri – Arama ve Kurtarma işlemlerinin pratik uygulaması</li> </ul>
	RADAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Radar Görüntüsü- Ekranı</li> <li>➤ Navigasyonda radar kullanımı</li> <li>➤ Radar Plotlama</li> </ul>
	ARPA ve Hedef Takibi	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arpa için IMO performans standartları</li> <li>➤ Doğruluk ve sistem performansını etkileyen faktörler</li> <li>➤ Hedef takip yetenekleri ve limitleri</li> <li>➤ İşleme gecikmeleri</li> <li>➤ Operasyonel uyarılar</li> <li>➤ Takip edilen hedef geçmiş pozisyon bilgileri</li> <li>➤ Arpa ekranından bilgi edinmek</li> <li>➤ Uluslararası denizde çatışmayı önleme uygulamaları</li> <li>➤ Arpa'nın diğer sistemler ile ara yüzü</li> </ul>
	ECDIS	➤ Ecdis kullanım bilgisi
	AIS	➤ Ais kullanımı ve sınırlamaları hakkında farkındalık
<b>Göksel Seyir</b>	Pusula hatalarının göksek araçlar ile tespiti	
	Konum tespiti için gök cisimlerini kullanma	
	Göksel gözlem ile enlem belirleme	

<b>İş ve Hukuk</b>	Yasal çerçeve	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Varış, Kalkış</li> <li>➤ Uluslararası Hukuk</li> </ul>
	Güvenlik yönetimi	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Güvenlik sertifikaları ve belgeleri</li> <li>➤ Deniz kirliliğinin önlenmesi</li> <li>➤ Yasal güvenlik görevleri</li> <li>➤ Yola elverişlik ve gemi adamı donatımı</li> <li>➤ Emniyet</li> </ul>
	Sözleşmeler ve deniz sigortaları	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kurtarma sözleşmeleri</li> <li>➤ İstihdam sözleşmeleri ve ticari bahriye davranış kuralları</li> <li>➤ Yat kiralama sözleşmeleri</li> <li>➤ Deniz sigortası</li> </ul>
<b>Stabilite (Gemi Dengesi)</b>	Temel ilkeler	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hidrostatik temel ilkeleri ve ilgili terimler</li> <li>➤ Gövde yapısı ve ileri hareket direnci</li> <li>➤ Kalıcı denge</li> <li>➤ Başlangıç dengesi</li> <li>➤ Yükleme, boşaltma ve ağırlık yer değişimi</li> </ul>
	Alabora ve ilişkili problemler	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Alabora</li> <li>➤ Meyil deneyi</li> <li>➤ Boşaltma</li> <li>➤ Tam boş ya da dolu olmayan tankların ağırlık merkezine etkisi</li> </ul>
	Statik kararlılık eğrileri	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Statik kararlılık eğrileri</li> <li>➤ Yatlara verilen stabilite bilgileri</li> </ul>
	Yalpa açısı, kuru havuz, boyuna denge	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Yalpa Açısı</li> <li>➤ Kuru havuz işlemleri</li> <li>➤ Boyuna denge</li> </ul>
<b>Denizcilik(Gemicilik) ve Meteoroloji</b>	Denizcilik	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ağır deniz şartlarında tehlike ve önlemleri</li> <li>➤ Yüzerlik için alınacak tedbirler</li> <li>➤ Yedek ve yedekleme prosedürleri</li> <li>➤ Gemi kullanma</li> <li>➤ Bir teknenin demirlemesine ilişkin usuller</li> <li>➤ Seyir tehlikeleri</li> <li>➤ Acil durumlardaki eylemler</li> <li>➤ Acil durumlara müdahale</li> <li>➤ Önemli sistemlerin kaybında alınacak önlemler</li> </ul>
	Navigasyon ve seyir planlaması	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Vardiya Tutma</li> <li>➤ Buzlu sularda seyir</li> </ul>
	Meteoroloji	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Genel meteoroloji</li> <li>➤ Tropik fırtınalar</li> <li>➤ Hava tahmini</li> </ul>
	SOLAS ve MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Denizde can güvenliği için uluslararası gereksinimler</li> <li>➤ Denizdeki kirliliğin önlenmesi için uluslararası gereklilikler</li> </ul>
	Denizciler için emniyet yönetimi ve emniyetli çalışma uygulamaları	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Personel hijyeni ve güvenliği</li> <li>➤ Denizciler için emniyetli çalışma kodu</li> <li>➤ Emniyet organizasyonu ve rolü, güvenlik zabiti sorumlulukları</li> <li>➤ Emniyetsiz uygulama ve kazaların raporlanması</li> <li>➤ İş faaliyetlerini planlama ilkeleri, gereksinimlerin karşılanması için hedef ve önceliklerin belirlenmesi</li> </ul>

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/671389/Master\\_Yacht\\_Syllabus.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/671389/Master_Yacht_Syllabus.pdf) kaynağından çevrilerek derlenmiştir.

## 2.8. MCA Yatların Gemiadamı ile Donatılması

Özellikle Türk Yat Yeterlik sistemindeki temel fark bu donatım esnasında ortaya çıkmaktadır. MCA de 24 metre ve üzeri ticari ve özel tüm yatlarda kaptan yerliliği yanında bir zabıt, yine gerekli yatlarda da makine zabıt ve tayfası konumlandırılmıştır. Çalışmada MSN1859 genelgesinde detayları anlatılan makine sınıfı gemi adamlarına değinilmeyecektir. Yine çalışmada kabasorta armalı yelkenli yatların ve eğitim gemilerinin yatların gemiadamı ile donatılmasına ilişkin detaylara da değinilmemiştir. **Tablo 2.8.** MCA de Yatların gemi adamı ile donatılması MSN 1858 genelgesine göre hazırlanmıştır.

**Tablo 2.8:** MCA Yatların Gemiadamı İle Donatılması

BÖLGE	YETERLİLİK	YAT BÜYÜKLÜĞÜ		
		>24M <200GT	200 GT – <500 GT	500 GT- <3000GT
60nm kadar	Kaptan	YM Offshore ya da MOY Limited	YK<500gt	YK 3000gt
	2. Kaptan	* YM Coastal ya da ** MOY Coastal	** YM Coastal ya da ** MOY Coastal	**VZ. <3000gt
	Zabıt	-----	-----	----
150nm kadar	Kaptan	YM Offshore ya da MOY Limited	YK<500gt	YK 3000gt
	2. Kaptan	YM Coastal ya da MOY Coastal	** YM Offshore ya da MOY Limited	2. Kaptan
	Zabıt	-----	-----	
150nm üzeri	Kaptan	YM Ocean ya da MOY Unlimited	YK<500gt	YK 3000
	2. Kaptan	** YM Offshore – MOY Limited	**VZ<3000gt	2. Kaptan
	Zabıt	-----	YM Offshore ya da MOY Limited	VZ <3000gt

\* Kaptan olmamak kaydı ve her iki disiplinde nitelikli olması şartı ile, güverte ve çarkçıbaşı görevlerini üstlenebilir.

\*\* Kaptan olmamak kaydı ve her iki disiplinde nitelikli olması şartı ile, güverte ve yardımcı çarkçı görevlerini üstlenebilir.

### Tabloda Kullanılan Kısaltmalar:

YK: Yat Kaptanı  
 YM Offshore: RYA Yachtmaster Offshore  
 MOY Limited: IYT Master of Yachts Limited

YM Coastal: RYA Yacht Master Coastal  
 MOY Coastal: IYT Master of Yachts Coastal

YM Ocean: RYA Yachtmaster Ocean  
 MOY Unlimited: IYT Master of Yachts Unlimited  
 VZ: Vardiya Zabiti

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRK YAT KAPTANI YETERLİLİĞİ İLE YABANCI YAT KAPTANI YETERLİLİKLERİ KIYASLAMASINA İLİŞKİN ARAŞTIRMA

#### 3.1. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Araştırma, nitel bir araştırma tekniği ile yapılmıştır. Bu yöntemin belirlenmesinde az sayıda kişi ile görüşme olanağının olması ve belirlenmiş odak bir konu olması temelindedir. Araştırma için önceden yapılandırılmış görüşme soruları, yüz-yüze görüşme tekniği ile uygulanmıştır. Yine kimi hallerde katılımcılara telefon ve elektronik iletişim kanalları ile de ulaşılarak bilgi toplanmıştır. Araştırma sebeplerine ve hedefine ilişkin bilgilendirme katılımcılara görüşme esnasında aktarılmıştır. Araştırma soruları:

İSİM: SOYADI:

YAŞ: TARİH:

#### 1. **Bölüm (Sahip olunan Türk Yeterlilikleri)**

- a. Sahip olduğunuz Türk yeterliliği?
- b. Ne zamandan beri bu yeterliliğe sahibsiniz?
- c. Bu yeterlilik ile ne zamandan beri doğrudan hizmet yaptınız (Kaptan olarak)?
- d. Uluslararası sularda Türk yeterliliğiniz sebebi ile yaşadığınız bir sorun oldu mu? Var ise kısaca açıkla mısınız?
- e. Sahip olduğunuz diğer yeterlilikler (Türk)?
- f. Bu ehliyet ile elde ettiğiniz en son sezon ortalama gelir? İlgili soruya 3000 – 5000 TL. / € vb. aralık ile yanıt verebilirsiniz.

#### 2. **Bölüm (Sahip yabancı yeterlilikler)**

- a. MCA, IYT vb. diğer hangi ehliyetlere sahipsiniz?
- b. Ne zamandan beri bu yeterliliğe sahipsiniz?
- c. Bu yeterlilik ile ne zamandan beri doğrudan hizmet yaptınız (Kaptan olarak)?
- d. Uluslararası sularda ilgili yeterliliğiniz ile yaşadığımız sorunlar oldu mu? Var ise kısaca açıklar mısınız?
- e. Sahip olduğunuz diğer yabancı yeterlilikler?
- f. Bu ehliyet ile elde ettiğiniz en son sezon ortalama gelir? İlgili soruya 3000 – 5000 € / TL. vb. aralık ile yanıt verebilirsiniz.

### **3. Bölüm (Tercih Sebepleri, ortaya çıkmış değişiklikler)**

- a. Türk yat sınıfı yeterlilik sahibi iken yabancı bir yeterlilik tercih etmekteki *temel* sebeplerinizi belirtir misiniz? Lütfen tercih sıralamanızda birden fazla sebep var ise en önemli sebebin numarasını ilk yazarak sıralayınız. (3, 5, 1, 2, 4) gibi.
  1. Uluslararası camiada bilinirlik,
  2. Donatan, İşletme baskısı,
  3. Sigorta kuruluşlarının baskısı,
  4. Bayrak devleti istekleri,
  5. Diğer:
- b. Türk yeterliliği için verilen eğitim ile yabancı yeterlilik için verilen eğitimi kıyaslar mısınız?

Eklemek İsteddiğiniz başkaca hususlar var mıdır?

### **3.2. ARAŞTIRMANIN HEDEFİ**

Araştırma da ortaya koyulmaya çalışan ana hedef, Türk Yat Kaptanı yeterlilik sahiplerinin yabancı bir yeterliliğe gerçekten ihtiyaç duyup duymadıklarının ortaya çıkarılması ve bu sayede Türk Yat Kaptanı yeterlilik sistemindeki birtakım ihtiyaçları ortaya konulmasıdır. Aynı zamanda hedef seçilmiş yeterlilik sahiplerinin, tüm projeye destek sağlayacak deneyimlerinin ortaya çıkarılmasıdır.

### **3.3. ARAŞTIRMANIN ÇEVRESİ**

Araştırmaya katılacak yeterlilik sahibi kaptanların özellikle Türk Yat Kaptanı yeterliliği yanında, bir kısım deneyimi olmak koşulu ile yabancı herhangi bir Yat Kaptanı yeterliliği ya da dengi bir yeterlilik sahibi olması çerçevesinde tutulmuştur. Kişiler belirlenirken araştırmacının, araştırma tarihindeki başkanı olduğu Profesyonel Yatçılar Derneği üye listeleri, yine araştırmada yatçılık merkezi olan Bodrum ilçesinde kurulu Bodrum Denizciler Derneği üye profilleri içerisinde ulaşılabilenler ile yapılmıştır.

### **3.4. ARAŞTIRMANIN SÜRESİ VE LİMİTLERİ**

Araştırmanın özellikle kış aylarında yapılması planlanmıştır. Yat Kaptanlarına meslekleri gereği sezon tabir edilen yoğun tarih aralığında (Mart-Kasım) ulaşma imkanının olmadığı da araştırmacının kendi mesleki durumu göz önünde bulundurularak seçilmiştir. Bu sebep ile Kasım 2017 sonundan itibaren araştırmaya uygun kişiler ile temas edilmeye başlanmış ve yaklaşık 1,5 ay sürmüştür. Araştırmaya konu çift yeterlilik sahibi yat kaptanı profillilerinin kolaylıkla ya da kaynak olabilecek yerlerden ulaşımı bu araştırmayı kısıtlamıştır. Türkiye’de yabancı yeterlilik için eğitim vermeye yetkili olan 2 kurumdan da bilgilere ulaşılmaya çalışılmış ancak istenilen sayıda kişi ile temas edilememiştir. Burada en büyük kısıt her iki ehliyete ve kaptan yeterliliğine sahip olma kriteri olmuştur. Araştırma katılan toplam 12 uygun profil katılımcı ile yapılmıştır.

### **3.5. ARAŞTIRMA VERİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Araştırma için 12 ayrı kişi tarafından ayrı zaman ve mekanlarda yanıtlanmış olan görüşme kayıtları, araştırmacı tarafından yazılı metne dönüştürülmüştür. Toplam 3 bölüm ve 15 sorudan oluşan ve genellikle açık uçlu sorulardan oluşan araştırma değerlendirilmesi metne dönüştürülmüş verilerin incelenmesinde içerik analiz tekniği kullanılmıştır. İçerik analizi, metinden çıkarılan geçerli yorumların bir dizi işlem sonucu ortaya konulduğu bir araştırma tekniğidir. Bu yorumlar, mesajın göndereni, mesajın kendisi ve mesajın alıcısı hakkındadır (Weber, 1989:5; Koçak, Arun,

2006:22). Görüşme soruları ayrı ayrı ele alarak, yanıtlara göre veriler değerlendirilmiştir.

### 3.6. BULGULAR

Bu bölümde görüşme sorularının analiz edilmesine istinaden elde edilen veriler paylaşılmaktadır.

#### 3.6.1. Demografik Durum

Görüşme soruları toplam 12 kişiye yöneltilmiş olup, katılımcıların tamamını erkekler oluşturmaktadır. Katılımcılar 26 ile 46 yaş aralığındadır.

#### 3.6.2. Birinci Bölüm Bulguları

Türk yat kaptanı yeterliliğine ilişkin hazırlanmış 6 sorudan oluşan bu bölümde araştırmaya katılanlardan yeterliliklerinin bilgileri, ne kadar zamandan beri bu yeterliliklerinin mevcut olduğu, mesleki tecrübeleri ile ilgili zaman, kazanç bilgilerinin sorulduğu, yeterlilik ile ilgili sıkıntı yaşayıp yaşamadıkları üzerine çalışma yapılmıştır. 1. Soruya istinaden araştırma katılımcılarının tamamının Yat Kaptanı (499GT) yeterliliğine sahip olduğu görülmektedir. 2. ve 3. sorulara verilen yanıtlar **Tablo 3.1.** da ele alınmıştır.

**Tablo 3.1:** Sahip Olunan Yeterlilik ve Tecrübe Karşılaştırması



Araştırmacı tarafından 2017-2018 aralığında yapılmış görüşme yanıtlarına istinaden derlenmiştir.

**Tablo 3.1** de katılımcıların yarısının yeterliliği kazandığı aynı zamanda görev aldığı anlaşılmaktadır. Diğer yarısının ise daha sonra görev aldığı görülmektedir. 5. Kişinin yeterliliğini aldıktan 10 yıl sonra göreve başladığı verilere yansımıştır. Bu kaptan ile ilgili verinin net anlaşılabilmesi için hem 1. Hem de 2. bölümdeki sorulara verdiği yanıtlar araştırmaya eklenmiştir. Kaptanın bu çok uzun süre sonra görev yaptığı gibi algılanan yeterliliğinin yerine yabancı yeterliliği ile görev yaptığı sonucuna varılmıştır. Buna göre birinci bölümde sorulan sorular:

**Soru 1b:** Ne zamandan beri bu ehliyete sahipsiniz?

**Cevap 1b:** 2002 Yılından beri yat kaptanı ehliyetim var.

**Soru 1c:** Bu yeterlilik ile ne zamandan beri doğrudan hizmet yaptınız (Kaptan olarak)?

**Cevap 1c:** 2012'den beri Türk yat kaptanı yeterliliğimi kullanıyorum,

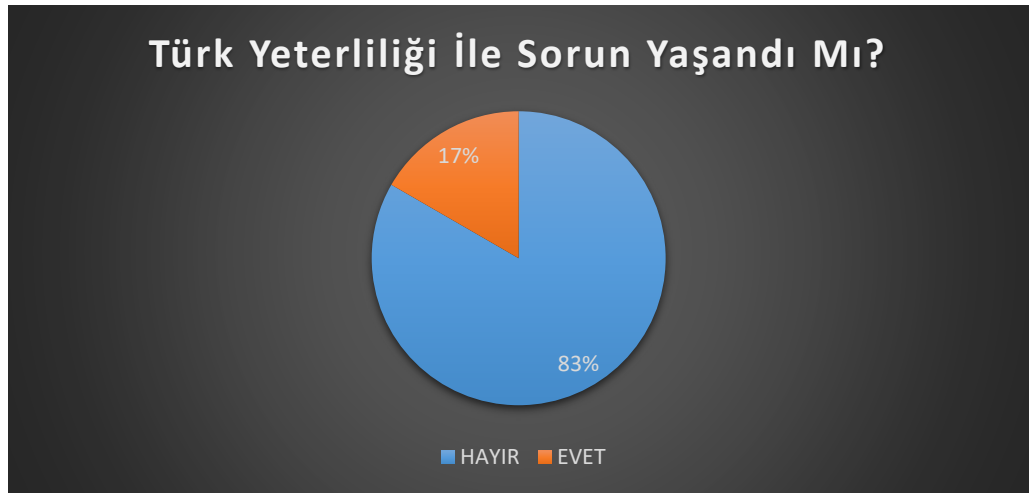
İkinci Bölümde sorulan sorular:

**Soru 2b:** Ne zamandan beri bu ehliyete sahipsiniz?

**Cevap 2b:** Yurt dışı eğitimlerim 2004 yılı itibari ile başladı ve takibindeki yıllarda ehliyetlerimi 2009'a kadar tamamladım.

Birinci bölüm 4. Sorudaki Türk Yat Kaptanı yeterliliği sebebi ile uluslararası sularda yaşanan bir problem olup olmadığı öğrenilmeye çalışılmıştır.

**Tablo 3.2:** Türk Yat Kaptanı Yeterliliği Sebebi ile Uluslararası Sularda Sorun





Araştırmacı tarafından 2017-2018 aralığında yapılmış görüşme yanıtlarına istinaden derlenmiştir.

**Tablo 3.2.**' de görüldüğü üzere verilen yanıtlarda %17'lik bir kısımda sorun teşkil eden bir durumun ortaya çıktığı görülmektedir. Bu kısım incelendiğinde 2 kişinin farklı nedenler ile sıkıntı yaşadığı, bunlardan Kaptan Ömer Balkan'ın yıllık bayrak denetlemesi ve yeterliliklerde önceleri bulunmayan STCW kod düzenlemesinin yazmaması sebebi olduğu görülmektedir. Kaptan Ömer Balkan'ın yanıtı, *“Yatçılık hayatım 2001 yılında Fransa'da başladı ve 2004 yılından beri ticari yatlarda officer olarak görev almaya başladım. 2000 Yılından sonra Avrupa'da MCA'nın Redsign'a bağlı bayrak devletleri üzerindeki etkisi şu ankinden daha fazlaydı ve maalesef Türk yat kaptanı ehliyetimin STCW kod numarası bulunmadığından dolayı bayrak devleti yıllık surveylerinde kabul görmedi ve bu sorun beni yabancı ehliyetlere yöneltti.”* İfadesinden gelmektedir. Diğer sorun yaşadığını ifade eden Kaptan Çağdaş Acar'ın yanıtı ise; *“Oldu, Türk ehliyete sahip olduğum için port state tarafından çık sıkı ve çok sık denetimlere tabi tutuldum.”* şeklindedir.

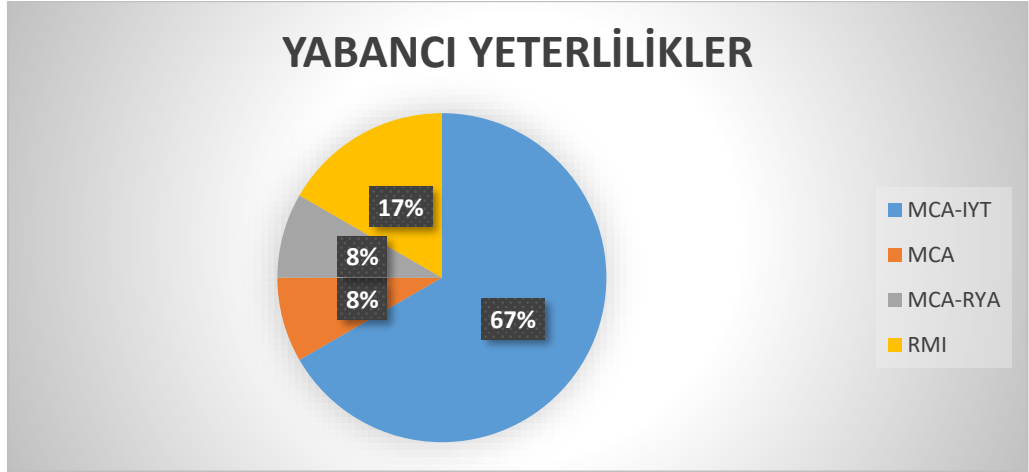
Birinci bölüm 5. Sorusu olan sahip olunan (Türk) diğer yeterliliklerinin, 6 kişi tarafından yanıtlanmadığı, 3 kişinin ROC (Restricted Operational Certificate) kısaltması ile tanımlı “GMDSS Tahditli telsiz operatör belgesi”, 1 kişinin kısa mesafe telsiz operatörü belgesi ve ROC belgesi, 1 kişinin de GOC kısaltması ile tanımlı “GMDSS Genel Telsiz Operatör Yeterliliği” sahibi olduğu ve 1 kişinin de sınırlı vardiya zabiti olduğu bilgisine ulaşılmıştır.

Birinci bölümün son sorusunda araştırmaya katılanlardan gelirlerine istinaden yanıtlar aranmıştır. Verilen yanıtlara istinaden 8 kişi geliri hakkında bilgi paylaşmış, 4 kişi soruyu yanıtlamamıştır. 8 kişiden en az gelir beyan eden kaptanın 4000TL -5000TL aralığında gelire sahip olduğu, en fazla gelir beyan eden kaptanın da 15000 TL ve 3000€-5000€ aralığında iki kişi olduğu saptanmıştır. Bu sorunun esas hedefi olan farklı bir yeterlilik sahibi olma talebinin ekonomik bakımdan araştırmacıların gelirine yansıyor yansımadığına ilişkin karşılaştırmalı tablo ileride verilmiştir.

### **3.6.3. İkinci Bölüm Bulguları**

İkinci bölümde görüşmeye katılan kişilere, birinci bölümle aynı sorulardan oluşan 6 soru yöneltilmiştir. Verilen yanıtlara istinaden 2.bölüm 1. Sorusuna verilen yanıtlara göre **Tablo 3.3.** hazırlanmıştır.

**Tablo 3.3:** Farlı Bayrak Devleti Yabancı Yeterlilik Oranları

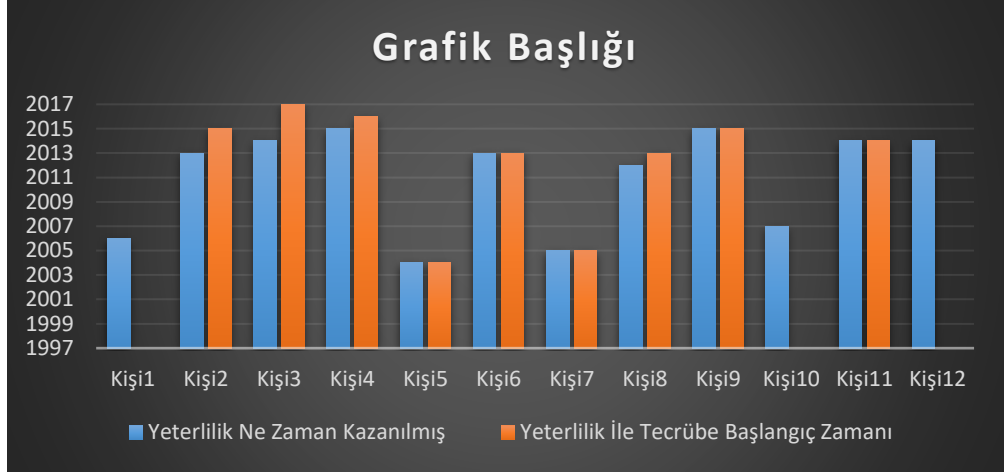


Araştırmacı tarafından 2017-2018 aralığında yapılmış görüşme yanıtlarına istinaden derlenmiştir.

**Tablo 3.3.**'e göre 12 kişiden 8 kişinin (%67) IYT- MCA onaylı yeterliliklerinin olduğu görülmektedir. %17'lik kısmı temsil eden 2 kaptanın yeterliliklerinin de RMI (Republic Of The Marshall Islands) Marshal Adaları Cumhuriyeti onaylı yeterlik sahibi oldukları görülmektedir. RYA-MCA 1 kaptan ve MCA yeterlik sahibi 1 kaptan mevcuttur. Görüleceği üzere her ne kadar RYA ve IYT yeterlilikleri bu kurumlardan alınsa da kaptanlar yeterliliklerini tanımlarken MCA ön ismini vermektedir. Bu da araştırmaya konu MCA sisteminin piyasada bilinirliğine ilişkin bir örnek teşkil etmektedir.

Araştırma ikinci bölüm 2. ve 3. sorularının yanıtlarına istinaden aşağıdaki tablo ortaya çıkmıştır.

**Tablo 3.4:** Sahip Olunan Yeterlilik ve Tecrübe Karşılaştırması



Araştırmacı tarafından 2017-2018 aralığında yapılmış görüşme yanıtlarına istinaden derlenmiştir.

Yukarıdaki tabloya göre bu kaptanlardan 3 kişi bu yeterliliği almasına rağmen hiç kullanmamış, 5 kaptan yeterliliği kazandığı tarihten itibaren aktif olarak kullanmaya başlamıştır. Verilerden geriye kalan 4 kaptanın da daha sonraki yıllarda aktif olarak kullandığı görülmektedir. Bu gurubun ortalaması 1 yıldan fazla zamana denk gelmektedir. Yine bu guruptaki kaptanlardan en geç aktif olarak bu yeterliliği kullanan kaptanın 3 yıl sonra bu yeterlilik ile görev yaptığı anlaşılmaktadır.

Araştırmanın bu bölümdeki 4. sorusuna verilen yanıtlardan yola çıkarak aşağıdaki tablo hazırlanmıştır.

**Tablo 3.5:** Uluslararası Sularda Yeterlilik İle Yaşanmış Sorunlar



Araştırmacı tarafından 2017-2018 aralığında yapılmış görüşme yanıtlarına istinaden derlenmiştir.

**Tablo 3.5.** e göre 1 kaptanın yanıtından yabancı yeterliliği ile sıkıntı yaşadığı ortaya çıkmaktadır. Burada araştırmaya dahil olmuş yabancı yeterliliklerin Türk Yat Kaptanı yeterliliğinden daha az sayı ve oranda sıkıntı yaşadığı görülmüştür. Bu sıkıntı incelendiğinde soruyu yanıtlayan Kaptan Muhammet Okumuş 'un verdiği yanıtta göre;

***Soru 2d:** Uluslararası sulara ilgili yeterliliğiniz ile yaşadığınız sorunlar oldu mu? Var ise kısaca açıkla mısınız?*

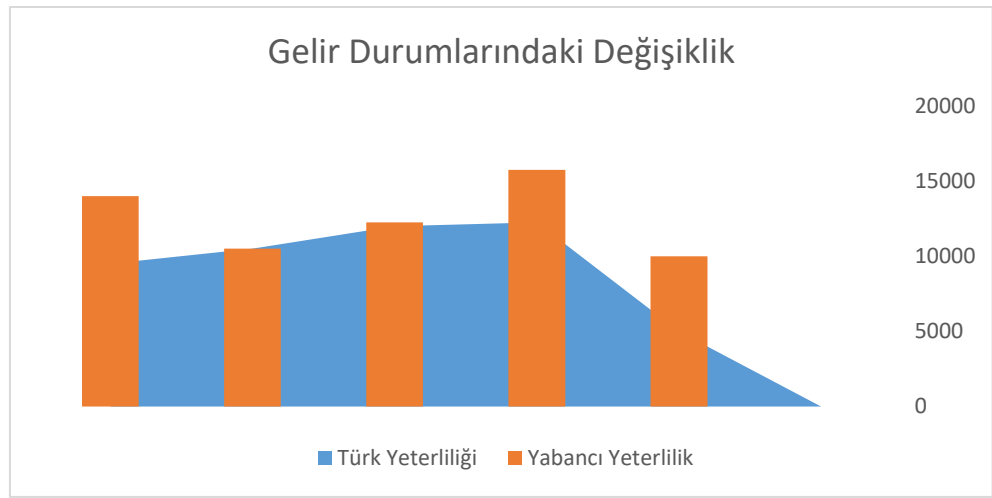
***Cevap:** Malta bayraklı ticari yatlar bu ehliyeti tanımıyor.*

İkinci bölüm 5. sorusuna verilen yanıtlara istinaden, yabancı yeterlilik olarak katılımcılardan 6 kaptanda başka bir yeterlik bulunmazken, 2 kaptanda MCA-VHF telsiz yeterliliği, 1 kaptanda MCA-Aproved Engine Course yeterliliği ve ICC (International Certificate for Operators of Pleasure Craft) yeterliliği, 1 kaptanda IYT RIB Master (Small Powerboat & RIB Master Training) yeterliliği, 1 kaptanda MCA-GOC yeterliliği ve 1 kaptanda ise RMI-ROC yeterliliği mevcuttur.

İkinci bölüm son sorusunda ise katılımcı kaptanların yabancı yeterliliklerine istinaden gelir seviyeleri bilgisine ulaşılmaya çalışılmıştır. Bu soruya verilen yanıtlara istinaden 5 kaptan yanıt vermek istememiştir. Çeşitli kurların olduğu yanıtlarda kaptanlardan en yüksek gelir elde eden kişinin 5000€ gelirinin olduğu, en düşük gelir beyan eden kaptanın 11000 TL geliri olduğu anlaşılmıştır. Araştırmada kaptanların gelir seviyelerini arttırmak üzere yabancı bir yeterlilik almak istemeleri durumuna istinaden her iki bölümde sorulmuş olan gelir durumlarına ilişkin yanıtların derlendiği tablo aşağıda yer almaktadır. Tablo hazırlanırken, karşılaştırılabilecek verileri veren kaptanların gelir farklılıkları yansıtılmıştır. Ayrıca kur farkını kaldırmak adına yabancı yeterlilikler ile görev yapmaya başladıkları yıl temel olacak şekilde çarpan 3,5 olarak belirlenmiş ve kendilerinin de onayı ile bir temel rakam elde edilerek grafiğe çevrilmiştir. Ancak unutulmamalıdır ki gelirlerdeki tek farklılık kurdan ve geçmişe dönük hesap ayarından değil, çalışılan yatın gulet, yelkenli ya da

motor yat, boy farkı, charter ya da özel oluşu bu farkın doğmasına sebep olabilecektir. Araştırmada cevap veren kaptanlar ile yapılan kayıt dışı söyleşiler ışığında bu grafik oluşturulmuştur. **Tablo 3.6.** e göre soruyu yanıtlayan kaptanların, yabancı yeterlilikleri ile elde ettikleri gelir seviyesinde keskin artışlar mevcuttur. Yine araştırmacının da aynı işi yapıyor olması ve uzun yıllardır sektörü biliyor olması nedeniyle kendi tecrübesini de araştırmanın yorumlanmasında kullanmıştır.

**Tablo 3.6:** Gelir Durumlarındaki Değişiklik

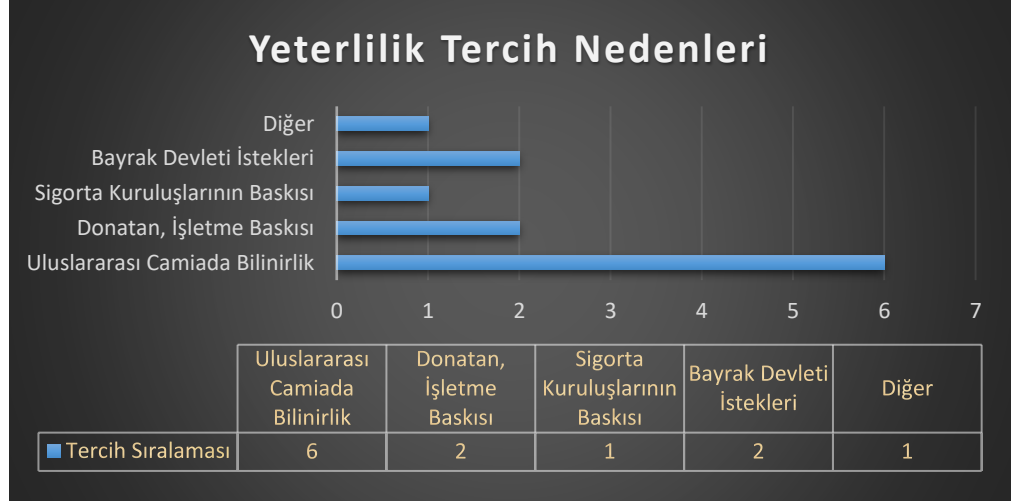


Araştırmacı tarafından 2017-2018 aralığında yapılmış görüşme yanıtlarına ve kendi tecrübesine istinaden derlenmiştir.

### 3.6.4. Üçüncü Bölüm Bulguları

Bu bölümde ilk olarak araştırmacılara yöneltilmiş soruda ellerinde uluslararası bir yeterlilik olan Türk Yat Kaptanı olmasına rağmen neden, bu yeterliliklere yönelmişlerdir yanıtı aranmıştır. Tablo ile bu tercihe sebepler ortaya konulmuştur.

**Tablo 3.7:** Yabancı Yeterlilik Tercih Nedenleri



Araştırmacı tarafından 2017-2018 aralığında yapılmış görüşme yanıtlarına istinaden derlenmiştir.

**Tablo 3.6.**'nın oluşumuna istinaden verilmiş cevaplardan kaptanların tercih ettikleri yabancı yeterliliğin özellikle uluslararası yatçılık camiasında bilinmesi tercih nedeni olmakta. Burada Türk bayraklı yat sayısı ile de bu tercihin ilişkilendirilmesi göz ardı edilemez. Yine yatçılığın ülkemizde kısa süreli tarihçesi ile dünyadaki tarihçe farkının ve elbette bu sektörün doğumuna öncelik eden belli başlı ülkelerin tanınması gibi etkenlerin de sektörde kendisine yer arayan personellerin, tercih edilmesinde bilinirlik kriterinin ağır bastığı ülke yeterlilik sistemlerinden olabildiğince faydalanmaktadır.

Üçüncü bölüme kaptanlara yöneltilmiş 2. soruya verilmiş yanıtlar aşağıdaki tablo ile tek çatı altında sunulmuştur.

**Tablo 3.8:** Türk Ve Yabancı Yat Kaptanı Eğitim Sistemi Karşılaştırması

Yabancı Yeterlilik Eğitim Sistemi	Türk Yat Kaptanı Eğitim Sistemi
Eğitim kısadır ancak kaliteli/uzaktan eğitim mevcut. Ancak Türkiye'de verilen eğitim hak ettiği şekilde değildir.	Eğitim süresi çok uzun, detay çok ancak kalitesiz, çalışırken eğitim olanaksız
İçeriği dil farkı hariç benzerdir	İçeriği dil farkı hariç benzerdir
Sınavlar yazılı ve uygulamalıdır	Sınavlar test usulü, uygulama yok
Gemi ve yat ayrımı nettir	Böyle bir ayrım yoktur
Staj süresi kısa / yok	Staj süresi uzun
Nitelikli, az mezun	Çok fazla niteliksiz mezun
Sürekli öğrenim	Zamanla unutulmuş eğitim
Hak edene, ciddi	Kimi kurslarda ahlaksızlık, ciddiyetten uzak

Araştırmacı tarafından 2017-2018 aralığında yapılmış görüşme yanıtlarına istinaden derlenmiştir.

Bu bölümde verilen yanıtlara istinaden tabloda temel 8 ana başlık ile kaptanların kıyaslama yaptığı görülmektedir.

Üçüncü bölümün son sorusunda katılımcılardan kendi ek fikirleri istenmiştir. 8 kaptan aşağıdaki hususlarda görüş bildirmişlerdir.

- Yat kaptanının tecrübesine dayalı bir sistem kurgulanmalıdır. Yeni mezun ile 30 yıllık mesleki tecrübe aynı yeterliliği hak etmemelidir,
- Mevzuatta yatın tamamen ayrı şekilde tanımlanarak, tüm içeriğin ona göre tekrar düzenlenmesi gereklidir,
- Son yönetmelik ile ortaya çıkan kalitesiz eğitim, yeterliliğin kolay kazanılması gibi hallerden yat kaptanı yeterliliğinin güvenilirliği uluslararası arenada iyice düşmüştür, yabancıya yönelimi arttırmıştır,
- Yatçılığın tamamen ayrı bir sektör olduğu gerçeğinden hareket ile gemi zabıtlarına ve donanma mensuplarına sınavsız verilen yeterlilikler gözden geçirilmelidir,
- Eğitimde ciddiyet, disiplin sağlanmalı basit olmamalı ve uygulamalı hale gelmelidir,
- IMO da gri bayraklı ülkeler arasına girmenin önlenmesi adına yetersiz yat ve mürettebatı ile ilgili acil tedbirler alınmalı, gerekli denetlemeler yapılmalıdır,
- Yeterlilik sahiplerinin kalitesinin uluslararası manada artması için İngilizceden ve ana dilinden başka dil alması sağlanmalı,
- STCW sözleşmelerinde yeni yürürlüğe giren tüm kodlar ile uyumlu hale getirilmeli.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Ülkemizde turizm ekonomisinin en önemli ayaklarından deniz turizminin tartışmasız en önemli aktörü konumundaki yatçılığın da kendi içindeki en önemli aktörü kuşkusuz mürettebatıdır. Bugün itibari ile ülkemizde bu mürettebatın kemik kadrosunu Yat Kaptanları oluşturmaktadır. Yat kaptanları hem ticari hem de özel yatlarımızda kimi zaman yalnız, kimi hallerde de mürettebatları ile yatlarımızın seyir yapabildiği tüm denizlerde ülkemizi temsil etmektedir.

Yatların boylarının önemli ölçüde büyümesi, teknolojilerinin ciddi şekilde gelişmesi ve elbette gezmek, spor yapmak, eğlenmek için sürekli farklı yerlerde olmak isteyen yat sahipleri ve yatçıların uluslararası bir çok yere yelken açmaya, seyretmeye başlaması ve süreklilik arz eden bu durum karşısında, dünya denizcilik örgütleri ve önde gelen deniz ulusları önce yatlara karşı kifayetsiz duramamış, denizcilik ile ilgili uluslararası çeşitli kurallarda ve tanımlarda yer vermeye başlamışlar sonra da yat mürettebatları ile ilgili ciddi düzenlemelere gitmeye başlamışlardır. Dünyada özellikle denizci uluslarda yat ile ilgili yeterliliklerde profesyonelleşmeye gidilmiş, kaptan yeterliliği, eğitimden, teorik hayata kadar en ince şekilde düzenlenmiştir. Yeterliliğin ticari denizcilik kaptanlarından pek de farkı kalmayan donanım ve eğitim süreçleri artık hizmetten farklı, birbiri içine girmiştir. Öyle ki araştırma içinde de görüldüğü üzere yat kaptanı yeterlilik sahipleri isterlerse ticari bahriyede de görev almaktadırlar.

Kaçınılmaz olarak ülkemizde, ortadaki bu gerçeklik çerçevesinde hareket etmeye gayret göstermekte, yatı, yatçıyı, mürettebatını çeşitli mevzuat düzenlemeleri ile bir yere getirmek adına çalışmalarını sürdürmektedir. Dünya ile her noktada entegre olmaya çalışan ülkemizin yat personeline ilişkin Yat Kaptanı yeterliliğinden başlayarak, mevzuatta son yıllarda yapmaya çalıştığı hızlı, ancak sektör gerçeklerinden uzak değişiklikler, hem sektörün dünyadaki imajını olumsuz yönde etkilemekte, hem de yeterlilikleri ile profesyonel olarak çalışmakta olan insanları üzmemektedir. Ortaya çıkan bu eksikliklerin en başında da uluslararası sularda yetersiz yat kaptanları yüzünden tutulmaların doğrudan ülkemize etkisi, yine yetersiz ve kolay eğitim sonucunda yat kaptanı istihdamında yaşanan enflasyonun, özellikle çok yüksek gelir seviyeli insanlara hitap etmesi bakımından yatçılıkta yabancı yat kaptanına yönelimi ve veya mevcuttaki yat kaptanlarının gelirlerini düşürerek ekonomik boyutta



zarara uğramalarına sebep olması sonuçlarını doğurmuştur. Ayrıca mevcutta bulunan yat kaptanı yeterlilik sahiplerinin tümü bir anda en yakın kıyıdan 200 deniz mili ile sınırlandırılarak, neredeyse kendi yatçılık sektörümüz Akdeniz içerisine hapsedilmiştir. Bir üst yeterliliğin ise eğitim süresinin uzunluğu ise mevcutta çalışanların bu eğitimi almasına en büyük engel olarak karşımıza gelmiştir. Bu eğitimi bir türlü alabilen kaptanlarında, mevzuatın değişiminden bugüne kadar hiç açılmayan sınavı yüzünden bu yeterlilik sadece mevzuatta bir düzenleme olarak kâğıt üzerinde kalmıştır. Her ne kadar 500GT ve üzeri yat sayımız az da olsa, dünyada söz sahibi olmak ve geniş istihdam politikaları üretmeye çalışan devletimiz dünya yat piyasasına kaptan ve mürettebat sağlama konusunda etkin olamamıştır. Halen yata ve personeline amatör bir göz ile bakan sistemin, bu kalıptan çıkarak doğru ve kaliteli genel düzenlemeler ile denizci millet olma yönünde teşvik ve imkân sağlaması tartışılmaz durumdadır. Yat yeterlilikleri de bu genel sistemde en önemli ayağı oluşturmaktadır. Bu sayede yeniden yapılandırılacak sistemin kurgusu doğru temeller üzerinde olacaktır.

Kendi milli yeterlilik sistemimizin ortaya çıkarılması için araştırma, bu bakış açısıyla kurgulanmış, daha evvel olmayan bir çalışmanın temellini akademik ortamda yanıtlamaya ve eksiklikleri doğru şekilde göstermeye çalışmıştır. Ülkemiz yat kaptanı yeterlilik sistemi incelenerek, dünyada geçerli bir örnek ile kıyaslanmaya çalışılmıştır. Özellikle araştırmada Yat, Yat Kaptanı yeterliliği ile ilgili istatistiki veri ve kaynaklara ulaşmadaki zorluk ve yetersizlikler önemle vurgulanmaya çalışılmıştır. Geliştirilmeye ve daha derinlemesine incelenmeye gerek duyan yat kaptanı yeterliliği ile ilgili çalışma, özellikle eğitim ve öğretim ile ilgili süreçte daha da detaylandırılarak yol gösterici hale getirilebilir.

## KAYNAKÇA

Güner, İ., 1995, Turistik fonksiyonları Açısından Bodrum Yat Limanı, Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı:1, Erzurum,

[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a596910eaa5a0.33533724](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a596910eaa5a0.33533724), (10.12.2017),

Deniz Turizmi Yönetmeliği, (2009), T.C. Resmi Gazete, 27298, 24 Temmuz 2009,

Laura Nineham, “What is Megayacht”, <https://www.boatinternational.com/yachts/editorial-features/mega-yachts-explained--27357> (10.12.2017),

Gemi Adamları Yönetmeliği, (2002), T.C. Resmî Gazete, 24832, 31. Temmuz, 2002,

Deniz İş Kanunu, (1967), T.C. Resmî Gazete, 12586, 29 Nisan 1967,

Türk Ticaret Kanunu, (2011) T.C. Resmî Gazete, 27846, 14 Şubat 2011,

Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük, (1978), T.C. Resmî Gazete, 16330, 26 Haziran 1978),

Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkında Tüzük, (1986), T.C. Resmî Gazete, 19203, 26 Ağustos 1986),

Gemi Adamları Yönetmeliği, (1989), T.C. Resmî Gazete, 20274, 06 Eylül 1989),

Gemi Adamları Yönetmeliği, (1992), T.C. Resmî Gazete, 21203, 18 Nisan 1992),

Gemi Adamları Yönetmeliği, (1997), T.C. Resmî Gazete, 22893, 30 Ocak 1997),

Gemi Adamları Yönetmeliği, (2002), T.C. Resmî Gazete, 24832, 31 Temmuz 2002),

Gemiadamları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik, (2012), T.C. Resmî Gazete, 28390, 23 Ağustos 2012),

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Gemiadamları Eğitim Ve Sınav Yönergesi”,02.03.2015,

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DENIZCILIK/tr/images/20150305\\_125745\\_81097\\_1\\_81100.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DENIZCILIK/tr/images/20150305_125745_81097_1_81100.pdf), (18.12.2017).

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gemi Adamları Bilgi Sistemi, <https://gbs.udhb.gov.tr/gaeb/public/kurumbilgi.aspx>, (15.01.2018).

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yat İstatistikleri 2016, s.9, <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9863/yat-istatistikleri.html>, (05.01.2018),

Deniz Ticaret Odası, Deniz Ticareti Dergisi, Nisan 2016, s.3,

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Faaliyet Raporu, s.419, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf>, (15.01.2018),

(Deniz Ticaret Odası, Deniz Ticareti Dergisi, Mart 2017, s.16)

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, “Gemilerin Gemiadamı ile Donatılmasına İlişkin Yönerge” de Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönerge, 03.08.2017,

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?DUYURU=10080&KATEGORI=;>, (19.12.2017),

(<http://www.etesienmarine.com/en/articles/13-history-of-yachts>, (04.01.2018), Summary of Yachting History, The Lotus Magasine, Vol. 5, No. 8 (May, 1914), <https://www.jstor.org/stable/20543576> pp. 505-512. (04.01.2018))

<http://www.redensigngroup.org/> (08.11.2017)

[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Yacht\\_Training\\_Worldwide](https://en.wikipedia.org/wiki/International_Yacht_Training_Worldwide),(08.11.2017)  
raining and Certification Guidance: UK Requirements for Deck Officers on Large  
Yachts, (2015), Merchant Shipping Notice, 1858, 11Haziran 2015

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/671389/Master\\_Yacht\\_Syllabus.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/671389/Master_Yacht_Syllabus.pdf) (07.12.2017).

Koçak, Arun, İçerik Analizi Çalışmalarında Örneklem Sorunu, Selçuk İletişim, Cilt4,  
Sayı13, 2006, s.22