



Türkiye başkanlık rolünü üstleniyor

Turkey is taking the lead

PROF. DR. REZA ZİARATI*

Gemi ile taşımacılığın, sosyo-ekonomik gelişmenin güçlü katalizörlerinden biri olduğu uzun süredir genel kabul görmüş bir düşüncedir.

Shipping has for a long time been recognised as one of the strong catalyst of socio - economic development.

Gemi ile taşımacılığın, sosyo-ekonomik gelişmenin güçlü katalizörlerinden biri olduğu uzun süredir genel kabul görmüş bir düşüncedir. Uluslararası ticaretin global ekonominin içindeki önemi artarak devam etmektedir. Dünya genelindeki ticaretin yüzde sekseninde gemi ile taşımacılık yöntemi kullanılmaktadır. Dünyada globalizasyonun hızlı büyümesi ile birlikte, deniz ticareti, denizcilik eğitiminin ve öğretiminin standartizasyonu, daha iyi servis kalitesini temin etmek için daha önemli bir hale gelmiştir. Globalleşmenin gemi ile taşımacılıkta ki etkisi, diğer sektörlere göre çok daha büyük olmuştur. Uluslararası ve bölgesel işbirliği, dünya genelindeki ekonomik gelişmenin idrak edilmesinin hızlandırılması için bir politik enstrüman haline almıştır.

Uluslararası işbirliği, ulusların kendi aralarındaki bilgi alışverişinin sağlanması ve böylece çeşitli alanlarda yapılmakta olan işlerin kalitelerinin artırılması konusunda birçok yarar sağlar. Avrupa Birliği'nin (AB) kuruluşu yeni çeşit bir işbirliği modelinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. AB projeleri, birliğe üye ülkeler arasında, birlikte çalışma ve işbirliğinin güçlendirilerek, yaşanmış tecrübelerin paylaşarak yeni çözümlere ulaşılmasında verimli bir araç görevi görmüşlerdir. Birçok katılımcı, daha iyi sonuçları temin etmişlerdir.

BIMCO/ISF (The Baltic and International Maritime Council, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi/ International Shipping Federation, Uluslararası Gemicilik Federasyonu) İşgücü Çalışması'nın 2005 yılındaki güncelleştirmesi, özellikle deniz ticaret endüstrisindeki, yönetici düzeyindeki

Shipping has for a long time been recognised as one of the strong catalyst of socio - economic development. International trade has become increasingly important part of the global economy. More than 80 percent of trade travels by ships. With the rapid growth of globalisation in world maritime trade, standardisation of maritime education and training have become more important to achieve better service quality. The impact of globalisation on shipping has been most phenomenal. International and regional cooperation and integration has become a policy instrument for attaining accelerating economic development all over the world. International cooperation provides benefit for all and the exchange of knowledge among nations and improves quality of work in different fields. Establishment of European Union (EU) has led to a new manner of cooperation. The EU projects became a fruitful tool to reinforce collaboration among member states for transfer of experiences to improve new solutions. Enhanced number of participants elicited better results. The BIMCO/ISF Manpower Update at 2005 in particular, drew the attention of maritime industry on seafarer's shortage for officers. International Maritime Organization (IMO) report prepared in cooperation with maritime community concerning shortage of manpower has started 'Go to Sea' initiative to overcome lack of the qualified seafarers' problem. BIMCO/ISF Manpower 2010 Update has mentioned that 'the current estimate of worldwide demand for seafarers in 2010 is 637,000 officers and 747,000 rating' and alerted all parties concerned the critical manpower shortage expected in shipping



gemici açığına dikkat çekmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün deniz ticaretinde çalışanlardan oluşan toplulukla birlikte ve deniz işgücündeki gereksinim ile ilgili olarak hazırlamış olduğu rapor, kaliteli gemici bulma sıkıntısını ortadan kaldırmak amacıyla, 'Denizde Çalış' (Go to Sea) açılımını başlatmıştır. BIMCO/ISF İşgücü Çalışması'nın 2010 yılındaki güncelleştirmesi, 'Dünya genelinde, 2010 yılı için tahmin edilen denizci ihtiyacı sayısının 637 bin yönetici ve 747 bin tayfadan' oluştuğuna değinmektedir.

Bunun yanında, sıkıntının bilincinde olan tüm taraflar, önümüzdeki on yıllık dönemde denizcilik sektöründe kritik bir iş gücü açığının yaşanacağı endişesi içerisinde olduklarını gizlememektedirler. Deniz ticareti eğitim ve öğretimi ile ilgili olarak yapılan önceki araştırmalar oldukça faydalı olmuştur.

ÜÇ ANA EKSİKLİK

IMO Raporu (MSC, 2006) üç ana eksikliğe dikkat çekmektedir ki:

-STWC, (Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers) gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartları minimum istenilen kriter olup, sahip olunması ya da istenen bir kriter değildir,

-Gemilerdeki otomasyon sebebiyle bazı başarısızlıkların ortaya çıktığı ve Zorlayıcı deliller göstermektedir ki, İngilizce dilindeki yetersizliklerden dolayı yetkinlikler, endişelerin oluşmasına sebebiyet vermektedir. (Ziarati, 2006).STCW 2010 yılında

for the next decade. Regarding maritime education and training, previous researches have been very helpful.

THREE MAJOR DEFICIENCIES

The IMO report (MSC, 2006) identified three major deficiencies:

- That the STCW is the minimum requirement and not the desirable criteria
- There are failures due to automation on board vessels and
- There is compelling evidence that deficiencies in English language competences are a cause for concern (Ziarati, 2006).

The STCW has been revised in 2010, the amendments, to be known as "The Manila amendments to the STCW Convention and Code" are set to enter into force on 1 January 2012 under the tacit acceptance procedure. It is aimed at bringing the Convention and Code up to date with the developments since they were initially adopted in 1978 and further revised in 1995; and to enable them to address issues that are anticipated to emerge in the foreseeable future. There are a number of important changes to each chapter of the Convention and Code, as follows:

- Improved measures to prevent fraudulent practices associated with certificates of competency and strengthen the evaluation process (monitoring of Parties' compliance with the Convention);
- Revised requirements on hours of work and rest and new requirements for the prevention of drug and alcohol abuse, as well as updated standards relating to medical fitness standards for seafarers;



tekrar gözden geçirilerek revize edildi; "STWC Antlaşma ve Kanununa Yapılan Manila İlaveleri" olarak bilinen, ilave ve düzeltmelerin, zımni kabul prosedürüne göre, 1 Ocak 2012'de yürürlüğe girmesine çalışılmaktadır. 1978 de ilk olarak kabul edilen ve 1995 de ilavelerle tekrar revize edilen bu "Antlaşma ve Kanunları", gelişmelere göre güncelleştirmek ve bunları, öngörülebilir gelecekte ortaya çıkması tahmin edilen durumları aydınlatmak için uygulanabilir hale getirmek amaçlanmaktadır.

Antlaşma ve kanunun her bir bölümünde yapılan önemli değişiklikler aşağıda bulundukları gibi:

- Sahtekarlıkları önlemeye yönelik geliştirilmiş, yetkinlik sertifikalarıyla ilişkilendirilmiş ölçümleme sistemleri ve değerlendirme işlemleri/proseslerini güçlendirme (Tarafların mevcut konvansiyona olan uyumluluğunun takip edilmesi/ izlenmesi);
- İncelenerek gözden geçirilmiş ve değiştirilmiş, çalışma saatleri, dinlenme saatleri ihtiyaçları, alkol ve uyuşturucu ilaç kullanımının önlenmesine yönelik yeni gereksinimler, bunlara ek olarak, medikal uygunluğa/sağlığa yönelik, bir gemicide olması gereken standartları tanımlayan güncellenmiş standartlar;

- New certification requirements for able seafarers;
- New requirements relating to training in modern technology such as electronic charts and information systems (ECDIS);
- New requirements for marine environment awareness training and training in leadership and teamwork;
- New training and certification requirements for electro-technical officers;
- Updating of competence requirements for personnel serving on board all types of tankers, including new requirements for personnel serving on liquefied gas tankers;
- New requirements for security training, as well as provisions to ensure that seafarers are properly trained to cope if their ship comes under attack by pirates;
- Introduction of modern training methodology including distance learning and web-based learning;
- New training guidance for personnel serving on board ships operating in polar waters; and
- New training guidance for personnel operating Dynamic Positioning Systems. The changes on the STCW significantly affect the MET. The MET communities have already started to redesign their education programmes and systems to meet the new requirements. These efforts together with multinational cooperation are supported in different parts of the world. For instance, Global-MET is working on the subject

çin yeni sertifikasyon gereksinimleri;
jinin ihtiyaçlarından olan Elektronik Haritalar
istemleri (ECDIS, Electronic Chart Display and
tems) gibi konularda yeni eğitim verilebilmesi
r;

inci, Liderlik ve Takım Çalışması gibi konularda
çin yeni gereksinimler;

Yöneticiler için yeni eğitim ve sertifikasyon

rde görev yapan personelin yetkinlik
güncelleştirmek ve bununla birlikte sıvı gaz
rev yapan personel içinde yeni gereksinimleri

leri için yeni gereksinimleri belirlemek. Bunun
rin, gemilerinin bir korsan saldırısı ile karşı
halinde, bu olayla başa çıkabilmeleri için gerekli
ilerin bu kurallar ile ilgili mükemmel derecede
nı sağlamak;

ve internet tabanlı eğitimi de kapsayacak,
etodolojisine başlangıç;

ğuk denizlerde çalışma yapan/hizmet veren
li için yeni eğitim kılavuzu ve;

irleme Sistemlerini (Dynamic Positioning
ı personele yeni eğitim kılavuzu.

değişiklikler Denizcilik Eğitim ve Öğretimi'ni
ölçüde etkilemektedir. Denizcilik Eğitim ve
Toplulukları, yeni gereksinimleri karşılamak
ndi eğitim programlarını ve sistemlerini
eye başlamışlarken, bu çabalar ve yapılan
ğ bir arada hareket edince dünyanın çeşitli
bulmaktadır. Buna örnek vermek gerekirse,
zcilik Eğitim ve Öğretimi, (MET) Topluluğu
erinde çalıştığı UniMET projelerinin,
Eğitim ve Öğretimi, (MET) tarafından, yine
nde, aynı hedefe ulaşmak için Asya-Pasifik
nasını gösterebiliriz.

İ İŞBİRLİĞİNE NEDEN VAR?

, öyle bir uluslararası faaliyettir ki,
ıka uluslararası kurallar ve tüzüklerin temel
verilmelidir. Deniz Taşımacılığı Sistemi,
n metotlarının temel alındığı bir yöntemle
mkün olmayıp, bütün taraflar Denizcilik
'lerini (MET) dışlandığı bir sistemdir.





Öğretimi'nde (MET), bir standardizasyon sağlayarak çözebiliriz. Bu standardizasyona ulaşmanın ve bunda başarılı olmanın en iyi yolu da eğitim kuruluşlarının arasında koordinasyon ve işbirliğinin sağlanmasından ve geliştirilmesinden geçmektedir. Biz şu ana kadar Denizcilik Eğitim ve Öğretimi'nde (MET) bir standardizasyonu sağlayamadık/ulaşamadık. Ne yazık ki, bazı ulusların Denizcilik Eğitim ve Öğretimi konusunda yeterli tecrübesi bile bulunmamaktadır. Denizcilik Eğitim ve Öğretimi'nde bir kalite standardı sağlamanın ve bunu emniyet altına almanın en iyi yolu, Denizcilik Eğitim ve Öğretimi, (MET) deneyimi olmayan bu uluslara yardımcı olmak ve deneyimlerimizi paylaşmaktır. Uluslararası işbirliği, denizcilik eğitimimde standartlaşmış bir sistem kurma ve denizlerde güvenliği temin etme, emniyet altına alma konusunda anahtar rolü üstlenmektedir. İnternet, uzaktan eğitim uygulamalarına yardımcı olarak eğitimi kolaylaştırmakta ve bu sayede, dünyanın çeşitli yerlerindeki çok sayıdaki öğrencinin, oturdukları yerden rahat bir şekilde bilgi sahibi olmalarına imkan vermektedir. Uzaktan Eğitim, STCW 78(10) uygulamaları yürürlüğe girdiği zaman, her geçen gün artacak eğitim ve öğretim gereksinimlerini karşılamak için çok önemli bir araç işlevi görecektir. Denizcilik İngilizcesinin standardizasyonu, simulator eğitimi, yardımcı eğitim araç ve gereçlerinin temini konularının, yeni STCW(Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers) Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları gereksinimlerinin karşılanması amacıyla öncelikleri vardır. Şu açıkça anlaşılmıştır ki; Eğer yeni kuralların tam anlamıyla uygulanmasının sağlanması isteniyorsa, STCW anlaşmasına imza atan tüm tarafların bir an önce bu konular üzerinde işbirliğine başlamaları kesin bir zorunluluktur.

Not: Makalenin ikinci bölümü önümüzdeki sayı yayımlanacaktır.

in Asia-Pacific Area when the MET community in Europe and MarEdu are working on UniMET projects to achieve the same goal.

WHY WE NEED INTERNATIONAL COOPERATION?

Sea transportation is an international activity, so the crew should be educated on the basis of international rules and regulations. Transportation cannot be supported only with national education methods and all parties need to improve their MET with mutual support from others. The manning of multinational crew in ships is a reality and this application is gradually wide spreading. We can solve these problems by providing standardization at MET and the best way to achieve standardization and to succeed is by coordination and cooperation amongst training institutes. We have not achieved standardization of MET as yet. Unfortunately, there are some nations who do not have sufficient experience on MET. The best way to ensure a quality MET is to provide assistance to those nations by sharing experiences. International cooperation is the key to create a standardized system of maritime education to ensure safety at sea. İnternet facilitates application of distance learning allows a large number of learners to gain knowledge in different parts of the world at their own convenience. The distance learning has a significant tool to meet increasing education and training requirements when STCW 78(10) will be effective. The standardization of Maritime English, simulator training, training aids and material have priority to meet the new STCW requirements. It is certainly understood that all the STCW signatories need to start their cooperation on these issues to ensure the full application of new rules.

P.S: Second part of the article will be published the next issue.

*TUDEV Genel Koordinatörü

*General Coordinator