



Denizcilik eğitim ve öğretiminde mesleki ve akademik gerekliliklerin birleştirilmesi

Combining vocational and academic requirements in the maritime education and training

PROF. DR. REZA ZİARATI*

Etkin bir denizcilik eğitiminin sağlanması için zaman, maliyet ve gereklilikler asıl sorunlar ve zorlukları oluşturmaktadır. Denizcilik eğitimi kurumları bu problemleri alanları bağımsız olarak çözmeye çalışan kurumlardır.

Time, cost and requirements are the major issues and challenges for achieving an effective MET practice. MET institutions are trying to overcome these problem areas independently.

DENİZ EĞİTİMİNİN ÖNEMİ

Deniz eğitimi, denizcilik eğitiminin önemli bir unsurudur ve denizde geçen en az 12 aylık bir süreyi kapsar. Yapılandırılmış bir eğitim programıdır ve aşamalar halinde veya denizde sürekli bir dönem olarak gerçekleştirilebilir. Eğer akademik bir dönemin süresi 14/15 hafta ise deniz eğitimi akademik yıl esnasında en az üç veya dört dönemi kapsamaktadır. Deniz eğitimi akreditasyona tabidir ve aday öğrenciler gereken tüm çalışmalarını kurumun uygun göreceği şekilde ve herhangi dış kurumun (mesela dış rejimlere tabiye akreditasyon kurumu veya lisanslandırma kurumu) şartlarına uygun olarak tamamlamış olduklarını ispatlamalıdır. Ülkelerin pek çoğu STCW şartlarına göre ISF deniz eğitimi portföyünü izlemektedir ve portföy denizde yapılacak ve kaydedilecek ve eğitim programı uygulanırken ve/veya tamamlandıktan sonra tasdik edilecek işlerin büyük bir bölümünü kapsamaktadır.

IMO gerekliliklerinin bazı bölümlerini (her subay tipi için örnek ders) deniz eğitimi kapsamına aktarabilir miyiz? Bunun yanıtı tabii ki evet olacaktır, ancak bu sadece deniz eğitimi esnasında neyin olabileceği konusunda güvenilir ve etkin bir kontrol sistemi oluşturmak mümkündür. Maalesef, böyle bir sistemin oluşturulması çok da kolay değildir. Öncelikle, akademik çalışanları gemilerde gemi içinde verilen eğitimi değerlendirmek için göndermemekteyiz. İkinci olarak ise, gemi personeli gereken zamanı ayırmaya ve aday öğrenci eğitimine verilen özeni göstermeye genelde çok da istekli olmayabilir, pek çok DSTO'lar dahi (görevli gemi eğitim subayları) deniz eğitiminin kalitesini sağlamak için istekli değildir.

IMPORTANCE OF SEA TRAINING

Sea training is an important element of the MET and covers at least 12 months sea time. It is a structured programme of training and can be carried out in phases or as a continuous period at sea. If an academic semester is of 14/15 week duration, sea training covers at least three and often four semesters of the academic year.

Sea training is subject to accreditation and cadets should prove that they have completed all required work to the satisfaction of the institution and in line with requirements of any external body such as an accrediting body or licensing authority if subject to such external regimes. Most of the countries follow ISF Sea Training Portfolio based on STCW requirements and the portfolio covers a huge spectrum of works to be carried out and recorded at sea and verified during and/or after the training programme has been concluded.

Can we transfer some parts of IMO requirement (Model course for each type of officer) into Sea Training period? The response surely would be yes, but this is only possible if we can establish a reliable and effective control system over what happens during the sea training. Unfortunately it is not so easy to create such a system. Firstly we are not able to send the academic staff to assess the work on board all ships. Secondly the ship crew are generally not so eager to assign the required time and pay the attention required for cadet training if do not sense the need, even most DSTOs (Designated Shipboard Training Officers) are not all keen to provide sufficient care for ensuring the quality of sea training. Some shipping companies who are well



Deniz eğitiminin öneminden haberdar olan bazı gemicilik şirketleri aday öğrenci eğitimi için gerekli yönetimin sağlanması yönünde isteklidir. Bazı gelişimci şirketler kendi deniz eğitimi portföylerini dahi geliştirmişlerdir ve gemilerinde verilecek eğitimin kalitesini sağlamak için eğitim sistemleri yaratmışlardır.

Eğer denizcilik eğitimi kurumları bu tip şirketlerle karşılıklı menfaatler sağlayan düzenlemelere giderlerse, mesleki eğitimin bir kısmı deniz eğitimine ayrılabilir. Bu durumda, denizcilik eğitimi aday öğrencileri için eğitim kalitesini geliştirmek için biraz zaman yaratacaktır. Bunlar ayrıca mesleki birimler için ders sayısını da azaltacak ve diğer akademik birimler için daha fazla zaman sağlayacaktır.

Kurumumuz, TÜDEV, MNTB (Ticari Denizcilik Eğitim Kurulu) tarafından kullanılan deniz eğitimi portföylerini kullanır ve önemli akreditasyon ve tescil kurumları tarafından tasdik edilmiştir. Bunların arasında yaklaşık altı yıldır Britanya NVQ ve İskoçya SVQ kurumları da pilot bölge olarak yer almaktadır. Her iki sistemin de adaylara deniz eğitiminin kalitesini sağlamak ve iyileştirmek için iyi tasarlanmış ve etkin sistemler olduğunu anlamaktayız. Böyle güvenilir sistemlerin kullanımının geliştirilmesinin denizde emniyete yardımcı olacağına inanılmaktadır.

aware of the importance of sea training are eager to provide the necessary supervision for cadet training. Some progressive companies have even produced their own sea training portfolios and created inspection systems to secure the quality of training provided on board their vessels. If the MET institutions establish mutual beneficial arrangements with these kinds of companies, some part of the vocational training may be transferred to the sea training. In this case MET would free some time to improve the quality of education for their cadets. These will also reduce the class hours for vocational units and provide more time for other academic units.

Our institution, TUDEV, uses Sea Training portfolios prepared by MNTB (Merchant Navy Training Board) and has been accredited by a major awarding and accrediting including on a pilot basis by United Kingdom NVQ and Scottish SVQ authorities for some six years. We have realized that both systems are well designed and very effective systems to ensure quality of cadets' sea training. It is believed that enhancement of use of such reliable systems will help safety at sea.

TRAINING SHIPS

Deployment of training ship for MET is still subject on-going discussions. A training ship is a high cost asset to be deployed

EĞİTİM GEMİLERİ

Denizcilik eğitimi için eğitim gemisi temini hala devam eden tartışmaların konusu olmaktadır. Sadece eğitim için bir eğitim gemisinin temininin çok yüksek maliyeti olduğu için ve bu tip bir eğitimin genelde gerçek bir ticaret gemisine yaklaşmayacağı ve ISF veya MNTB deniz eğitim konularında yer alan görevlerin başarıyla tamamlanması için gereken gemi tiplerinden olmadığı için eğitim gemisi konusu epey tartışmalı bir konudur. Bazı profesyoneller küçük eğitim gemilerinin bile kıyı bazlı kaptan köşkü veya makine dairesi simülatörlerinden, özellikle navigasyona giriş, izleme, kargo ve etkin güverte elleçlemesi konusunda daha fazla eğitim fırsatlarını sağlayabileceğini iddia etmektedir. Bu seçenek normal ticari gemilerin, gemi içi deniz eğitiminin temel bölümleri için bir alternatif olarak kabul edilmeli ve dikkatle izlenmelidir. Bu tür uygulamalar ticari gemilerde, gemi içindeki deniz eğitimi süresini azaltabilirler. Üç veya daha fazla denizcilik eğitimi kurumunun paylaştığı küçük veya orta büyüklükteki eğitim gemileri, maliyet yönünden uygun bir çözüm olabilir. Hem devlet hem de denizcilik sektörü böyle yüksek maliyeti olan varlıkların teminini desteklemelidir.

MEVCUT DENİZCİLİK EĞİTİMİ PROGRAMLARI

AB'nin finansmanını sağladığı UniMET (Unified Maritime Training and Education) (www.unimet.pro) ve SAILAHEAD (www.sailahead.pro) projelerinin bir bölümü olarak denizcilik eğitimi uygulamalarının kapsamlı bir çalışması yapılmıştır. Sekiz farklı denizcilik eğitimi program için güverte subayları ve gemi mühendisliği subayları IMO modeli dersleri 7.03 ve 7.04 için bir çapraz referans tablosu hazırlanmıştır. Her ne kadar arada büyük farklar olsa da tarafların tamamı STCW şartlarını yerine getirmişlerdir. UniMET araştırma ekipleri, ilgili kurumlarda yetkili personelle görüşmeler yapıldı ve tesisleri gezdiler, ortak ülkelerin kurumları ile denizcilik eğitim ve öğretim sistemleriyle ilgili bilgi topladılar. Toplanan tüm bilgiler bir araya getirildi, değerlendirildi ve projenin ve ilerideki çalışmaların aşağıdaki adımlarını desteklemek için dağıtımı yapıldı. Bu çalışmanın bulgularının bir özeti IMLA 20'deki (2012) UniMET makalesinde yer almaktadır (2012).

FARKLI SEKTÖRLER VE EĞİTİM KURUMLARI ARASINDAKİ İŞBİRLİĞİ

Avrupa Komisyonu iş ve araştırma dünyası ve toplumla bir bütün olarak bağları güçlendirmek için stratejik bir hedefi kabul etmiştir (Avrupa Komisyonu, 2003). Bu stratejik hedefi gerçekleştirmek için aşağıdaki önemli konular tanımlanmıştır:

- Eğitim ve öğretim sistemleri ve toplumla genel olarak yakın işbirliğinin iyileştirilmesi;
- Her türde eğitim ve öğretim kurumları, iş ve araştırma merkezleri arasında, karşılıklı menfaatleri için ilişkiler kurmak;
- İş hayatı öncesi eğitimi ve işyerinde öğrenimi de kapsayacak bir şekilde eğitimin geliştirilmesi noktasında hissedarların rolünün teşvik edilmesi

Karar alma ve idarenin her seviyesindeki farklı sektörler arasında işbirliğini desteklemek için tutarlı politikalar gereklidir. Britanya'daki Enterprise Education Pathfinders projesi okullar



only for training purposes and there are many queries on the effectiveness of training on these types of vessels which often cannot simulate a real merchant ship and certainly not a range of vessels needed to successful completion of the tasks included in ISF or MNTB sea training portfolios. Some professionals claim that even small training ships may provide better training opportunities than the shore based bridge or engine-room simulators in particular for the elementary navigation, watch, cargo and efficient deck hand training. This opinion should be carefully examined and considered as an alternative for the elementary parts of the sea training on board of regular merchant ships. Such applications may reduce the sea training time on board the merchant vessels. The small or medium size training ships, shared by three or more MET institutions may be a cost effective solution. Both government and maritime industry should support the provision of such costly assets.

EXISTING MET PROGRAMMES

A comprehensive study has been made of the MET practices in several European institutions as part of the EU funded UniMET (Unified Maritime Training and Education) (www.unimet.pro).



ve yerel şirketler arasında işbirliğini geliştirmektedir. Bu proje, özellikle genç insanlara işletmeleri, sektörü, finans ve ekonomi bilgilerini öğrenmek, anlamak ve yaşamak ve bu sayede kendilerini motive edip eğitimlerinden en yüksek ölçüde faydalanmaları için özellikle dezavantajlı alanlarda fırsatlar sunmak yoluyla gerçekleşir (Avrupa Komisyonu, 2003). Çalışmalar, iş sektörleri arasındaki iş birliğinin üzerinde daha fazla çalışmayı gerektiren bir alan olduğunu göstermektedir. Örnek olarak, Dünya Bankası'nın yaptığı bir çalışma, iş sektörünün genelde üniversite eğitiminin kalitesinden genelde çok da memnun olmadığını (%55) ve üniversitelerin iş dünyasıyla iş birliği yapmaya pek istekli olmadığını (%48) göstermiştir. İş dünyası ile araştırma ve geliştirme okullarında olan işbirliği yüzde ondan azdır (Dünya Bankası, 2007) Bu durum her ne kadar politikalar ve hedefler daha iyi mesleki eğitim ve öğretim için üniversiteler ve iş sektörü arasında işbirliğini teşvik etmek için geliştirilmişse de, bunun hala gerçekleştirilmediğinin altını çizmektedir. Kalifiye iş gücünün eğitimi ve öğretimi Avrupa Birliği için yüksek öncelikte bir hedefdir. Pek çok AB Projesi bu hedefe ulaşmak için başlatılmıştır, bilhassa AB'nin fonladığı Leonardo Projelerinin. Bu tipteki projeler yeniliğin transferi veya gerçekleştirilmesi üzerinde

unimet.pro) and SAILAHEAD (www.sailahead.pro) projects. A cross referencing table based on Deck and Marine Engineering Officers IMO Model Courses 7.03 and 7.04 has been prepared for eight different MET set of programmes. Although big differences exist all parties have ensured they fully met the STCW requirements.

UniMET research teams gathered information on the maritime education and training systems at the institutions of the partner countries which included tours the facilities and discussions with respective staff members at these institutions. All information gained are combined, evaluated, compiled and disseminated to support the following steps of the project and future studies. A resume of the findings of this study is introduced in the UniMET paper which is will be presented also at IMLA 20 (2012).

COOPERATION BETWEEN DIFFERENT SECTORS AND TRAINING INSTITUTIONS

European Commission has adopted a strategic objective for strengthening links with the world of work, research and society as a whole (European Commission, 2003). The following key issues have been defined to achieve this strategic objective:

- Promoting close cooperation between education and training systems and society generally;
- Establishing partnerships between all types of education and training institutions, businesses and research centres, for their mutual benefit;
- Promoting the role of stakeholders in the development of training, including initial training, and learning at the workplace.

Coherent policies are needed in order to support cooperation between the different sectors involved at all levels of decision-making and administration. The Enterprise Education Pathfinders project in the UK (England) promotes cooperation between schools and local companies especially in the disadvantaged areas by offering opportunities for young people to experience and understand enterprise, business and the economy and financial literacy, thus motivating them and helping them to optimise the benefits of schooling (European Commission, 2003).

The studies show that the cooperation between business sectors is still an area which needs more studies. As an example, a study made by World Bank proved that business sector was generally not happy with the quality of university education (55%) and universities were not eager too cooperate with business sector (48%). The cooperation between business sector for research and development is less than 10 percent (World Bank, 2007)

This situation underlines that although policies and objectives have been improved to encourage cooperation between