

# # ULUSAL YAT VE YATÇILIK ÇALIŞTAYI'NA İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME

Doç. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY<sup>1</sup>

## ÖZ

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK DTO) adına Bodrum Şubesi tarafından 7-9 Nisan 2017 tarihleri arasında Bodrum'da, Ulusal Yat ve Yatçılık Mevzuatı'nı evrensel ve bölge standartlarıyla uyumlu hale getirerek rekabet gücünü artırmayı hedefleyen bir Çalıştay düzenlenmiştir. Çalıştay'da Türkiye'nin sahip olduğu uluslararası hak ve muafiyetler muhafaza edilerek nitelikli yat, yat kaptanı ve yat personeli yetiştirmek üzere Yatçılık Mevzuatı'nda yer alan düzenlemelere öneriler sunmak amaçlanmıştır. "Ulusal Yat ve Yatçılık Çalıştayı'na İlişkin Bir Değerlendirme" başlıklı bu çalışmada, Çalıştay'da üç farklı grup tarafından hazırlanan raporlar bir bütün olarak incelenmiştir.

**Anahtar Sözcükler:** Gemi, Yat, Yat Kaptanı Eğitimi, Geleneksel Yat, Gemiadamları Yönetmeliği.

## ABSTRACT

A workshop relating to National Yacht and Yachting Legislation was arranged in Bodrum on 7-9 April 2017 by the Istanbul, Marmara, Aegian, Meditarreanean and Blacksea Regions Turkish Chamber of Shipping (IMEAK DTO). The aim of the Workshop was to adjust the National Yacht and Yachting Legislation with the universal and regional standarts. Three different groups submitted proposals concerned with qualified yacht, yacht captain and yacht staff's training and

---

<sup>H</sup> Hakem denetiminden geçmiştir.

<sup>1</sup> Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, DEHUKAM Yönetim Kurulu Üyesi

regulations. This paper with title of “An Analysis on National Yacht and Yachting Workshop” examined the reports which were prepared by these groups.

**Key Words:** Ship, Yacht, Yacht Captain’s Training, Traditional Yacht, Seafarers Regulations.

## GİRİŞ

Türkiye, gerek iklimi gerek kıyılarının jeomorfolojik yapısı ve coğrafi konumu ile Akdeniz havzasında uluslararası yat turizmi açısından son derece elverişli bir konuma sahiptir. Türkiye marinalarında servis hizmetlerinin ucuzluğu, ülkenin sahip olduğu doğal güzellikler ve tarihsel mekânların zenginliği, diğer Akdeniz ülkelerine göre kıyılarındaki su ve görüntü kirliliğinin üst boyutta olmaması gibi faktörler Türkiye’de yat turizminin geleceği açısından umut vericidir.<sup>2</sup>

Dünyada yat turizminde öne çıkan deniz alanları, birbirine yakın mesafede adaların bulunduğu, matematik konumu bakımından iklimin bütün yıl yatçılığa uygun olduğu, Kuzey ve Güney Yarımküre ’de 10-20o enlemleri arasında yer almaktadır. Sayılan özellikler dikkate alındığında dünyada yat turizminin en çok geliştiği yerler Kuzey Yarımküre ‘de Karayip Denizi’nde Büyük ve Küçük Antiller (özellikle Grenada Adası), Amerikan Virjin Adaları (başta St. Thomas Adası), İngiliz Virgin Adaları, Bahama Adaları; Güneydoğu Asya’da Güney Tayland’ın Andaman Denizi kıyıları (Puket adası vb.), Malezya kıyıları; Güney Yarımküre’de, Güney Pasifik Denizi’nden Fiji ve Tonga Adaları kıyılarıdır. Bu yerlerin Avrupa ülkelerine uzak konumda bulunması Avrupalı yatçıları, bu yerlere göre daha kuzeyde (30-46o enlemleri arasında) bulunan, bu nedenle yat turizminin yılda yaklaşık 6-7 ay yapıldığı Akdeniz kıyılarına yöneltmiştir.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Tekince Ercanik, C.: *Türkiye’de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi*, Ankara Üniversitesi Coğrafya Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2003, s. 83.

<sup>3</sup> Tekince Ercanik, 93.

Türkiye uzun bir kıyı şeridine sahip olmasına rağmen (8333 km.) yat turizminin gelişimi bütün kıyılarda aynı oranda gelişim gösterememiştir. Bunun kıyı jeomorfolojisi, iklim gibi coğrafi nedenleri bulunmakla birlikte, Ege Denizi'nin kuzeyi, Marmara ve Karadeniz kıyılarının Akdeniz'de gelişen uluslararası yat turizm hatlarına uzak kalması önemli bir rol oynamıştır. Türkiye'de turizm açısından son derece önemli bir yeri olan yatçılığın gelişimi açısından konuya ilişkin gerek ulusal gerek uluslararası mevzuatın, gelişimin önündeki engelleri kaldıracak şekilde uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi kaçınılmaz olmuştur.

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) adına Bodrum Şubesi tarafından 7-9 Nisan 2017 tarihlerinde Bodrum'da Ulusal Yat ve Yatçılık Mevzuatı'nı dünya ve bölge standartlarıyla eşleştirerek rekabet gücünü artırmayı hedefleyen bir Çalıştay düzenlenmiştir. Çalıştay'da Türkiye'nin sahip olduğu uluslararası hak ve muafiyetler muhafaza edilerek nitelikli yat, yat kaptanı ve yat personeli yetiştirmek üzere Yatçılık Mevzuatı'nda yer alan düzenlemelere öneriler sunmak amaçlanmıştır.

DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Gündüz Nalbantoğlu, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Arif Yılmaz, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi M. Faruk Okuyucu, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Bodrum Denizcilik MYO Müdür Vekili Prof. Dr. Tuncay Kuleli ve DTO Bodrum Şube Müdürü Oya Kaptanoğlu tarafından koordine edilen Çalıştay'a farklı disiplinlerden çok sayıda akademisyen ile uygulamacı katılarak görüşlerini paylaşmıştır.<sup>4</sup> Gündüz Nalbantoğlu yaptığı açılış konuşmasında, Yatçılık sektörünün gelişebilmesi ve

<sup>4</sup> Çalıştay'a, Dokuz Eylül Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Türk Loydu, Muğla Büyükşehir Belediyesi, Gemi Mühendisleri Odası, Bodrum Denizciler Derneği, Türkiye Denizcilik Federasyonu, Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği, Profesyonel Yatçılar Derneği ve İMEAK Deniz Ticaret odasının ilgili meslek komiteleri başkanlarından oluşan oldukça deneyimli uzmanlar katılmıştır.

rekabet gücünün artması açısından önem taşıyan konuların başında gemi ve yat tanımı ayrımının bölge ve dünya kriterlerine göre yapılması; yat kaptanı ve yat personeli eğitimlerinin bölge ve dünya ile entegre olması gereğinin ortaya çıktığını ifade etmiştir. Konusunda uzman akademisyen ve sektör temsilcileri, Çalıştay’da Yatçılık Mevzuatı’nda yapılması gereken düzenlemeleri ele almış ve ortaya çıkan kararların Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesindeki ilgili kurumlara öneri olarak sunulmasına karar verilmiştir.

DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Arif Yılmaz ise, Çalıştay katılımcılarından oluşturulacak 3 farklı grubun, “Yat /Gemi Ayrımı”, “Gemi Adamları Yönetmeliği’nde Yat Personeli” ve “Yat Personelinin Eğitimi” konularında çalışmalar yapacağını ifade etmiştir. Bu kapsamda Çalıştay’ın ana konularını,

- Gemi ve Yat tanımı ayrımlarının bölge ve dünya kriterlerine göre tanımlanması,
- Yat Kaptanı yeterliklerinin ve belgelendirmelerinin bölge ve dünya kriterlerine göre tanımlanması,
- Yat Kaptanı eğitimlerinin bölge ve dünya kriterlerine göre kademelendirilmesi,
- Yat inşası ve geleneksel yatlarımız ile ilgili uluslararası muafiyetlerimiz oluşturmuştur.

Ayrıca Çalıştay’ın ilk gününde, bütün katılımcılar, konular hakkında kendi yaşadıkları ve karşılaştıkları sorunları da yazılı olarak dile getirmişlerdir. Katılımcıların kendi beyanları olan bu sorunlar da raporun sonunda ek olarak yer almaktadır. Çalıştay süresince, katılımcılara bir anket yapılarak, Çalıştay’ın ne ölçüde faydalı olduğu ve ortaya çıkacak önerilerin, ilgili İdare tarafından ne ölçüde dikkate alınacağı da sorulmuştur. Çalıştay’ın çok faydalı olduğu ve İdare

tarafından dikkate alınmasında sektör açısından son derece önemli olacağı gibi bir sonuç ortaya çıkmıştır.

## I. GRUP: YAT/GEMİ AYRIMI<sup>5</sup>

### A) GENEL OLARAK

Ulusal mevzuatımızda yürürlükte bulunan 27 farklı kanun ve yönetmelik kapsamında 19 ayrı gemi tanımlaması yapılmıştır.<sup>6</sup> Mevcut kanun ve yönetmelikler kapsamında ortaya çıkan bu farklı gemi/yat tanımları kavram kargaşası yaratmaktadır. Özellikle yatın tanımlanmasında ve sınıflandırılmasında farklı yorumların yapılması sonucunda çeşitli sorunlar ortaya çıkabilmektedir.

Yatların inşası ve donatılarında gemi mevzuatının baz alınması ve bu konuda ortaya çıkan problemler, yatın inşasından işletilmesine kadar olan süreçte çeşitli kademelerde devam etmektedir. Yat/Gemi Ayrımı Grubu'nun uluslararası düzenlemeler kapsamında yaptığı araştırmalarında, denizcilik sektöründe öncü olan ülkelerin yatlar üzerine çeşitli mevzuatlar geliştirdikleri tespit edilmiştir.

Ulusal mevzuatımızda ticari yat olarak tanımlanan yatların uluslararası seferlerinde uğrak yaptıkları yabancı limanlarda yapılan Liman Devleti Denetimlerinde (PSC) tutulması, ne yazık ki gurur kaynağımız olan “beyaz liste”den çıkmamıza sebep olabilecektir. Diğer taraftan halen uygulanmakta olan yatlarımıza ait teknik mevzuatın içerdiği eksiklikler nedeniyle de tutulan yat

<sup>5</sup> Prof. Dr. Abdi KÜKNER (İstanbul Teknik Üniversitesi, Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi); Gündüz NALBANTOĞLU (İMEAK DTO Bodrum Şb. Başkanı); Prof. Dr. Ömer BELİK, (Piri Reis Üniversitesi, Mühendislik ve Denizcilik Fakülteleri); Yrd. Doç. Dr. Derya ATLAY IŞIK, (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Fethiye İşletme Fakültesi); Kaptan M. Ayhan ÇEKİÇ, (Mercan Gemiadamları Eğitim Merkezi); Fuat TURAN (İMEAK DTO Bodrum Yönetim Kurulu Üyesi) I. Grup katılımcılarıdır. Yrd. Doç. Dr. Nur SATI (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi) ise, Grubun raportörlüğünü yapmıştır.

<sup>6</sup> Bkz. Timur, T.: *Mevzuatımızda Gemi Tanımları*, 2017.

sayımız artmakta, bu durumda turizm sektöründeki gelirlerin yüzde beşini sağlayan yat turizmi sektörünün uluslararası turizm arenasında prestij kaybına uğraması kaçınılmaz olmaktadır.

Çalıştay'ın Yat/Gemi Ayrımı Grubu katılımcıları, çalışmanın amaçlarının üç ana başlık altında toplanmasına karar vermiştir:

- a) MLC-2006<sup>7</sup> ile ilgili olarak, bölgede mevcut uluslararası sefer yapan yatlar için ortaya çıkacağı değerlendirilen sorunun ivedilikle çözüme kavuşturulması için konuya ilişkin esasların belirlenerek çözüm önerilerinin ortaya konulması (sezon başlangıcı nedeniyle konunun ivedilikle açığa kavuşturulması sektör için son derece önemi haizdir),
- b) Türk Ulusal Denizcilik Mevzuatı'nda belirlenmiş olan gemi ve yat tanımlarının uluslararası standart ve uygulamalara uygunsuzluğu dolayısıyla uluslararası sefer yapan yatlar için mevcut olan ve/veya uzun vadede ortaya çıkacağı düşünülen sorunların çözümü için yat tanımlama ve sınıflandırılmaları ile ilgili çözüm önerilerinin ortaya konulması,

<sup>7</sup> Maritime Labour Convention (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi), MLC-2006; gemi adamlarının çalışma ve yaşam koşulları ile ilgili ILO sözleşmelerini güncellemek ve birleştirmek, gemi adamlarının gemi üzerindeki çalışma ve yaşam standartlarını belirlemek, eğitim seviyelerini yükseltmek ve gemi adamlarının haklarına ilişkin hukuksal çerçeveyi yeknesaklaştırmak amacıyla ILO tarafından hazırlanan uluslararası bir sözleşmedir. Cenevre'de 2006 yılında gerçekleştirilen 94. ILO Denizcilik Konferansı'nda kabul edilen Sözleşme'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte denizciliğin kalitesine ve standartlarına ilişkin hazırlanan ve uluslararası rejimi düzenleyen teknik IMO sözleşmeleri olan SOLAS, STCW ve MARPOL'u tamamlayan dördüncü temel sözleşme olması amaçlanmıştır. 20.08.2013 tarihinde yürürlüğe giren ve günümüzde 83 tarafı bulunan ([http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEX\\_PUB:11300:0::NO::P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312331](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEX_PUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331)) Sözleşme'ye Türkiye'nin taraf olabilmesi amacıyla Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde yoğun çalışmalar yürütülmüş ve 25.03.2017 tarih ve 30018 sayılı Resmi Gazete'de "Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin Uygun Bulunduğuna Dair Sözleşme" TBMM tarafından 02.03.2017'de kabul edilen 6898 sayılı Kanun kabul edilmiştir. Çalışma'nın yapıldığı tarihte Sözleşme'nin onaylanmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararnamesi yayımlanmadığından ve tescil işlemi gerçekleşmediğinden Türkiye henüz Sözleşme'nin uluslararası hukuk açısından tarafı değildir. Öte yandan Türkiye, uzun bir süredir Sözleşme'ye taraf olma iradesini ortaya koyduğundan iç hukuk düzenlemelerini Sözleşme ile uyumlu hale getirme gayreti içinde olmuştur.

- c) Ticari yat tanımının uluslararası alanda 12 kişi ile sınırlandırılmış olmasına rağmen, ulusal mevzuatımızda 36 yolcuya kadar kapasiteli ticari yatların faaliyet göstermesi mümkün bulunmaktadır. Konuk hizmeti veren ticari yatların uluslararası düzenlemeler kapsamında yolcu gemisi olarak atfedilmesi nedeniyle uluslararası sefer sonrası ziyaret edilen yurtdışı limanlarda yaşanan sorunların çözümüne yönelik önerilerin belirlenmesi hususu.

Belirlenen sorunlara yönelik geliştirilen çözüm önerileri sırasıyla müteakip bölümlerde sunulmuştur.

## B) SORUNLAR İÇİN ÖNERİLER

### 1. Öneri (MLC-2006 Sözleşmesi'ne İlişkin)

Mevzuatımızda, uluslararası sefer yapan yatlar için “yat” ve “geleneksel gemi” tanımları bulunmadığından, MLC-2006 Sözleşmesi kapsamı içinde kabul edilecekler ve sefer yaptıkları uluslararası limanlarda tutulma sorunu ile karşılaşacaklardır.

Çalışma grubu ilk adım olarak, “Geleneksel Gemi” tanımının ulusal mevzuatımıza dâhil edilmesini önermektedir.

**Geleneksel Gemi:** Türk Bayraklı, özel veya ticari amaçla kullanılan, kullanım biçimi ve/veya yapımında kullanılan malzeme, tasarım ve yapım tekniği gibi geleneksel olarak nitelenmesini mümkün kılan özellikleri büyük ölçüde taşıyan ve/veya tarihi ya da eski bir geminin replikası veya benzeri olan gemi.

İkinci adım olarak da İdare'nin vakit kaybetmeksizin MLC-2006 Sözleşmesi'nin tanımlar ve uygulama alanı başlıklı 2. maddesinin 5. fıkrasına dayanarak, 4.

fıkrasının<sup>8</sup> geleneksel gemilere uygulanması maksadıyla IMO Genel sekreteri nezdinde girişimde bulunulması gerektiği düşünülmektedir.

## **2. Öneri (6102 sayılı TTK ve 4922 sayılı Yasalar Uyarınca Yat Tanımı / Sınıflandırılmasına İlişkin)**

Ulusal mevzuatımıza uluslararası mevzuata uygun ve sadece yatlarla ait yönetmeliklerin dâhil edilmesi gerekmektedir. Bu mevzuatta aşağıdaki hususların mutlaka tanımlanması gerektiği düşünülmektedir.

Öncelikle “yat” kavramının tanımlanması için şu şekilde bir önerimiz olabilir;

**Yat tanımı:** Fiziksel ve teknik özellikleri itibariyle, gezi, spor ve eğlence amaçlı kullanılan ticari ve özel deniz vasıtalarına yat denir.

Bu genel tanımlama kapsamında yayınlanacak ilgili mevzuatta yatlar öncelikle iki başlık altında sınıflandırılmalıdır:

**Ticari yatlar,** yük (ticari anlamda) ve özel kodla sınıflandırılmadıkça 12 kişiden fazla yolcu taşımayan, spor ve eğlence için ticari kullanımda olan (kiralama gibi) motor ve yelkenli yatlardır.

**Özel yatlar,** sahibi ve/veya misafirleri tarafından ticari amaç gütmeyen gezi, spor, eğlence ve kendi ihtiyaçları için kullanılan yatlardır.

<sup>8</sup> MCL-2006 madde 2/4: “Bu Sözleşme, aksine bir hüküm açık olarak belirtilmedikçe, balıkçılıkla veya benzeri bir işle uğraşan ve yelkenli gibi geleneksel şekilde inşa edilen gemiler hariç, kamu veya özel sektör oluşumlarında normalde ticari faaliyetlerde buluna bütün gemilere uygulanır. Bu Sözleşme, savaş gemileri ve yardımcı savaş gemilerine uygulanmaz.” MLC-2006 madde 2/5: “Bu Sözleşme’nin bir gemi veya bir gemi kategorisine uygulanabilirliği hususunda tereddüt olduğunda sorun, ilgili armatör ve gemiadamı örgütlerine danışıldıktan sonra, her bir Üyenin yetkili makamı tarafından çözüme kavuşturulur.”



Yatla ilgili sınıflandırmaların yapılmasında hem ulusal ihtiyaçlara cevap verebilecek hem de uluslararası düzenlemelere hizmet edebilecek, ülkemiz çıkarlarını gözeten bir yaklaşımla şu gibi önerilerimiz olabilir:

**Ticari yatların boyuna göre sınıflandırılması:**

Tam boyu 12 metreye kadar olanlar,

Tam boyu 12-24 metre arası olanlar,

Tam boyu 24 metre ve üstü olanlar

Mega yatlar: 500+GT olanlar

**Özel yatların boyuna göre sınıflandırılması:**

Tam boyu 12 metreye kadar olanlar,

Tam boyu 12-24 metre arası olanlar,

Tam boyu 24 metre ve üstü olanlar

Mega yatlar: 500+GT olanlar

**3. Öneri (“Ticari Yat” Tanımlanmasına İlişkin)**

Giriş bölümü “c” paragrafında söz edilen yatlar, Akdeniz’de yaptıkları gezilerde “yolcu gemisi” kapsamında değerlendirildikleri için Liman Devlet Kontrollerince (PSC) tutulmakta, bu yatlara yüksek cezalar verilmekte, tutuklanmalar nedeniyle ülke bayrağımız prestij kaybetmekte ve “Kara Listeye” alınma riski bulunmaktadır.

Ülke menfaatlerinin korunması ve deniz turizminin gelişmesi için yatların mevzuat kapsamına alınması, bu kapsamda “Ticari Yat Kodu” geliştirilmesi ve 12’den fazla yolcu taşıyan yatlar için özellikle İngiltere ve Malta İdareleri’nin

tanımlamalarından istifade edilmesi konuya çözüm getirmesi düşünülen seçenekler arasındadır. Konu düzenlemelere ”The Passanger Yacht Code” (www.gov.uk), “Malta Commercial Yacht Code” (www. transport.gov.mt) düzenlemesinin örnek alınarak, hazırlanması gereken “Ticari Yat Kodu”na eklenmesi gerekli görülmektedir.

### C) GRUP ÇALIŞMASININ SONUCU

Yat, gemi tanımında ulusal ve uluslararası mevzuat kapsamındaki mevcut sorunların belirlenmesi ve dünyadaki uygulamalarla uyum sağlayacak çözüm önerilerinin geliştirilmesi amacıyla düzenlenen bu raporda tespit edilen üç ana soruna ilişkin olarak,

- MLC-2006 Sözleşmesi kapsamında ortaya çıkan temel sorunların belirlenerek özellikle ülkemiz geleneksel yatlarının tanımlanabilmesi:  
İlk olarak İdare, MLC-2006 Sözleşmesi'nin tanımlar ve uygulama alanı başlıklı 2. maddesinin 5. fıkrasına dayanarak maddenin 4. fıkrasını, 1. Bölüm'ün 2. paragrafında tanımı yapılan geleneksel gemilere uygulanması maksadıyla IMO Genel Sekreteri nezdinde girişimde bulunmalıdır.
- Yat/gemi ayrımının yapılabilmesi için yat tanımlamasının yapılarak uluslararası düzenlemelere hizmet edebilecek sınıflandırmaların yapılması:  
Ulusal mevzuatımıza uluslararası mevzuata uygun ve sadece yatlarla ait yönetmeliklerin dâhil edilmesi gerekmektedir. Yayınlanacak ilgili mevzuatta yatlar öncelikle “Ticari Yatlar” ve “Özel Yatlar” olarak ayrılarak detaylarıyla açıklandığı şekilde boylarına ve daha büyük yatlar için gross tonajlarına (GT) göre sınıflandırılmalıdır.

- Ulusal mevzuatımıza göre 12 kişiden fazla yolcu taşıyan yatların uluslararası seferlerinde yaşadığı sorunlara çözüm önerilmesi:  
Ülke bayrağımızın prestij kaybetmemesi ve beyaz listeden düşme riskinin önlenmesi için dünya örneklerinden yola çıkarak bir “Ticari Yat Kodu” geliştirilmesi gerekmektedir. Bu şekilde yatlarla ilgili bütün mevzuatın genel gemi mevzuatından ayrılarak tek bir yasal konumda kategorize edilerek yatlara mahsus personel donatım ve teknik yeterlik mevzuatlarının düzenlenmesinin yararlı olacağı değerlendirilmektedir.

Yatçılık sektörüne hukuki olarak yön verebilmek ve sektörün gelişimine katkı sağlamak üzere, yatçılık sektöründe kullanılacak teknik ve yatlarda çalışacak gemi adamlarının sayı ve yeterliğini gösteren ayrı bir yönetmeliğin de hazırlanarak denizcilik mevzuatına dâhil edilmesi; denizcilikle ilgili odalar, bölgesel ilgili kurum ve kuruluşların temsilcileri, ilgili eğitim kurumları ve üniversitelerin ilgili bölümlerinin temsilcilerinin yanı sıra, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın üst düzey yetkili temsilcilerinden oluşan ve üyeleri itibariyle süreklilik arz etmesi gereken “Danışma Kurulu” adıyla daimi bir teknik komitenin ivedilikle oluşturulması ve Bakanlıkça belirlenecek bir tarihte yatçılık sektörünün tüm paydaşlarının katılacağı Yatçılık Şurası veya uygun görülecek sorunların görüşülmesine yönelik çalışma düzenlenmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir

## II. GRUP: GEMİ ADAMLARI YÖNETMELİĞİNDE YAT PERSONELİ<sup>9</sup>

### A) GENEL OLARAK

Gemilerin cinslerine, büyüklüklerine ve yapacakları yolculuklara göre belirli sayı ve yeterlikte gemiadamı ile donatılmaları gerekmektedir. “Gemilerin

<sup>9</sup> Sonay ÇINAR, (Bodrum Denizciler Derneği Yönetim Kurulu Üyesi); Mustafa DEMİRÖZ, (Türkiye Denizcilik Federasyonu Başkan Yardımcısı); Doç. Dr. Ülkü HALATÇI ULUSOY (Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi); Avukat Sinan ÜNLÜ (Deniz Çalışanları Dayanışma

Gemiadamı ile Donatılmasına İlişkin Yönerge” kapsamında, bir geminin mevzuata uygun şekilde gerekli sayı ve yeterlikteki gemiadamının gemide istihdam ettirilmesi, ilgili geminin donatılması anlamına gelmektedir. Yönerge’de belirtilen sayı ve yeterlikteki gemiadamı ile donatılmaları gemilerin yola elverişliliği için bir zorunluluk olup STCW-1978 Sözleşmesi ve değişikliklerinde yer alan düzenlemeler ile de uyumludur.<sup>10</sup>

Derneği (ITF); Muzaffer CİVELEK (Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği (ITF Inspector); Haslet SEVER (Profesyonel Yatçılar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı); Arif YILMAZ (İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yön. Kur. Baş. Yar.) 2. Grup katılımcılarıdır. Grubun raportörlüğünü Şeyma Merve KAYMAZ (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi) yapmıştır.

- <sup>10</sup> Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (STCW-1978), 7 Temmuz 1978 tarihinde Londra’da Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde gerçekleştirilen uluslararası bir konferans neticesinde kabul edilmiştir. Sözleşme’de devletlerin yerine getirmekle yükümlü oldukları gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiyaları hakkında uluslararası standartlar belirlenmiştir. Bunun için taraf devletler, Sözleşme’nin bütün ve etkili bir şekilde uygulanmasını sağlamak üzere gerekli kanun, yönetmelik gibi bütün yasal ve idari düzenlemeleri yapmakla yükümlü kılınmıştır. 28 Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşme’de çok defa değişiklik yapılmış olmakla birlikte, 1995 ve 2010 yıllarında yapılanlar çok kapsamlı olmuştur. Türkiye, 1992’den bu yana Sözleşme’nin tarafıdır. Sözleşme Resmi Gazete’de “Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme” olarak yer almıştır. Bkz. [http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmmc072/kanuntbmmc072/kanuntbmmc07203539.pdf](http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc072/kanuntbmmc072/kanuntbmmc07203539.pdf). . STCW-1978 Sözleşmesi, genel olarak milleti, kültürü, dili ne olursa olsun Dünya çapında gemi adamlarının eğitimlerini standartlaştırarak uluslararası alanda tek tip gemi adamı oluşturabilmeyi hedeflemiştir. Bunun için gemi adamları, yaptıkları göreve göre Sözleşme’de yer alan çeşitli eğitimleri ve sonucunda öngörülen sertifikaları almak zorundadır. İlgili sertifikalar kısaca STCW sertifika ya da belgeleri olarak adlandırılır. Türkiye’nin STCW-1978 Sözleşmesi’ne taraf olabilmesi için 20.04.1989 tarihinde anılan Sözleşme’ye “Katılmasının Uygun Bulunduğuna Dair 3539 Sayılı Kanun” çıkarılmış, 28.04.1989 tarih ve 20152 sayılı Resmi Gazete ‘de yayımlanmıştır. İlgili Kanun’un 1. maddesine göre, 28.04.1984 yılında uluslararası hukuk açısından yürürlüğe giren STCW- 1978 Sözleşmesi’ne katılmamız uygun bulunmuştur. Ardından 28.07.1992’de IMO’ya Sözleşme’ye katılma ilişkin bildirimde bulunulmuş, bu bildirim 28.10.1992 tarihinde IMO tarafından teyit edilmiştir. İlgili tarihten itibaren Türkiye’nin Sözleşme’den kaynaklanan sorumluluğu doğmuş bulunmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken husus, iç hukuktaki onay süreci tamamlanmaksızın katılma belgesinin IMO’ya tevdi edilmiş olmasıdır; çünkü 244 Sayılı Kanun’un 3. maddesi uyarınca gerekli olan Bakanlar Kurulu Kararnamesi (onay kararnamesi) çıkarılmamış ve Resmi Gazete’de yayımlanmamıştır. Ancak aradan 11 yıl geçtikten sonra iç hukukta eksik kalan işlem gerçekleştirilmiş ve ilgili Sözleşme’ye Resmi Gazete’de yayımlandığı tarihten itibaren hüküm ifade edecek şekilde - yani geçmişe de etkili olarak- katılınması Bakanlar Kurulu’nun 26.08.2003 tarih ve 2003/6190 sayılı kararıyla gerçekleştirilmiştir. Konu ile ilgili ayrıntılı olarak bkz. Halatçı Ulusoy, Ülkü.: “*Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (STCW- 1978) ve Değişiklikleri Örneğinde Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukuku ’nda Yürürlüğü ve Yargısal Denetimi Sorunu*”, AÜHF, 2013, C. LXII, S. 2, s. 501-537.

Bir geminin gemiadamı ile donatılması, gemi işletmesinin görevi olmakla birlikte, kaptana da gemisini yola çıkmaya elverişli hale getirme görevi verilmiştir. Buna koşul olarak uygun donatımın işletme tarafından sağlanamaması durumunda gemi kaptanının, gerekli sayı ve yeterlikteki gemiadamını kendisinin temin ederek geminin mevzuata göre limandan hareket etmesini sağlama yükümlülüğü bulunmaktadır. Bir ticari yat da bazı istisnalar dışında en az “Yat Kaptanı” yeterliğine sahip bir kaptan tarafından sevk ve idare edilebilir. Yat kaptanları sadece yatlarda değil, gününbirlik olarak hareket limanından 25 milden fazla açılmadan sefer yapıp tekrar hareket limanına dönen yolcu motorlarında da kaptanlık yapabilir.

2002 tarihli Gemiadamları Yönetmeliği<sup>11</sup> ile yat sınıfı gemi adamlarının yeterlik kriterlerinin belirlenmesinde, bu yeterliklere uygun eğitim, tecrübe, süre gibi hususlar dikkate alınmaksızın ehliyet sınıflandırması yapılmış bulunduğundan Dünya yatçılık sektöründe, Türk yat ehliyeti yeterliklerine karşı bir güvensizlik oluşmaktadır. Bu konuya ilişkin olarak Çalıştay'ın 2. Grubu tespit ettiği sorunlara ilişkin çözüm önerileri sunmuştur.

## B) SORUNLAR VE ÖNERİLER

### **Sorun 1.**

Filomuzda ağırlıklı olarak görev yapmakta olan tecrübe sahibi

- a) Geçmişte yat kaptanlığı ehliyetine sahip (limitsiz) mevcut yat kaptanları ile
- b) Liman ve kıyı kaptanlıklarından intibakla gelen sınırlı vardiya zabiti, sınırlı kaptan, vardiya zabiti ve I. zabitlere ilişkin olmak üzere iki kategoride sorunlar ortaya çıkmıştır.

---

<sup>11</sup> 31.07.2002 tarihli ve 24832 sayılı RG.

2002 tarihli Gemiadamları Yönetmeliği'nin 11. maddesinde (değişik:RG-23/8/2012-28390) yapılan değişiklikten sonra ortaya çıkan temel problemlerden ilki; geçmişte sahip oldukları limitsiz ehliyetleri ile dünya denizlerinde çalışmakta olan yat kaptanlarımızın hareket alanı, yeni düzenleme ile en yakın kıyıdan 200nm ve 499GT ile sınırlandırılmıştır.

İkinci problem ise, halihazırda yat kaptanlığı yapan ama ehliyetleri zabitan olan gemi adamlarımız, ehliyetlerine ilaveten yat kaptanı ehliyetinin de işlenmemesi sebebiyle hem STCW'de gemi zabitleri için yapılan değişikliklere uymak zorunda kalmış hem de bu gemi adamlarımızın yurt dışı limanlarında yatlarda zabıt yeterlikleri ile kaptanlık yapmaları her an sorgulanabilir hale gelmiştir. Daha evvel çeşitli tarihlerde İMEAK DTO'nun teklifleri neticesinde I. zabıt ve yukarı ehliyetlerde kısmen bu problem çözülmüş gibi görünse de diğer alt yeterliklerde sorun devam etmektedir. Sorunun devam ettiği yeterlikler, filonun çoğunluğunda çalışanlardan oluşmaktadır. Çalıştay'da bu sorunun çözümüne yönelik iki öneri sunulmuştur:

### **Öneri 1.**

- a) Yönetmeliğin ilgili maddesinde değişiklik yapılarak, liman ve kıyı kaptanlığından intibakla gelen yat kaptanlarımızın gemi adamı cüzdanına I. zabıt ve üzerindeki uygulamalardaki gibi ilgili yat kaptanlığının işlenmesi ve
- b) Yönetmelik değişikliğinden evvel yat kaptanı ehliyetine sahip olan (aktif olarak sürdüren) yat kaptanlarımızın kazanılmış haklarının korunması ve 200 nm limitinin kaldırılması.

### **Sorun 2.**

Kurs, lise, meslek yüksekokulu, zabıt ehliyeti ile çalışan yat kaptanlarından önceden (2012 değişikliği öncesi) yat kaptanı ehliyetine sahip olanlarına tecrübe

şartına bakılmaksızın yat kaptanı 499 GT ehliyetinin verilmesi, uygulamada adaletsizliğe yol açmakta ve özellikle deniz tecrübesi bakımından da uluslararası alanda yat kaptanlarımızın itibar kaybına yol açmaktadır. Söz konusu yat kaptanı 499 GT sınıfı yeterlikler, mevcut yat filomuzun %99'unu kapsamaktadır. Üç önemli kriter olan eğitim, yaş ve tecrübe açısından bakıldığında, eğitim kriteri açısından büyük sorun olmamakla beraber, yaş ve tecrübe kriterleri açısından dünya ile kıyaslandığında halen önemli eksiklikler bulunduğu görülmektedir.

## Öneri 2.

Dünyadaki uygulamayla uyum sağlamak amacıyla ekteki çizelge 2. Grubun önerisidir.

TONAJ	KISITLAMALAR	EĞİTİM	HİZMET SÜRESİ	YAŞ
1-49 GT	En yakın kıyıdan 100 nm sınırlı liman seferi	LİSE / KURS (Kurs için en az lise mezunu)	6 ay staj / 18 ay hizmet	18
50-199	En yakın kıyıdan 150 nm kadar	Lise / Kurs ve bir alt yeterlilik	2 YIL	20
	Limitsiz		3 YIL	
200-499	En yakın kıyıdan 150 nm kadar	Meslek Yüksek Okulu / Kurs	2YIL	21
	Limitsiz		3 YIL	
500-2999	En yakın kıyıdan 200nm	Meslek Yüksek Okulu	2 YIL	21
	Limitsiz		3YIL	
3000+	Limitsiz	Fakülte	1 yıl staj	23

\*17 yıl sonra 3000+ tecrübe sonunda asgari yeterlilikleri karşıladığı sürece bu belgeyi elde edebilecek.

\*\* 18 yaşında sadece hizmet ile 35 yaşında 3000+ erişebilir.

### Sorun 3.

Geçmişten günümüze kadar uygulanan yönetmeliklerde ve son düzenlemelerde yat kaptanının altında herhangi bir sınıf tanımı yapılmamaktadır (**Madde 5/d**). Bu da 5 yılda bir ehliyetlerin yenilenmesi esnasında yeterli hizmet getiremeyen (transferci, değiştirmeci, seferlik gibi) yat kaptanlarının, Yönetmelik'teki ikinci bir şart olan bir alt yeterlikte 3 ay çalışma koşulunu yerine getirebilmelerini engellemektedir.

### Öneri 3.

Yat kaptanlığının sınava girme şartında belirtildiği gibi alt yeterliklerinde, yat kaptanı listesine eklenmesi, böylece bir alt yeterlikte çalışma şartının önünün açılması gerekmektedir. İlgili maddede görüldüğü gibi (**Madde 11/a-2**)<sup>12</sup> yat kaptanı altına güverte sınıfı, gemi adamı tanımı da rahatlıkla yapılabilir (güverte lostromosu, usta gemici, gemici).

### Sorun 4.

200GT altında düzenlenmekte olan sağlık raporu ile çalışan gemi adamlarımızın zaman zaman uluslararası seferlerde problemlerle karşılaştığı görülmektedir.

<sup>12</sup> “Vardiyadan sorumlu güverte sınıfı gemiadamı yeterliği ile en az üç yıl deniz hizmetinde bulunduktan sonra, İçeriği ve süresi Eğitim-Sınav Yönergesi ile belirlenen "yat kaptanı (499 GT) eğitimi"ni görmek veya

- Sözleşmenin öngördüğü A-II/3 ya da A-II/1 müfredat programlarına uygun bir eğitimi İdare tarafından onaylı eğitim kurumlarında gördükten sonra veya İdare tarafından onaylı denizcilik Anadolu teknik liseleri, denizcilik Anadolu meslek liseleri, denizcilik meslek liseleri veya çok programlı liselerin denizcilik alanı yat kaptanlığı bölümünden mezun olduktan sonra, boyu on beş metreden daha uzun ticari yatlarda Yat Kaptanı (499 GT) stajyeri olarak toplam altı ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak veya
- İçeriği ve süresi Eğitim-Sınav Yönergesi ile belirlenen “Yat Kaptanı (499 GT) Eğitimi”ni İdare tarafından onaylı eğitim kurumlarında tamamladıktan sonra, onbeş metreden daha uzun ticari yatlarda Yat Kaptanı (499 GT) stajyeri olarak toplam altı ay deniz eğitimini, onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak,

şartlarından birini yerine getirmek,



#### **Öneri 4.**

Gemi adamının söz konusu sağlık raporunun ilgili idareye veya sağlık sıhhiyeye tebliğinden sonra uluslararası bir dilde anlaşılabilir bir şekilde sağlık belgesi düzenlenmesi ile sorunun çözüleceği düşünülmektedir.

#### **Sorun 5.**

MLC-2006 madde 2'nin 4. ve 5. fıkralarına göre, özellikle Ege, Akdeniz ve Adriatik'e sefer yapan mavi yolculukta çalışan geleneksel yatlarımızın muafiyet kapsamında olduğuna dair bir belge verilmemektedir. Önümüzdeki aylarda yakın kıyıda bu sebeple tekne tutulmalarıyla karşılaşmamız olasılık dâhilinde görülmektedir.

#### **Öneri 5.**

Gerekli çalışmaların ivedilikle yapıp, ilgi maddeye göre muafiyet belgelerinin düzenlenmesi gerekmektedir.

### **III. GRUP: YAT PERSONELİNİN EĞİTİMİ ÇALIŞMA GRUBU RAPORU<sup>13</sup>**

#### **A) GENEL OLARAK**

Yat personelinin eğitimi, yatçılık sektörünün gelişim açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Rekabetin giderek artması sonucu nitelikli yat personeli ihtiyacı

---

<sup>13</sup> Prof. Dr., Tuncay KULELİ, (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi); Prof. Dr., Selçuk NAS, (Dokuz Eylül Üniversitesi); Yrd. Doç. Dr., Serim PAKER, (Dokuz Eylül Üniversitesi); Öğr. Gör., Tansu ÖZBEY (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi); Öğr. Gör., Mehmet Ö. YENİLMEZ (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi); Arş. Gör., Şeyma BAYAZIT (İstanbul Teknik Üniversitesi) 3. Grup katılımcılarıdır. Grubun raportörlüğünü Nilay ÖZSAVAŞ (Öğr. Gör., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi) yapmıştır.

artmaktadır. 3. Grup yat personelinin eğitimi konusunda uluslararası ve ulusal mevzuat kapsamında mevcut sorunları tespit ederek önerilerde bulunmuşlardır.

## B) SORUNLAR VE ÖNERİLER

### Sorun 1.

Gemiadamları Eğitim Sınav Yönergesi'nin 4. maddesinde yer alan "Denizci Eğitimcisi" tanımında yer alan belirsizlik ve denetlemelerin bu maddeye göre yapılmasından kaynaklanan çelişkidir.

Mevcut Düzenleme:

- Madde 41'de Denizci Eğitimci Belgesi alacakların tanımında yine meslek dersi verecekler söyleminde yine MEB ve YÖK'e bağlı öğretmenler muaf tutulmaktadır.
- Madde 36 1. bendi ile Madde 4 1.b tanımları çakışmaktadır.

**"MADDE 36-** (1) YÖK'e bağlı eğitim kurumlarında görevlendirilen Öğretim Elemanlarının istihdam edilme şartları, Yüksek Öğretim Kanununa göre belirlenir ve görevlendirilmeleri kurumlarınca yapılır. Ancak, bu Yönergenin 41 inci maddesinde belirtilen, deniz tecrübesine sahip eğitimci tarafından verilmesi gereken güverte ve makine bölümlerine ait meslek derslerini verecek eğitimcilerin bu Yönerge kapsamında düzenlenmiş ve geçerli bir "Denizci Eğitimci Belgesine" sahip olmaları gerekmektedir."

**"MADDE 4-** (1) Bu yönergede geçen,

- a) Bakanlık: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,
- b) Denizci Eğitimci: Öğretim elemanları ve Öğretmenler dışında, öğretim kurumlarında görev yapan ve yeterlilik esasları bu Yönerge ile belirlenen, meslek derslerini vermek ve uygulama yaptırmakla görevli kişileri,"

### Öneri 1.

- -Öğretim elemanları bu maddeye göre Denizci Eğitimci belgesi almaktan muaftır, denetlemede bu konuya dikkat edilmesi.
- -Denizde Güvenlik Eğitimi Eğitimcisi kursunun zorunlu tutulmaması.
  - 4. maddede denizci eğitimci tanımına "meslek dersleri (madde 41) dışında" ibaresinin eklenmesi.
  - Yönergenin bu haline göre MEB ve YÖK'e bağlı yapılan denetleme ve yetkilendirmeler hukuken tartışmalı bir durum yaratmaktadır.

"Meslek dersleri ve diğer eğitimlere ilişkin hükümler

MADDE 41- (1) Güverte Meslek Dersleri aşağıda belirtilmiştir;

- a) Seyir
- b) Vardiya Standartları
- c) Denizde Haberleşme (GMDSS, GOC, ROC, REO)
- ç) Gemicilik
- d) Gemi Manevrası
- e) Yük İşlemleri ve Gemi Stabilesesi
- f) Deniz Emniyet ve Gemi Güvenlik Eğitimleri
- g) Simülatör destekli meslek (Yük Elleçleme, Arpa-Radar, Köprüüstü ECDIS vb.) Dersleri
- ğ) Denizcilik İngilizcesi
- h) Gemi İnşa
- ı) Gemi Makineleri
- i) Meteoroloji"

## Sorun 2.

Denizci eğitimcisinin tarif edildiği Madde 39/1'de yer alan tanımların getirmiş olduğu kısıtlamalar. Madde 42/2'de istenen denizci eğitimci sayısı.

"Denizci Eğitimcilerin belgelendirilmesi

**MADDE 39-** (1) Eğitimciler; meslek derslerini veren denizci eğitimciler ve diğer dersleri veren temel ve/veya destek dersleri eğitimcileri olarak iki ayrı guruba ayrılırlar. Meslek derslerini veren denizci eğitimcilerden aşağıdaki şartları yerine getirenler "Denizci Eğitimci Belgesi" almaya hak kazanırlar. Belgeler İdare tarafından düzenlenir."

**"MADDE 42-** (1) Tüm eğitim kurumları bu Yönerge'nin 36, 37, 38, 39, 40 ve 41 inci maddelerinde belirtilen niteliklere sahip ve başlısı oldukları MEB veya YÖK mevzuatında belirtilen esaslara uygun olarak gerekli sayıda eğitimciyi istihdam ederler.

(2) Ancak, bu suretle istihdam edilen ve GAEBS'ye kayıt edilen Denizci Eğitimci Belgesine sahip eğitimci sayısı, eğitimci belgelerinde gösterilen yetkilerinin karşılıkları ilgili programın müfredatının gerektirdiği uzmanlığa göre dağıtılmak koşuluyla, tayfa sınıfı ve sınırlı yeterlikler için yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında 3, işletim düzeyi yeterlikler için yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında 4, yönetim düzeyi yeterlikler için yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında 6'dan az olamaz."

## Öneri 2.

- Denizci eğitimcisinin tarif edildiği Madde 39/1'de yer alan tanımlara ek olarak Yat Personeli Eğitimcisinin tanımlanması ve eklenmesi.
- Madde 42/2'de istenen denizci eğitimci sayısının öğrenim gören öğrenci sayısına göre ya da şube sayısı göz önünde tutularak eğitim veren kurum tarafından düzenlenmesi.

- *Yat Personeli Eğitimcisi*; Alanında en az 10 yıllık denizde yatçılık tecrübesi olan.

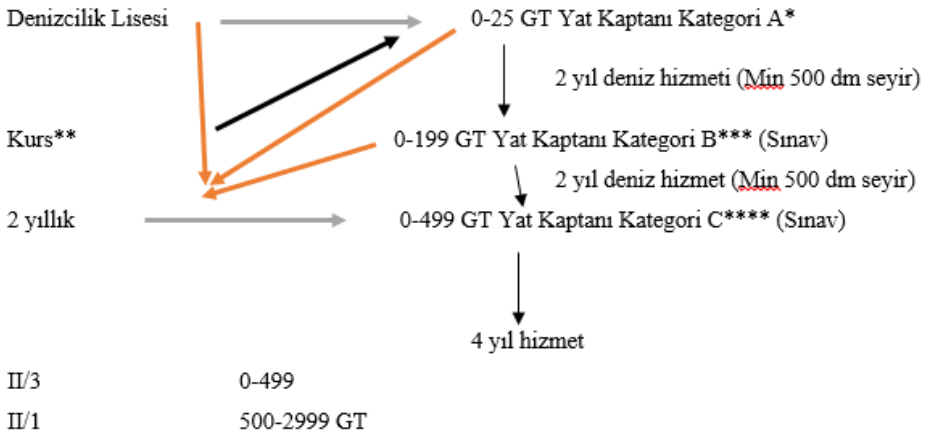
### Sorun 3.

Yat kaptanı olabilmek için belirlenmesi gereken kriterler.

### Öneri 3.

<u>Ticari Yatlar</u>	<u>Sayıları (Adet)</u>
0-25 GT	1091/2327
25-50 GT	537/2327
50-75 GT	201/2327
75-100 GT	202/2327

### YAT KAPTANLIĞI EĞİTİM SÜRECİ



\*Gemici sınavına girebilir, gemici yeterliği ile en az 2 yıl çalışabilir. 6 ay staj zorunludur. (Coastal=Kabotaj)

\*\* Lise mezuniyeti olmak zorundadır.

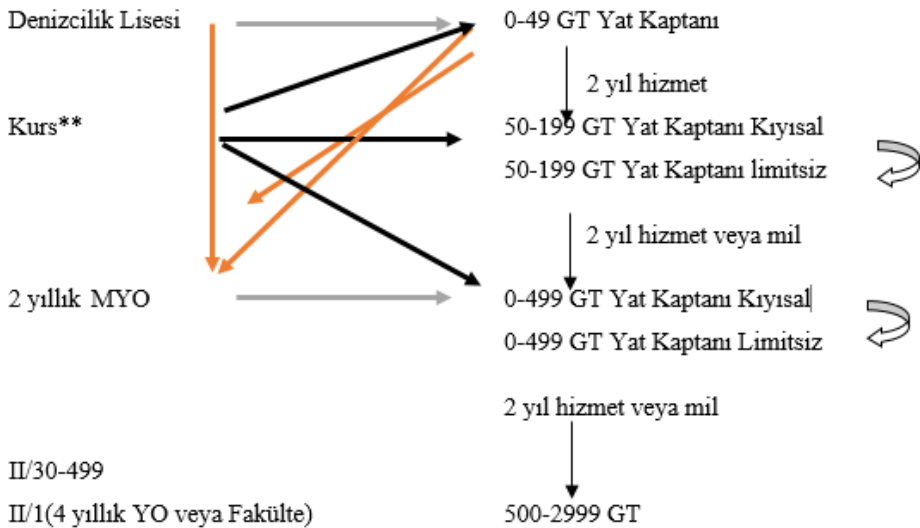
\*\*\* Near Coastal= Yakın Kıyısız (Kategori B)

Unlimited (Kategori B+) / TOEFL vb. uluslararası geçerliği olan sınavların belgesi. (TOEFL 70 ve üzeri puan alınması)

\*\*\*\* Near Coastal= Yakın Kıyısız (Kategori C)

Unlimited (Kategori C+) / TOEFL vb. uluslararası geçerliği olan sınavların belgesi. (TOEFL 70 ve üzeri puan alınması)<sup>14</sup>

### Öneri 3/ İkinci Görüş.



1-49 GT

meslek liseleri veya uygun yetkili kurslar

50 - 199 Kıyısız

a) 1 - 49 yeterliliği ile 2 yıl hizmet + sınav

b) Uygun yeterlilik için yetkilendirilmiş kurslar

50 - 199 Limitsiz

a) 50-199 kıyısız yeterliliği ile 2 yıl hizmet veya mil

b) Uygun yeterlilik için yetkilendirilmiş kurslar

<sup>14</sup> Serim Paker bu öneride karşı oy kullanmış ve Öneri 3'ü sunmuştur.

200-499 Kıyısal	a) 50-199 kıyısal yeterliliği ile 2 yıl hizmet veya mil b) MYO c) Uygun yeterlilik için yetkilendirilmiş kurslar.
200-499 Limitsiz	a) 200-499 kıyısal yeterliliği ile 2 yıl hizmet veya mil c) İki yıllık Meslek Yüksekokulları, d) Uygun yeterlilik için yetkilendirilmiş kurslar.
500 - 2999	Dört yıllık Yüksekokullar ve Fakülteler

Farklı yeterliliklerde ehliyetlere yönelik eğitimleri verecek özel kurslar ve kamu kurumları tarafından açılan/açılacak kurslar, idarenin belirleyeceği müfredat, ekipman, eğitmen ve eğitim ihtiyaçlarını karşılayacak, yetkilendirilecek ve özenle denetleneceklerdir. Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Avrupa birliği ve gelişmiş devletlerin özel kurs modelleri, uluslararası uyum ve yat çalışanı yeterliliklerimizin uluslararası tanınırlıklarının sağlanması için, model olarak alınabilir.

#### Sorun 4.

Yat kaptanı eğitimindeki meslek derslerinin belirlenmesi.

#### Öneri 4.<sup>15</sup>

Sefer Bölgesi	GT	Yat Kaptanı
Uzak Yol	0-25	C+
	26-199	C+
	200-499	C+
Yakın Kıyısal Sefer Bölgesi	0-25	B
	26-199	B+
	200-499	C
Kabotaj ve Liman Seferi	0-25	A
	26-199	B
	200-499	C

<sup>15</sup> Serim Paker bu öneriye katılmamıştır.

<b>Desler</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>B+</b>	<b>C</b>	<b>C+</b>
Kıyı Seyri	X	X	X	X	X
Sefer Planlaması			X		X
Elektronik Seyir			X	X	X
Astronomik Seyir			X		X
Gemicilik	X	X	X	X	X
GMDSS (ROC)	X	X		X	
GMDSS (GOC)			X		X
Denizcilik İngilizcesi		X	X	X	X
Motor Elektrik Teknik Bilgi		X	X	X	X
Tekne ve Bakım		X		X	
Deniz Hukuku		X	X	X	X
Vardiya Standartları	X	X	X	X	X
Gemi İnşa				X	X
Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri		X	X	X	X
Gemi Makinaları			X	X	X
Teknik İşletmecilik				X	X
Gemi Hasar Kontrol				X	X
Meteoroloji		X	X	X	X
Meteoroloji (World Wide)			X		X
Deniz Sigortaları			X	X	X
Gemi Manevrası	X	X	X	X	X
Liderlik ve Kriz Yönetimi			X	X	X
Müşteri İlişkileri Yönetimi			X	X	X
Personel ve Gıda Hijyeni			X	X	X
Ağırlama Hizmetleri		X	X	X	X
Rehberlik			X	X	X
Marinalar ve Yat Çekek Yerleri				X	X
Yelkencilik				X	X
Deniz Ulaştırma Ekonomisi					X
Deniz Turizm Mevzuatı				X	X
Ulaştırma Hizmetleri Yönetimi					X
Su Sporları İşletmeciliği					X



**Sorun 5.**

Yat kaptanlığı stajının sadece 15m ve üzeri ticari yatlarda geçerli olması.

**Öneri 5.**

15 m. boyunun 12 m. ye çekilmesi. (18 GT ve üstü yatlar) (Aldığı yeterliliğe uygun, seyir vardiya tutmak koşulu ile her tür teknede)<sup>16</sup>

**Sorun 6.**

Diğer yat personelinin eğitilmesi.

**Öneri 6.**

Yatlarda kamara personelinin eğitimi için eğitim kurumlarının eğitim müfredatının geliştirilmesine karar verilmiştir.

- Ağırlama
- Personel Gıda ve Hijyen
- Müşteri İlişkileri vb.

**Sorun 7.**

Yatçılıkta kullanılan su sporları araçlarının kullanımı eğitimi.

**Öneri 7.**

Yat kaptanlığı eğitimi müfredatına eklenmiştir.

**Sorun 8.**

Yatçılıkta İngilizce eğitimi.

---

<sup>16</sup> Serim Paker bu öneriye katılmamıştır.

### Öneri 8.

Denizcilik İngilizcesi dışında günlük konuşma becerisini gösteren İngilizce bilgisi belgesi. TOEFL vb. uluslararası geçerliği olan sınavların belgesi. (TOEFL 70 ve üzeri puan alınması)

(Meslek dersleri sınavından asgari 70 not )

### SONUÇ

Dünyanın küreselleşmesinde önemli bir role sahip olan denizler, son yıllarda önemi hızla artan deniz turizmi, özellikle turizm endüstrisi için temel bir faktör, denize kıyısı olan devletler için bir cazibe merkezi olmuştur. Eğlence ve dinlenme endüstrisi olan deniz turizmi de buna koşut olarak gelişim göstermiştir. Yoğun kent yaşamının getirdiği baskıyla, insanların deniz ve doğaya ilgisinin artması, aktif uğraşlarda bulunma isteği, standart yaşama olan tepkisi, ekonomik refah düzeyinin yükselmesi ve teknolojik gelişmeler, yatçılık ve ona bağlı olarak da marina endüstrisini hızla geliştirmiştir.

Akdeniz ülkelerinde yat turizmi altyapı ve üstyapı hizmetleri tamamlandığı oranda gelişme göstermiştir. Bu gelişim, batıda yer alan Fransa, İspanya, İtalya'dan doğuda yer alan Hırvatistan ve Yunanistan kıyılarına doğru olmuştur. Türkiye kıyıları da Akdeniz ülkelerinin sahip olduğu fiziki coğrafi olanaklardan yat turizminde faydalanmaktadır. Türkiye'nin Akdeniz kıyıları Batı Akdeniz'den İspanya, Fransa, İtalya, Hırvatistan üzerinden Yunanistan'a gelen yat güzergâhının devamında yer almaktadır. Yunanistan'dan devam eden hat, Bodrum veya Marmaris üzerinden Fethiye'ye doğru inmektedir. Türkiye kıyıları Doğu Akdeniz'den Batı Akdeniz'e doğru daha az yoğun olan ikinci bir hattın üzerindedir. Bu hat İsrail'den başlayıp, Kıbrıs üzerinden gelip Türkiye kıyılarını dolaşıp Rodos üzerinden geri dönmekte veya Yunanistan üzerinden Batı Akdeniz'e devam etmektedir.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Tekince Ercanik, s. 93.

Dünyada olduğu gibi ülkemizde de gelişen deniz turizminin ana unsuru olan yatçılık ve buna bağlı olarak gelişen marinacılık, Türkiye’de alt ve üst yapı yatırımlarının eksikliği ile konu hakkındaki ilgili mevzuatın geç çıkmasından dolayı daha yavaş bir gelişim göstermiştir. Türkiye’de yat turizmi, 1960’lı yıllarda Yunanistan’ın Ege kıyılarını kapsayan yat turları düzenlemesiyle yeni bir turizm çeşidi olarak gündeme gelmiştir. Yunanistan’dan gelen ilk turist taşıyan tekneler 1965 yılında görülmüş, Türkiye’ye gelen ilk tekneler güneybirlik gezilerinde Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege’deki diğer yerleşim merkezlerine uğramışlar, daha sonra Yunanlı tur operatörleri tur programlarına Türkiye’yi de dâhil etmişlerdir. Günümüzde daha profesyonel bir noktaya ulaşan yatçılık sektörünün önünde halen “yat/gemi tanımı ayırımının yapılmaması”, “yat kaptanı ehliyet ve yeterlikleri” konusunda gerek ulusal gerek uluslararası mevzuat açısından aşılması gereken engeller bulunmaktadır.

Bodrum’da düzenlenmiş bulunan Yat ve Yatçılık Çalıştayı’nın amacı da gelişmekte olan bu yatçılık sektörünün güncel sorunlarını tespit etmek ve bu sorunlara çözüm önerileri sunmak olmuştur. Üç farklı grup halinde yürütülen çalışmalar neticesinde ortaya çıkan üç farklı rapor sunulmuştur. Ortaya çıkan sonucun gerekli idari birimler tarafından dikkate alınarak mevzuatta gereken değişikliklerin yapılması Türk Yatçılık Sektörü’ne önemli bir katkı sağlayacaktır.