T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

UZAKYOL ZABİTAN SINIFI GEMİADAMI YETERLİK SINAV SİSTEMİNİN GEMİDEKİ İŞ DENEYİMİ İLE UYUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hasan Kayhan KÖSEM

Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı

Danışman

Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

MAYIS, 2024

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

HASAN KAYHAN KÖSEM tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "UZAKYOL ZABİTAN SINIFI GEMİADAMI YETERLİK SINAV SİSTEMİNİN GEMİDEKİ İŞ DENEYİMİ İLE UYUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA" başlıklı tez, DENİZ İŞLETMECİLİĞİ Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

Jüri Üyesi
Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU

Jüri Üyesi
Doç. Dr. Hasan Bora USLUER

Jüri Üyesi
Dr. Duygu ÜLKER

Tez Savunma Tarihi: 21.05.2024

ETİK BEYAN

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu kurallarına uygun olarak hazırladığım "*UZAKYOL ZABİTAN SINIFI GEMİADAMI YETERLİK SINAV SİSTEMİNİN GEMİDEKİ İŞ DENEYİMİ İLE UYUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA*" başlıklı *YÜKSEK LİSANS* tez çalışmasında bilimsel etik ve akademik kurallara riayet ettiğimi;

- Çalışma konusunun özgün olduğunu,
- Tez içinde sunduğum tüm veri ve belgeleri bilimsel etik ve ahlak kuralları çerçevesinde elde ettiğimi,
- Çalışmanın bulgularında tahrifat yapmadığımı ve yanlı davranmadığımı,
- Tez kapsamında yararlandığım tüm eserlere ve doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya atıfta bulunduğumu,
- Yararlandığım tüm eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu,
- Kullandığım veri ve belgelerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Patent ve telif haklarını ihlal etmediğimi

bildirir, aksinin vuku bulması durumunda yasal sonuç/sonuçları ve aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabul ettiğimi beyan ederim.

21.05.2024

Hasan Kayhan KÖSEM

Sevgili Eşim ve Biricik Oğlum'a….

ÖNSÖZ

Bu tezde, uzakyol zabitan sınıfı gemiadamı yeterlik sınav sisteminin gemideki iş deneyimi ile uyumluluğuna ilişkin bir araştırma konusu ele alınmıştır.

Çalışmanın hazırlanması aşamasında literatür taramasına ek olarak saha çalışmasına başvurulmuş, uzakyol ehliyetine sahip ve çevrimiçi sınav sisteminde en az bir (1) kez sınava girmiş güverte ve makine sınıfı zabitan ile görüşülmüştür. Uzakyol güverte ve makine zabitan sınıfı altı farklı yeterlik seviyesi bulunduğundan her bir yeterlik seviyesinde on (10) olmak üzere toplam altmış (60) gemiadamı ile yapılandırılmış görüşme formu hazırlanmak suretiyle mülakatlar yapılmıştır. Bu görüşmelerin sağlıklı bir ortamda sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için zaman zaman gemiadamlarının çalışmakta olduğu gemilere ziyaretler gerçekleştirilmiş, zaman zaman da şirket, ofis ya da başka bir ortamda mülakatlar gerçekleştirilmiştir.

Çalışmanın her aşamasında desteğini esirgemeyen başta tez danışmanım Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU olmak üzere Doç. Dr. Hasan Bora USLUER, Dr. İrşad BAYIRHAN ve Kaptan Nur Begüm KARAVEZİROĞLU'na; çalışmaya gönüllü olarak katılarak yoğun iş temposuna rağmen görüşme formundaki tüm soruları samimi bir şekilde yanıtlayan gemiadamları ile çalışmaya fiilen katılamasa dahi onlara gerekli kolaylığı sağlayarak çalışmaya destek olan amirlerine içten teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa
ÖNSÖZ i
ÖZET v
ABSTRACT vi
TABLO LİSTESİ vii
ŞEKİL LİSTESİ ix
KISALTMA LİSTESİ x
1. GİRİŞ 1
1.1. Araştırmanın Amacı 2
1.2. Araştırmanın Önemi 2
1.3. Önceki Araştırmalar 3
1.4. Çalışma Alanı 3
2. MATERYAL VE METOT 4
2.1. Görüşme Türleri 4
2.1.1. Yapılandırılmamış görüşmeler 5
2.1.2. Yarı yapılandırılmış görüşmeler 6
2.1.3. Yapılandırılmış görüşmeler 6
2.2. Veri Toplama Yöntemi 7
2.3. Araştırmanın Ana Kütlesi ve Örneklem 7
2.4. Veri Analiz Yöntemi 7
3. LİTERATÜR TARAMASI 9
3.1. Karayolu Uygulamaları 9
3.1.1. Karayolundaki araçları sürecek kişilerin ehliyet sınıfları 9
3.1.2. Sürücü belgelerinin sınıfları 9
3.1.3. Sürücü adaylarında aranacak şartlar 9
3.2. Havayolu Uygulamaları 10
3.2.1. Havayolu araçlarını kullanacak kişilerin lisans sınıfları 10
3.2.2. Pilot lisans sınıfları ve yetkileri 10
3.2.2.1. Hafif hava aracı pilotu lisansı (LAPL) 10
3.2.2.2. Hususi pilot lisansı (PPL) 10
3.2.2.3. Planör pilotu lisansı (SPL) 11
3.2.2.4. Balon pilotu lisansı (BPL) 11
3.2.2.5. Ticari pilot lisansı (CPL) 11
3.2.2.6. Çoklu ekip pilot lisansı (MPL) 11
3.2.2.7. Havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL) 11
3.2.2.8. Aletli uçuş yetkisi (IR) 11
3.2.2.9. Çok hafif hava aracı pilotu lisansı (UPL) 11
3.2.3. Pilot olma koşulları 12
3.3. Denizcilik Uygulamaları 12
3.3.1. Uzakyol zabitan sınıfı gemiadamları 12
3.3.2. Uzak sefer bölgesi tanımı 13
3.3.3. Uzakyol zabitan sınıfı gemiadamı olma şartları 14
3.3.3.1. Uzakyol Kaptanı 14
3.3.3.2. Uzakyol Birinci Zabiti 14
3.3.3.3. Uzakyol Vardiya Zabiti 14
3.3.3.4. Uzakyol Başmühendisi/Başmakinisti 14
3.3.3.5. Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti 14
3.3.3.6. Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti 14
3.4. Uzakyol Zabitan Sınıfı Gemiadamı Sınavlarının Tarihçesi 14

3.4.1. Toplu sınavlar öncesi dönem 14
3.4.1.1. Güverte sınıfı gemiadamları 14
3.4.1.2. Makine sınıfı gemiadamları 15
3.4.2. Sınav mevzuatı 15
3.4.3. Münferit sınavlar 16
3.5. Gemiadamları Sınavları Merkezi (GASM) 16
3.5.1. GASM Kurulu ve görevleri 16
3.5.2. GASM Başkanı ve görevleri 16
3.5.3. GASM Soru hazırlama birimi 16
3.5.4. GASM Sınav komisyonları 17
3.5.5. Yayın birimi 17
3.6. Toplu Sınavlar 17
3.6.1. Gemiadamları Sınav Konuları 18
3.6.1.1. Uzakyol Vardiya Zabiti 18
3.6.1.2. Uzakyol Birinci Zabiti 18
3.6.1.3. Uzakyol Kaptanı 19
3.6.1.4. Uzakyol Vardiya Mühendisi / Makinisti 19
3.6.1.5. Uzakyol İkinci Mühendisi / Makinisti 19
3.6.1.6. Uzakyol Başmühendisi / Başmakinisti 20
3.7. Çevrimiçi Sınavlar 20
3.7.1. Gemiadamları Çevrimiçi Sınav Konuları 21
3.7.1.1. Uzakyol Vardiya Zabiti 21
3.7.1.2. Uzakyol Birinci Zabiti 21
3.7.1.3. Uzakyol Kaptanı 21
3.7.1.4. Uzakyol Vardiya Mühendisi / Makinisti 21
3.7.1.5. Uzakyol İkinci Mühendisi / Makinisti 22
3.7.1.6. Uzakyol Başmühendisi / Başmakinisti 22
4. BULGULAR 23
4.1. Soru 1 23
4.1.1. Uzakyol Kaptan 23
4.1.1.1. Seyir 23
4.1.1.2. Vardiya Standartları 24
4.1.1.3. Gemi Manevrası ve Gemi Makineleri 24
4.1.1.4. Meteoroloji ve Oşinografi 25
4.1.1.5. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri 26
4.1.1.6. Denizcilik İngilizcesi 26
4.1.2. Uzakyol 1. Zabit 27
4.1.2.1. Seyir 27
4.1.2.2. Vardiya Standartları 28
4.1.2.3. Gemi İnşa, Yük İşlemleri, Gemi Stabilitesi 28
4.1.2.4. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri 29
4.1.2.5. Denizcilik İngilizcesi 30
4.1.3. Uzakyol Vardiya Zabiti 31
4.1.3.1. Seyir 31
4.1.3.2. Vardiya Standartları 31
4.1.3.3. Gemi İnşa, Yük İşlemleri, Gemi Stabilitesi 32
4.1.3.4. Denizde Haberleşme 33
4.1.3.5. Gemicilik ve Gemi Manevrası 33
4.1.3.6. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri 34
4.1.3.7. Denizcilik İngilizcesi 35

4.1.4. Uzakyol Baş Mühendis 35
4.1.4.1. Ana Makine Operasyon ve Bakımı 35
4.1.4.2. Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı 36
4.1.4.3. Gemi İnşa ve Sörvey İşlemleri 37
4.1.4.4. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri 37
4.1.4.5. Denizcilik İngilizcesi 38
4.1.5. Uzakyol 2. Mühendisi 38
4.1.5.1. Ana Makine Operasyon ve Bakımı 39
4.1.5.2. Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı 39
4.1.5.3. Elektroteknik, Hidrolik-Pnömatik, Otomatik Kontrol 40
4.1.5.4. Soğutma - İklimlendirme 41
4.1.5.5. Denizcilik İngilizcesi 41
4.1.6. Uzakyol Vardiya Mühendisi 42
4.1.6.1. Ana Makine Operasyon ve Bakımı 42
4.1.6.2. Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı 42
4.1.6.3. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri 43
4.1.6.4. Denizcilik İngilizcesi 44
4.2. Soru 2 44
4.2.1. Uzakyol Kaptan 45
4.2.2. Uzakyol 1. Zabit 46
4.2.3. Uzakyol Vardiya Zabiti 47
4.2.4. Uzakyol Baş Mühendis 48
4.2.5. Uzakyol 2. Mühendis 49
4.2.6. Uzakyol Vardiya Mühendisi 50
4.3. Soru 3 50
4.4. Soru 4 52
4.5. Soru 5 54
4.6. Soru 6-7 55
4.7. Soru 8 57
5. TARTIŞMA VE SONUÇ 59
6. KAYNAKLAR 68
ÖZGEÇMİŞ 70

ÖZET

UZAKYOL ZABİTAN SINIFI GEMİADAMI YETERLİK SINAV SİSTEMİNİN GEMİDEKİ İŞ DENEYİMİ İLE UYUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA

Hasan Kayhan KÖSEM

Bu çalışmada, Uzakyol Zabitan Sınıfı Gemiadamlarının okuldan mezun olduktan sonra başlayacakları deniz çalışma hayatının dönüm noktalarından biri olan Gemiadamları Yeterlik sınavlarının gemideki çalışma hayatına uyumluluğunun incelenmesi amaçlanmaktadır. Yıllar içerisinde farklı şekillerde uygulanan yeterlik sınavlarının teknolojideki gelişmelere de bağlı olarak günümüzdeki uygulama biçimi olan çevrimiçi sınav formatına dönüşmesi, önceki versiyonlarda olduğu gibi burada da gemiadamları açısından çeşitli problemleri beraberinde getirmektedir. Çalışmada, bu problemlerin tespit edilerek sistemde yapılacak güncelleştirmeler yolu ile gemiadamları yeterlik sınavlarının deniz çalışma hayatına daha uyumlu bir şekilde efektif olarak uygulanabilmesi adına çözüm yollarının belirlenmesi amaçlanmaktadır.

Anahtar kelimeler: Uzakyol, zabitan, gemiadamı, çevrimiçi, sınav.

ABSTRACT

A RESEARCH ON COMPETENCY EXAMINATION SYSTEM FOR OCEANGOING DECK OFFICERS AND MARINE ENGINEERS COMPATIBILITY WITH ON BOARD WORK EXPERIENCE

Hasan Kayhan KÖSEM

This thesis aims to research the Oceangoing deck officers and marine engineers' on board work experience compatibility with seafarers' competency examination which is a crucial point for on board work life after school. Numerous problems have been emerged for seafarers attending competency examinations that had been organised in different formats for years and converted into online examinations due to technological improvements. This research intends to fix the problems and find effective solutions in order to apply online competency examinations much compatible with on board work life.

Keywords: Oceangoing, competency, seafarer, online, examination.

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların seyir dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 23
Tablo 2. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların vardiya standartları dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 24
Tablo 3. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların gemi manevrası ve gemi makineleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 25
Tablo 4. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların meteoroloji ve oşinografi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 25
Tablo 5. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslarası denizcilik sözleşmeleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 26
Tablo 6. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 27
Tablo 7. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların seyir dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 27
Tablo 8. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların vardiya standartları dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 28
Tablo 9. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların gemi inşa, yük işlemleri, gemi stabilitesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 29
Tablo 10. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 30
Tablo 11. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 30
Tablo 12. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların seyir dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 31
Tablo 13. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların vardiya standartları dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 32
Tablo 14. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların gemi inşa, yük işlemleri, gemi stabilitesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 32
Tablo 15. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların denizde haberleşme dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 33
Tablo 16. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların gemicilik ve gemi manevrası dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 34
Tablo 17. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 34
Tablo 18. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 35
Tablo 19. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların ana makine operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 36
Tablo 20. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların gemi yardımcı makineleri operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 36
Tablo 21. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların gemi inşa ve sörvey işlemleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 37
Tablo 22. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 38
Tablo 23. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 38
Tablo 24. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların ana makine operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 39

Tablo 25. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların gemi yardımcı makineleri operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 40
Tablo 26. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların elektroteknik, hidrolik-pnömatik, otomatik kontrol dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 40
Tablo 27. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların soğutma-iklimlendirme dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 41
Tablo 28. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 42
Tablo 29. Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetli katılımcıların ana makine operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 42
Tablo 30. Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetli katılımcıların gemi yardımcı makineleri operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 43
Tablo 31. Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri sınavı için frekans yoğunluk değerleri 44
Tablo 32. Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri 44
Tablo 33. Uzakyol ehliyetli zabitlerin Denizcilik İngilizcesi ve YDS zorunluluğu hakkında toplam frekans yoğunluk değerleri 51
Tablo 34. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri 51
Tablo 35. Yalnızca soruya itiraz hakkındaki toplam frekans yoğunluk değerleri 52
Tablo 36. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri 53
Tablo 37. Soru bankasının genel erişime kapalı olması konusunda toplam frekans yoğunluk değerleri 54
Tablo 38. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri 54
Tablo 39. Çoktan seçmeli sorular ve soruların netlik düzeyine ilişkin frekans yoğunluk değerleri 55
Tablo 40. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri 56
Tablo 41. Sınav giriş hak sayısına ilişkin frekans yoğunluk değerleri 57
Tablo 42. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri 57

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. Uzakyol Kaptan yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi. ... 45
Şekil 2. Uzakyol 1. Zabit yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi. .. 46
Şekil 3. Uzakyol Vardiya Zabiti yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi. 47
Şekil 4. Uzakyol Baş Mühendis yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi. 48
Şekil 5. Uzakyol 2. Mühendis yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi. 49
Şekil 6. Uzakyol Vardiya Mühendis yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi. 50

KISALTMA LİSTESİ

DB	: Denizcilik Bankası
GASM	: Gemiadamları Sınavları Merkezi
GMDSS	: Küresel Denizcilik Tehlike ve Güvenlik Sistemi
GOC	: Genel Telsiz Operatör Yeterliliği
GOSS	: Gemiadamları Çevrimiçi Sınav Sistemi
GT	: Gros Tonaj
İMEAK DTO	: İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
KW	: Kilo Watt
ÖSYM	: Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi Başkanlığı
ROC	: Tahditli Telsiz Operatör Sertifikası
STCW	: Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma Standartları
TAŞ	: Türk Anonim Şirketi
TÜDEV	: Türk Deniz Eğitim Vakfı
UBM	: Uzakyol Baş Mühendis / Makinist
UK	: Uzakyol Kaptan
UVM	: Uzakyol Vardiya Mühendisi / Makinisti
UVZ	: Uzakyol Vardiya Zabiti
U1Z	: Uzakyol 1. Zabiti
U2M	: Uzakyol 2. Mühendis / Makinist
YDS	: Yabancı Dil Bilgisi Seviye Tespit Sınavı

1. GİRİŞ

Dünya genelinde taşımacılığın yaklaşık %90'ı deniz yoluyla yapılmaktadır (İMEAK DTO, 2017). Bu durum, denizciliğin üzerinde önemle durulması gereken bir sektör olması gerekliliğini açık bir şekilde ortaya koyan faktörlerin başında gelmektedir. Son yıllarda denizcilik ve buna paralel olarak gemi işletmeciliği oldukça gelişme kaydetmiş, bu alanda çalışacak insanların da bu ilerlemelere ayak uydurması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de her geçen gün artan denizyolu taşımacılığında istihdam edilen personel sayısı, işletilen gemi sayısına bağlı olarak artmaktadır. Yıllar öncesinde alaylı olarak tabir edilen gemiadamları, en alt seviyede çalışmaya başlayarak zaman içerisinde en üst mertebelere kadar ilerleme fırsatı bulmuşlardır. Ancak teknolojinin hayatımızda her geçen gün daha fazla yer alması, gemiadamlarının yeni nesil gemilerdeki istihdam şekillerinin değişmesini beraberinde getirmektedir. Bu durumu tüm dünyada uygulanacak standart kurallara bağlama ihtiyacı neticesinde merkezi İngiltere'nin başkenti Londra'da bulunan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 1978 tarihli konferansı, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartlarını belirleyen sözleşmeyi (STCW-78) ortaya çıkarmıştır. IMO Kuralları gereği 1984 yılında yürürlüğe giren sözleşmenin uygulamasında karşılaşılan aksaklıklar ve güncel değişmelerin getirdiği zorunluluklar neticesinde STCW konvansiyonu, 1995 yılında önemli değişikliklere uğradığından literatüre STCW 78/95 olarak geçmiştir. Sözleşmenin ilerleyen zamanlarda tespit edilen eksiklikleri ve güncellemeleri ise 01 Ocak 2012 tarihinde yürürlüğe giren 2010 değişikliklerini gündeme getirmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin de altına imza koyarak uygulamaya koyduğu STCW konvansiyonu, hali hazırda Türk bayraklı gemilerin gemiadamları ile donatılması ve Türk vatandaşı gemiadamlarının belgelendirilmesinde belirleyici faktör olmaktadır.

STCW konvansiyonuyla birlikte Dünya denizciliğine uyumlu bir gemiadamı yetiştirme hedefinin ortaya konması, Türkiye'de uygulanan gerek eğitim, gerekse sınav ve belgelendirme uygulamalarının güncellenmesi ihtiyacını doğurmuştur. Gemilerde çalışacak

gemiadamlarının yeterlik seviyelerinin yeniden belirlenmesi, bahse konu yeterliliğe sahip olacak gemiadamlarının farklı eğitim ve sınav konuları ile muhatap olmaları sonucunu doğurmuştur. Bu bağlamda yeterlik sınavlarında sorulan konular ve sınavların uygulama metotları zaman içerisinde değiştirilmiş, en nihayetinde günümüzdeki uygulama şekli olan çevrimiçi sınav sistemi üzerinde karar kılınmıştır.

Bu çalışmada, çevrimiçi gemiadamları yeterlik sınavlarının yalnızca Uzakyol Zabitan sınıfı üzerindeki etkileri, uygulamada ortaya çıkan aksaklıkların tespiti, sınavlarda sorulan soru ve konuların o yeterliliğe sahip olacak gemiadamlarının gemideki çalışma hayatı ile nasıl bir uyumluluk içerisinde olduğu ve hangi alanlarda birbirinden ayrıldığı, ortaya çıkan problemler için olası çözüm yollarının araştırılması hedeflenmiştir.

1.1. Araştırmanın Amacı

Bu tez çalışmasının temel amacı, Uzakyol Zabitan sınıfı gemiadamlarının yeterlik sınavlarında karşılaştıkları soru ve konuların gemideki çalışma ortamı ile ne denli uyumlu olduğunun analizi, çevrimiçi sınavlarda ortaya çıkan ve çıkması muhtemel problemlerin tespit edilerek olası çözüm yöntemlerinin araştırılması ve bu sınavlara girecek gemiadamlarına yardımcı olarak sistemin iyileştirilmesine katkıda bulunmaktır.

Araştırmanın alt amaçları ise şunlardır:

1. Uzakyol Zabitan sınıfı gemiadamlarının çevrimiçi sınavlarda karşılaştığı konu ve bu konulara ait alt bölümlerin bilgiyi ne denli ölçtüğünün incelenmesi.

2. Sınavların uygulama biçimimin gemiadamları üzerindeki olumlu/olumsuz etkilerinin araştırılması.

3. Sınav değerlendirme ve itiraz sisteminin gemiadamlarının mevcut çalışma durumlarına nasıl etki ettiğinin tespiti.

4. Uzakyol Zabitan sınıfı gemiadamlarının sınavlarda karşılaştıkları soru ve konuların gemideki çalışma hayatında ne denli gerekli olduğunun belirlenmesi.

1.2. Araştırmanın Önemi

Çalışmanın önemi, henüz çok uzun bir geçmişe sahip olmayan Uzakyol Zabitan sınıfı gemiadamları yeterlik sınav sisteminin detaylı bir incelemesinin ilk kez yapılmasından kaynaklanmaktadır. Konu ile ilgili literatür çalışmasının belirli bir seviye üzerinde gerçekleştirilememesi, uygulamadan etkilenen bireylerin geri bildirimlerinin daha önemli bir hale gelmesine neden olmaktadır. Bundan dolayı sınavların etkisinin bilimsel objektiflik

boyutu ile incelenmesinin geniş ölçekte uygulanan ölçme sisteminin aksaklıklarının tespiti ve sistemin iyileştirilmesi adına yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

Çalışmada ortaya konan sonuç ve bulguların, yaşanan aksaklık ve problemlerin zahmetsizce giderilmesine önemli ölçüde yardımcı olacağı mütalaa edilmektedir.

1.3. Önceki Araştırmalar

Sistemin geçmişinin çok eskiye dayanmaması, sınırlı bir alanda sınırlı sayıda insanı etkilemesi ve rutinleşmiş uygulamaları barındırması nedeniyle konu hakkında daha önce yapılmış bir araştırma bulunmamaktadır.

1.4. Çalışma Alanı

Günümüz denizciliğinde gerek gemi parametreleri (Gros tonaj, Yürütme gücü) gerekse sefer bölgelerinin tanımları nedeniyle çok sayıda gemiadamı yeterli belge seviyesinin olduğu aşikardır. Bu durumun özellikle zabitan sınıfı gemiadamlarının tamamını kapsayan bir çalışmada gemiadamlarını ayıran fazla sayıda parametrenin de etkisiyle araştırmanın etkinliğini düşüreceği düşünülmektedir.

Bu nedenle araştırma, yalnızca Uzakyol Zabitan sınıfı gemiadamları üzerinde yapılmış, bir anlamda ileride yapılabilecek daha kapsamlı ya da farklı bir çalışmanın temelleri atılmıştır.

2. MATERYAL VE METOT

Araştırmada, Yapılandırılmış Görüşme tekniği kullanılmıştır. Farklı türlerde görüşmeler vasıtasıyla yapılan araştırmalar düşünüldüğünde araştırmalara konu olabilecek görüşme türlerini aşağıdaki gibi sınıflandırmak mümkündür.

2.1. Görüşme Türleri

Her ne kadar farklı kaynaklarda farklı başlıklar altında ele alınsalar da genel anlamda görüşme türlerini beş farklı kategoride değerlendirmek mümkündür. Bahse konu görüşmeler aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir;

- Yapılandırılmamış açık uçlu sorularla görüşme sağlama ve konu hakkında not alma,
- Yapılandırılmamış açık uçlu sorularla görüşme sağlama, yapılan görüşmeyi ses kaydedici cihaz marifetiyle analiz ederek kağıda dökme
- Yarı yapılandırılmış açık uçlu sorularla görüşme sağlama, yapılan mülakatı cihaz marifetiyle kaydetme ve analiz ederek kağıda dökme
- Belirlenmiş konularla ilgili oluşturulmuş grup görüşmesi uygulama, yapılan görüşmeyi cihaz marifetiyle kaydetme ve analiz ederek kağıda dökme
- Alternatif mülakat metotları kullanma: elektronik posta, aynı ortamda bulunma, belirlenmiş grup, uzak mesafelerde bilgisayar destekli grup görüşmesi, telefon destekli görüşmeler

Bazı uzmanlar, görüşmeleri nicel ve nitel mülakatlar şeklinde iki bölüme ayırmaktadır. Nitel görüşmeler mümkün olan en az sayıda kişi ile yapılan ve yapılan görüşmelerde mümkün olduğunca detaylı bilgilere ulaşılmaya çalışılan mülakatlardır. Nitel görüşme soruları uygulanırken bir ölçüde esneklik sağlanabilmektedir. Hazırlanan mülakat soruları, yüzeysel bir durumu betimler. Görüşme esnasında görüşmeci, yapılan mülakatla ilgili yeni sorular sorabilir, mevcut sorularla birlikte bağlantılı soru sorabilir veya hazırlanmış sorulardan bazılarını elimine edebilir. Nicel görüşmelerde nitelin aksine oldukça fazla kişiden yeknesak edilmiş bilgiye ulaşmak amaçlanır. Nitel görüşmenin aksine nicel mülakat soruları, standart şıkları ihtiva edecek şekilde hazırlanmaktadır.

Bahsi geçtiği üzere bazı araştırmacılar, görüşmeleri yorumlarken bireysel mülakat, grup halinde mülakat, klasik posta mülakatı, tekil görüşme esnasında yanıtlanan sorular veya telefonda yapılacak görüşmeler olarak sınıflandırmaktadır. Bunun yanı sıra mülakatların anlık, kısa süreli veya hayat öyküsü gibi çok uzun vadeli görüşmeler ve tek bir konu yerine fazla konuda yapılan mülakatlar olabileceği de değerlendirilmektedir (Fontana ve Frey, 1994). Bilindiği üzere 2019 yılında Çin'de ortaya çıkan ve tüm dünyayı kısa sürede etkisi altına alan Covid-19 tarzı bulaşıcı hastalıklar, yüz yüze mülakatlar yapılmasını oldukça riskli hale getirmiş, bundan dolayı da elektronik ortamlarda yapılan görüşmeler ve çevrimiçi mülakatlar çok yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Erbuğ ve Özalkan, 2022). Elektronik ortamlarda yapılan mülakatlar, klasik görüşmelerin çevrimiçi ortamlarda uygulanan bir şeklidir. Klasik görüşmelerin aksine zaman ve görüşme sağlanacak yer bakımından görüşmeci ve görüşülen kişilere geniş ölçüde esneklik imkanı verir (Salman Yıkmış, 2020).

Yapılan araştırmanın amacı, konusu ve araştırma alanının karakteristik özellikleri, yapılan görüşmelerin türünü belirleyen en önemli faktörlerdendir. Nicel anlamda yorumlanabilecek, bundan dolayı da hızlı bir şekilde veri toplanması mümkün olan konularda temel ve basit mülakatlar uygun olabilirken, sosyal özelliklerin, geçmiş tecrübelerin ve hatırda kalanların değerlendirildiği araştırmalarda çok daha detaylı görüşme gibi tekniklerin düşünülmesi, araştırmanın salahiyeti bakımından daha iyi sonuçlara ulaşılmasını sağlayacaktır (Yağar ve Dökme, 2018).

2.1.1. Yapılandırılmamış görüşmeler

Diğer türlerin aksine yapılandırılmamış görüşmeler, herhangi bir şekilde sınırlara tabi olmayan mülakat türlerindendir. Bu anlamda her cins veriyi elde etmek için oldukça geniş bir uygulama alanını ihtiva ettiği değerlendirilebilir. Yapılandırılmamış görüşmelerde görüşmeci, yalnızca süreci yönetme eğilimindedir. Bu anlamda ulaşılmak istenilen bilgi ve verilere uygun hazırlanmış bir kılavuz, görüşmelere yöne verebilir. Bahse konu kılavuz, bir anlamda görüşmeci için yardımcı bir kontrol listesi özelliği taşır. Mülakatın gidişatını belirleyen en önemli unsur ise cevaplayan kişinin sunduğu bilgilerdir ve görüşme bu doğrultuda şekillenir. Yapılandırılmamış görüşmeler, görüşülen kişilerin tecrübeye dayalı ve şahsi farklılıklarını gözetecek özellikte olmalıdır (Berg ve Lune, 2015). Bu tarz görüşmeler, bir anlamda sohbet olarak da değerlendirilmektedir. Görüşme öncesinde herhangi bir plan yapılmaması, bu tür mülakatların esnekliğini olabildiğince arttırmaktadır. Artan esneklik, görüşmenin gidişatını

olumlu anlamda etkileyebilecek olsa da bunun gerçekleşebilmesi adına araştırmacının yüksek düzeyde beceri sahibi olması gerekmektedir. Araştırmacının bu noktada sahip olması gereken becerilerin başında araştırmaya ait bilgiler ile konuyla ilgisi olmayan bilgiyi bariz bir şekilde ayırt edebilme gelmektedir. Bunun yanı sıra bu tarz görüşmelerin dezavantajlı sayılabilecek bir özelliği ise veri analizinin oldukça zahmetli bir hale gelme ihtimalidir (Yıldırım ve Şimşek, 2013).

2.1.2. Yarı yapılandırılmış görüşmeler

Yarı yapılandırılmış görüşmeler, yapılandırılmış mülakatlar ve yapılandırılmamış mülakatlar arası bir noktada konumlandırılabilir. Yarı yapılandırılmış mülakatlarda araştırmacı, genel anlamda bir plan uygulama eğilimindedir, ancak görüşülenlerin karakteristik özellikleri, bahse konu planın uygulama aşamasında değiştirilebileceği hususunu ortaya çıkarmaktadır. Karakteristik özellikler, mevcut soruların değiştirilmesi, ilave sorular sorulması ya da mevcut soruların belirli durumlarda çıkarılması gibi uygulamaları belirlemektedir (Coşkun ve diğerleri, 2017). Bu mülakat türünde hazırlanmış soruların yer aldığı bir mülakat formu söz konusudur. Mülakatın uygulanması aşamasında elde edilecek verilerin detaylandırılabilmesi için mevcut sorulara ilave sorular sorulabilir. Görüşme esnasında eksik kaldığı düşünülen hususlar için de ilave sorular sormak mümkündür. (Karataş, 2017).

Yarı yapılandırılmış görüşmelerin ilave sorularla desteklenmesi, yapılan araştırmanın amacına hasıl olmak adına detaylı bilgiye ulaşmayı kolaylaştırmak içindir (Sevencan ve Çilingiroğlu, 2007).

2.1.3. Yapılandırılmış görüşmeler

Yapılandırılmış mülakatlarda cevaplayıcıya sorulacak sorular, standardize edilmiş bir şekilde sıralanmıştır ve belirli bir düzen içerisinde sorulmaktadır. Bu tarz görüşmelerde sorularla ilgili belirlenmiş cevap grupları hazırlanmış veya açık uçlu sorulara yer verilmiş olabilir. Bu özelliği göz önüne alındığında yapılandırılmış görüşmeler, nicel yöntemle en uyumlu veri elde etme tekniği olarak değerlendirilmektedir (Punch, 2005). Yapılandırılmış görüşmeler, çoğunlukla büyük bir örneklem kitlesi söz konusu olduğunda tercih edilmektedir. Ortak özellikleri barındıran örneklemden standardize edilmiş veriler toplanmak istendiğinde bu mülakat yöntemini kullanmanın uygun olduğu mütalaa edilir.

Yapılan araştırmada birden çok sayıda görüşmeci olduğu hallerde öznelliğin söz konusu olmaması adına yapılandırılmış görüşmeler tercih sebebi olabilmektedir (Berg ve Lune, 2015).

Uygulanan veri elde etme tekniği, farklı anlarda yapılan araştırmalarda aynı cins veriler elde edilebilmesi adına araştırmacılara rahatlık sağlar (Yalın Uçar, 2012).

2.2. Veri Toplama Yöntemi

Nitel araştırmalarda kullanılan görüşme tekniği aşamaları sonucunda hazırlanmış olan Yapılandırılmış Görüşme Formu, sekiz sorudan oluşmaktadır. Her soru, araştırmada daha detaylı bilgi edinmek amacıyla sondaj soruları ile desteklenmiştir. Sorularla katılımcıların konu hakkındaki görüşleri alınmaya çalışılmış, sondaj soruları ile de bu düşüncelerin altında yatan nedenlerin ortaya çıkarılması hedeflenmiştir. İstanbul ilinde ikamet eden ya da çalıştıkları gemiler ile İstanbul çevresi limanlara sefer yapan Uzakyol ehliyetli zabitler ile gerçekleştirilen görüşmeler, Aralık 2023 – Şubat 2024 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

2.3. Araştırmanın Ana Kütlesi ve Örneklem

Araştırmanın ana kütlesi Uzakyol Kaptan, Uzakyol 1. Zabit, Uzakyol Vardiya Zabiti, Uzakyol Baş Mühendis, Uzakyol 2. Mühendis ve Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetine haiz, çevrimiçi yeterlik sınavlarına en az bir kez girmiş gemiadamlarından oluşmaktadır. Araştırmaya konu olan ana kütle, her bir ehliyet seviyesinde 10 olmak üzere toplam 60 Uzakyol zabitinden oluşmaktadır. Ana kütlenin tamamına ulaşılmak suretiyle yüz yüze görüşmeler yapılmıştır.

2.4. Veri Analiz Yöntemi

Yapılandırılmış görüşme formları marifetiyle yapılan görüşmelerde elde edilen veriler, içerik analiz yöntemi ile analiz edilmiştir. Yapılan analizde sorulan sorulara verilen cevaplarla toplanan veriler neticesinde kodlamalarla temalar oluşturularak frekans ve yoğunluk değerleri çıkarılmıştır. Her bir soru için farklı şekilde yapılan analizlerde ortaya çıkan cevaplar, frekans değerleri ve verilen cevapların ehemmiyet seviyesini gösteren yoğunluk verileri ile tablolar oluşturulmuştur. Yoğunluklar analizler edilirken katılımcıların belirttiği ifadeler üzerine yapmış oldukları güçlendirici betimlemeler dikkate alınarak değerlendirilme yoluna gidilmiştir. Bu güçlendiricilerde açık ve net belirtilmiş tanımlamalar 3 (üç) puan ile değerlendirilirken, belirli bir güçlendirici tanımlama olmadan belirtilen ifadeler 1 (bir) puan ile tanımlanmıştır.

Ortalama olan 2 (iki) puan, görüşmecinin yapılan görüşme sırasında gözlemlediği bulguların sonucu oluşturduğu yorumlarda kullanılmıştır.

3. LİTERATÜR TARAMASI

3.1. Karayolu Uygulamaları

3.1.1. Karayolundaki araçları sürecek kişilerin ehliyet sınıfları

Karayolundaki araçları sürecek kişilerin haiz olması gereken ehliyet sınıfları ve bu ehliyetlere sahip olma koşulları, 18.07.1997 tarih ve 23053 sayılı mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolları Trafik Yönetmeliğince belirlenmiştir.

İlgi yönetmeliğin Sürücü Belgeleri, Müracaat Esasları ve Sürücülere Dair Diğer Esaslar başlıklı Beşinci Kısmının Sürücü Belgeleri, Müracaat Esasları ve Verilme Şartları başlıklı Birinci Bölümü, karayolundaki araçları ve bu araçları sürmek isteyenlerin sahip olması gereken özellikleri belirlemektedir.

3.1.2. Sürücü belgelerinin sınıfları

İlgi yönetmeliğin 75. Maddesine göre sürücü belgesi sınıfları ile belge sahiplerine sürme yetkisi verilen motorlu araçlar ve özellikleri, on sekiz (18) ayrı sınıfa ayrılmıştır.

İlgi sürücü belge sınıflarına ait kullanma yetkisi verilen araçlar;

- Sahip oldukları tekerlek sayısı,
- Silindir hacimleri,
- Ürettikleri güç,
- Ürettikleri gücün toplam ağırlığına oranı,
- Yüklü ağırlıkları,
- Römork ya da yarı römorklu olması,
- Cinsleri,

gibi özellikleri baz alınarak değerlendirilmekte, sürücü belgeleri de bu özelliklere göre düzenlenmektedir.

3.1.3. Sürücü adaylarında aranacak şartlar

İlgi yönetmeliğin 76. Maddesi, sürücü belgesi alacakların alacakları sürücü belgesi için gerekli minimum yaş, bir alt seviyedeki sürücü belgesine sahip olarak elde ettikleri tecrübe, sahip olmaları gereken öğrenim seviyesi, sahip olmaları gereken minimum sağlı

koşulları, başarmaları gereken sınavlar ve sonucunda alacakları sertifika, adli sicillerinin hangi durumda olması gerektiği gibi koşulları düzenlemektedir.

Görüldüğü üzere karayolundaki araçları sürecek kişilerin sahip olması gereken ehliyet sınıfları ve bu ehliyetleri edinme koşulları belirlenirken yaş, eğitim, deneyim gibi bazı kriterler getirilmiş olmakla birlikte bu koşulların gemi ve deniz araçlarında çalışacak kişilerin sahip olması gerekenlere göre daha hafif olduğu aşikardır.

İki alan arasındaki bir diğer farklı husus ise karayolundaki ehliyetlere bir önceki ehliyetle belirli bir süre çalışma şartı bulunmamasıdır. Elbette bu farkı ortaya çıkaran etmenlerden bir tanesi de karayolunda araç sürecek olanların çok büyük oranda özel, gemi ve deniz araçlarında bulunacak ehliyet sahiplerinin ise çok büyük oranda ticari faaliyet yürüttükleridir.

3.2. Havayolu Uygulamaları

3.2.1. Havayolu araçlarını kullanacak kişilerin lisans sınıfları

Havayolu araçlarını sevk ve idare edecek kişiler, uluslararası tabirle pilot olarak adlandırılmaktadır. Ülkemizde pilotların yetkilendirme işlemleri, 02.06.2017 tarih ve 30084 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Pilot Lisans Yönetmeliği (SHY-1)" ve "Pilotaj Eğitimi Teorik Bilgi Sınav Talimatı" çerçevesinde gerçekleştirilmektedir.

Konu yönetmeliğin Pilot Lisansları başlıklı Üçüncü Bölümünün 16-27. Maddelerinde hangi tip pilot lisansının hangi yetkilere haiz olduğunun yanı sıra tüm pilot sınıfları için gerekli ortak koşullar, yalnız uçuş şartları gibi kısıtlamalar da yer almaktadır.

3.2.2. Pilot lisans sınıfları ve yetkileri

3.2.2.1. Hafif hava aracı pilotu lisansı (LAPL)

Hafif hava aracı pilot ehliyetine sahip bir pilotun yetkisi; ilgili hava aracı sınıfında ticari olmayan operasyonlarda gelir elde etmeden sorumlu pilot olarak uçmaktır.

Hafif hava aracı ehliyeti; uçak, helikopter, planör ve balon sınıfı uçan araçlar için düzenlenir.

3.2.2.2. Hususi pilot lisansı (PPL)

Hususi pilot ehliyeti sahibi pilotlar; bahse konu hava aracı sınıfında ticari olmayan uçuşlarda gelir elde etmeksizin sorumlu pilot veya ikinci pilot olarak görev yapmaktır.

Hususi pilot ehliyeti; uçak, helikopter ve hava gemisi sınıfı uçan araçlar için düzenlenir.

3.2.2.3. Planör pilotu lisansı (SPL)

Planör pilotu ehliyetine sahip bir pilotların yetkisi; planör veya motorlu planörlerde birinci pilot olarak uçmaktır.

3.2.2.4. Balon pilotu lisansı (BPL)

Balon pilotu ehliyeti sahibi pilotlar; balonlar ve sıcak hava gemilerinde baş pilot olarak uçabilmektedir.

3.2.2.5. Ticari pilot lisansı (CPL)

Ticari pilot ehliyeti sahibi pilotlar; ilgili hava aracı sınıfında;

a) LAPL ve PPL sahiplerinin tüm yetkisini kullanma,

b) Ticari operasyon yapmayan hava aracında, birinci pilot veya ikinci pilot olarak uçma,

c) Tek pilotu olan hava araçlarında ticari hava taşımacılığında pilot olarak uçmak,

ç) Ticari uçuşlarda ikinci pilot olarak görev yapma hakkına sahiptir.

Ticari pilot ehliyeti uçak, helikopter ve hava gemisi sınıfları için düzenlenir.

3.2.2.6. Çoklu ekip pilot lisansı (MPL)

Çoklu ekip pilot ehliyeti sahibi pilotlar; ikinci pilot ile uçulması gereken uçaklarda ikinci pilot olarak yer alabilir.

Çoklu ekip pilot ehliyeti, uçak sınıfı için düzenlenir.

3.2.2.7. Havayolu nakliye pilotu lisansı (ATPL)

Havayolu nakliye pilotu ehliyeti sahibi pilotlar;

a) LAPL, PPL ve CPL sahibinin tüm yetkilerini kullanma,

b) Ticari uçuşlardaki hava aracının birinci pilotu olarak görev yapma hakkına sahiptir.

Havayolu nakliye pilotu ehliyeti; uçak, helikopter ve hava gemisi sınıfları için düzenlenir.

3.2.2.8. Aletli uçuş yetkisi (IR)

Uçak, helikopter, hava gemisi veya dikey kalkışlı hava aracı ile IFR koşullarındaki işletimleri; yalnızca söz konusu hava aracı sınıfına uygun bir aletli uçuş yetkisi olan PPL, CPL, MPL veya ATPL ehliyet sahibi ile veya yetenek testi ya da çift kumanda uçuş eğitimi esnasında yapılabilir.

3.2.2.9. Çok hafif hava aracı pilotu lisansı (UPL)

Çok hafif hava aracı pilotları, tip onayı çok hafif hava aracı olarak belirlenmiş hava araçlarında birinci pilot olarak uçabilir.

3.2.3. Pilot olma koşulları

Yönetmelikte yazılı genel koşullar dışında hangi pilot sınıfının hangi lisansı nasıl alacağı ile ilgili kurallar, Pilotaj Eğitimi Teorik Bilgi Sınav Talimatında belirtilmektedir. Buna göre aşağıda yazılı sınıflar için görülmesi gerekli teorik derslerin listesi, Teorik Dersler başlıklı 14. Maddede yer almaktadır.

İlgi talimat gereğince;

- ATPL (A) veya ATPL (H) için on dört (14),
- CPL (A) veya CPL (H) için on üç (13),
- IR (A) veya IR (H) için yedi (7),
- PPL(A) veya PPL(H) için dokuz (9),
- PPL (A) ve PPL (H) köprü için dört (4),
- ATPL (A) ve ATPL (H) köprü için beş (5)
- BPL için dokuz (9),
- UPL için dokuz (9)

dersin alınması ve sınavlarının başarılması gerekmektedir.

Bu derslerin sınavlarının hangi koşullarda ve nerelerde yapılacağı ile sınav soruları, sınav süreleri, sınavların değerlendirilmesi ve geçme esasları, sınav sonuçlarının duyurulması ve itiraz prosedürleri de talimatta ayrıca yer almaktadır.

Denizciliktekinin aksine havayolu araçlarını kullanmak için yetkilendirilen kişilerin bir üst lisans sınıfına haiz olabilmesi için bir alt grupta belirli bir süre çalışma gerekliliği, mevzuatın herhangi bir noktasında yer almamaktadır.

3.3. Denizcilik Uygulamaları

3.3.1. Uzakyol zabitan sınıfı gemiadamları

10.02.2018 Tarih ve 30328 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin Tanımlar başlıklı 3.maddesinde "Uzak Sefer" tanımı, Yakın kıyısal sefer bölgesi sınırları aşılarak yapılan seferleri işaret etmektedir. Bundan hareketle ortaya çıkan Uzakyol Zabitan sınıfı gemiadamları ise aşağıdaki şekilde nitelendirilmektedir.

a) Uzakyol Kaptanı: Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca Sözleşmenin II/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.2 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamını,

b) Uzakyol Birinci Zabiti: Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen, ayrıca Sözleşmenin II/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.1 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamını,

c) Uzakyol Vardiya Zabiti: Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan, ayrıca Sözleşmenin II/1 Kuralı ile tanımlanan eğitim düzeyine ilave olarak İdarenin öngördüğü denizcilik eğitimini tamamlayan gemiadamını,

d) Uzakyol Baş Mühendisi/Makinisti: Yürütme gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide başmühendis/başmakinist olarak görev yapan ve gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu, ayrıca Sözleşmenin III/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.2 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamını,

e) Uzakyol 2. Mühendis/Makinisti: Yürütme gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide ikinci mühendis/makinist olarak görev yapan ve gemi başmühendisi/makinistinden sonra gelen, ayrıca Sözleşmenin III/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.1 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamını,

f) Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti: Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan, ayrıca Sözleşmenin II/1 Kuralı ile tanımlanan eğitim düzeyine ilave olarak İdarenin öngördüğü denizcilik eğitimini tamamlayan gemiadamını kastetmektedir.

3.3.2. Uzak sefer bölgesi tanımı

Uluslararası sözleşmeler gereğince bayrak devletleri, kendi bandırası altında çalışan gemilerin sefer bölgelerini belirleme hakkına sahiptir. Türkiye Cumhuriyetinin belirleyerek Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'ya bildirdiği sefer sınırlamaları ise ilgi yönetmeliğe göre aşağıdaki gibi şekillendirilmiştir:

Uzak sefer, Yakın kıyısal sefer bölgesi sınırları aşılarak yapılan seferlerdir.

Bu durumda yakın kıyısal sefer tanımı, uzak seferin anlaşılabilmesi adına daha önemli bir hale gelmektedir. Aynı yönetmeliğin tanımladığı yakın kıyısal sefer:

Kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadeniz'de, Akdeniz'de, Kızıldeniz'de ve İspanya'nın Fransa sınırına kadar kuzey kıyılarını da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanya'nın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılan seferler olarak belirlenmiştir.

Yani yakın kıyısal sefere uygun olarak belgelendirilmiş gemiadamlarının çalışma sınırları, Atlantik Okyanusunun çok büyük bir bölgesi, Pasifik ve Hint Okyanuslarının tamamı ile kutup bölgelerinin dışında kalmaktadır. Uzakyol zabitan sınıfı gemiadamları ise Dünyanın tüm denizlerinde çalışabilecek seviyede yetkilendirilmiştir.

3.3.3. Uzakyol zabitan sınıfı gemiadamı olma şartları

3.3.3.1. Uzakyol Kaptanı

Uzakyol Kaptanı olmak isteyen gemiadamlarının haiz olması gereken şartlar, ilgi yönetmeliğin 14.maddesinde tanımlanmaktadır.

3.3.3.2. Uzakyol Birinci Zabiti

Uzakyol Birinci Zabiti olmak isteyen gemiadamlarının sahip olması gereken özellikle, yönetmeliğin 13.maddesinde belirtilmektedir.

3.3.3.3. Uzakyol Vardiya Zabiti

Uzakyol Vardiya Zabiti olmak isteyenlerin taşıması gereken nitelikler, bahse konu yönetmeliğin 12.maddesinde tanımlanmaktadır.

3.3.3.4. Uzakyol Başmühendisi/Başmakinisti

Uzakyol Başmühendis veya Başmakinist olmak isteyen gemiadamlarının sahip olması gereken özellikler, yönetmeliğin 24.maddesinde izah edilmektedir.

3.3.3.5. Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti

Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti ehliyeti alabilmek için gereken şartlar, yönetmeliğin 23.maddesinde betimlenmiştir.

3.3.3.6. Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti

Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti ehliyetine sahip olma şartları, ilgi yönetmeliğin 22.maddesinde belirlemektedir.

3.4. Uzakyol Zabitan Sınıfı Gemiadamı Sınavlarının Tarihçesi

3.4.1. Toplu sınavlar öncesi dönem

3.4.1.1. Güverte sınıfı gemiadamları

Eski yıllarda çeşitli yüksekokullarda yetişen uzakyol güverte zabitleri, okuldan mezun olduğu zaman kendilerine doğrudan Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyeti verilmekte idi. Bu ehliyeti alan gemiadamları, üç yıllık çalışma sonucu gemi kaptanının da yazılı onay vermesi ile sınava tabi tutulmaksızın Uzakyol 1. Zabiti ya da Uzakyol Baş Zabiti ehliyeti almaya hak kazanıyordu. Bu seviyede bir yıl çalışan güverte sınıfı gemiadamları Yakınyol Kaptanı

sınavını geçtikleri takdirde Yakınyol Kaptanı ehliyeti alabiliyordu. Üç yıl Yakınyol kaptanlığı yapan gemiadamları ise uzakyol kaptanlığı sınavını verdikleri takdirde Uzakyol Kaptanı ehliyetini alarak gemiadamı olarak alınabilecek en yüksek ehliyet seviyesine ulaşabiliyordu.

Bahse konu hizmetlerin ve gemilerde geçen staj sürelerinin gerek yakın, gerekse uzak seferde mutlaka 500 GT üzeri gemilerde gerçekleşmesi, ehliyet yükseltmek için olması gereken bir başka koşuldu.

3.4.1.2. Makine sınıfı gemiadamları

Güverte sınıfı gemiadamlarına benzer şekilde yüksekokulların makine bölümünü bitiren kişiler, Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetini doğrudan alabiliyordu. Bu ehliyetle üç yıllık gemi çalışmasını tamamlayanlar, gemi baş mühendisinin yazılı onayı ile Uzakyol 2. Mühendisi olmaya hak kazanıyordu. Uzakyol 2. Mühendis olarak bir yıllık deniz hayatını tamamlayanlar, ilgili sınavı geçtikleri an Yakınyol Baş Mühendisi / Yakınyol Baş Makinisti oluyor, bu seviyede üç yıllık çalışmayı tamamlayarak baş mühendislik sınavını başaranlar ise gelebilecekleri en yüksek seviye olan Uzakyol Baş Mühendisi unvanını elde ediyordu.

Bütün bu yükselmelerin gerçekleşebilmesi için deniz hizmetlerinin yapıldığı gemilerin mutlaka 750 kw veya daha fazla yürütme gücüne sahip olması zorunluydu.

3.4.2. Sınav mevzuatı

18.04.1992 tarih ve 21203 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Adamları Yönetmeliğine göre belirli bir seviyenin üzerinde ehliyet alabilmek için gerekli sınavların hangi derslere ait olduğu ve diğer koşulları yönetmelikte belirlenmemiş, bu konuların daha sonra çıkarılacak sınav yönergesi ile belirleneceği hüküm altına alınmıştır. Ayrıca günümüzdeki durumun aksine okullarda ya da kurslarda ilgili dersleri gören gemiadamlarının o ders ve konulara ait sınavlardan muaf tutulacağı garanti edilmiştir.

30.01.1997 tarih ve 22893 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak 01.02.1997 tarihinde yürürlüğe giren Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik, 1992 tarihli yönetmeliği yürürlükten kaldırmış, yeni yükselme esasları ile tüm bu konuların Uluslararası sözleşmeye (STCW) daha uyumlu bir hale getirilmesine yardımcı olmuştur.

Bu yönetmelik hükümleri uyarınca yukarıda yazılı yükselme silsilesinde Yakınyol Kaptanlığı / Yakınyol Baş Mühendisliği / Yakınyol Baş Makinistliği devreden çıkarılarak

Uzakyol güverte ve makine sınıfı gemiadamlarının yalnzca Uzakyol ehliyet dereceleri ile ilerlemeleri sağlanmıştır.

3.4.3. Münferit sınavlar

1997 tarihli yönetmelik öncesi belirli seviyede gemiadamlarına yapılan sınavlar, standartlaşmış soru bankaları haricinde sınıfının en üst mertebesinde bulunan tecrübeli gemiadamları tarafından yapılmaktaydı. Türkiye Cumhuriyeti D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. kaptanları ve başmühendislerinin aktif rol aldığı sınavlar, çoğunlukla sözlü şekilde yapılmaktaydı. Bu durum, sınava giren bazı gemiadamları tarafından son derece sakıncalı olarak görüldüyse de başarılı olanların çoğunlukta olduğu bir ortamda dile getirilen sakıncalar, fazla göze çarpmamaktaydı.

3.5. Gemiadamları Sınavları Merkezi (GASM)

Yönetmeliğin dokuzuncu bölümüne göre kurulmuş olan Gemiadamları Sınavları Merkezi'nin (GASM) görevi, Madde 28'e göre; "Gemiadamlannın sınavları, Sözleşmenin Kod-A Bölümünde belirtilen kurallara uygun olarak, idare tarafından oluşturulan GASM Kurulu (Gemiadamları Sınavları Merkezi Kurulu) gözetimi ve denetiminde GASM tarafından yapılır. GASM (Gemiadamları Sınavları Merkezi) idare adına gemiadamları sınavları ile ilgili işlemleri ve uygulamaları yapar." şeklinde ifade edilmekte idi.

GASM'ın kuruluş aşamasındaki bölümleri ise Madde 29'da listelenmektedir. Buna göre GASM'ın bahse konu iş ve işlemleri gerçekleştirecek altı (6) adet bölümü mevcuttur.

GASM'da yer alan unsurların görev ve yetkileri ise yönetmeliğin 30-34. Maddelerinde tanımlanmaktadır.

3.5.1. GASM Kurulu ve görevleri

GASM Kurulunu oluşturacak kişilerin hangi birimlerden ya da kamu kuruluşlarından seçileceği, kaç kişiden teşekkül edeceği, yönetmeliğin 30.maddesinde belirtilmektedir. Aynı maddede kurulun ne tarz görevleri ifa etmekle yükümlü olduğu da ayrıca yer almaktadır.

3.5.2. GASM Başkanı ve görevleri

GASM Başkanının kim olacağı, nasıl seçileceği ve yürütmekle yükümlü olduğu görevler, yönetmeliğin 31.maddesinde yer almaktadır.

3.5.3. GASM Soru hazırlama birimi

GASM Soru Hazırlama Biriminin hangi birimlerden oluşacağı ve birimin görevleri, yönetmeliğin 32.maddesinde açıklanmaktadır.

3.5.4. GASM Sınav komisyonları

GASM Sınav Komisyonlarının kim tarafından nasıl oluşturulacağı, hangi kuruluşlardaki görevlilerden seçileceği gibi detaylar, yönetmeliğin 33.maddesinde belirtilmektedir.

3.5.5. Yayın birimi

Yayın biriminin neler yapmakla mükellef olduğu ve kim tarafından nasıl yönetileceği gibi kriterler, yönetmeliğin 34.maddesinde yer almaktadır.

3.6. Toplu Sınavlar

1997 tarihli yönetmelik ile yalnızca sınav şekli, dersler ve konular güncellenmemiş, aynı zamanda merkezi denebilecek bir sınav sisteminin de temelleri atılmıştı. Yönetmeliğe göre yapılan sınavlar, her yılın şubat ve eylül aylarında zabitan sınıfı tüm adayları aynı anda aynı sorularla karşılaştıracak şekilde düzenlenmekteydi. Böylelikle katılımcılar arasında itiraza mahal vermeyecek adaletli bir sistemin uygulanmasına başlanmıştı. İlk yıllarda İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi Denizcilik Fakültesi bünyesinde kurulmuş olan Gemiadamları Sınav Merkezi (GASM) tarafından organize edilmekte, sınav soruları ise GASM tarafından oluşturulan sınav komisyonları marifetiyle hazırlanmaktaydı. İlerleyen yıllarda GASM, sonradan Piri Reis Üniversitesi haline gelecek olan Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) eğitim merkezine taşınmış, toplu sınavlar da yine TÜDEV'de yapılmıştır.

İlgi yönetmeliğe göre merkezileştirilmiş toplu sınavlarda sorulan sorular, sözlü ve uygulamalı sorular ile yazılı sorulardan oluşacak şekilde iki türden oluşmaktaydı.

Yazılı sınav soruları, GAS Soru Hazırlama Alt Birimlerince;

- Çoktan seçmeli
- Boşluk doldurmalı
- Doğru-yanlış belirtmeli
- Eşleştirmeli
- Karşılaştırmalı
- Birleştirmeli
- Metin yazmalı formatlarında hazırlanmaktaydı.

Sınavlarda uygulanacak süreler, soruların seçimi, soruların not değerleri, soruların basımı, dağıtılması ve güvenliğinin sağlanması, sınavlarda kullanılacak araç ve gereçlerin

hazır tutulması, sınav belgelerinin toplanarak GASM'a ulaştırılması, not değerlendirmeleri, sınav sonuçlarının yayınlanması, yapılan itirazların değerlendirilmesi, başarı belgelerinin düzenlenmesi ve kütük defterinin tanzimi gibi konular, yönetmeliğin 41-54. Maddelerince düzenlenmiştir.

Toplu sınavlarda uygulanan geçme notu ise yönetmelik gereğince 50 olarak belirlenmiştir.

3.6.1. Gemiadamları sınav konuları

Uzakyol zabitan sınıfı gemiadamlarının yeterlilik belgesi alabilmek için başarmaları zorunlu olan sınav konuları, 1997 tarihli yönetmeliğe göre aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

3.6.1.1. Uzakyol Vardiya Zabiti

a) Seyir
b) Vardiya Tutma
c) Gemi Kullanma
ç) Denizde Haberleşme
d) Gemi Yapısı ve Dengesi
e) Yük İşlemleri ve Yük İstif
f) Meteoroloji
g) Denizde Güvenlik
ğ) Denizcilik İngilizcesi

3.6.1.2. Uzakyol Birinci Zabiti

a) Seyir
b) Vardiya Tutma
c) Gemi Kullanma
ç) Denizde Haberleşme
d) Gemi Yapısı ve Dengesi
e) Yük İşlemleri ve Yük İstif
f) Meteoroloji
g) Denizde Güvenlik
ğ) Denizcilik İngilizcesi

3.6.1.3. Uzakyol Kaptanı

a) Seyir

b) Vardiya Tutma

c) Gemi Kullanma

ç) Denizde Haberleşme

d) Gemi Yapısı ve Dengesi

e) Yük İşlemleri ve Yük İstif

f) Meteoroloji

g) Denizde Güvenlik

ğ) Denizcilik İngilizcesi

h) Gemi Makineleri

i) Deniz Hukuku

3.6.1.4. Uzakyol Vardiya Mühendisi / Makinisti

a) Dizel Motorlarının Operasyon ve Bakımı

b) Buhar Kazanları

c) Buhar ve Besleme Suyu Sistemleri

ç) Buhar Türbinleri

d) Denizcilik Kimyası

e) Elektroteknik

f) Teknik Resim

g) Gemi Yardımcı Makineleri ve Sistemleri

ğ) Denizde Güvenlik

3.6.1.5. Uzakyol İkinci Mühendisi / Makinisti

a) Dizel Motorlarının Operasyon ve Bakımı

b) Buhar Kazanları

c) Buhar ve Besleme Suyu Sistemleri

ç) Buhar Türbinleri

d) Elektroteknik

e) Gemi İnşası

f) Gemi Yardımcı Makineleri ve Sistemleri

g) Denizde Güvenlik

ğ) Termodinamik

h) Otomatik Kontrol

3.6.1.6. Uzakyol Başmühendisi / Başmakinisti

a) Dizel Motorlarının Operasyon ve Bakımı

b) Buhar Kazanları

c) Buhar ve Besleme Suyu Sistemleri

ç) Buhar Türbinleri

d) Elektroteknik

e) Gemi İnşası

f) Gemi Yardımcı Makineleri ve Sistemleri

g) Denizde Güvenlik

ğ) Termodinamik

h) Otomatik Kontrol

3.7. Çevrimiçi Sınavlar

Teknolojideki gelişmelere paralel olarak gemiadamları sınavlarının daha esnek bir tarih yapısı içerisinde yapılabileceği düşüncesi, yeterlilik sınavlarının merkezileştirilmiş toplu sınavlar yerine bilgisayar destekli çevrimiçi yapılması fikrini ortaya çıkarmıştır.

Bu sayede gemiadamları, yılın belirli günlerinde yapılan toplu sınavları çeşitli sebeplerle kaçırmaktan kurtulabilecek, kendi belirlediği günlerde çok sayıda derse hazırlanmak yerine seçtiği derslere hazırlanma şansını elde edebilecekti. Yazılı materyaller ve sınav sorularını çözmek için gerekli donanımların azalması, gözetmen sayısının minimuma indirgenmesi, sınav, basılı kitapçık, cevap kağıdı, sınav belgeleri gibi güvenliğinin sağlanmasının elzem, ancak zor olduğu faktörleri de ortadan kaldırabilecekti. Ayrıca sınav komisyonu üyelerinin daha fazla sayıda toplantı yapmalarına gerek olmayacak bir düzenleme olması da çevrimiçi sınavları cazip kılan unsurlardandı.

Bu maksatla 2008 yılında altyapısı hazırlanan Gemiadamları Online Sınav Sistemi (GOSS) İstanbul Ortaköy'de devreye alınmış, bir süre sonra da çevrimiçi sınavların yapılmasına başlanmıştır. Sınavlara başvuru da yine internet üzerinden çevrimiçi yapılmakta, böylelikle zaman ve yazılı materyal fazlalığından önemli ölçüde bağımsız bir işleyiş sergilenmekteydi. Sistemin sürdürülebilir hale gelmesiyle merkez farklı yerlere alınmış, en nihayetinde günümüzdeki mevcut yeri olan İstanbul Sefaköy'de Gemiadamları Merkezi

içerisindeki alana konumlandırılmıştır. Çeşitli yerlerde bulunan gemiadamlarının sınav merkezine daha kolay ulaşabilmesi adına ilerleyen dönemlerde Türkiye'nin birçok noktasına gemiadamları çevrimiçi sınav merkezi kurulmuştur.

3.7.1. Gemiadamları çevrimiçi sınav konuları

3.7.1.1. Uzakyol Vardiya Zabiti

a) Seyir

b) Vardiya Standartları

c) Gemicilik ve Gemi Manevrası

ç) Denizde Haberleşme

d) Gemi İnşa, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi

e) Deniz Hukuku, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

f) Denizcilik İngilizcesi

3.7.1.2. Uzakyol Birinci Zabiti

a) Seyir

b) Vardiya Standartları

c) Gemi İnşa, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi

ç) Deniz Hukuku, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Personel İdaresi, Deniz İşletmeciliği

d) Denizcilik İngilizcesi

3.7.1.3. Uzakyol Kaptanı

a) Seyir

b) Vardiya Standartları

c) Gemi Manevrası ve Gemi Makineleri

ç) Deniz Hukuku, Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Personel İdaresi, Deniz İşletmeciliği

d) Meteoroloji ve Oşinografi

e) Denizcilik İngilizcesi

3.7.1.4. Uzakyol Vardiya Mühendisi / Makinisti

a) Ana Makine Operasyon ve Bakımı

b) Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı

c) Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

ç) Denizcilik İngilizcesi

3.7.1.5. Uzakyol İkinci Mühendisi / Makinisti

a) Ana Makine Operasyon ve Bakımı

b) Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı

c) Soğutma - İklimlendirme

ç) Elektroteknik, Hidrolik-Pnömatik ve Otomatik Kontrol

d) Denizcilik İngilizcesi

3.7.1.6. Uzakyol Başmühendisi / Başmakinisti

a) Ana Makine Operasyon ve Bakımı

b) Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı

c) Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

ç) Gemi İnşa ve Sörvey İşlemleri

d) Denizcilik İngilizcesi

Görüldüğü üzere merkezileştirilmiş toplu sınavlar sonrası çevrimiçi sınav sisteminde sınavlarda başarılması gereken konu sayısı önemli ölçüde azalmıştır. Bu durumun en önemli sebepleri olarak gemilerde bulunan bazı sistem ve ünitelerin modern gemilerde artık yer almayışı ve bazı konuların birbirleriyle olan bağlantıları nedeniyle birleştirilerek sınava girenlere tek bir konu halinde sorulması gösterilebilir.

4. BULGULAR

4.1. Soru 1

Uzakyol Kaptan yeterlik sınav dersleri için düşünceleriniz nelerdir?

4.1.1. Uzakyol Kaptan

4.1.1.1. Seyir

Tablo 1 incelendiğinde Uzakyol Kaptanı ehliyetine sahip katılımcıların, Seyir sınavında sorulan soruların güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olmadığı düşüncesini paylaştığı anlaşılmaktadır. Bunun en önemli sebepleri ise güncel gemi çalışma hayatında pek kullanılmayan göksel seyir ve büyük daire seyri sorularının olması gerekenden fazla olması ortaya çıkmaktadır. Az sayıda katılımcı ise sınavların çalışma hayatına uyumlu olduğunu savunurken yine az sayıda katılımcı ise daha önce iki kez girilen aynı sınava ait aynı sorularla yüzleşmenin anlamsız olduğunu düşünmektedir. Diğer tüm katılımcıların aksine yalnızca bir katılımcı ise günümüz gemi çalışma hayatında çok sık kullanılmasına rağmen elektronik seyir sorularının fazla olduğunu anlatmaktadır.

Tablo 1. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların seyir dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	7	20
Günümüzde pek kullanılmayan göksel seyir soruları fazladır	7	19
Günümüzde sık kullanılmayan büyük daire seyri soruları fazladır	6	16
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	2	4
Zabitlik ve Baş Zabitlik sınavında olan seyir, Kaptanlık sınavı için gereksizdir	1	3
Günümüzde en sık kullanılan elektronik seyir soruları fazladır	1	2

4.1.1.2. Vardiya Standartları

Tablo 2'de aynı ehliyete sahip katılımcıların Vardiya Standartları sınavı için düşüncelerine ait frekans ve yoğunluklar yer almaktadır. Tabloda göze çarpan en önemli husus, katılımcıların çok büyük oranda sınavda sorulan soruların güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olduğunu ve derse ait konuların zaman ya da teknoloji ile değişmediğini düşündüğüdür. Yine büyük oranda katılımcı, okulda edinilen bilgilerle çok ekstra çalışma yapmaksızın sınavda başarılı olmanın mümkün olduğunu belirtmektedir. Belirli sayıda katılımcıya göre bu dersin sınavını başaramayanların gemi çalışma hayatında başarılı olması da mümkün olmamaktadır.

Tablo 2. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların vardiya standartları dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	10	28
Dersin konuları zaman ya da teknoloji ile değişmemektedir	10	27
Eğitimde edinilen bilgilerle cevaplanabilecek sorular mevcuttur	8	18
Bu sınavı başaramayanların gemi çalışma hayatında başarılı olması mümkün değildir	3	7

4.1.1.3. Gemi Manevrası ve Gemi Makineleri

Tablo 3 incelendiğinde sınavda sorulan Gemi Manevrası ve Gemi Makineleri sorularının katılımcıların düşüncesine göre büyük oranda güncel gemi çalışma hayatını yansıtmadığı anlaşılmaktadır. Katılımcılar, gemi makineleri sorularının kaptanlık yapacak bir gemiadamı için daha yüzeysel olması, gemi manevrası sorularının daha fazla olması gerektiği konusunda yoğunluk göstermektedir. Belirli sayıda katılımcı ise bir kaptan için gemi makineleri sorularının anlamsız olduğunu ortaya koymaktadır. Çok az sayıdaki katılımcı, gemi manevrası sınavının teorik değil, uygulamalı olması gerektiğini de ayrıca belirtmektedir.

Tablo 3. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların gemi manevrası ve gemi makineleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	8	21
Gemi Makineleri soruları daha yüzeysel ve temel bilgilerden oluşmalıdır	3	8
Soruların yoğunluğu Gemi Manevrası üzerine olmalı. İki konuda eşit soru sayısı olmamalı.	3	7
Gemi Manevrası gerekli olsa da bir Kaptan için Gemi Makineleri soruları gereksizdir	2	6
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	2	5
Gemi Manevrası ile ilgili sorular uygulamalı olmalı	1	2

4.1.1.4. Meteoroloji ve Oşinografi

Tablo 4'te Meteoroloji ve Oşinografi dersi için frekans yoğunluk değerleri verilmektedir. Buna göre katılımcıların yaklaşık yarısı, sorulan soru ve konuların gemi çalışma hayatı ile uyumlu olduğunu desteklemektedir. Ancak diğer yarısı, konuların yeterince güncel olmadığını, bundan dolayı da güncel gemi çalışma hayatını yansıtmadığını değerlendirmektedir. Çok az sayıdaki katılımcı ise teknolojik gelişmeler nedeniyle bu derse ait bir sınavın gereksiz olduğunu belirtmektedir.

Tablo 4. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların meteoroloji ve oşinografi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	5	15
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	4	10
Bazı konular güncelliğini yitirdiğinden güncellenmelidir.	2	5
Teknolojik gelişmelerden dolayı bu dersin sınavı gereksizdir	1	3

4.1.1.5. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri sınavına ait frekans yoğunluk değerleri, Tablo 5'te görülmektedir. Tablo uyarınca katılımcı Uzakyol kaptanlarının yaklaşık yarısı, soruların güncel çalışma hayatına uyumluluğu konusunda hemfikirdir. Yarıya yakın katılımcı sınavda güncelliğini yitirmiş sorular bulunduğunu ve bunların güncellenmesi gerektiğini savunurken bazı katılımcılar soru ve konuların gemi çalışma hayatını yansıtmadığını belirtmektedir. Belirli sayıdaki katılımcı ise deniz Hukukuna ait soruların daha yüzeysel olması gerektiğini savunurken bazı kaptanlar Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine ait soru sayısının daha fazla olması gerektiğini söylemektedir.

Tablo 5. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslarası denizcilik sözleşmeleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	5	15
Bazı konularda güncelliğini yitirmiş sorular mevcuttur	4	11
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	3	8
Deniz Hukuku soruları daha yüzeysel olmalıdır	2	4
Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine ait soru sayısı daha fazla olmalıdır	2	4

4.1.1.6. Denizcilik İngilizcesi

Tüm ehliyet seviyelerindeki en büyük tartışma konusu olan Denizcilik İngilizcesi sınavı için bu gruba dahil katılımcıların çok büyük bir çoğunluğu konu ve soruların güncel çalışma hayatı ile ilgisinin bulunmadığını bildirmektedir. Yine büyük bir katılımcı grubu, soruların mutlaka güncellenmesi gerektiğini düşünürken bir grup katılımcı, soruların Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi İngilizce ölçtüğünü değerlendirmektedir. Az sayıdaki katılımcı soruların bilgiyi ölçmediğini ve ezbere dayalı olduğunu belirtmektedir.

Tablo 6. Uzakyol Kaptan ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	10	28
Soru ve konular güncellenmelidir	8	22
Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi İngilizce ölçmektedir	3	8
Sorular bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalıdır.	2	4

4.1.2. Uzakyol 1. Zabit

Uzakyol 1. Zabit yeterlik sınav dersleri için düşünceleriniz nelerdir?

4.1.2.1. Seyir

Tablo 7'ye göre Uzakyol 1. Zabiti katılımcıların çoğunluğu, sınav sorularının büyük oranda güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olmadığını, göksel seyir ve büyük daire seyri sorularının anlamsız bir şekilde fazla olduğunu, buna karşın çok az sayıdaki katılımcı ise elektronik seyir sorularının fazla olduğunu değerlendirmektedir. Düşük frekanslı katılımcı grubu soruların çalışma hayatını yansıttığını düşünürken benzer yoğunluktaki katılımcı grubu daha önceki ehliyet seviyesi için girilen aynı derse ait sınava bir kez daha girmenin gereksiz olduğunu savunmaktadır.

Tablo 7. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların seyir dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	6	17
Günümüzde pek kullanılmayan göksel seyir soruları fazladır	6	14
Günümüzde sık kullanılmayan büyük daire seyri soruları fazladır	4	10
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	2	5
Zabitlik sınavında olan ve aynı soruların yer aldığı seyir, Baş Zabitlik sınavı için gereksizdir	2	4
Günümüzde en sık kullanılan elektronik seyir soruları fazladır	1	3

4.1.2.2. Vardiya Standartları

Tablo 8 incelendiğinde katılımcılar, Vardiya Standartları dersinde sorulan soruların çok büyük oranda güncel gemi çalışma hayatını yansıttığını düşünmektedir. Yine çok büyük yoğunlukta katılımcı, dersin konularının zaman ya da teknoloji sebebiyle değişmediğini, okulda öğrenilen bilgi ile sınavın rahatça başarılabileceğini öngörmektedir. Çok düşük frekansta katılımcı ise aynı soru ve konuların yer aldığı bir önceki ehliyet sınavında girilen bu dersin Uzakyol 1. Zabitlik sınavında yer almaması gerektiğini belirtmektedir.

Tablo 8. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların vardiya standartları dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	9	23
Dersin konuları zaman ya da teknoloji ile değişmemektedir	8	21
Eğitimde edinilen bilgilerle cevaplanabilecek sorular mevcuttur	8	20
Zabitlik sınavında aynı sorular varken Baş Zabitlik sınavında bu dersin yer alması anlamsızdır	1	3

4.1.2.3. Gemi İnşa, Yük İşlemleri, Gemi Stabilitesi

Katılımcılar, Tablo 9'daki değerlendirmelerine göre bu dersin sınavında sorulan soruların güncel gemi çalışmaya çok az uyumlu olduğunu açıklamaktadır. Büyük yoğunlukta katılımcı, Gemi Stabilitesi ve Yük İstif sorularının gerekli, Gemi İnşa sorularının ise gereksiz olduğunu değerlendirmektedir. Belirli sayıda katılımcı, Yük İstif sorularının yalnızca kuru yük cinsi yüklerle ilgili olduğunu, değişik cins yüklere ait soruların olmadığını bildirirken benzer yoğunluktaki katılımcı ise Gemi İnşa soru sayısının azaltılmasını, sorulan soruların daha basit ve temel düzeyde bilgiyi içermesi gerektiğini söylemektedir. Çok az katılımcı ise bu derse ait soruların güncel çalışma hayatını yansıttığını belirtirken benzer sayıdaki katılımcı bu dersten sınavın olmaması gerektiğini düşünmektedir.

Tablo 9. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların gemi inşa, yük işlemleri, gemi stabilitesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	8	22
Gemi Stabilitesi ve Yük İstif olmalıdır ancak Gemi İnşa soruları olmamalıdır	6	16
Yük İstif soruları yalnızca kuru yük cinsi yükleri içeriyor. Değişik yükler için ölçüm yapmıyor	3	8
Gemi İnşa soru sayısı azaltılıp diğerleri arttırılmalıdır	3	7
Gemi İnşa soruları daha temel düzeyde basit olmalıdır	2	6
Bu dersten sınav yapılması gereksizdir	1	3
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	1	2

4.1.2.4. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

Tablo 10'da görülen Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri sınavı için katılımcıların çoğunluğu, soruların bazı konularda güncelliğini yitirdiğini, güncel çalışma hayatına uyumsuz olduğunu düşünmektedir. Yaklaşık yarı oranda katılımcı Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri alanında daha fazla soru olması gerektiğini savunurken benzer sayıda katılımcı Deniz Hukuku sorularının daha basit ve yüzeysel olması gerektiğini ifade etmektedir. Az sayıda katılımcı soruları güncel çalışma hayatına uygun bulurken bazı katılımcılar, bu sınavın gereksiz olduğunu bildirmektedir.

Tablo 10. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Bazı konularda güncelliğini yitirmiş sorular mevcuttur	6	17
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	6	16
Deniz Hukuku soruları daha yüzeysel olmalıdır	5	13
Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine ait soru sayısı daha fazla olmalıdır	4	10
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	2	6
Ölçüm yapılmasına gerek olmayan bu dersin sınavı gereksizdir	2	5

4.1.2.5. Denizcilik İngilizcesi

Denizcilik İngilizcesi dersi sınavı için katılımcıların Tablo 11'de belirttiği yoğunluğun çok büyük bir bölümü, soruların güncel çalışma hayatına uyumsuz olduğunu mütalaa etmektedir. Büyük bir katılımcı grubunun mutlaka güncellenmesi gerektiğini belirttiği sorular, belirli sayıda katılımcı tarafından İngilizceden ziyade mesleki bilgiyi ölçtüğü belirtilmektedir. Az yoğunluktaki katılımcı ise soruların ve bunlara ait cevapların bilgiden ziyade ezbere dayalı olduğunu düşünmektedir.

Tablo 11. Uzakyol 1.Zabit ehliyetli katılımcıların Denizcilik İngilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	10	29
Soru ve konular güncellenmelidir	7	18
Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi İngilizce ölçmektedir	5	14
Sorular bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalıdır.	3	7

4.1.3. Uzakyol Vardiya Zabiti

Uzakyol Vardiya Zabit yeterlik sınav dersleri için düşünceleriniz nelerdir?

4.1.3.1. Seyir

Tablo 12'ye göre Uzakyol Vardiya Zabiti katılımcıların çok büyük bir kısmı Seyir sınavında sorulan soruların güncel gemi çalışma hayatını yansıtmadığını, fazla kullanılmayan göksel seyir sorularının fazla olduğunu belirtmektedir. Az sayıdaki katılımcı büyük daire seyri sorularının fazla olduğunu, yine az sayıdaki katılımcı ise soruların güncel çalışma hayatı ile uyumlu olduğunu düşünmektedir. Yalnızca bir katılımcı ise güncel çalışma hayatında fazla kullanılmasına rağmen elektronik seyir sorularının fazla olduğunu değerlendirmektedir.

Tablo 12. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların seyir dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	8	21
Günümüzde pek kullanılmayan göksel seyir soruları fazladır	8	19
Günümüzde sık kullanılmayan büyük daire seyri soruları fazladır	2	6
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	2	4
Günümüzde en sık kullanılan elektronik seyir soruları fazladır	1	1

4.1.3.2. Vardiya Standartları

Vardiya Standartları dersi sorularının değerlendirildiği Tablo 13'e göre katılımcılar, sınavın büyük oranda çalışma hayatı ile uyumlu olduğunu ifade etmektedir. Yine çok büyük oranda katılımcı, ders konularının gelişen teknoloji ile değişmediğini, eğitimde edinilen bilgilerle cevaplanabileceğini belirtmektedir. Bir katılımcı ise bu derse ait sınavın gereksiz olduğunu düşünmektedir.

Tablo 13. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların vardiya standartları dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	8	20
Dersin konuları zaman ya da teknoloji ile değişmemektedir	8	19
Eğitimde edinilen bilgilerle cevaplanabilecek sorular mevcuttur	8	19
Bu dersin sınavda yer alması anlamsızdır	1	3

4.1.3.3. Gemi İnşa, Yük İşlemleri, Gemi Stabilitesi

Tablo 14'te yer alan Gemi İnşa, Yük İşlemleri, Gemi Stabilitesi sınavı için katılımcıların büyük bir yoğunluğu, soruların güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olmadığını değerlendirmektedir. Katılımcıların belirli bir yoğunluğu Gemi Stabilitesi ve Yük İstif sorularının olması ancak Gemi İnşa sorularının olmaması gerektiğini, yine yarı yoğunlukta katılımcı ise Yük İstif sorularının yalnızca kuru yük cinsi yükler için sorular içerdiğini belirtmektedir. Katılımcıların yaklaşık yarısı, Gemi İnşa soru sayısının azaltılması, sorulan soruların daha temel düzeyde olması gerektiğini ifade etmektedir. Bir katılımcı ise soruların güncel çalışma hayatına uygun olduğunu düşünmektedir.

Tablo 14. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların gemi inşa, yük işlemleri, gemi stabilitesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	9	24
Gemi Stabilitesi ve Yük İstif olmalıdır ancak Gemi İnşa soruları olmamalıdır	6	17
Yük İstif soruları yalnızca kuru yük cinsi yükleri içeriyor. Değişik yükler için ölçüm yapmıyor	5	14
Gemi İnşa soru sayısı azaltılıp diğerleri arttırılmalıdır	4	10
Gemi İnşa soruları daha temel düzeyde basit olmalıdır	2	6
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	1	2

4.1.3.4. Denizde Haberleşme

Denizde Haberleşme dersine ait düşüncelerin görüldüğü Tablo 15'te katılımcıların yaklaşık yarısı, soruların güncel çalışma hayatına uyumlu olduğunu, diğer yarısı ise fazla uyumlu olmadığını mütalaa etmektedir. Az yoğunlukta katılımcı ise güncel teknolojik gelişmelere yer verilmediğini değerlendirmektedir.

Tablo 15. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların denizde haberleşme dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	5	14
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	5	13
Güncel teknolojik gelişmelere yer verilmemektedir	2	5

4.1.3.5. Gemicilik ve Gemi Manevrası

Tablo 16'da Gemcilik ve Gemi Manevrası dersi için verilen cevaplar yer almaktadır. Buna göre katılımcılar, yaklaşık yarı oranda soruların güncel çalışma hayatına uyumsuz olduğunu bildirmektedir. Katılımcıların yaklaşık yarısı ise soruların çalışma hayatını yansıttığını söylemektedir. Belirli sayıdaki katılımcı, soru yoğunluğunun Gemi Manevrası üzerine olması gerektiğini düşünürken az sayıdaki katılımcı Gemicilik sorularının anlamsız olduğunu belirtmektedir. Çok az sayıda katılımcı dersin sınavını gereksiz bulurken benzer sayıda katılımcı Gemicilik sorularının güncel çalışmaya uyumlu olmasına rağmen Gemi Manevrasının uyumsuz olduğunu ifade etmektedir.

Tablo 16. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların gemicilik ve gemi manevrası dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	5	14
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	4	11
Soruların yoğunluğu Gemi Manevrası üzerine olmalı. İki konuda eşit soru sayısı olmamalı.	3	8
Gemi Manevrası gerekli olsa da Gemicilik soruları anlamsızdır	2	5
Bu dersin sınavı gereksizdir	1	3
Gemicilik güncel çalışma hayatına daha uyumludur ancak Gemi Manevrası uyumlu değildir	1	2

4.1.3.6. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri sınavının sorulduğu Tablo 17'de katılımcıların çoğu, soruların gemi çalışma hayatına uyumsuz olduğunu bildirmektedir. Belirli sayıda katılımcı Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri soru sayısının daha fazla, Deniz Hukuku sorularının ise daha yüzeysel olması gerektiğini değerlendirmektedir. Az sayıda katılımcı soruların çalışma hayatına uyumlu olduğunu ifade ederken bir katılımcı bu derse ait sınavı gereksiz bulamaktadır.

Tablo 17. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	6	17
Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine ait soru sayısı daha fazla olmalıdır	5	12
Deniz Hukuku soruları daha yüzeysel olmalıdır	3	9
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	3	7
Ölçüm yapılmasına gerek olmayan bu dersin sınavı gereksizdir	1	3

4.1.3.7. Denizcilik İngilizcesi

Tablo 18'de katılımcıların Denizcilik İngilizcesi sınavına ait düşünceleri yer almaktadır. Buna göre katılımcıların büyük çoğunluğu, soruların güncel çalışma hayatına uyumsuz olduğu ve güncellenmesi gerektiği konusunda mutabıktır. Yarıya yakın katılımcı sınavın mesleki bilgiyi İngilizce ölçtüğünü belirtirken az sayıda katılımcı iser soruların bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalı olduğunu düşünmektedir.

Tablo 18. Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	8	22
Soru ve konular güncellenmelidir	8	21
Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi İngilizce ölçmektedir	4	11
Sorular bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalıdır.	2	6

4.1.4. Uzakyol Baş Mühendis

Uzakyol Baş Mühendis yeterlik sınav dersleri için düşünceleriniz nelerdir?

4.1.4.1. Ana Makine Operasyon ve Bakımı

Tablo 19'da Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların Ana Makine Operasyon ve Bakımı dersi için düşünceleri yer almaktadır. Buna göre katılımcıların çok büyük bir kısmı, soruların güncel gemi çalışma hayatına uyumsuz olduğu, günümüzde fazla kullanılmayan buhar türbini gibi konuların sorulmasının gereksiz olduğu fikrinde birleşmektedir. Belirli sayıda katılımcı, soruların bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalı olduğunu söylerken az sayıda katılımcı soruların güncel çalışma hayatını büyük oranda yansıttığını düşünmektedir. Bir katılımcı ise yıllardır uygulama yapan ve daha önce iki kez aynı sınava giren bir mühendis için bu sınavın gereksiz olduğunu belirtmektedir.

Tablo 19. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların ana makine operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Günümüzde karşılığı olmayan Buhar Türbini soruları gereksizdir	9	26
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	8	22
Sınavda sorulan sorular ezbere dayalıdır ve bilgiyi ölçmemektedir	3	8
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	2	4
Yıllardır uygulama yapan biri için Baş Mühendislik sınavında bu ders gereksizdir	1	3

4.1.4.2. Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı

Tablo 20'de değerlendirilen Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı dersi için katılımcıların çok büyük bir bölümü soruların güncel gemi çalışma hayatı ile uyumlu olduğunu ifade etmektedir. Bununla birlikte konuların çok çeşitli olmasından dolayı büyük bir katılımcı kitlesi, soruların belirli bir bölümünün çalışma hayatını yansıtmadığını da düşünmektedir. Katılımcıların belirli bir bölümü güncel teknolojik değerlendirmelerin soru hazırlamada göz önüne alınmadığını belirtirken bazı katılımcılar soruların ezbere dayalı olduğunu bildirmektedir. Bir katılımcı ise baş mühendis seviyesinde bu sınavın anlamsız olduğu konusunda görüş bildirmektedir.

Tablo 20. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların gemi yardımcı makineleri operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	9	23
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına az uyumludur	7	19
Güncel teknolojik gelişmeler göz önüne alınmamaktadır	6	15
Sınavda sorulan sorular ezbere dayalıdır ve bilgiyi ölçmemektedir	4	11
Baş Mühendis seviyesinde bu dersin sınavı gereksizdir	1	3

4.1.4.3. Gemi İnşa ve Sörvey İşlemleri

Gemi İnşa ve Sörvey İşlemleri dersinin incelendiği Tablo 21'de katılımcıların çoğu, soruların büyük oranda güncel çalışmaya hayatına uyumsuz olduğu konusunda hemfikirdir. Bazı katılımcılar Sörvey İşlemleri konusunun gerekli olmasına rağmen Gemi İnşa sorularının olmaması gerektiğini düşünürken bazıları Gemi İnşa sorularının daha basit ve yüzeysel olması ve Gemi İnşa soru sayısının azaltılması gerektiği konusunda görüş belirtmektedir. Bir katılımcı ise konu ve soruların güncel çalışma hayatını yansıttığını düşünmektedir.

Tablo 21. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların gemi inşa ve sörvey işlemleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	8	20
Sörvey İşlemleri olmalıdır ancak Gemi İnşa soruları olmamalıdır	4	11
Gemi İnşa soruları daha basit ve yüzeysel olmalıdır.	3	9
Gemi İnşa soru sayısı azaltılıp Sörvey İşlemleri arttırılmalıdır	3	8
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	1	2

4.1.4.4. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

Tablo 22'de yer alan Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri dersi için katılımcıların çoğu, bazı konularda güncelliğini yitirmiş sorular olduğunu söylerken grubun yarısı soruların çalışma hayatına uyumsuz olduğu konusunda birleşmektedir. Belirli sayıda katılımcı Deniz Hukuku sorularının daha yüzeysel olması ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri soru sayısının arttırılması gerektiğini ifade etmektedir. Az sayıda katılımcı soruların gemi çalışma hayatını yansıttığını belirtirken çok az sayıda katılımcı bu sınavı gereksiz görmektedir.

Tablo 22. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Bazı konularda güncelliğini yitirmiş sorular mevcuttur	7	18
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	5	14
Deniz Hukuku soruları daha yüzeysel olmalıdır	3	8
Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine ait soru sayısı daha fazla olmalıdır	3	8
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	2	4
Ölçüm yapılmasına gerek olmayan bu dersin sınavı gereksizdir	1	3

4.1.4.5. Denizcilik İngilizcesi

Tablo 23'e göre katılımcılar, Denizcilik İngilizcesi sınavının güncel çalışma hayatına uyumlu olmadığı konusunda daha fazla sayıdadır. Katılımcıların yaklaşık yarısı mesleki bilginin İngilizce ölçüldüğünü, bir bölümü soruların bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalı olduğunu düşünürken yarıdan az bir bölüm ise soruların çalışma hayatı ile uyumlu olduğunu değerlendirmektedir.

Tablo 23. Uzakyol Baş Mühendis ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	6	16
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	4	11
Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi İngilizce ölçmektedir	5	14
Sorular bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalıdır.	5	12

4.1.5. Uzakyol 2. Mühendisi

Uzakyol 2. Mühendis yeterlik sınav dersleri için düşünceleriniz nelerdir?

4.1.5.1. Ana Makine Operasyon ve Bakımı

Katılımcılar, Tablo 24'ten de anlaşılabileceği üzere buhar türbini sorularının günümüzde anlamsız olduğunu, genel anlamda soru ve konuların ise güncel gemi çalışma hayatına az uyumlu olduğunu belirtmektedir. Belirli yoğunlukta katılımcı, soruların ezbere dayalı olduğunu düşünürken çok az sayıda katılımcı, soruların güncel çalışma hayatını yansıttığını, benzer yoğunlukta katılımcı ise bu ehliyet seviyesi için bu sınavın gereksiz olduğunu düşünmektedir.

Tablo 24. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların ana makine operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Günümüzde karşılığı olmayan Buhar Türbini soruları gereksizdir	8	23
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	6	16
Sınavda sorulan sorular ezbere dayalıdır ve bilgiyi ölçmemektedir	4	11
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	1	3
Daha önce de aynı konu ve sorular için girilen bu sınav, 2. Mühendislik için gereksizdir	1	2

4.1.5.2. Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı

Tablo 25'e göre katılımcılar, soruların büyük oranda çalışma hayatını yansıtmadığını ifade etmektedir. Yaklaşık yarı oranda katılımcı sınavın ezbere dayalı olduğunu, yine benzer oranda katılımcı da sorular hazırlanırken güncel teknolojik gelişmelerin göz önüne alınmadığını düşünmektedir. Bir önceki derste olduğu gibi Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı için de uyumlu ya da gereksiz cevabını veren katılımcı sayısı en düşük yoğunluğu oluşturmaktadır.

Tablo 25. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların gemi yardımcı makineleri operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına az uyumludur	8	20
Sınavda sorulan sorular ezbere dayalıdır ve bilgiyi ölçmemektedir	5	14
Güncel teknolojik gelişmeler göz önüne alınmamaktadır	4	11
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	1	3
2. Mühendis seviyesinde bu dersin sınavı gereksizdir	1	2

4.1.5.3. Elektroteknik, Hidrolik-Pnömatik, Otomatik Kontrol

Üç ayrı bölümü ihtiva eden bu sınav için Tablo 26'da katılımcıların çok büyük bir yüzdesi soru ve konuların gemi çalışma hayatını az bir oranda yansıttığını söylemektedir. Katılımcıların yaklaşık yarısı Elektroteknik soru sayısının azaltılması, bu konudaki soruların daha basit ve yüzeysel olması gerektiğini mütalaa etmektedir. Çok düşük sayıda katılımcı soru ve konuların güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olduğunu değerlendirirken benzer oranda katılımcı bu dersin sınavını gereksiz görmektedir.

Tablo 26. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların elektroteknik, hidrolik-pnömatik, otomatik kontrol dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	8	19
Elektroteknik soruları azaltılmalıdır. Diğer konuların soru sayısı arttırılmalıdır	5	13
Elektroteknik soruları daha basit ve yüzeysel olmalıdır.	3	8
Bu tarz konulardan sınava girmek gerekli değildir	1	3
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	1	2

4.1.5.4. Soğutma - İklimlendirme

Tablo 27'ye göre katılımcıların çoğunluğu, soğutma-iklimlendirme dersine ait soru ve konuların güncel çalışmaya uygun olmadığını bildirmektedir. Katılımcıların yaklaşık yarısı soruların güncel teknolojik gelişmeleri göz önüne almadığını, bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalı olduğunu düşünürken az yoğunlukta katılımcı ise soruların güncel çalışmaya hayatını yeterli bir biçimde yansıttığını ifade etmektedir.

Tablo 27. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların soğutma-iklimlendirme dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	7	20
Güncel teknolojik gelişmeler göz önüne alınmamaktadır	5	14
Sınavda sorulan sorular ezbere dayalıdır ve bilgiyi ölçmemektedir	4	11
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	3	8

4.1.5.5. Denizcilik İngilizcesi

Tablo 28'de katılımcıların Denizcilik İngilizcesi dersi için çok büyük oranda güncel gemi çalışma hayatını yansıtmadığını düşündüğü görülmektedir. Belirli sayıda katılımcı sınavın mesleki bilgiyi ölçtüğünü söylerken az sayıda katılımcı sınavın ezbere dayalı olduğunu, çok az katılımcı ise sınavın çalışma hayatına uyumlu olduğunu değerlendirmektedir.

Tablo 28. Uzakyol 2. Mühendis ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	9	25
Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi İngilizce ölçmektedir	4	10
Sorular bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalıdır.	2	5
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	1	3

4.1.6. Uzakyol Vardiya Mühendisi

Uzakyol Vardiya Mühendisi yeterlik sınav dersleri için düşünceleriniz nelerdir?

4.1.6.1. Ana Makine Operasyon ve Bakımı

Tablo 29'u oluşturan cevaplara göre katılımcılar, diğer ehliyet seviyesinde gelen cevaplara benzer şekilde Ana Makine Operasyon ve Bakımı sorularının büyük oranda güncel çalışma hayatına uyumlu olmadığını ve buhar türbini sorularının gereksiz olduğunu düşünmektedir. Belirli sayıda katılımcı soruların ezbere dayalı olduğunu belirtirken çok az sayıda katılımcı soru ve konuların çalışma hayatına uyumlu olduğunu dile getirmektedir.

Tablo 29. Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetli katılımcıların ana makine operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel gemi çalışma hayatına az uyumludur	9	25
Günümüzde karşılığı olmayan Buhar Türbini soruları gereksizdir	8	23
Sınavda sorulan sorular ezbere dayalıdır ve bilgiyi ölçmemektedir	4	11
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	1	2

4.1.6.2. Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı

Tablo 30'a göre katılımcı Uzakyol Vardiya Mühendisleri, bu dersin sorularının büyük oranda çalışma hayatını yansıtmadığını ifade etmektedir. Yaklaşık yarı oranda katılımcı

soruların ezbere dayalı olduğunu, güncel teknolojik gelişmeleri merkezine almadığını belirtirken az sayıda katılımcı ise sınavın gemi çalışma hayatına uyumlu olduğunu düşünmektedir.

Tablo 30. Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetli katılımcıların gemi yardımcı makineleri operasyon ve bakımı dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına az uyumludur	8	20
Sınavda sorulan sorular ezbere dayalıdır ve bilgiyi ölçmemektedir	5	13
Güncel teknolojik gelişmeler göz önüne alınmamaktadır	4	11
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	2	5

4.1.6.3. Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri

Katılımcılar, Tablo 31'e göre bu dersin soru ve konularının güncel çalışma hayatını yansıtmadığını düşünmektedir. Az sayıda katılımcı sınavın güncel çalışma hayatını yansıttığını belirtirken benzer sayıda katılımcı ise Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri konusunun daha gerekli olmasından dolayı buna ait soru sayısının arttırılarak Deniz Hukuku soru sayısının azaltılması konusunda görüş birliğine varmaktadır. Az sayıda katılımcı Deniz Hukuku sorularının daha yüzeysel olması gerektiğini belirtirken benzer sayıda katılımcı ise bu konuya ait soru sorulmaması gerektiğini ifade etmektedir.

Tablo 31. Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetli katılımcıların deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	7	19
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	3	8
Uluslararası Denizcilik Sözleşmelerine ait soru sayısı daha fazla olmalıdır. Deniz Hukuku soruları azaltılmalıdır	3	8
Deniz Hukuku soruları daha yüzeysel olmalıdır	2	6
Deniz Hukuku soruları olmamalıdır.	2	5

4.1.6.4. Denizcilik İngilizcesi

Katılımcıların yarıdan fazlası, Tablo 32'de gösterilen şekilde Denizcilik İngilizcesi konu ve sorularının güncel çalışma hayatına uyumsuz olduğunu belirtmektedir. Az sayıda katılımcı soruların çalışma hayatını yansıttığını düşünürken çok az sayıdaki katılımcı sınavın Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi ölçtüğünü, benzer sayıda katılımcı da sınavın ezbere dayalı olduğunu ifade etmektedir.

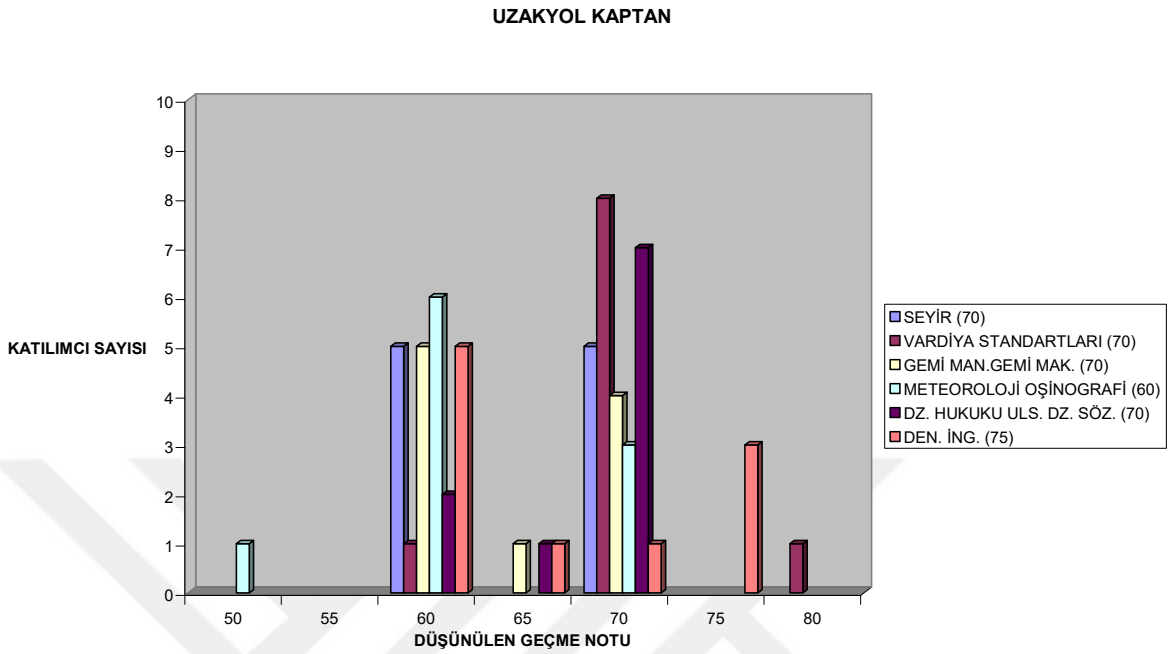
Tablo 32. Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetli katılımcıların denizcilik ingilizcesi dersi sınavı için frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumsuzdur	6	17
Sorulan soru ve konular güncel çalışmaya hayatına büyük oranda uyumludur	3	7
Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi İngilizce ölçmektedir	2	6
Sorular bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalıdır.	2	5

4.2. Soru 2

Uzakyol yeterlik sınav dersleri geçme notu için neler düşünüyorsunuz?

4.2.1. Uzakyol Kaptan



Şekil 1. Uzakyol Kaptan yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi.

Uzakyol Kaptan grubu katılımcıların yarısı, seyir dersinden geçme notu olan 70'in fazla olduğunu düşünürken diğer yarısı bu puanın adil olduğunu söylemektedir.

Aynı grubun Vardiya Standartları sınavından geçmek için gerekli olan 70 puanı çok büyük oranda uygun bulduğu, grafikten açıkça anlaşılmaktadır.

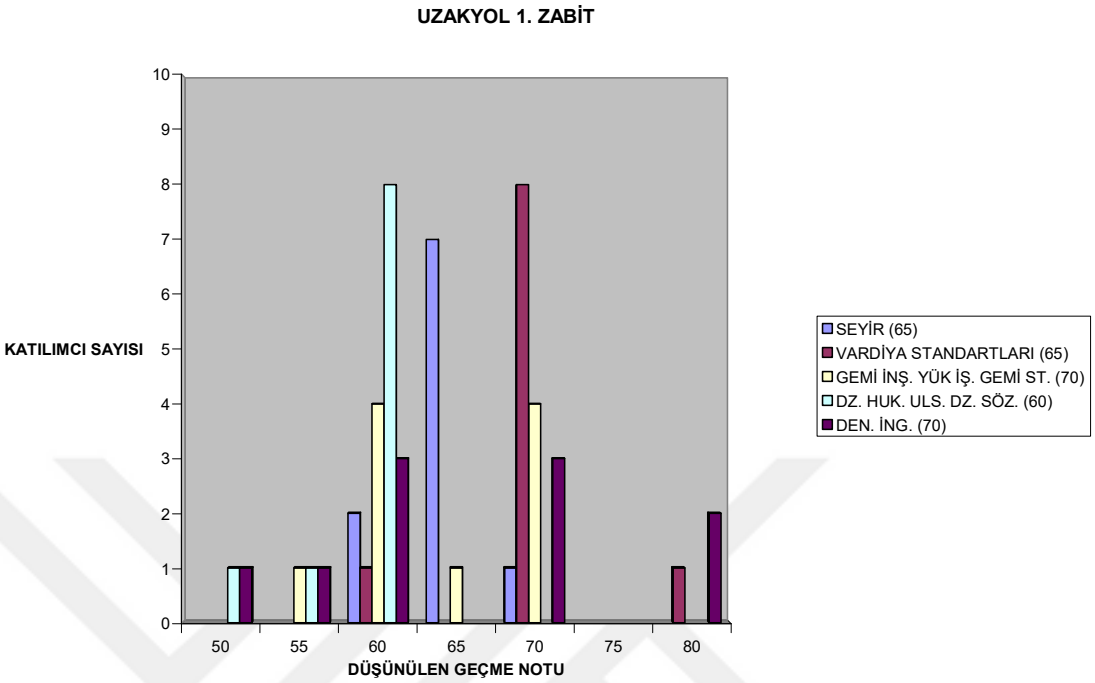
Gemi Manevrası ve Gemi Makineleri sınavında istenilen 70 puan, katılımcıların çoğunluğunca yüksek bulunmaktadır.

Meteoroloji ve Oşinografi dersi için belirlenen 60 puanlık geçme notu, çoğunlukça uygun bulunmasına rağmen bazı katılımcılar, bu notun yükseltilmesi görüşünü benimsemektedir.

Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri dersinin 70 puan olan geçme notu da birçok katılımcıya göre uygun görülmektedir.

Denizcilik İngilizcesi için belirlenen 75 puan, grubun çoğunluğuna göre yüksek bir barajdır. Az sayıda katılımcı ise bu puanın yeterli ve gerekli olduğunu bildirmektedir.

4.2.2. Uzakyol 1. Zabit



Şekil 2. Uzakyol 1. Zabit yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi.

Bu ehliyete sahip katılımcıların seyir sınavında gerekli olan 65 puanlık geçme notu için düşüncesi, büyük oranda olumlu yöndedir.

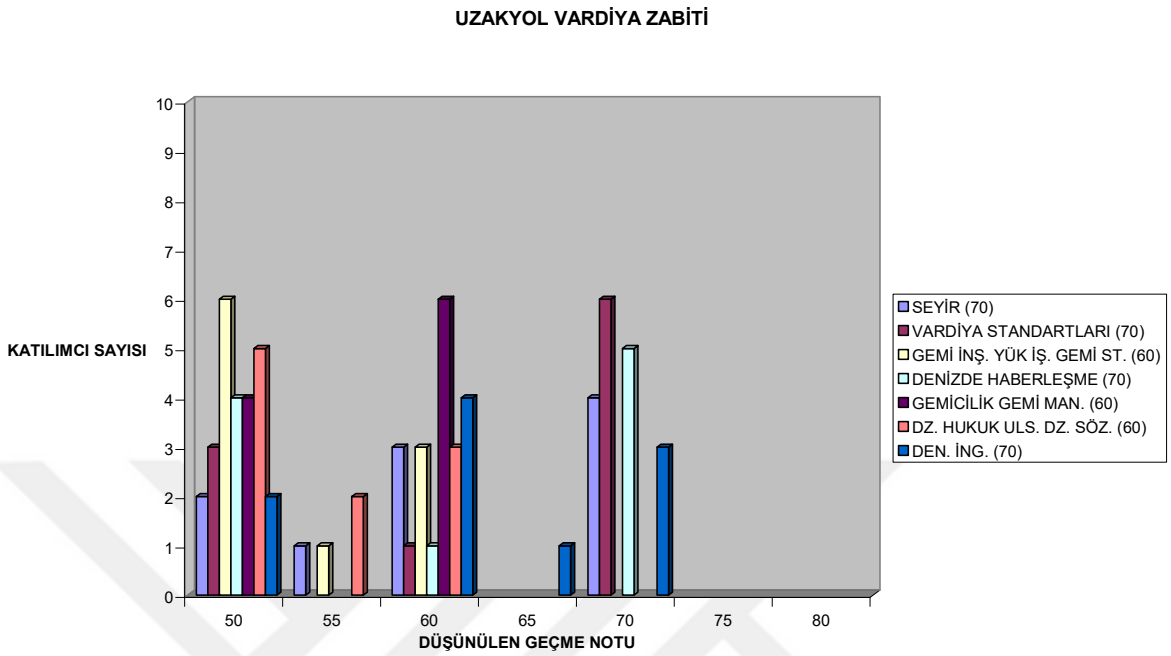
Vardiya Standartları için gereken 65 puan ise gruptaki birçok katılımcı için düşük olduğu değerlendirilen bir baraj seviyesidir. Puanın yüksek olduğunu düşünen ise yalnızca bir katılımcı olarak göze çarpmaktadır.

Gemi İnşa, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi için uygulanan 70 puanlık geçme notu, çoğunluk katılımcı için yüksek bulunmaktadır. Buna rağmen gerekli puanın uygun olduğunu düşünenlerin sayısı da diğer gruba yakındır.

Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri dersi için gerekli olan 60 puan, katılımcılar tarafından çok büyük oranda yeterli görülmektedir.

Denizcilik İngilizcesi için başarılı not olarak belirlenen 70 puan, grubun yarısı için yüksek olarak değerlendirilirken diğer yarısı bunun yeterli ya da yükseltilmesi gereken bir baraj olduğu görüşünde birleşmektedir.

4.2.3. Uzakyol Vardiya Zabiti



Şekil 3. Uzakyol Vardiya Zabiti yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi.

Bu gruptaki katılımcılardan seyir dersi için 70 puanın uygun olduğunu düşünenler azınlıktadır. Katılımcıların çoğunluğu bu notun 60 ya da daha altında olması gerektiği görüşünde birleşmektedir.

Vardiya Standartları için gereken 70 puan, grubun çoğunluğu için uygun bulunsa da bu notun düşürülmesi gerektiğini savununlar da mevcuttur.

Gemi İnşa, Yük İşlemleri ve Gemi Stabilitesi için istenen 60 puan, büyük çoğunluk tarafından yüksek bulunmakta, az bir katılımcı ise bunun uygun olduğunu değerlendirmektedir.

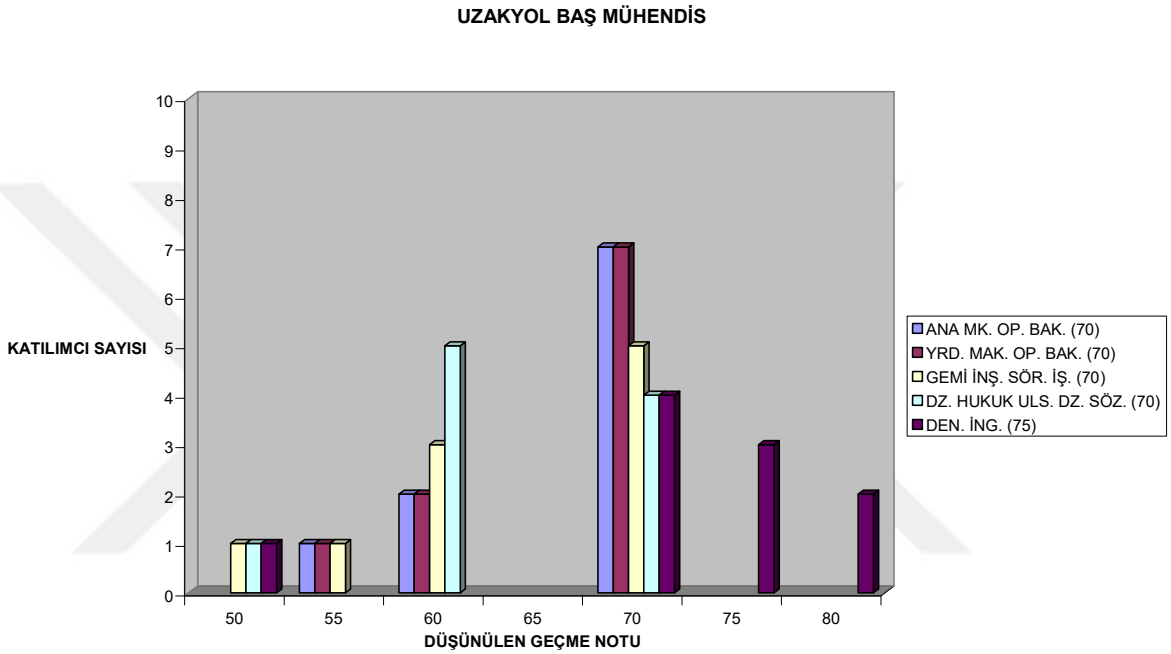
Denizde Haberleşme dersi için belirlenen 70, grubun yarısı tarafından uygun bulunurken diğer yarısı bunun düşürülmesi gerektiğini belirtmektedir.

Gemicilik ve Gemi Manevrası dersi için istenen 60 geçer not, bu ehliyete sahip katılımcıların çoğunluğunca uygun bulunmaktadır. Azımsanmayacak sayıda bir katılımcı ise bunun düşürülmesi gerektiğini ifade etmektedir.

Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri dersi için gerekli olan 60 puan, çoğunluk katılımcı tarafından yüksek bulunmakta, az sayıda katılımcı için ise uygun olarak değerlendirilmektedir.

Denizcilik İngilizcesinde gerekli olan 70, yine büyük çoğunluk tarafından yüksek olarak düşünülmektedir.

4.2.4. Uzakyol Baş Mühendis



Şekil 4. Uzakyol Baş Mühendis yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi.

Tüm mühendis yeterlik sınavlarında yer alan Ana Makine Operasyon ve Bakımı sınavı için gereken 70 puan, grubun çoğunluğu tarafından uygun bulunmaktadır.

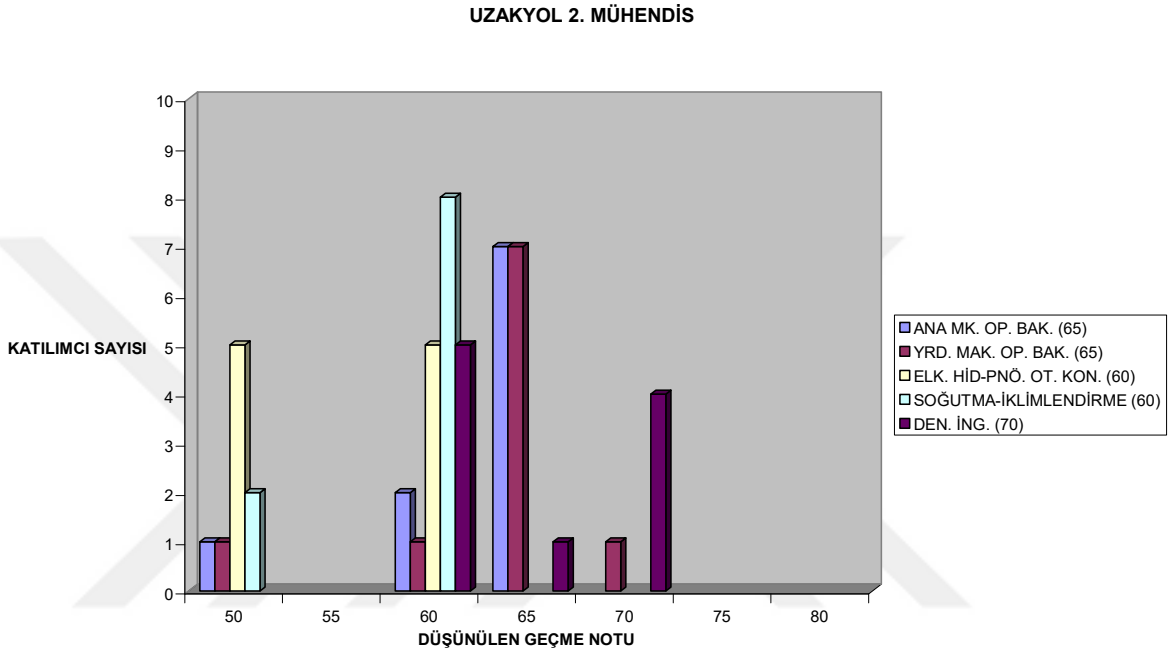
Yine ortak ders olarak nitelendirilebilecek Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı için belirlenmiş olan 70 notu, grubun çoğunluğunca yeterli olarak değerlendirilmektedir.

Gemi İnşa ve Sörvey İşlemleri sınavının 70 puanlık barajı, bu ehliyet seviyesindeki katılımcıların yarısı tarafından uygun bulunsa da diğer yarısı düşürülmesi gerektiğini belirtmektedir.

Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri dersi için istenen 70 puan ise grubun çoğunluğu tarafından yüksek bulunmakta ve düşürülmesi gerektiği belirtilmektedir.

Denizcilik İngilizcesi için belirlenen 75, grubun çok büyük bir çoğunluğunca uygun bulunmakta ya da düşük bulunarak yükseltilmesi istenmektedir.

4.2.5. Uzakyol 2. Mühendis



Şekil 5. Uzakyol 2. Mühendis yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi.

Katılımcı Uzakyol 2. Mühendisler, Ana Makine Operasyon ve Bakımı için gereken 65 puanı büyük oranda uygun olarak belirtmektedir.

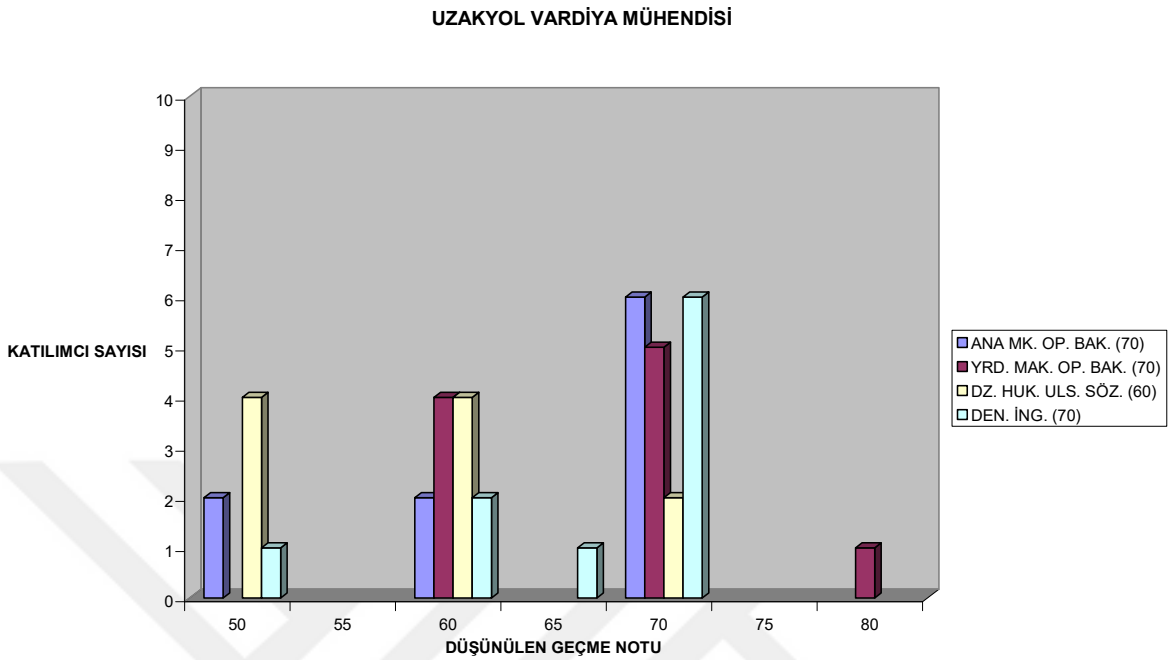
Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı sınavı için istenen 65 geçme notu da bu grup katılımcılar için çoğunlukla yeterli görülmektedir.

Elektroteknik, Hidrolik-Pnömatik, Otomatik Kontrol dersi için 60 geçer not, katılımcıların yarısı tarafından uygun bulunsa da diğer yarısı 50 olması gerektiği fikrine sahiptir.

Soğutma-İklimlendirme sınavı için belirlenen 60 puan ise büyük çoğunluk tarafından adil bulunmaktadır.

Denizcilik İngilizcesi için gereken 70 puan, çoğunlukla yüksek bulunmaktadır.

4.2.6. Uzakyol Vardiya Mühendisi



Şekil 6. Uzakyol Vardiya Mühendis yeterlik sınav dersleri geçme notu için katılımcıların düşüncesi.

Ana Makine Operasyon ve Bakımı dersi için belirlenmiş olan 70 puan, çoğunluk katılımcı tarafından uygun bulunsa da bazı katılımcılar bunun düşürülmesi gerektiğini savunmaktadır.

Gemi Yardımcı Makineleri Operasyon ve Bakımı için gereken 70 geçme notu da benzer şekilde çoğunluk katılımcı için yeterli ya da düşük olarak değerlendirilmektedir. Azımsanmayacak bir grup katılımcı ise bunun yüksek olduğunu bildirmektedir.

Deniz Hukuku ve Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri sınavı için istenen 60 puan da yarıdan fazla katılımcı için uygun ya da düşük bulunmaktadır.

Denizcilik İngilizcesi için gereken 70 de diğer dersler gibi çoğunluk katılımcı için uygun olarak değerlendirilmektedir.

4.3. Soru 3

Yeterlik sınavındaki Denizcilik İngilizcesi dersinden geçme notu alınmasına rağmen uluslararası sefer yapan gemilerde çalışabilmek için YDS sınavında belirli bir barajın üzerinde puan alma gerekliliği hakkındaki düşünceleriniz?

Tablo 33. Uzakyol ehliyetli zabitlerin Denizcilik İngilizcesi ve YDS zorunluluğu hakkında toplam frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Denizcilik İngilizcesi sınavı varken YDS zorunluluğu gereksizdir	38	104
Denizcilik İngilizcesi mesleğe daha uyumlu hale getirilirse YDS sınavına gerek kalmaz	22	57
YDS daha iyi ölçüm yaptığından dolayı Denizcilik İngilizcesi sınavı gereksizdir	9	26
Doğru uygulama, çünkü her iki sınav farklı alanları ölçümlüyor	12	30

Tablo 34. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri

KRİTERLER	**UK**		**U1Z**		**UVZ**		**UBM**		**U2M**		**UVM**	
	F	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**
Denizcilik İngilizcesi sınavı varken YDS zorunluluğu gereksizdir	7	18	7	20	9	25	2	5	7	20	6	16
Denizcilik İngilizcesi mesleğe daha uyumlu hale getirilirse YDS sınavına gerek kalmaz	4	10	5	14	4	9	2	6	3	7	4	11
YDS daha iyi ölçüm yaptığından dolayı Denizcilik İngilizcesi sınavı gereksizdir	2	6			1	3	1	3	2	5	3	9
Doğru uygulama, çünkü her iki sınav farklı alanları ölçümlüyor	2	4	2	5			7	18			1	3

Tablo 34 incelendiğinde katılımcıların beş ehliyet seviyesinde Denizcilik İngilizcesi sınavı varken YDS'ye gerek olmadığı yönünde ağırlıklı görüş bildirdiği görülmektedir. Ancak Uzakyol Baş Mühendis ehliyetine sahip katılımcıların bu görüşe büyük oranda katılmadığı, elde etmiş oldukları ehliyet seviyesine erişebilmek için her iki sınavın da başarılmasını gerekli gördükleri, iki sınavda farklı İngilizce bilgisi ölçüldüğünü değerlendirdikleri anlaşılmaktadır.

Yine katılımcıların kayda değer oranda Denizcilik İngilizcesi sınavının mesleki deneyimler daha uyumlu hale getirilmesi gerektiği görüşünü savundukları, gerek ehliyet seviyelerine göre tasnif edilmiş tabloda, gerekse toplam frekans-yoğunluk tablosu üzerinde açıkça görülmektedir.

Denizcilik İngilizcesinin gereksiz olduğunu, yalnızca YDS'nin yeterli olduğunu düşünen katılımcılar ise bu soru bağlamında en seyrek grubu oluşturmaktadır.

4.4. Soru 4

Sınavlara itiraz prosedüründe kullanılan, **"Yalnızca soruya itiraz"** uygulaması hakkındaki düşünceleriniz?

Tablo 35. Yalnızca soruya itiraz hakkındaki toplam frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Soruya itiraz değil sınav geneline itiraz hakkı olmalı	52	148
İtiraz edilen soru/soruların doğru cevabı bildirilmiyor	32	88
Hatalı olabilecek soruya itirazda doğru verilmiş cevaba da itiraz etme olasılığı ortadan kaldırılmalı	13	31
Doğru uygulama, aksi takdirde itiraz yoğunluğu çok artar	8	20

Tablo 36. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri

KRİTERLER	UK		U1Z		UVZ		UBM		U2M		UVM	
	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y
Soruya itiraz değil sınav geneline itiraz hakkı olmalı	9	25	7	20	9	26	8	22	10	29	9	26
İtiraz edilen soru/soruların doğru cevabı bildirilmiyor	6	15	4	12	6	17	5	13	5	14	6	17
Hatalı olabilecek soruya itirazda doğru verilmiş cevaba da itiraz etme olasılığı ortadan kaldırılmalı	3	8	2	4	2	5	2	5	2	5	2	4
Doğru uygulama, aksi takdirde itiraz yoğunluğu çok artar	1	3	3	8	1	2	2	4			1	3

Tablo 35 ve Tablo 36 incelendiğinde gerek toplam, gerekse ehliyet seviyeleri belirtilerek yapılan frekans-yoğunluk analizine göre katılımcıların çok büyük bir çoğunluğu sınavda sorulan sorular bazında değil, sınavın geneline itiraz edilebilmesi gerektiği görüşünü savunmaktadır. Karşıt görüş olarak nitelendirilebilecek soruya verilen cevap itibarıyla mevcut uygulamanın doğru olduğunu düşünen katılımcılar ise oldukça az sayıdadır. Uzakyol 2. Mühendis ehliyet seviyesindeki hiçbir katılımcı, bu görüşün doğru olduğunu savunmamaktadır.

Her iki tabloya göre de katılımcılar, mevcut uygulamada sınavda itiraz ettikleri soruların doğru cevaplarının bildirilmediğini, bu durumun itiraz prosedüründe haksız bir sonuca sebebiyet verdiğini iddia eden frekans-yoğunluk oranını sergilemektedir.

Katılımcılar, böyle bir itiraz uygulamasında şüpheli buldukları ve yeniden değerlendirilmesini istedikleri bazı sorulara verdikleri cevabın doğru olabileceğini, bu durumun kendileri tarafından hiçbir şekilde anlaşılamayacağının kaygısını duyduklarını tabloların üçüncü sırasında yer alan soruya verdikleri cevap yoğunluğuyla göstermektedir.

4.5. Soru 5

Sınavlarda kullanılan soru bankasının genel erişime açık olmaması hakkındaki düşünceleriniz?

Tablo 37. Soru bankasının genel erişime kapalı olması konusunda toplam frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Soru bankası genel erişime açık olmalı	52	149
Sınava girecek kişiler soruları bir şekilde edinebiliyorlar	32	83
Soruların erişime açık olmaması, sınava hazırlık için gereken çalışmayı olumsuz etkiler.	18	40
Doğru uygulama, aksi takdirde ezberi iyi olan bilgisi olmasa da başarılı olabilir	8	19

Tablo 38. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri

KRİTERLER	**UK**		**U1Z**		**UVZ**		**UBM**		**U2M**		**UVM**	
	F	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**
Soru bankası genel erişime açık olmalı	9	26	8	26	10	29	6	15	10	27	9	26
Sınava girecek kişiler soruları bir şekilde edinebiliyorlar	7	19	4	11	6	16	3	8	5	14	7	15
Soruların erişime açık olmaması, sınava hazırlık için gereken çalışmayı olumsuz etkiler.	2	5	3	7	4	10	3	7	4	7	2	4
Doğru uygulama, aksi takdirde ezberi iyi olan bilgisi olmasa da başarılı olabilir	1	3	2	3			4	11			1	2

Gerek ehliyet seviyesi gerekse toplam sayılar bakımından (Tablo 37 ve Tablo 38) incelendiğinde her iki tabloda da katılımcılar, sınavlarda soruların içinden seçildiği soru bankasının mutlaka genel erişime açık olması gerektiğini ifade etmektedir. Bunun en önemli sebepleri arasında ülke genelinde yapılan diğer merkezi sınavlarda kullanılan soruların ya da soru bankalarının genel erişime açık olduğunu belirtmektedir.

Frekans-yoğunluk tablolarına göre katılımcıların çoğu, sınavda kullanılan soru bankasına ait soruların sınava girecek kişilerce bir şekilde edinilebildiğini savunmaktadır. Bundan dolayı soru bankasının gizli tutulmasının hedeflenmesi, katılımcıların çoğu tarafından benimsenmemektedir.

Katılımcıların bir bölümü ise soru bankasının genel erişime açık olmamasının sınava hazırlananların çalışma temposunun olumsuz etkileyebileceğini düşünmektedir.

En düşük frekans ve yoğunluk grubunu oluşturan katılımcılar ise mevcut uygulamanın doğru bir yaklaşım olduğunu, aksi takdirde soruların ve bunlara ait cevapların sınava girecekler tarafından ezberlenebileceğini, konu hakkında bilgisi olmayan insanların dahi iyi ezberleyebildikleri takdirde sınavlarda başarılı olabileceklerini düşünenlerden oluşmaktadır.

4.6. Soru 6-7

Sınavlarda çoktan seçmeli sorular sorulması ve sınavlarda sorulan sorularla bunlara ait cevapların netlik düzeyi hakkındaki görüşleriniz?

Tablo 39. Çoktan seçmeli sorular ve soruların netlik düzeyine ilişkin frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Sınavlarda çoktan seçmeli sorular sorulması doğru uygulamadır	56	157
Sınavda sorulan sorular ve bunlara ait cevaplar, olması gerektiği kadar net değildir	54	143
Çoğunluk çoktan seçmeli olmalı, ancak açık uçlu sorular da sınavda yer almalı	2	6
Soruların yarısı çoktan seçmeli, yarısı ise açık uçlu olmalı	2	5
Sınavda sorulan sorular ve bunlara ait cevaplar tereddüde yer vermeyecek kadar nettir.	6	15

Tablo 40. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri

KRİTERLER	UK		U1Z		UVZ		UBM		U2M		UVM	
	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y	F	Y
Sınavlarda çoktan seçmeli sorular sorulması doğru uygulamadır	10	29	9	24	8	22	9	25	10	28	10	29
Sınavda sorulan sorular ve bunlara ait cevaplar, olması gerektiği kadar net değildir	10	25	7	19	10	27	10	28	10	27	7	17
Çoğunluk çoktan seçmeli olmalı, ancak açık uçlu sorular da sınavda yer almalı					1	3	1	3				
Soruların yarısı çoktan seçmeli, yarısı ise açık uçlu olmalı			1	3	1	2						
Sınavda sorulan sorular ve bunlara ait cevaplar tereddüde yer vermeyecek kadar nettir.			3	7							3	8

Birleştirilmiş olan 6 ve 7 numaralı soruların frekans ve yoğunluk değerleri incelendiğinde (Tablo 39 ve Tablo 40) katılımcılar, sınavlarda çoktan seçmeli test sorularının sorulmasının doğru uygulama olduğunu belirtmektedir.

Oldukça yoğun sayıda katılımcı, sınavlarda sorulan sorular ile karşılık gelen cevapların yeterince net olmadığını ve tereddütlere sebep olabileceğini bildirmektedir.

Tabloya göre Uzakyol 1. Zabit ve Uzakyol Vardiya Mühendisi ehliyetine haiz katılımcıların belirli bir yoğunluğu, sınavlarda sorulan sorular ile bunlara ait cevapların hiçbir kuşku ve şüpheye yer vermeyecek derecede net olduğunu ortaya koymaktadır.

Uzakyol Vardiya Zabiti ve Uzakyol Baş Mühendis seviyesindeki bazı katılımcılar, soruların az da olsa bir bölümünün açık uçlu olarak sorulabileceğini düşünmektedir.

Yine az sayıdaki Uzakyol 1. Zabit ve Uzakyol Vardiya Zabiti ehliyet seviyesindeki katılımcı ise soruların yarısının çoktan seçmeli, diğer yarısının ise açık uçlu olması gerektiğini savunmaktadır.

4.7. Soru 8

Bir dersten üç denemede başarılı olunamaması halinde tüm derslerden yeniden sınava girilmesi hakkındaki görüşleriniz?

Tablo 41. Sınav giriş hak sayısına ilişkin frekans yoğunluk değerleri

Kriterler	**Frekans**	**Yoğunluk**
Belirli süre içerisinde sınırsız sınava giriş hakkı olmalıdır	46	118
Sınava giriş hakkı sayısı arttırılmalıdır	4	11
Sınava sınırsız giriş hakkı verilmelidir	8	20
Doğru uygulama. Herhangi bir değişikliğe gerek yoktur.	2	4

Tablo 42. Ehliyet seviyelerine göre frekans yoğunluk değerleri

KRİTERLER	**UK**		**U1Z**		**UVZ**		**UBM**		**U2M**		**UVM**	
	F	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**	**F**	**Y**
Belirli süre içerisinde sınırsız sınava giriş hakkı olmalıdır	7	16	8	22	8	20	10	28	6	15	7	17
Sınava giriş hakkı sayısı arttırılmalıdır	2	5			1	3					1	3
Sınava sınırsız giriş hakkı verilmelidir	1	3	2	4	1	2			3	8	1	3
Doğru uygulama. Herhangi bir değişikliğe gerek yoktur.									1	2	1	2

Tablo 41 ve Tablo 42 incelendiğinde katılımcıların çok yoğun bir şekilde mevcut uygulamanın değiştirilmesi gerektiğini düşündükleri görülmektedir. En büyük frekans ve yoğunluğu oluşturan grup, sınava giriş sayısının sınırlandırılmamasını, yalnızca bu giriş sayısının belirlenmiş bir zaman içerisinde gerçekleştirilmesinin daha iyi bir uygulama olacağını düşünenlerdir.

Uzakyol Kaptan, Uzakyol Vardiya Zabiti ve Uzakyol Vardiya Mühendisi grubunda yer alan bazı katılımcılar, sınava giriş hakkı sayısının yetersiz olduğunu, bu sayının arttırılması gerektiğini düşünmektedir.

Uzakyol Baş Mühendis haricindeki diğer grup katılımcılar, sınava sınırsız giriş hakkı verilmesi gerektiğini savunmaktadır.

Mevcut uygulamanın doğru olduğunu ve herhangi bir değişikliğe yer olmadığını belirten Uzakyol 2. Mühendis ve Uzakyol Vardiya Mühendisi grubundaki bazı katılımcılar ise en düşük frekans-yoğunluk grubunun oluşturmaktadır.

5. TARTIŞMA VE SONUÇ

Yapılandırılmış görüşme formu ile yapılan mülakatlar ve elde edilen verilerin derlenerek analiz edilmesi sonucunda hali hazırda uygulanmakta olan çevrimiçi gemiadamları yeterlik sınav sisteminin değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Analiz edilen veriler, Uzakyol ehliyetine sahip gemiadamlarının gerek sınav yapılan dersler ile bunlara ait konular, gerekse sınavın diğer parametreleri üzerinde farklı düşünceleri olduğunu ortaya koymaktadır. Çok eski bir geçmişi olmayan çevrimiçi yeterlik sınavlarına girenler, günümüzde uygulanan sisteme farklı bir açıdan bakmak suretiyle formda yer alan sekiz adet soruyu cevaplamış, sundukları görüşler ile belirli bir süre için sınavın paydaşı olmakla birlikte sınava girmeyenlere bir nevi yardımda bulunmayı amaçlamıştır.

Bu çalışma, aynı zamanda referans alarak ileride geliştirmek isteyenlere temel olmayı da hedeflemektedir. Yalnızca Uzakyol ehliyetli zabitan sınıfı gemiadamları ile yapılan bu çalışma, ileride çevrimiçi yeterlik sınavlarına katılan tüm zabitan sınıfı gemiadamları ile genişletilebilir.

Uzakyol güverte sınıfı zabitan yeterlik sınavlarının ortak derslerinden olan ve bu alanın en önemli dersi olarak nitelendirilebilecek seyir dersi için üç farklı yeterlik derecesine sahip katılımcıların büyük çoğunluğu, derse ait sınav konu ve sorularının güncel gemi çalışma hayatını fazla yansıtmadığı konusunda birleşmektedir. Her üç yeterlik derecesindeki katılımcılar, sınavda sorulan göksel seyir ve büyük daire seyri konularının günümüz güncel gemi çalışma hayatını fazla yeri kalmadığını, bundan dolayı büyük oranda yeterlik sınavlarında olması gerekenden fazla soru sorulduğunu beyan etmektedir. Bu tarz bir sonuç, seyir dersi sınavlarında kullanılan soru bankasının güncellenmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Az yoğunlukta katılımcının sınavlarda sorulan soru ve konuların güncel çalışma hayatına uyumlu olduğunu düşünmesi, bir anlamda soru bankasında yapılabilecek güncellemenin sınırları hakkında fikir vermektedir.

Üç ehliyet sınıfı için ortak bir başka ders olan Vardiya standartları, katılımcıların hali hazırda sınava girenlerin bilgisini ölçtüğünü düşündüğü en büyük örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Her üç ehliyet seviyesindeki katılımcılar, diğer birçok dersin aksine bu derse ait sınav soru ve konularının çok büyük oranda güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olduğu

sonucunu ortaya koymaktadır. Yine çok büyük oranda katılımcı, bu uyumun sebebini derse ait konuların zaman ya da teknoloji vasıtasıyla değişmemesi olarak görmektedir. Katılımcılar, ders konularının ve bunlardan doğan soruların eğitim hayatında öğrenilen bilgilere paralel olmasının bu dersin sınavına ait ölçme olgusunu çok daha tutarlı hale getirdiğini, diğer ders sınavlarının aksine Vardiya standartları sınavının güncel çalışma bilgisi ve gemide edinilen tecrübe ile ekstra bir çabayı gerektirmeksizin başarılabileceğini mütalaa etmektedir.

Başarılı olunması gereken bir başka ortak ders ise Deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Her biri bahse konu dersin sınavına iştirak etmiş katılımcılardan Uzakyol kaptanları, diğer iki yeterlik seviyesinin aksine yaklaşık yarı oranda dersin güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olduğunu düşünmektedir. Uzakyol 1. zabit ve Uzakyol vardiya zabitleri ise sınav soru ve konularının güncel gemi çalışma hayatına büyük oranda uyumsuz olduğunu değerlendirmektedir. Katılımcılara sorulan detay soruları, bunun sebebinin Uzakyol kaptanlarının güncel gemi çalışma hayatında bu konuları daha fazla kullanması, diğer iki ehliyet sınıfının ise gemi çalışma hayatında bu konularla fazla karşılaşmaması olarak düşünülmektedir. Üç ehliyet sınıfındaki katılımcıların belirli bir yoğunluğu, Uluslararası sözleşmelere göre gemi çalışma hayatında daha az kullanılan Deniz hukuku sorularının daha az sayıda, daha genel ve yüzeysel olması gerektiği konusunda mutabık kalmıştır. Sınavdaki soru ve konuların büyük oranda güncel çalışma hayatının yansıttığını düşünen Uzakyol kaptanlarının yaklaşık yarısı ise bazı konu ve soruların güncelliğini yitirdiğini bildirmektedir. Bu sonuçlar, dersin sorularının ehliyet seviyelerine göre gerek iki farklı konuya ait soru sayı dağılımı, gerekse zorluk derecesi bakımından revize edilebileceği neticesini akla getirmektedir.

Denizcilik İngilizcesi sınavı da her üç yeterlik düzeyi için ortak bir zorunluluktur. Katılımcıların tamamına yakını, sınavda sorulan soruların güncel gemi çalışma hayatını yansıtmadığı konusunda hemfikirdir. Yine katılımcıların ezici bir çoğunluğu soruların mutlaka güncellenmesi konusunda görüş belirtmektedir. Bunun sebebi olarak katılımcılar, sınavda sorulan soruların Denizcilik İngilizcesinden ziyade mesleki bilgiyi İngilizce ölçtüğünü ve soruların bilgiyi ölçmekten ziyade ezbere dayalı olduğunu söylemektedir. Katılımcıların çoğunluğu, herhangi bir denizcilik ya da İngilizce bilgisi olmaksızın ezberi iyi yapabilen bir kişinin sınavda rahatlıkla başarılı olabileceği görüşünü savunmaktadır.

Bütün bu parametreler ışığında sınav sorularının güncellenmesi gerekliliği, katılımcıların ortak düşüncesi olarak ortaya çıkmaktadır.

Uzakyol kaptanların girdiği Gemi manevrası ve gemi makineleri sınavına ait görüşlerinin büyük oranda güncel gemi çalışma hayatını yansıtmadığı, sorulara verilen cevaplardaki frekans yoğunluk değerlerinden anlaşılmaktadır. Belirli sayıda katılımcı, gemi manevrası soru sayısının fazla olması, gemi makineleri soru sayısının azaltılarak soruların daha yüzeysel hale getirilmesi gerektiğini düşünürken kaptanlık yapacak bir kişi için gemi makineleri sorusunun anlamsız olduğunu beyaz eden katılımcılar da mevcuttur. Soru sayılarında dengenin gemide yapılacak uygulamalara göre düzenlenmesi ve bir güverte personelinin bilmesi gereken derecede gemi makineleri soruları düzenlenmesi gibi güncellemeler, bu dersin sınavına girenlerin bilgilerinin ölçümlenmesi konusunda daha objektif bir uygulama olabilecektir.

Yalnızca Uzakyol kaptanlarının girdiği bir başka sınav olan Meteoroloji ve oşinografi sınavı için katılımcıların bir bölümü soru ve konuların güncel çalışma hayatını yansıttığını düşünürken bir diğer bölümü ise güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olmadığını değerlendirmektedir. Bunun en önemli sebebi olarak farklı zaman dilimlerinde sınavlara giren kaptanların farklı sorularla karşılaşması sonucu düşüncelerinin birbirinden farklı şekilde gelişmesi olarak düşünülebilir. Bazı kaptanlar güncel gemi çalışma hayatında uyguladığı işlerle ilgili sorularla karşılaşırken bazılarının yaptığı işlerle hiç bağlantısı olmayan sorularla yüzleşmesi, katılımcı grubunun birbirine zıt düşüncelere sahip bir şekilde hemen hemen eşit oranda ikiye bölünmüş olması sonucu ortaya çıkarmaktadır. Mevcut durumda soru bankasının değerlendirilmesi, bu sonucu değiştirebilecek bir uygulama olarak düşünülebilir.

Hem Uzakyol 1. zabit, hem de Uzakyol vardiya zabiti ehliyetine sahip olacakların girmek durumunda olduğu Gemi inşa, yük işlemleri ve gemi stabilitesi sınavı için ilgili katılımcılar, mevcut çevrimiçi sınav sorularının güncel gemi çalışma hayatını yansıtmadığı konusunda görüş birliğine varmaktadır. Büyük oranda katılımcı, Yük işlemleri ve gemi stabilitesi konularına ait soruların olması ancak Gemi inşa konusuna ait soruların olmaması gerektiğini değerlendirmektedir. Gemilerde güverte zabitliği yapacak insanların gemi inşa ya da tamir-bakım-onarım gibi tersane işlerini yapmayacak olmalarından dolayı bu konuya ait soruların gereksizliği, katılımcıların üzerinde önemle durduğu bir husus olarak gözükmektedir. Bazı katılımcılar, Gemi inşa soruları sınavda sorulsa bile sayısının mutlaka azaltılması gerektiğini belirtirken her iki gruba ait katılımcılar, Gemi inşa sorularının daha basit ve yüzeysel

bilgileri ihtiva etmesi gerektiğini düşünmektedir. Yük işlemleri konusu ile ilgili olarak katılımcıların dikkatini çeken en önemli husus, soruların yalnızca kuru yük cinsi yüklerle ilgili olması, farklı tipte gemilerin yaptığı yüklere ait yüklemeler için herhangi bir soru olmadığı yönündedir. Katılımcılar, soruların sıvı yük (tanker), tekerlekli yük (ro-ro) ya da konteyner gibi yükleri de içermesi gerektiği konusunda görüş belirtmektedir.

Zabitlik sınavı öncesinde GOC ehliyeti almamış Uzakyol vardiya zabiti adaylarının girmesi gereken Denizde haberleşme sınavına ait sorular için katılımcılar, hemen hemen eşit oranda ikiye bölünmüş, bir grup soruların güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olduğunu düşünürken diğer grup soruların güncel gemi çalışma hayatını yansıtmadığını bildirmektedir. Bunun sebebi olarak sınavlarda farklı sorularla karşılaşan katılımcıların gemide kullandıkları ya da kullanmadıkları bilginin ölçüldüğünü düşünmesi olarak yorumlanabilir. Az yoğunluktaki katılımcı ise bu dersin sınavında güncel teknolojik gelişmelere yer verilmediğini düşünmektedir. Her iki durum için de soru bankasının güncellenmesi, katılımcıların tereddütlerini giderecek uygulama olarak düşünülebilir.

Gemicilik ve gemi manevrası sınavına giren bu ehliyet sınıfına haiz katılımcılar, soruların güncel gemi çalışma hayatına uyumluluğu konusunda ikiye bölünmektedir. Bununla birlikte katılımcıların belirli bir bölümü, soru sayısının gemi manevrası konusunda ağırlıklı olması, gemicilik konusunda azaltılarak bilgiyi daha iyi ölçümlemesi gerektiğini düşünmektedir. Gemicilik sorularının gereksiz olduğunu düşünen katılımcı sayısı az olmakla birlikte sınavda güncelleme olması gerekliliği düşüncesini pekiştiren bir unsur olarak kayda geçmektedir.

Uzakyol makine sınıfı zabitan yeterlik sınavlarının en önemli ortak dersi olan Ana makine operasyon ve bakımı için katılımcılar, her ehliyet seviyesinde soruların güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olmadığını belirtmektedir. Çok büyük yoğunlukta katılımcı bunun en önemli sebebi olarak günümüz ticaret gemilerinde kullanım alanı kalmayan buhar türbini ile ilgili soruların gereksizliğini göstermektedir. Belirli sayıda katılımcı ise soruların ezbere dayalı ve bilgiyi ölçmeyen nitelikte olduğunu düşünmektedir. Buhar türbini sorularının olmadığı ve ezbere dayalı soruların kaldırıldığı bir sınavın daha faydalı olacağı hususu, katılımcıların ortak görüşü olarak ortaya çıkmaktadır.

Bir başka ortak ders olan Gemi yardımcı makineleri operasyon ve bakımı sınavı için Uzakyol baş mühendisler soruların güncel çalışma hayatına büyük oranda uyumlu olduğunu değerlendirirken diğer iki ehliyet seviyesindeki katılımcılar ise bunun tam tersini belirtmektedir. Azımsanmayacak yoğunlukta katılımcı baş mühendis ise sorular hazırlanırken güncel teknolojik gelişmelerin göz önüne alınmadığı, soruların genelde ezbere dayalı olması fikri nedeniyle sınavın güncel gemi çalışma hayatını fazla yansıtmadığını da belirtmektedir. Soruların güncel teknolojik gelişmeleri fazla yansıtmadığı ve ezbere dayalı olması konusunda diğer iki ehliyet seviyesindeki katılımcılar da benzer görüş bildirmektedir. Bunun sonucu olarak soru bankasının güncelleştirilmesi, uygulama esnasında ezberden ziyade gemide uygulanan bilgilerin ölçümlenmesi ve güncel teknolojik gelişmelerin göz önüne alınması gibi işlemler akla gelmektedir.

Uzakyol baş mühendis ve Uzakyol vardiya mühendisi sınavlarındaki ortak ders olan Deniz hukuku ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri sınavı için katılımcılar, soruların büyük oranda gemi çalışma hayatını yansıtmadığını, güncelliğini yitirmiş sorular olduğunu düşünmektedir. Katılımcılar, deniz hukuku soru sayısının azaltılarak konuya ait soruların daha yüzeysel olması gerektiği konusunda görüş birliğine varmaktadır. Meslekleri icabı Uluslararası denizcilik sözleşmeleri konusunda daha fazla uygulama yapan, deniz hukuku ile ilgili konularla fazla karşılaşmayan makine zabitan sınıfı gemiadamlarının sınavının, soru bankasında bir güncelleme ve soru sayısı dağılımının değiştirilmesi ile daha iyi ölçüm yapabilir hale getirileceği düşünülebilir.

Her üç ehliyet sınıfı için zorunlu ders olan Denizcilik İngilizcesi, dört yıllık üniversite mezunu olup lisans eğitimini İngilizce tamamlayan adayların muaf olduğu bir sınav olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte sınava giren katılımcılar, konu ve soruların büyük oranda güncel gemi çalışma hayatına uyumsuz olduğunu beyan etmektedir. Bunun sebebi olarak katılımcılar, sınavın Denizcilik İngilizcesinden ziyade teknik bilgiyi İngilizce ölçtüğünü ve soruların ezbere dayalı olmasını göstermektedir.

Gemi inşa ve sörvey işlemleri sınavına giren katılımcı Uzakyol baş mühendisler, soruların çok büyük oranda güncel çalışma hayatını yansıtmadığını belirtmektedir. Bir kısım katılımcı Gemi inşa sorularının daha az, daha yüzeysel olması gerektiğini değerlendirirken daha fazla sayıda katılımcı ise Gemi inşa sorularının gemide makine zabitliği yapacak kişiler için anlamsız olduğunu belirterek hiç olmaması gerektiği konusunda fikir beyaz etmektedir.

Yalnızca Uzakyol 2.mühendislerin girdiği Elektroteknik, hidrolik-pnömatik, otomatik kontrol sınavı için katılımcılar, sınavın gemi çalışma hayatına az uyumlu olduğunu söylemektedir. Katılımcıların büyük bir bölümü, elektroteknik soru sayısının azaltılması ve bu konuyla ilgili soruların daha yüzeysel olması gerektiği konusunda görüş bildirmektedir.

Soğutma-iklimlendirme sınavına da giren katılımcı Uzakyol 2.mühendisler, soruların büyük oranda çalışma hayatına uyumsuz olduğunu değerlendirmektedir. Bunun en temel sebepleri olarak soruların güncel teknolojik gelişmeleri göz önüne almadığı ve ezbere dayalı olduğunu konusunda görüş beyan etmektedir.

İkinci soruda sorulan sınavlarda uygulanan geçme notu için katılımcılar, genellikle sınavlardaki konu ve soruların gerekliliği, konulara ait soru sayısı ve güncel çalışma hayatına ne derecede uyumlu olduğunu düşünerek baraj puanın uygun, yüksek ya da düşük olduğu konusunda görüş belirtmektedir. Bazı dersler için belirlenmiş geçme notunun daha yüksek dereceli ehliyetlerde daha düşük, daha düşük ehliyet seviyelerinde ise daha yüksek uygulanmasının yanlışlığı üzerinde görüş birliğine varmaktadır. Örneğin daha yüksek bir ehliyet seviyesi olan Uzakyol 1. zabit sınavında seyir ve vardiya standartları derleri için baraj notu 65 olarak belirlenmişken daha düşük bir ehliyet derecesi olan Uzakyol vardiya zabitliği sınavında bu derslere ait geçme notu 70 olarak uygulanmaktadır. Yine bu iki ehliyet seviyesinde uygulanan Deniz hukuku ve Uluslararası denizcilik sözleşmeleri ile Denizcilik İngilizcesi sınavlarına ait geçme notu, her iki yeterlik seviyesi için de sırasıyla 60 ve 70 olarak uygulanmaktadır. Sınav konu ve sorularının aynı olduğu düşünüldüğünde alt yeterli seviyesindeki uzakyol zabitlerinin konu hakkındaki eleştirileri daha net anlaşılmaktadır. Bu konularda yapılacak olan güncellemeler, bahse konu gemiadamları için sınavlarda uygulanan adalet konusundaki tereddütleri ortadan kaldıracağı düşünülebilir.

Uzakyol makine zabitan sınıfı katılımcılar da güverte sınıfı gemiadamları gibi mevcut geçme notlarını sınavların güncellik, çalışma hayatını yansıtma durumu gibi parametrelere göre değerlendirmektedir. Alt yeterlik sınıfının aynı konu ve sorularla yüzleşmesine rağmen aynı ders için üst yeterlikten fazla not alması gerekliliği, bu sınıf gemiadamlarının da tereddütler yaşamasına neden olmaktadır. Örnek olarak Uzakyol 2.mühendislerinin Ana makine operasyon ve bakımı ile Gemi yardımcı makineleri operasyon ve bakımı dersleri için geçer notu 65 olarak tespit edildiği halde aynı sorulardan sınava tabi tutulan Uzakyol vardiya mühendisleri için geçer not, 70 olarak uygulanmaktadır.

Üçüncü soruda katılımcılara yeterlik sınavında Denizcilik İngilizcesi dersinden başarılı olunduğu halde uluslararası sefer yapan gemilerde çalışabilmek için YDS zorunluluğu olması konusu sorulmuş, katılımcılar her ehliyet seviyesinde çok büyük yoğunlukta bunun gereksiz bir uygulama olduğunu belirtmişlerdir. Bunun tek istisnası olarak Uzakyol baş mühendis ehliyetli katılımcılar, büyük oranda uygulamanın doğru olduğunu, zira her iki sınavın farklı alanları ölçümlediğini belirtmişlerdir. Bu durumda Denizcilik İngilizcesi sınavının konunun uzmanları tarafından YDS uygulanma zorunluluğunu ortadan kaldıracak bir şekilde geliştirilmesi, katılımcı gemiadamlarının ortak düşüncesi olarak ortaya çıkmaktadır.

Dördüncü soru ile katılımcılara sınavlara itiraz prosedürü hakkındaki görüşleri sorulmuş, katılımcılar ezici bir çoğunlukla prosedürün yanlış olduğunu belirtmiştir. Bunun sebebi olarak itiraz edilen sorunun doğru cevabının gemiadamına bildirilmemesi ve itiraz edilmeyen sorularda olabilecek hataların ortaya çıkarılamaması olarak gösterilebilir. İtiraz prosedürünün sınav geneline itiraz edilebilmesi ya da sorulara yapılan itirazlarda verilen cevapla birlikte sorunun doğru cevabının da bildirilmesinin sınava giren gemiadamlarının yaşadığı tereddütleri ortadan kaldıracağı düşünülebilir.

Beşinci soruda katılımcılara sınav soru bankasının genel erişime açık olmaması hakkındaki fikirleri sorulmaktadır. Katılımcılar, soruların bir şekilde edinilebildiği, bundan dolayı da genel erişime açık olması gerektiği konusunda büyük oranda mutabık kalmaktadır. Katılımcılar, soruların güncel gemi çalışma hayatına uyumsuz olduğu noktalar olduğunu belirterek böyle bir durumda uyumsuz sorulara çalışmanın zorlaştığını değerlendirmektedir. Katılımcılar, ÖSYM'nin yaptığı sınavlar, kara taşıtları ehliyet sınavları ve buna benzer diğer sınavlara ait soruların genel erişime açık olduğunu da ayrıca belirtmektedir. Soru bankasının genel erişime açık olması durumunda ezberi iyi olan kişilerin sınav da başarılı olabileceklerini beyan eden az sayıda katılımcı da mevcuttur. Her halükarda itiraza konu olan ve gemiadamlarının güncel çalışma hayatına uygun olmadığını düşündüğü soruların varlığı, soru bankasının genel erişime açık olmasının daha olumlu olacağı yönünde izlenim uyandırmaktadır.

Altı ve yedinci sorularda katılımcılara soruların çoktan seçmeli olması ve soruların netlik düzeyi sorulmuştur. Katılımcıların çok büyük bir çoğunluğu, çoktan seçmeli test uygulamasının doğru olduğu yönünde görüş bildirmektedir. Ancak her ehliyet seviyesindeki katılımcıların büyük çoğunluğu, sınavlarda sorulan soruların netlik düzeyinin tam olması gerektiğini, çevrimiçi yeterlik sınavlarında ise bu durumun söz konusu olmadığını düşünmektedir.

Sekizinci soruda yeterlik sınavlarında uygulanan bir dersten üç denemede başarılı olunmadığı takdirde tüm derslerden yeniden sınava girilmesi uygulaması sorulmuştur. Katılımcı gemiadamları, çok büyük yoğunlukta bu uygulamanın yanlış olduğunu düşünmektedir. Bunun yerine belirlenmiş bir süre içerisinde sınırsız sınava giriş hakkı verilmesi gerektiğini belirten katılımcılar, en büyük grubu oluşturmaktadır. Belirli sayıda katılımcı başarısız olunan dersten süreye bağlı olmaksızın sınırsız giriş hakkı verilmesi gerektiğini, bir başka grup katılımcı ise bahse konu derse ait sınav giriş hakkı sayısının arttırılması gerektiğini düşünmektedir. Bu görüşleri savunan katılımcılar, lisans eğitimi gibi farklı alanlarda böyle bir uygulama olmamasını en önemli sebep olarak sunmaktadır.

Tüm bu sonuçlar ışığında sınava giren gemiadamlarının geribildirimleri ile derlenen çevrimiçi sınav sistemindeki sorunlara getirilebilecek olası çözüm önerilerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

1) Sınavlarda kullanılan soru bankaları güncelleştirilirken başvurulan GASM soru hazırlama biriminin yapısı güncellenebilir. Soruların hazırlanması esnasında yalnızca akademisyen ya da öğretmen unvanlı kişilerden yararlanmak yerine sektörde aktif olarak çalışan gemiadamlarından da yararlanılabilir. Bunun için güverte sınıfı derslere ait sorular için sınavlara bir daha girmeyecek Uzakyol kaptanları, makine sınıfı derslere ait sorular içinse Uzakyol başmühendislerine başvurulabilir. Böylelikle hem sınava girecek gemiadamlarının güncel gemi çalışma hayatında kullanması gereken bilgilerinin daha yüksek doğrulukla sınanma olasılığı artmış olacak, hem de güncel gemi çalışma hayatında yaşanan teknolojik gelişmeler de sınavlardaki yerini gecikmeksizin alabilecektir. Ayrıca sınav ve soru güvenliğine dair herhangi bir kuşku da ortaya çıkmayacaktır.
2) Sınavlarda uygulanan başarı notları yeniden düzenlenebilir. Böylelikle daha fazla yetki ve sorumluluk gerektiren daha yüksek ehliyet seviyesinde sınava girecek gemiadamlarının aynı ders ve aynı sorular için daha alt seviye ehliyet alacak gemiadamlarından daha düşük not ile başarılı olması durumu ortadan kaldırılabilir. Güncel gemi çalışma hayatında daha yaygın kullanılan derslere ait sınavlarda uygulanan başarılı olma notunun daha az sıklıkta kullanılan derslere ait geçme notu ile aynı olmasının önüne geçilebilir.
3) Denizcilik İngilizcesi sınavına ait sorular, hem güncel gemi çalışma hayatına uyumlu olacak, hem de denizcilik terimleri ile birlikte genel İngilizce bilgisini de ölçecek şekilde harmanlanabilir. Bunun için GASM soru hazırlama birimine ÖSYM'nin yaptığı İngilizce

sınavlarında sorular hazırlamış uzmanlar davet edilebilir. Böylelikle sınavın ölçme seviyesi artarken sınava giren gemiadamlarının yaşadığı tereddütler de giderilebilir. Ayrıca gemiadamlarının aynı dersten farklı mecralarda iki kez sınava girme zorunluluğu da ortadan kaldırılabilir. Gemiadamlarının ve Türk denizcilik sektörünün yaşayacağı potansiyel kayıpların önüne geçilebilir.

4) İtiraz prosedürleri güncellenebilir. Sınava giren gemiadamlarının almış oldukları notun geçme notuna olan mesafesi baz alınarak sınavın geneline itiraz hakkı tanınabilir. Yine bu marja göre belirli sınırlarda not alan gemiadamlarına yalnızca soruya itiraz etme hakkı devam ettirilebilir. İtiraz edilen soruların doğru cevapları itiraz eden kişilere bildirilirse, soru ya da cevabına ilişkin tereddütlerin ortaya çıkması engellenebilir. Sistemde aşırı itirazdan kaynaklı tıkanıklıkların önüne geçebilmek adına geçme notuna belli bir uzaklıkta not alan gemiadamlarına itiraz hakkı tanınmayabilir.
5) Sınavlarda kullanılan soru bankası erişime açık hale getirilebilir. Birçok mecrada kişilerin bir şekilde erişebildiği sorular, doğru cevaplarıyla birlikte idare tarafından gemiadamlarının erişimine açılırsa, hem illegal kazançların önüne geçilmiş, hem de gemiadamlarının çalışmasına olumlu katkıda bulunulmuş olur. Ayrıca sınav esnasında gemiadamlarının soruları sınav salonu dışına çıkarılmasını engellemek için harcanan çabaya da gerek kalmayacaktır. Ülkemizde yapılan diğer sınavlarda soruların sınava girecek kişilerin erişimine açık olduğu düşünülürse, çevrimiçi sınav sisteminde uygulanmaya çalışılan gizlilik çabasının çok da anlamlı olmayacağı düşünülebilir.
6) Birinci maddedeki öneriye ek olarak soru bankasında yer alan soruların netlik düzeyi kusursuz düzeye getirilebilir. Bunun için aktif çalışan gemiadamlarının yanı sıra ölçme değerlendirme uzmanlarının görüşüne başvurulabilir.
7) Sınavlarda uygulanan bir dersten üç seferde başarılı olunamaması halinde tüm derslerden yeniden sınava girme zorunluluğu uygulaması değiştirilebilir. Böylelikle ülkemizde uygulanan diğer eğitimlere paralel yapılan sınav sistemlerinde benzeri olmayan bu uygulamada gemiadamlarının yaşadığı düşünülen mağduriyet ortadan kaldırılabilir.

KAYNAKLAR

Akman Dömbekçi, H., Erişen M. A. (2022). Nitel Araştırmalarda Görüşme Tekniği. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 22, 141-160

Arslan, Ö. (2006). Türk Gemiadamları İçin İnsan Kaynakları Yönetimi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

Aziz A. (2011). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri ve Teknikleri: Araştırma Süreci ve Tasarımı, Veri Toplama Teknikleri, İnterneti Kullanma, Anket Hazırlama, İçerik ve Söylem Çözümlemesi, Raporlaştırma. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Bayırhan İ., Nas S. (2013). Düzensiz Hatlarda Hizmet Veren Gemi İşletmelerinin Gemi Acentası Seçim Kriterleri: Merkezleri İzmir'de Bulunan Kuru Ve Dökme Yük Gemi İşletmelerinde Bir Araştırma. Beykoz Akademi Dergisi, 2(2), 1-19

Berg, B. L., Lune, H. (2015). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. (Çev. Aydın H.) Konya:Eğitim Yayınevi.

Cresswell J.W. (2021). Nitel Araştırma Yöntemleri: Beş Yaklaşıma Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni. (Çev. Demir S.B., Bütün M.) Ankara: Siyasal Kitabevi.

Coşkun, R., Altunışık, R., Yıldırım, E. (2007). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri: SPSS Uygulamalı. Sakarya: Sakarya Yayıncılık.

Çelik, B. (2014). Denizcilik Endüstrisinde İnsan Kaynakları Planlaması:Türk Gemiadamlarına Yönelik Bir Araştırma, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir

Çokluk, Ö., Yılmaz, K., Oğuz, E. (2011). Nitel Bir Görüşme Yöntemi: Odak Grup Görüşmesi. Kuramsal Eğitimbilim 4(1) 95-107.

Çolakoğlu, S. (2010). Denizyolu Ulaşım Kazalarında Personel Etkisi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara

Erbuğ, E., Özalkan, G. Ş. (2022). Pandemi Süresince Nitel Araştırma: Çevrimiçi Platformlar Üzerinden Derinlemesine Görüşmelerin İmkan ve Sınırlılıkları. Sosyoloji Araştırmaları Dergisi, 25(1), 36-46. doi:10.18490/sosars.1090603

Fontana, A., Frey, J. (1994). Interviewing: The Art of Science. In N. Denzin, ve Y. Lincoln (Eds.) Handbook of Qualitative Research 361-376. Thousand Oaks, CA: Sage Publication, Inc.

Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik (1997, 30 Ocak). Resmi Gazete (Sayı:22893). Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22893.pdfErişim tarihi: (13.09.2023).

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği. (2018, 10 Şubat). Resmi Gazete (Sayı:30328) Erişim adresi: https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=24381&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5 Erişim tarihi: (13.09.2023).

Gemi Adamları Yönetmeliği (1992, 18 Nisan). Resmi Gazete (Sayı:21203). Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/21203.pdf
Erişim tarihi: (15.09.2023).

Gök, G., Erbaş, D. (2011). Okulöncesi Eğitimi Öğretmenlerinin Kaynaştırma Eğitimine İlişkin Görüşleri ve Önerileri, International Journal of Early Childhood Special Education, 3(1), 66-87.

İMEAK DTO 2017-2020 Stratejik Plan (2017). s.7. Erişim adresi: www.denizticaretodasi.org.tr (Erişim tarihi: 11.02.2024)

Karataş, Z. (2017). Sosyal Bilim Araştırmalarında Paradigma Değişimi: Nitel Yaklaşımın Yükselişi. Türkiye Sosyal Hizmet Araştırmaları Dergisi, 1(1), s.68-86.

Karayolları Trafik Yönetmeliği. (1997, 18 Temmuz). Resmi Gazete (Sayı:23053). Erişim adresi:https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=8182&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5 Erişim tarihi: (14.09.2023).

Pilotaj Eğitimi Teorik Bilgi Sınav Talimatı (SHT-1TBS). Erişim adresi: https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2020/SHT-1TBS.pdf Erişim tarihi: (12.09.2023).

Pilot Lisans Yönetmeliği (SHY-1). (2017, 02 Haziran). Resmi Gazete (Sayı:30084) Erişim adresi: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/06/20170602-9.htm Erişim tarihi: (11.09.2023).

Polat, A. (2022). Nitel Araştırmalarda Yarı Yapılandırılmış Görüşme Soruları: Soru Form ve Türleri, Nitelikler ve Sıralama, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 22(2), s.161-182. doi: https://doi.org/10.18037/ausbd.1227335

Punch, K. F. (2005). Sosyal Araştırmalara Giriş. (Çev. Bayrak D., Arslan H.B., Akyüz Z.) Ankara, Türkiye: Siyasal Kitabevi.

Salman Yıkmış, M. (2020). Nitel Araştırmalarda E-görüşme Tekniği. Trakya University Journal of Social Science, 22(1), s.183-197. doi: https://doi.org/10.26468/trakyasobed.556296

Sevencan, F., Çilingiroğlu N. (2007). Sağlık Alanındaki Araştırmalarda Kullanılan Niteliksel Veri Toplama Yöntemleri. Toplum Hekimliği Bülteni, 26(1) s.1-6. Erişim adresi:https://silo.tips/download/salk-alanndaki-aratrmalarda-kullanlan-niteliksel-veri-toplama-yntemleri#google_vignette (Erişim tarihi:11.02.2024)

Türnüklü, A. (2000). Eğitimbilim Araştırmalarında Etkin Olarak Kullanılabilecek Nitel Bir Araştırma Tekniği:Görüşme, Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi, 24, s.543-559. Erişim adresi: https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/108517 (Erişim tarihi:15.02.2024)

Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO. (2017). Standarts of Training, Certification and Watchkeeping (STCW-1978) including 2010 Manila Amendments, (2017 Edition), Londra, İngiltere

Yağar, F., Dökme S. (2018). Niteliksel Araştırmaların Planlanması: Araştırma Soruları, Örneklem Seçimi, Geçerlik ve Güvenirlik, Gazi Sağlık Bilimleri Dergisi, 3(3), s.1-9.

Yalın Uçar, M. (2012). Öğretmenlik Uygulamasına İlişkin Durum Çalışması. Kuram ve Uygulamada Eğitim Bilimleri, 12(4) s.2637-2660.

Yıldırım, A., Şimşek, H. (2013). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. Ankara:Seçkin Yayıncılık

ÖZGEÇMİŞ

Lise	**:** 1989-1992, Üsküdar Halide Edip Adıvar Lisesi
Lisans	**:** 1996-2002, İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi
Çalıştığı kurumlar	**:** 2023-devam ediyor, Özel Mercan Denizcilik ve Gemiadamları Eğitim Merkezi 2007-2023, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

TEZ BENZERLİK RAPORU UYGUNLUK FORMU

ÖĞRENCİNİN ADI SOYADI	**: HASAN KAYHAN KÖSEM**
ÖĞRENCİ NO	**: 3001210018**
ÖĞRETİM YILI	**: 2023-2024**
ANABİLİM DALI / BİLİM DALI	**: DENİZ İŞLETMECİLİĞİ / DENİZ POLİTİKASI**
PROGRAM TÜRÜ	**: YÜKSEK LİSANS X DOKTORA □**
TEZ DANIŞMANI ÜNVANI ADI SOYADI	**: PROF. DR. CEM GAZİOĞLU**
II. TEZ DANIŞMANI ÜNVAN ADI SOYADI	**:**
TEZ BAŞLIĞI	**: UZAKYOL ZABİTAN SINIFI GEMİADAMI YETERLİK SINAV SİSTEMİNİN GEMİDEKİ İŞ DENEYİMİ İLE UYUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA**

DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Yukarıda başlığı verilen tez çalışmamın Kapak sayfası, Türkçe ve İngilizce özet, giriş ve amaç, genel bilgiler, materyal-metot, bulgular, tartışma, sonuç ve kaynaklar bölümlerinden oluşan toplam 73 sayfalık kısmına ilişkin, 03/04/2024 tarihinde Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsünün kullandığı TURNİTİN programı ile, *Lisansüstü Tezlere ait Benzerlik Raporlarının Alınması ve Kullanılmasına İlişkin Uygulama Esaslarının* 5inci madde ikinci fıkrasında belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış nihai rapora göre benzerlik oranı % 8'dir.

Tezimin benzerlik oranı, *06/122017 tarih ve 20 sayılı Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Yönetim Kurul Kararıyla* Tezin intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için kabul edilmiş olan üst sınır benzerlik oranını aşmamaktadır.

İntihal programı ile raporlanan Tezime ait Benzerlik oranım Üst sınır benzerlik oranının altında olsa dahi aksinin tespit edilmesi durumunda her türlü yasal sorumluğu kabul ettiğimi ve hukuki sonuçlarına razı olduğumu beyan ederim.

Gereğini arz ederim.

İmza
Öğrenci Ad-Soyadı
Tarih: 05./04/2024
HASAN KAYHAN KÖSEM

EK: TURNİTİN Benzerlik Nihai Raporu ilk sayfa çıktısı

DANIŞMAN ONAYI
UYGUNDUR / ~~UYGUN DEĞİLDİR~~
(Ünvan, Ad Soyadı, İmza)

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM VE ÖĞRETİM YÖNETMELİĞİ (08.09.2016/29825)
(Yüksek Lisans) MADDE 36 – (2) Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihaî raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.
(Doktora) MADDE 50 – (4) Öğrenci, doktora tezinin savunmasından önce tezini, düzeltme verilen tezlerde ise düzeltilmiş tezini danışmanına sunar. Tezle ilgili benzerlik ön incelemesi, danışmanın bilgisi dahilinde öğrenci ile birlikte Üniversitenin kabul ettiği yazılım programı kullanılarak yapılır. Enstitü, söz konusu teze ilişkin intihal yazılım programı nihaî raporunu alarak danışmana ve jüri üyelerine gönderir. Rapordaki verilerde veya sınav jüri üyesi/üyelerinin somut kanıtlarla belgeledikleri verilere göre gerçek bir intihalin tespiti halinde; tez, gerekçesi ile birlikte, karar verilmek üzere enstitü yönetim kuruluna gönderilir.

UZAKYOL ZABİTAN SINIFI GEMİADAMI YETERLİK SINAV SİSTEMİNİN GEMİDEKİ İŞ DENEYİMİ İLE UYUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA

Yazar Kayhan Kösem

Gönderim Tarihi: 03-Nis-2024 12:54PM (UTC+0300)
Gönderim Numarası: 2338737896
Dosya adı: STEM_N_N_GEM_DEK_DENEY_M_LE_UYUMLULU_UNA_L_K_N_B_R_ARA_TIRMA.doc (615K)
Kelime sayısı: 15399
Karakter sayısı: 106437

UZAKYOL ZABİTAN SINIFI GEMİADAMI YETERLİK SINAV SİSTEMİNİN GEMİDEKİ İŞ DENEYİMİ İLE UYUMLULUĞUNA İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA

ORİJİNALLİK RAPORU

%8	%7	%2	%2
BENZERLİK ENDEKSİ	İNTERNET KAYNAKLARI	YAYINLAR	ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	www.resmigazete.gov.tr İnternet Kaynağı	%2
2	docplayer.biz.tr İnternet Kaynağı	%1
3	www.mevzuat.gov.tr İnternet Kaynağı	%1
4	www.yelkenokulu.com İnternet Kaynağı	<%1
5	Submitted to Afyon Kocatepe University Öğrenci Ödevi	<%1
6	Submitted to Istanbul Kultur University Öğrenci Ödevi	<%1
7	www.kitapdenizi.com İnternet Kaynağı	<%1
8	www.turkdenizcileri.com İnternet Kaynağı	<%1