

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

BALIKÇILIK TEKNOLOJİSİ MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

STCW-F SÖZLEŞMESİ VE TÜRKİYE

İlker BORAN

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde
"Yüksek Lisans"(Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği)"
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 14.01.2008
Tezin Savunma Tarihi : 07.02.2008**

**Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ertuğ DÜZGÜNEŞ
Jüri Üyesi : Doç. Dr. Bülent VEREP
Jüri Üyesi : Yrd. Doç. Dr. Ersan BAŞAR**

Enstitü Müdür V. : Doç. Dr. Salih TERZİOĞLU

Trabzon 2008

ÖNSÖZ

Bu çalışma, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi olarak hazırlanmıştır.

Bilindiği üzere, balıkçılık mesleği doğası gereği birçok tehlikeleri içerisinde barındırır. Her zaman risk altında çalışan balıkçılarımız, bilgi yetersizliği yüzünden her yıl binlerce kayıp vermektedir. Bu tez çalışmasında STCW-F Sözleşmesi incelenmiş, ülkemizin bu sözleşmeye göre neler yapması gerektiği anlatılmıştır. Bu sayede denizlerdeki zor şartlara göğüs gerecek bilgi ve yeteneğe sahip balıkçılar yetiştirileceği ve ölüm oranının asgariye ineceği düşünülmektedir.

Bu tez çalışmasının ilk planlama aşamasından en son yazım aşamasına kadar geçen tüm süre zarfında, desteğini, bilgi ve tecrübelerini benden esirgemeyen tez danışmanım Prof. Dr. Ertuğ DÜZGÜNEŞ'e teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca çalışmam süresi içerisinde yardımlarından dolayı Yrd. Doç. Dr. Ersan BAŞAR hocama, mimar Necmi ARDIÇ'a ve Uzakyol Vardiya Zabiti Seyhan ARZUM'a teşekkürü bir borç bilirim.

İlker BORAN
Trabzon 2008

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ	II
İÇİNDEKİLER	III
ÖZET	VI
SUMMARY	VII
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	VIII
TABLolar DİZİNİ.....	IX
SEMBOLLER DİZİNİ	X
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1. Giriş.....	1
1.2. Balıkçılar ve Balıkçı Gemilerinde Gerçekleşen Kazalar.....	2
1.3. Balıkçı Gemileri ile İlgili STCW-F Dışındaki Uluslararası Kurallar.....	5
1.3.1. IMO/ILO/FAO.....	5
1.3.2. FAO/ILO/IMO Balıkçı ve Balıkçı Tekneleri Emniyet Kodu 2005.....	6
1.3.3. 1977 Torremolinos Uluslararası Konvansiyonu ve 1993 Protokolü.....	6
1.3.4. STCW 78/95 Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Sözleşmesi.....	8
1.4. Avrupa Birliği Ülkelerinde Balıkçılık Sektörü ve Balıkçıların Sözleşme Öncesi Yaptıkları Eğitim Çalışmaları.....	8
1.4.1. Avrupa Birliği Mevzuatı	10
1.4.2. Avrupa Birliği Konseyi'nin 24 Metre ve Daha Büyük Balıkçı Tekneleri İçin Uyumlu Bir Emniyet Yönetimi Sağlanmasına Yönelik Yönetmelik	11
1.4.3. İskandinav Ülkelerinde Balıkçılık.....	13
1.4.3.1. İskandinav Ülkelerindeki Balıkçılara STCW-F Sözleşmesi'nin Kabulü Öncesi Verilen Eğitim.....	15
1.4.3.1.1. Emniyet ve Can Kurtarma Teknikleri Eğitimi.....	16
1.4.3.1.2. Eğitim Alanları.....	17
1.4.3.1.3. Kursların Düzenlenmesi.....	18
1.4.3.1.4. Danimarka'da Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi.....	18
1.4.3.1.5. Finlandiya'da Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi.....	19

1.4.3.1.6.	Faroe Adaları'nda Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi.....	20
1.4.3.1.7.	Grönland'da Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi.....	20
1.4.3.1.8.	İzlanda'da Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi.....	20
1.4.3.1.9.	Norveç'te Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi	21
1.4.3.1.10.	İsveç'te Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi	22
1.4.3.2.	Hollanda'da Balıkçı Filosu ve Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi	22
1.4.3.3.	İngiltere'deki Balıkçı Filosu ve Balıkçı Gemisi Personeli Eğitim	24
1.4.3.3.1.	İngiltere'nin Balıkçı Gemisi Personeline Yönelik Uyguladığı Eğitim	25
2.	YAPILAN ÇALIŞMALAR VE BULGULAR.....	27
2.1.	STCW-F Konvansiyonun Oluşturulmasının Nedeni ve Oluşturulma Süreci.....	27
2.2.	STCW-F Konvansiyonu (Balıkçı Gemisi Personelinin Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme).....	27
2.2.1.	Konvansiyonun Uygulanması İçin Ulusal Gereksinimler.....	28
2.2.2.	Kontroller	28
2.2.3.	Yürürlüğe Giriş.....	29
2.2.4.	Geçiş Süreci Gereksinimleri	29
2.2.5.	STCW-F Konvansiyonun Kabul Edilmesiyle Taraf Devletleri Bekleyen Yükümlülükler.....	30
2.3.	Türkiye'deki Balıkçılık Sektörü ve STCW-F Sözleşmesi'nin Kabulü Öncesi Türkiye'de Yapılması Gereken Çalışmalar.....	30
2.3.1.	Türkiye'de Balıkçılık Sektörü.....	30
2.3.2.	Türkiye'deki Gemi Adamlarının Eğitim ve Bilgi Durumu.....	31
2.3.3.	STCW-F Sözleşmesi'nin Kabulü Öncesi Türkiye'de Yapılması Gereken Çalışmalar.....	33
2.3.3.1.	Türkiye'deki Balıkçı Gemilerinde Çalışacak Kaptan ve Zabitanları STCW-F Sözleşmesi'ne Göre Verilmesi Gereken Eğitimler.....	35
2.3.3.1.1.	Seyir Bilgisi	35
2.3.3.1.2.	Vardiya Tutma	35
2.3.3.1.3.	Radar Bilgisi	35
2.3.3.1.4.	Manyetik ve Cayro Pusula Bilgisi	36
2.3.3.1.5.	Meteoroloji ve Oşinografi Bilgisi.....	36
2.3.3.1.6.	Balıkçı Gemileri İçin Manevra ve Elleçleme.....	36
2.3.3.1.7.	Balıkçı Gemisi Yapısı ve Stabilitesi.....	37

2.3.3.1.8.	Av Elleçleme ve İstif.....	37
2.3.3.1.9.	Yangından Korunma ve Yangınla Mücadele Uygulamaları	38
2.3.3.1.10.	Olağanüstü Durum Prosedürleri.....	38
2.3.3.1.11.	Tıbbi Bakım.....	39
2.3.3.1.12.	Deniz Hukuku.....	39
2.3.3.1.13.	İngilizce Dil Bilgisi	40
2.3.3.1.14.	Haberleşme	40
2.3.3.1.15.	FAO/ILO/IMO Balıkçılar İçin Güvenlik Kodu	40
2.3.3.2.	Türkiye’deki Balıkçı Gemilerinde Çalışacak Telsiz Zabıtlarına STCW-F Sözleşmesi’ne Göre Verilmesi Gereken Eğitimler.....	40
2.3.3.3.	Türkiye’deki Balıkçı Gemilerinde Çalışacak Başmakinist ve Makine Zabıtlarına, STCW-F Sözleşmesi’ne Göre Verilmesi Gereken Eğitimler.....	41
2.3.3.4.	Türkiye’deki Balıkçı Gemilerinde Çalışacak Tüm Personele STCW-F Sözleşmesi’ne Göre Verilmesi Gereken Ortak Temel Güvenlik Eğitimi	42
2.3.3.5.	Balıkçı Gemilerindeki Zabıt Haricindeki Gemi Adamlarına Verilmesi Gereken Eğitim.....	43
2.3.3.5.1.	Kişisel Canlı Kalma Teknikleri ile Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi.....	45
2.3.3.6.	Balıkçı Gemilerinde Seyir Vardiyasının Önemi.....	46
2.4.	Türkiye’de Mevcut Durum ile STCW-F Sözleşmesi’nin Kabulü Sonrası Oluşacak Durumun Karşılaştırılması.....	49
2.4.1.	Mevcut Durum	49
2.4.2.	STCW-F Sözleşmesi’nden Sonra Oluşacak Durum.....	51
3.	İRDELEME	53
4.	SONUÇ VE ÖNERİLER	56
5.	KAYNAKLAR.....	58
6.	EKLER.....	61
	ÖZGEÇMİŞ	

ÖZET

Balıkçılık, faaliyet alanı nedeniyle dünyadaki en zor ve tehlikeli mesleklerden birisidir. Dolayısıyla balıkçılar, denizlerde her gün ölüm riskiyle karşı karşıya kalmaktadırlar. Bunun en önemli sebeplerinden biri de, deniz kazalarıdır. Deniz kazalarının çoğu da eğitim eksikliğinden meydana gelmektedir. Bu yüzden de ölümlerle sonuçlanan kazalar halen devam etmektedir. Tüm bu risklerin azaltılması ve balıkçı gemilerinde çalışan gemi adamlarına iyi yaşam koşulları sağlanması için STCW-F Sözleşmesi oluşturulmuştur.

Bu tez çalışmasında, STCW-F Sözleşmesi bütünüyle incelenmiş ve niçin kabul edilmesi gerektiğinin önemi vurgulanmıştır. Sözleşmenin kabulü ile beraber taraf devletleri ne gibi durumların beklediği anlatılarak, yürürlüğe girmeden önce, Avrupa Birliği ülkeleri ile beraber sözleşmeyi kabul etmiş ülkelerin de içinde bulunduğu İskandinav ülkelerindeki balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarına ne gibi eğitimlerin verildiği açıklanmıştır. Yakın bir gelecekte sözleşmeye taraf olmayı düşünen ülkemizde de bu sözleşmeye hazır hale gelmesi için, balıkçıların eğitim seviyelerinin yükseltilmesinin gerekliliği anlatılmıştır. Bunun için de balıkçı gemisi personelinin ne gibi eğitimlerle donatılması gerektiği açıklanmıştır. Son olarak da Türkiye'deki mevcut durum ile sözleşmenin kabulü sonrası oluşacak durum irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Balıkçı gemileri, Deniz kazaları, STCW-F Sözleşmesi, Balıkçı gemisi personeli eğitimi

SUMMARY

STCW-F Convention and Turkey

Fishery, is the one of the most difficult and dangerous occupation in the world because of the working conditions; therefore, fishermen are under the risks of death everyday. One of the most important reasons of death is the sea accidents. Sea accidents are usually caused because of the lack of training so the accidents which are ended by death, continue and increase day by day. STCW-F Convention is composed to decrease the whole risks and ensure good life conditions for fishermen.

In this study, STCW-F Convention is completely and carefully examined and determined the importance of necessity to approve. By explaining the expecting conditions with approval of the Convention for contracting conditions, before the signing date, it is also stated what kind of training courses were supposed to give for the crew for working on the fishing vessels in Nordic countries that approved the Convention including EU and other countries. In our country that is expecting to contract this Convention in the near future, to be ready for contracting, it is explained the necessity for improving the fisher's education level. For this reason, it is explained which necessarily training courses should be given to the fishing vessels' crew. Finally, the present situation and expecting situation after contracting the Convention in Turkey is discussed in this study.

Key Words: Fishing vessel, Sea accidents, STCW-F Convention, Fishing vessel personnel training

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa No

Şekil 1.	Balıkçı teknelerinin boylarına göre tam kayıpla sonuçlanan kaza oranları.....	3
Şekil 2.	Balıkçı gemisi ve personel kaza oranları.....	4
Şekil 3.	Balıkçı gemisi personeli eğitimi.....	22
Şekil 4.	Ağını toplayan bir gırgır teknesi.....	38
Ek Şekil 1.	Eğitim modeli.....	62

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Balıkçı gemilerinde meydana gelen kazalar.....	3
Tablo 2. Ölümle sonuçlanan personel kazaları.....	4
Tablo 3. Avrupa Birliği'nde balıkçılık sektöründe meydana gelen kazaların diğer sektörlerle karşılaştırılması.....	9
Tablo 4. Avrupa Birliği ülkelerinde meydana gelen kaza nedenleri.....	10
Tablo 5. İskandinav ülkelerindeki balıkçılık.....	13
Tablo 6. İskandinav ülkelerinde büyüklüklerine göre balıkçı gemileri.....	14
Tablo 7. İskandinav ülkelerindeki balıkçıların STCW-F Sözleşmesinin kabulü öncesi aldıkları eğitimler.....	17
Tablo 8. Boylarına göre İzlanda balıkçı filosu.....	21
Tablo 9. Hollanda balıkçı filosu, işveren ve personel sayısı.....	23
Tablo 10. Boy ve makine gücüne göre gemi adetleri ve yeterliliklerine göre personel gereksinimleri.....	24
Tablo 11. İngiltere'deki balıkçı gemisi personeli için eğitim kursu.....	26
Tablo 12. Tonaj, makine gücü, boy ve personel sayısına göre Türkiye'deki balıkçı filosunun dağılımı	31
Tablo 13. Kaptan ve zabitan için eğitim kursları	34
Tablo 14. Türkiye'de balıkçı gemilerinin gemi adamları ile donatımı.....	51
Ek Tablo 1. Balıkçı Gemileri Tekne Donanım Standartları	61

SEMBOLLER DİZİNİ

COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
FAO	Food and Agriculture Organization
GASM	Gemi adamları Sınavı Merkezi
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GT	Gross Tonnage
EU	European Union
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
KW	Kilowatt
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MERSAR	International Convention on Maritime Search and Resque
SAR	Search and Resque
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	Standarts of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers
STCW-F	Standarts of Training Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel

1. GENEL BİLGİLER

1.1. Giriş

Genel olarak tüm gemilerde çalışanlar için geçerli olduğu gibi, balıkçı gemilerinde çalışan personelin de kendine özgü çalışma şartları ve çevre koşulları nedeniyle büyük bir risk altında oldukları bilinmektedir. Bu nedenle, balıkçı gemilerindeki elemanların emniyeti ve çalıştıkları yerin emniyeti büyük önem taşımaktadır. Balıkçı gemilerinde çalışmak diğer ticari gemilere göre daha zordur. Bunun en önemli nedenlerinden birisi, balıkçı gemilerinin yüklerini denizde avcılık yaparak almakta olmalarıdır. Dolayısıyla denge unsuru bu tip gemilerde çok büyük bir önem taşımaktadır. Ayrıca, bu gemilerde çalışan ekipler balık yoğunluğuna göre seyir bölgesini belirlerler. Dolayısıyla seyredecekleri bölgenin daha önceden belirlenmesi mümkün değildir. Deniz durumu, akıntı, rüzgar, havanın koşulları onları tehlikeye sürükleyebilir. Buna ek olarak daha fazla avlanmak uğruna büyük ticari gemilerin rotaları üzerinde avlanma yaparak çatışma tehlikelerine maruz kalmaktadırlar.

Balıkçı gemilerinde kaptanların çoğu gerekli eğitimi almadan denize çıktıkları için böylesi acil durumlarda nasıl manevra yapacaklarını bilmemektedirler. Bundan dolayı da her yıl ölümlerle sonuçlanan çeşitli kazalar yaşanmaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 1995 yılında Londra'da düzenlediği, 74 ülke temsilcisinin ve Birleşmiş Milletler temsilcilerinin katıldığı IMO'nun onsekizinci konferansında, tüm bu olumsuz koşulları asgariye indirmek için tamamen balıkçı gemilerine yönelik bir sözleşmenin olmasının gerekliliği tartışılmış ve sözleşmenin bazı zorunluluklar getirmesinin gerektiği konusunda görüş birliğine varılmıştır. Konferans sonrasında Balıkçı Gemileri için Personel Eğitimi, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (STCW-F)¹ Sözleşmesi kabul edilmiştir.

Bu tezde, ülkemizin de yakın bir gelecekte STCW-F Sözleşmesi'ni imzalaması ve yürürlüğe girmesiyle sözleşmenin getireceği zorunluluklar ve ülkemizin sözleşmeye hazır hale gelmesi için yapması gereken düzenlemelerin neler olması gerektiği konuları

¹ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel

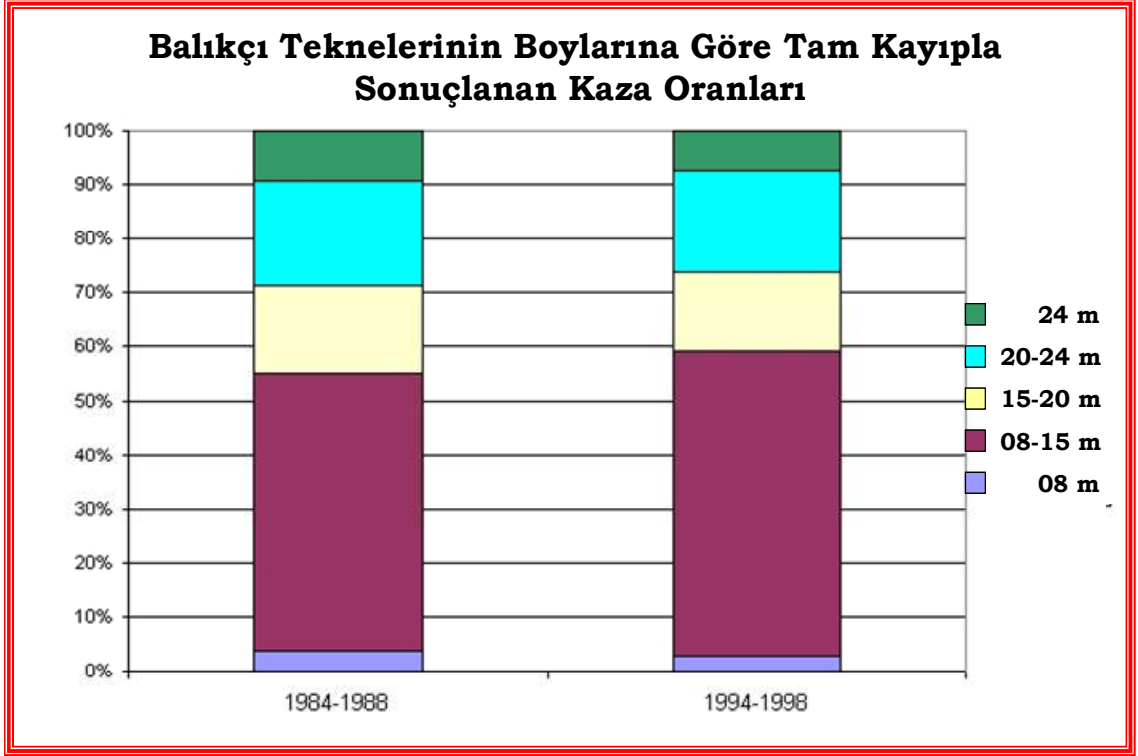
işlenmiştir. Bu sayede gelecekte gerek konu ile ilgili yetkili otorite olan Denizcilik Müsteşarlığı ve gerekse balıkçıların yapılması gereken işlemlerin neler olduğu konusunda ihtiyaç duyulacak bilgiler net ve açık bir şekilde belirlenmiş olacak ve balıkçıların denizlerde daha rahat ve emniyetli çalışma olanaklarına kavuşması sağlanacaktır.

1.2. Balıkçılar ve Balıkçı Gemilerinde Gerçekleşen Kazalar

Uluslararası Tarım ve Gıda Örgütü'nün (FAO) tahminine göre dünyada 1.3 milyon güverteli balıkçı teknesi ve 2.8 milyon güvertesiz tekne vardır ve bunlardan %65'i mekanik donanıma sahip değildir [1].

Dünya üzerinde 36 milyon kişi balıkçılık sektöründe çalışmakta, bunlardan 15 milyonu da açık deniz balıkçılığı yapmaktadır. Dünyada her yıl balıkçı gemilerinde çalışan personelin % 10' u, trol balıkçılığı ile uğraşanların ise % 15'i kaza geçirmektedir [2]. Uluslararası İşçi Örgütü'ne (ILO) göre Dünya üzerinde yılda 24.000 kişi balıkçılık işi ile uğraşırken hayatlarını kaybetmektedir [3]. Amerika Birleşik Devletlerinde yayınlanan kaza raporuna göre; 1996 yılında ölümle sonuçlanan kaza oranının balıkçılık sektöründe genel ortalamadan 40 kat, polis ve itfaiye teşkilatı gibi sektörlerden ise 16 kat daha fazla olduğu belirtilmiştir [3].

1984 ile 1988 yılları arasında gerçekleşen balıkçı gemileri kazalarına göre; boyu 8 metre ve altında olan balıkçı gemilerinde tam kayıpla sonuçlanan kaza oranının %3 olduğu, boyu 8 ile 15 metre arasındaki balıkçı gemilerinde ise bu oranın %50'lere kadar çıktığı görülmektedir. Yine boyu 15 ile 20 metre arasında bulunan balıkçı gemilerinde gerçekleşen kazalardaki tam kayıp oranının %18 civarı olduğu, 20–24 metre arasında ise bu oranın %10 olduğu görülmektedir. 1994 ve 1998 yılları arasında meydana gelen ve personelin tümüyle kaybı şeklinde sonuçlanan kaza oranları ile 10 yıl önceki oranlarla karşılaştırıldığında; balıkçı gemilerinde meydana gelen ölümlerin arttığı anlaşılmaktadır (Şekil 1) [4].



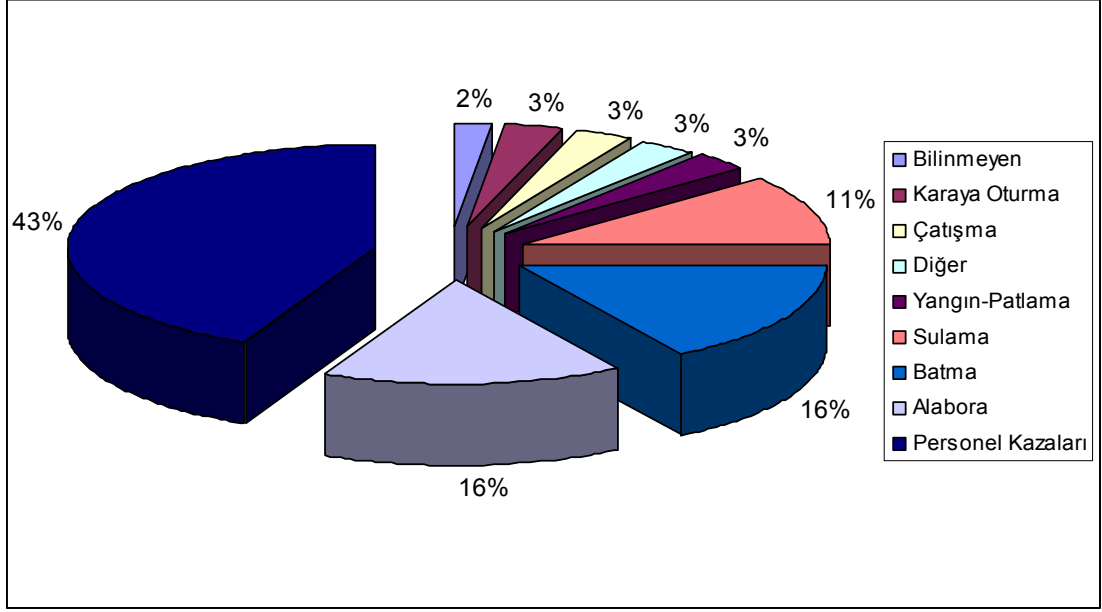
Şekil 1. Balıkçı teknelerinin boylarına göre tam kayıpla sonuçlanan kaza oranları [4]

Balıkçı gemilerinde meydana gelen kazalar ise daha çok insan hatalarından kaynaklanmaktadır (%17). Bunu olumsuz hava koşulları (% 13) ve yangın, su alma vb. gibi diğer nedenler (%11) izlemektedir (Tablo 1) [5].

Tablo 1. Balıkçı gemilerinde meydana gelen kazalar [5]

Kaza Nedenleri	Oran (%)
İnsan Hatası	17.0
Ters Hava	13.0
Tekne Donanım Kazası	0.7
Tekne Donanım ve Yapım Hatası	0.2
Diğer	11.0
Bilinmeyen	50.0

IMO ise; balıkçı gemileri ve personelle ilgili kazaların büyük bir oranının personelle ilgili kazalar olduğunu (%43), bunu alabora (%16), batma (%16) ve su alma (%11) gibi nedenlerin izlediğini bildirmektedir (Şekil 2) [6].



Şekil 2. Balıkçı gemisi ve personel kaza oranları [6]

Ölümlle sonuçlanan personel kazalarının % 50 sinden fazlasının denize düşüp kaybolmadan kaynaklandığı görülmektedir. Denize düşen personelin ölüm oranının çok yüksek olmasının en önemlisi sebebi soğuk suya maruz kalmalarıdır. Su içerisindeki insanın vücut ısısı hızla düşmekte ve hipodermi denilen durumla karşı karşıya kalınmaktadır. Nedeni bilinmeyen sebeplerin de % 23 gibi azımsanmayacak bir oranda olduğu Tablo 2’de gösterilmektedir [7].

Tablo 2. Ölümlle sonuçlanan personel kazaları [7]

Kaza Nedenleri	Oran (%)
Denize Düşüp Kaybolmak	51.0
Avlanma Araçları Kullanımı Sırasında	0.9
Oksijensizlikten Boğulma	0.4
Diğer	13.0
Nedeni Bilinmeyen	23.0

1.3. Balıkçı Gemileri ile İlgili STCW-F Dışındaki Uluslararası Kurallar

Balıkçıların denizlerde güvenliğini sağlamak ve onlara iyi yaşam koşulları sağlamak için bazı uluslararası kurallar geliştirilmiştir.

1.3.1. IMO/ILO/FAO

Birleşmiş Milletlere bağlı IMO, ILO ve FAO balıkçıların denizde emniyetinde önemli bir role sahiptirler.

IMO ‘nun kurulma amacı, denizde emniyeti arttırmak ve gemilerden kaynaklanan kirliliği önlemektir. ILO ise uluslararası minimum çalışma standartlarını belirler. ILO, özellikle balıkçılara uygulanan beş adedi konvansiyon ve iki adedi tavsiye olmak üzere yedi adet bölümü kabullenmiştir [8]. Bunlar:

- Çalışma Saatleri Tavsiyesi 1920 No 7
- Asgari Yaş Konvansiyonu 1959 No 112
- Sağlık Muayenesi Konvansiyonu 1959 No 113
- Balıkçıların Anlaşma Maddeleri Konvansiyonu 1959 No 114
- Balıkçıların Zorunlu Sertifikaları Konvansiyonu 1966 No 125
- Balıkçıların Yaşam Alanları Konvansiyonu 1966 No 126
- Balıkçılara Mesleki Eğitim Tavsiyeleri 1966 No 126

FAO ‘nun ise; balıkçı eğitim kurumları kurmak, gemi tasarım kalitesini arttırmak ve balıkçı topluluklarıyla çalışmak gibi projeleri vardır [9].

FAO ve ILO, balıkçı gemilerindeki yaşam standardını yükseltmeye ve personel güvenliğini artırmaya çalışmakta, balıkçı gemilerindeki emniyet ve sorumluluğun önemini vurgulayarak bazı zorunluluklar getirmektedirler. Bunlardan bazıları; balıkçı gemilerindeki personelin yorgunluğunun önlenmesi, çalışma saatlerine düzenleme getirilmesi ve personel eğitimi ve sertifikalandırılmasını sağlamasıdır [9]. Böylece balıkçıların denizlerde daha rahat ve emniyetli çalışma olanaklarına kavuşmasını sağlayıp verimin de artırılması amaçlanmıştır.

1.3.2. FAO/ILO/IMO Balıkçı ve Balıkçı Tekneleri Emniyet Kodu 2005

Balıkçı ve Balıkçı Tekneleri Emniyet Kodu 2005 ilk olarak 1970’li yıllarda balıkçıların denizlerde güvenliğinin sağlanması için geliştirilmiştir. Daha sonra gelişen teknoloji ile birlikte 2005 yılında şu anki halini almıştır [9] .

Bu kod, ülke idarelerindeki yetkili makamların, eğitim kurumlarının, balıkçı gemisi sahiplerinin, balıkçı derneklerinin ve balıkçıların, emniyet, sağlık ve eğitimi ile ilgili sivil toplum örgütlerinin kullanması için geliştirilmiştir. Ayrıca bu kod, ulusal mevzuatın ve balıkçıların eğitim müfredatının geliştirilmesi ile balıkçıların emniyet ve sağlığı konularında rehber görevi görmektedir. Bu kodun içerisinde ülkelerin ilgili kurumlarına, kendi ülke veya bölgelerindeki balıkçıların özel gereksinimlerine uyacak emniyet, sağlık ve eğitim ile ilgili kural ve müfredatların oluşturulması sırasında başvurulacak bilgiler bulunmaktadır.

Balıkçı ve Balıkçı Tekneleri Emniyet Kodu 2005 iki bölümden oluşmaktadır. İlk kısım olan A Bölümü, emniyet ve sağlıkla ilgili olup tüm balıkçı gemilerine uygulanmak üzere, B Bölümü ise balıkçı gemilerindeki yapısal emniyet ve ekipmanlarla ilgili olup 24 m ve üzeri balıkçı gemilerine uygulanmak üzere geliştirilmiştir [9].

1.3.3. 1977 Torremolinos Uluslararası Konvansiyonu ve 1993 Protokolü

Balıkçı gemilerinin emniyeti, kuruluşundan itibaren IMO’yu ilgilendiren bir konu olmuştur. Fakat balıkçı gemileri ve diğer ticari gemilerdeki yapı ve tasarım farklılıkları, balıkçı gemilerinin Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) ve Yükleme Sınırı Sözleşmesi’ne (LOAD LINE) dahil edilmesinde büyük engel teşkil etmektedir. Bunun en önemli sebebi de, ticaret gemileri yüklerini limanda alırken, balıkçı gemileri ise denizden yüklerini almaktadırlar. Bu da gemideki denge unsurunu etkileyen birtakım sorunları da beraberinde getirmekte ve balıkçı gemilerinde güvenliğin sağlanmasını zorlaştırıcı unsur teşkil etmektedir.

Balıkçı gemilerinin emniyeti ile ilgili konuları içeren ilk uluslararası konvansiyon olan Torremolinos Konvansiyonu, 1977 yılında İspanya’da gerçekleştirilen konferansta oluşturuldu [10]. Bu konferansta 24 metre ve üzeri balıkçı gemilerinin emniyet gerekleri konusunda kararlar alındı [10]. Konvansiyon SOLAS gereklerine paralel olarak balıkçı gemilerindeki inşa standartları ve emniyet kurallarını kapsamaktadır [11]. Bunlar;

- Yapı ve donanım için emniyet gereklilikleri,
- Stabilite,
- Su geçirmezlik,
- Makine donanımı,
- Elektrik donanımları,
- Yangından korunma ve yangını önleme,
- Personel güvenliği,
- Can kurtarma gereçleri,
- Acil durum prosedürleri,
- Talimler,
- Haberleşme araçları,
- Seyir ekipmanları gibi konuları içermektedir.

Daha sonraki yıllarda gelişen teknoloji ile birlikte bu konvansiyonun da geliştirilmesi gerektiği fikrine varılmış ve bu konvansiyona ek olarak 1993 protokolü hazırlanmış ve 1977 konvansiyonu da ancak bu yılda kabul edilmiştir.

10 bölümden oluşan bu protokol de balıkçı gemilerinin emniyeti için aşağıdaki bölümler bulunmaktadır [12]:

- Genel maddeler,
- Yapı ve su geçirmezlik,
- Stabilite ve buna bağlı denize elverişlilik,
- Makine ve elektrik donanımları,
- Yangından korunma, yangın önleme, yangınla mücadele,
- Personel güvenliği,
- Can kurtarma gereçleri,
- Acil durum planları, toplanma yerleri ve talimler,
- Telsiz haberleşmesi,
- Seyir ekipmanları

1.3.4. STCW 78/95 Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Sözleşmesi

İlki 1978 yılında yapılan bu sözleşme daha sonra 1995 yılında yeniden düzenlenmiştir [13]. Sözleşmedeki amaç, uluslararası platformda, milleti, kültürü, dili ne olursa olsun, dünya genelinde gemi adamları eğitimlerini standartlaştırarak tek tip gemi adamı oluşturmak üzere adlandırılabilir.

Bu sözleşmeye göre gemi adamlarının almak zorunda olduğu eğitimler ve eğitim sonunda hak ettikleri sertifikalar, kısaca STCW sertifika ya da belgeleri olarak adlandırılır.

Gemilerde çalışan her gemi adamı yaptığı göreve göre eğitim görmek zorundadır. Sözleşmenin VI/1 ve VI/2 Kuralları ile Kod bölümünün A-VI/1 ve A-VI/2 Kısmı hükümleri uyarınca [14], tüm gemi adamları;

- Denizde kişisel can kurtarma teknikleri eğitimi,
- Temel ilkyardım eğitimi,
- Yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi,
- Personel güvenliği ve sosyal sorumluluk eğitimi,
- Can kurtarma araçlarını kullanma yeterliliği eğitimi görmek zorundadırlar [14].

Dolayısıyla balıkçı gemilerinde çalışan gemi adamları için de şu an ki mevcut durumda, bu sözleşmenin hükümleri geçerlidir. Ülkemizdeki balıkçılar da, balıkçı gemilerinde çalışabilmek için yukarıda belirtilen eğitimleri almak zorundadırlar.

Tüm gemi adamları yukarıdaki konularda yeterli olduklarını kanıtlamak için, her beş yılda bir idarenin öngördüğü değerlendirme sınavından geçerek belgelerini yenilemek zorundadırlar. Bu değerlendirmede başarısız olan gemi adamları, başarısız olduğu konularda tekrar eğitime tabi tutulur.

1.4. Avrupa Birliği Ülkelerinde Balıkçılık Sektörü ve Balıkçıların Sözleşme Öncesi Yaptıkları Eğitim Çalışmaları

Avrupa Birliği ülkelerinde balık ticareti büyük bir ekonomik gelir kaynağıdır. Birlik içerisinde, 270 bin balıkçı, gros tonu yaklaşık 2 milyon metrik ton olan yaklaşık 90 bin adet balıkçı gemisi bulunmaktadır. Her yıl 8000 milyon avroluk bir balık endüstrisi Avrupa'da faaliyet göstermektedir [15].

Avrupa Birliği içerisinde, İsveç ve Danimarka başta olmak üzere özellikle kuzey ülkelerinde balıkçılık mesleği ileri düzeyde yapılmaktadır. Kuzey lkelerinin iklim koşullarının sert olması, denizlerin çok soğuk ve yılın büyük bölümünde buzlarla kaplı olması ayrıca mevsimsel olarak uzun süre gecelerin yaşanması ve balıkçıların denizlerde av için günlerce kaldığı düşünülürse, tüm bu olumsuz faktörlerin balıkçılıkla uğraşan gemiadamlarının yaşamlarını etkileyerek büyük risklerle karşı karşıya kaldığı gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Avrupa Birliği içerisinde diğer endüstri dalları ile balıkçılık sektörü karşılaştırıldığında, bu riskler sonucu oluşan kaza ve ölüm oranları oldukça yüksek çıkmaktadır.

Avrupa Komisyonu tarafından verilen bilgiye göre, Birlikteki balıkçılık endüstrisinde her yıl bu işle uğraşanların %6.5'i ölümcül kazalara maruz kalmaktadırlar [15]. ILO' nun verilerine göre, tüm sektörler içerisinde meydana gelen kaza ortalamalarının balıkçılık sektöründe oluşan kazalarla karşılaştırıldığında, Birlik içerisinde bulunan İngiltere'de 15 kat, İsveç'te 22 kat, İspanya'da 8 kat daha fazla, Danimarka'da ise bu oranın 25 kata kadar çıktığı görülmektedir. Danimarka'da ölümle sonuçlanan kazaların yarısı boğulma ve vücut ısısının denizdeyken aniden düşmesi olarak tespit edilmiştir. Yine Estonya'da 11 kat, İtalya'da 21 kat, Litvanya'da 11 kat ve Polonya'da da 9 kat daha fazla olduğu gerçeği ortaya çıkmaktadır (Tablo 3) [15].

Tablo 3. Avrupa Birliği'nde balıkçılık sektöründe meydana gelen kazaların diğer sektörlerle karşılaştırılması [15]

Avrupa Birliği lkeleri	Oran (kat)
İngiltere	15
İsveç	22
İspanya	8
İtalya	21
Polonya	9
Litvanya	11
Estonya	11
Danimarka	25

Avrupa Birliği ülkeleri içerisinde balıkçılık sektöründe meydana gelen kazaların büyük bir kısmını (%33), makine arızası oluşturmaktadır. Batma ve karaya oturmadan dolayı oluşan kazaların oranı ise %9 'dur. Bunları da daha az oranlarda çatışma, su alma, tumba (geminin ters dönmesi) ve kötü hava koşulları izlemektedir (Tablo 4.) [15].

Tablo 4. Avrupa Birliği ülkelerinde meydana gelen kaza nedenleri [15]

Kaza Nedenleri	Oran (%)
Makine Kusuru	33.0
Batma	9.0
Karaya Oturma	9.0
Çatışma	7.0
Su Alma	4.0
Yangın ve Patlama	3.0
Tumba	2.0
Hava Koşulları	1.0

Avrupa Birliği, balıkçılara ve balıkçılık faaliyetlerine çok büyük önem vermektedirler. Bunu için, hem balıkçılığa yeni başlayacaklara teşvik olsun hem de faal olarak balıkçılıkla uğraşan kişilere yardım olsun diye, Birlik fonundan ödenek ayırmışlardır. Ayrıca balıkçı gemilerinde meydana gelen kazaların azaltılması için de sözleşmenin kabulünün önemli olduğunu düşünmektedirler.

1.4.1. Avrupa Birliği Mevzuatı

Bu mevzuat, balıkçıların emniyeti için iki oluşuma sahiptir. Birincisi, balıkçı gemilerindeki emniyet ve sağlık koşullarını iyileştirmeye yöneliktir. Diğeri ise, Torremolinos Konvansiyonu ve 1993 Protokolü içerisinde yer alan ve bir kısmı 24 metre ve üzeri bir kısmı da 45 metre ve üzeri balıkçı gemilerinde uygulanmak üzere oluşturulmuştur. Bu da Birlik içerisinde buluna filonun %3'üne karşılık gelmektedir. %77'lik bir oran ise 10 metrenin altındadır [15]. Bu gemilere yerel kanunlar uygulanmaktadır. Tüm bu uygulamalar sadece, EU (Avrupa Birliği) bayrağı taşıyan

balıkçı gemilerine değil, Birlik sularında seyreden diğer yabancı gemiler de uygulanır [15].

Avrupa Birliği de artık var olan uygulamaların yeterli olmadığını düşünmekte ve balıkçıların denizde emniyetini artırıcı ve eğitim standartlarını yükseltici kuralları kapsayan STCW-F Sözleşmesi'ni kabul etmeyi düşünmektedirler. Bunun için de sözleşmenin kabulü ile oluşacak duruma hazırlık yapmaya başlamışlardır. Sözleşme için de oldukça önemli olan liman ve bayrak devleti kontrollerine önem vermeye başlamışlardır. Böylelikle balıkçı gemilerinin yapısı, stabilite koşulları, makine ve emniyet ekipmanları, gemi ve personel sertifikaları gemiye gelen sörvey tarafından incelenerek güvenli ortamın oluşması sağlanacaktır. Ayrıca Avrupa Birliği Komisyonu yine STCW-F Sözleşmesi'nin oluşma nedeni sayılabilecek balıkçıların eğitimi hususunda da Birlik içerisindeki balıkçılara en iyi eğitimin verilmesi konusunda önemli role sahiptirler. Bunun için Birlik içerisinde bulunan ülkeler Balıkçılık Endüstrisinde Sağlık ve Emniyet Eğitimi adı altında bir kursa tabi olurlar.

1.4.2. Avrupa Birliği Konseyi'nin 24 Metre ve Daha Büyük Balıkçı Tekneleri İçin Uyumlu Bir Emniyet Yönetimi Sağlanmasına Yönelik Yönetmelik

Bu yönetmelik, denizde çalışan, 24 metre ve daha fazla boydaki, hem yeni hem de Torremolinos Protokolü'nün ekinin uygulandığı kadarıyla mevcut ve üye bir devletin bayrağını taşıyan ve Birlik'te tescil edilmiş, üye bir devletin iç sularında veya kara sularında faaliyette bulunan, yakaladıkları avları üye bir devletin limanlarında bırakan balıkçı tekneleri için emniyet standartları koymak amacıyla düzenlenmiştir. Ticari olmayan balıkçılık ile uğraşan gezi tekneleri bu direktif kapsamının dışındadır [16].

Bir başka amacı da, Torremolinos Protokolünün birçok önemli bölümünün sadece 45 metre ve daha büyük balıkçı teknelerine uygulanması idi. Protokolün Birlik düzeyinde sadece böyle teknelere uygulanmasının sınırlandırılmasının, bahse konu tekneler ile 24 ve 45 metre boy arasında olan daha küçük tekneler arasında bir emniyet boşluğu yaratabileceği ve bu yüzden de rekabeti bozabileceği düşünülmüştür. Ayrıca mevcut durumda, balıkçı gemilerinin tekne sağlamlığı, ana ve yardımcı makineleri, elektrikli ve otomatik sistemleri konularında düzenli uluslararası teknik standartlar olmaması nedeni ve bu tip standartların ulusal idarelerin veya tanınmış kuruluşların kurallarına göre oluşturulabileceği sebebiyle düzenlenmiş ve bazı standartlar getirmiştir.

Bir balıkçı teknesinin gövdesi, ana ve yardımcı makineleri, elektrik ve otomatik sistemlerinin tasarımı, inşa ve bakım standartları, onun inşası tarihinde yürürlükte olan, tanınmış bir kuruluşça klaslama için belirlenmiş olan veya bir idare tarafından kullanılan kurallar olacaktır.

Ana yürütme, kontrol, buhar borusu, yakıt, sıkıştırılmış hava, elektrik ve soğutma sistemleri, yardımcı makineler, kazanlar ve diğer basınçlı kaplar, boru ve pompa tertibatı, dümen teçhizatı ve güç iletimine yönelik dişliler, şaftlar ve kalpler tanınmış bir kuruluşun kurallarına uygun olarak tasarlanacak, inşa edilecek, test edilecek, takılacak ve bakımı yapılacaktır. Kaldırma donanımı, vinçler, balık elleçleme ve balık işleme teçhizatına ek olarak bu makine ve teçhizat, gemideki kişilere yönelik herhangi bir tehlikeyi asgariye indirecek şekilde korunmalıdır. Hareketli parçalara, sıcak yüzeylere ve diğer tehlikelere özellikle dikkat edilecektir.

Her buhar kazanında ve ateşlenmeyen her buhar jeneratöründe, yeterli kapasiteye sahip en az iki emniyet valfi bulunacaktır. Ancak, herhangi bir buharlı kazanın veya ateşlenmeyen buhar jeneratörünün kapasitesi veya başka özelliklerini dikkate alarak, İdare, bir tanınan kuruluşun kurallarına uygun biçimde aşırı basınca karşı yeterli koruma sağlandığından emin olursa, sadece bir tane emniyet valfi takılmasına müsaade edebilir.

Bütün teçhizatın, manevra dahil, bütün işletim şartlarında güvenilir biçimde işlediğinden ve devamlı olarak güvenilir işletimi sağlamaya yönelik düzenli denetimler ve rutin testler için tanınmış bir kuruluşun kuralları uyarınca düzenlemeler yapılmış olduğundan emin olmak için İdare'nin uygun gördüğü önlemler alınacaktır.

Teknelerde, tanınmış bir kuruluşun kurallarına uygun olarak, bir ana dümen teçhizatı ve dümenin hareket ettirilmesi için yardımcı bir sistem bulunacaktır. Ana dümen teçhizatı ve dümenin hareket ettirilmesi için yardımcı sistem, makul ve mümkün olduğu ölçüde, birindeki tek bir arıza diğerini işlemez hale getirmeyecek şekilde tertip edilecektir.

Teknenin yürütülmesi ve emniyeti için gerekli yardımcı hizmetleri idame etmenin tek vasıtasını, elektrik enerjisinin teşkil ettiği hallerde, biri ana makine tarafından tahrik edilebilecek en az iki jeneratör setinden oluşan bir ana enerji kaynağı bulunacaktır. Tanınmış bir kuruluşun kurallarına uygun olarak, eşdeğerli elektrik kabiliyetine sahip başka düzenlemeler de kabul edilebilir.

Dondurulmuş veya soğutulmuş tanklar veya benzer tank sistemleri kullanılırsa, bu tanklar, deniz suyunun doldurulması ve boşaltılması için sabit ve ayrı bir düzenlemeye sahip olacaktır.

Bu tanklar kuru yük taşınması için de kullanılacak ise, bir sintine sistemiyle düzenlenecek ve sintine sisteminden tanklara su girmesini engellemek için uygun araçlar ile donatılacaktır [16].

1.4.3. İskandinav Ülkelerinde Balıkçılık

İskandinav ülkelerindeki toplam 23.3 milyon nüfusun 46.000 i balıkçılık sektöründe çalışmaktadır [17]. Özellikle Faroe Adaları, Grönland, İzlanda, Danimarka ve Norveç’ te balıkçılık çok önemli bir endüstridir.

İskandinav ülkelerinde balıkçılık sektöründe en önemli role sahip olan ülke Norveç’tir. Norveç’te tüm gün balıkçılıkla uğraşan kişi sayısı 14970 olup toplamda 21123 balıkçı her gün faaliyet göstermektedir. İskandinav ülkeleri içinde toplam olarak balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının %46’sını Norveç oluşturmaktadır. Bunu %18’lik oranla İzlanda ve %13 ile Danimarka izlemektedir. Yine toplamda balıkçılıkla uğraşan kişilerin %67 gibi büyük bir çoğunluğu tüm gününü denizlerde geçirmektedirler (Tablo 5.) [17].

Tablo 5. İskandinav Ülkelerindeki Balıkçılık [17]

Ülke	Tüm gün	Yarım gün	Toplam	%
Danimarka	4500	1300	5800	13%
Finlandiya	1200	2100	3300	7%
Faroe Adaları	1500	1500	3000	7%
Grönland	1000	400	1400	3%
İzlanda	5000	3000	8000	18%
Norveç	14970	6153	21123	46%
İsveç	2500	500	3000	7%
Toplam	30670	14953	45623	100%
%	67%	33%		

Bu istatistiğin önemi şurada ortaya çıkmaktadır. STCW-F Sözleşmesi için sadece 6 ülke onay vermiştir. Bunun da yarısını Danimarka, Faroe Adaları ve İzlanda olmak üzere İskandinav ülkeleri oluşturmaktadır.

Bu ülkelerdeki balıkçı gemilerinin boylarının ölçümüyle ilgili kurallar ülkeden ülkeye çeşitlilik göstermesine rağmen, filo düzenleri genel olarak benzerlik gösterir. Balıkçı gemilerinin önemli bir bölümü 2 veya 3 personelle donatılmıştır. Filonun küçük bir bölümü 500 gros ton veya 41 metre üzeri gemilerden oluşmaktadır ve bu gemiler en fazla gelir getiren bölümü oluşturmaktadır. Bu bağlamda 24 metre ve üzeri balıkçı gemilerine uygulanacak olan STCW-F Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle Finlandiya'da 54, İzlanda'da 180 ve İsveç'te de 99 adet balıkçı gemisi bu sözleşmeye tabi olacaktır. İskandinav ülkelerinde Konvansiyona tabi olan balıkçı gemisi sayısı en fazla Norveç ve Danimarka'da olup yaklaşık 500 adet balıkçı gemisine sözleşme uygulanacaktır (Tablo 6) [17].

Tablo 6. İskandinav ülkelerinde büyüklüklerine göre balıkçı gemileri [17]

Gemi boyu/ Ülke	Danimarka	Finlandiya	Faroe	Grönland	İzlanda	Norveç	İsveç
<9 m							1197
<12 m		3740			1500		487
12-24 m		232			220		270
24-45 m		54			180		99
>45 m					100		4
>5 BT			179				
<13 m						1652	
13-20.9 m						775	
21-30.9 m						201	
31-40.9 m						137	
>41 m						171	
5 grt/BT altı	2492			273			
5-19 grt/BT	1355			551			
20-499 grt/BT	492			141			
500 grt/BT üzeri	19			25			

1.4.3.1. İskandinav Ülkelerindeki Balıkçılara STCW-F Sözleşmesi'nin Kabulü Öncesi Verilen Eğitim

İskandinav ülkelerinde balıkçılık çok önemli bir sektördür. Bilindiği üzere İskandinav ülkelerinde balıkçılık mesleği, doğa koşulları nedeniyle çok zor şartlar altında yapılmaktadır. Balıkçılar bu olumsuz durumlara çok sık maruz kalmakta ve ölümcül kazalar da buna bağlı olarak sıkça yaşanmaktadır. Dolayısıyla STCW-F Sözleşmesi'nin kabulü bu ülkeler için daha fazla önem arz etmektedir. Zaten buna bağlı olarak da sözleşmeyi kabul eden 6 ülkenin üçünü İskandinav ülkeleri oluşturmaktadır. Dolayısıyla bu ülkeler balıkçıların eğitimine özellikle önem vermektedirler. Bunun için birçok İskandinav ülkesinde balıkçılar için eğitimler zorunlu hale getirilerek eğitim masrafları devlet tarafından karşılanmaktadır.

Sözleşmeye de bağlı olarak, balıkçı gemisi personelinin gemide çalışmaya başlamadan önce devlet ve uluslararası sözleşmelerle öngörülen bazı temel eğitimleri tamamlamış olmaları gerekmektedir. Bu eğitimlerde balıkçı gemisi personeline denizlerde karşılaşılabilecek tüm kötü koşullarda nasıl davranılacağı ve neler yapılacağı hususunda genel bilgiler verilerek kazaların dolayısıyla can kayıplarının önlenmesi sağlanmış olacaktır. Bu eğitimin içerisinde;

- Kişisel canlı kalabilme teknikleri eğitimi, (can yeleği ve ısı korumalı tulum hangi koşullarda ve nasıl giyilmeli, suya maruz kalındığında nasıl hareket edilmeli gibi bilgiler yer alır.)
- Yangın önleme ve yangınla mücadele eğitimi, (Bu eğitimde de, gemideki yangına doğru müdahale edebilme, yangın çeşitleri, yangın söndürücülerin yeri gibi bilgiler yer alır.)
- Acil durum prosedürleri eğitimi, (balıkçı gemisinin denizlerde karşılaşılabilecek olağanüstü durumlara doğru ve zamanında müdahale edilmesi gibi bilgiler verilir.)
- Temel ilk yardım eğitimi,
- Denizi ve çevreyi koruma eğitimi,
- Kaza önleme eğitimi yer almaktadır [17].

Aynı zamanda her devlet, balıkçı gemisinde çalışacak ve çalışmakta olan personelin aldığı eğitimlerin kapsamına ve gerekliliklerine karar vermektedir [17].

1.4.3.1.1. Emniyet ve Can Kurtarma Teknikleri Eğitimi

Bütün İskandinav ülkelerinde balıkçıların emniyet ve can kurtarma teknikleri eğitimleriyle ilgili kuralları vardır. Bazı özel durumlar ülkelere göre değişiklik gösterebilir.

Bu eğitimi sadece Grönland'da isteğe bağlı olmak üzere, tüm İskandinav ülkeleri almak zorundadır. Özel eğitimleri ise, Danimarka, denize ilk çıkacak gemiadamları için 3 hafta, daha önce balıkçı gemilerinde çalışmış gemiadamları içinse bu süreyi 1 hafta olarak belirlemiştir. Faroe Adalarında bütün eğitime katılan gemiadamlarının balıkçı gemisinde olması gerekmektedir. İzlanda'da ise 12 metre üzeri gemilerde balıkçıların olması zorunlu, 12 metre altı gemilerde ise isteğe bağlıdır. Eğitim süresi olarak da Danimarka'da daha önce çalışmış balıkçılar için 37, yeniler içinse 111 saat belirlenmiştir. Bu süre Norveç'te 20 İsveç'te ise 40 saattir. Özel gereklerle ilgili eğitim kursu ise sadece Danimarka ve İzlanda'da yapılmaktadır. Bu eğitimin yinelenmesi ise Finlandiya, Grönland ve İzlanda'da yapılmamaktadır. Norveç'te 5-8 yıl arası İsveç'te ise her 5 yılda bir tekrardan balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının eğitim alma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu eğitim için gereken mali destek Danimarka ve Norveç'te tamamen devlet tarafından karşılanmaktadır. Finlandiya'da denizcilik şirketleri ve devlet ortak olarak giderleri paylaşırlar. İsveç'te devlet giderlerin ancak yarısını karşılar. Diğer yarısını eğitime katılan gemiadamının kendisi karşılar. Tüm ülkelerde verilen bu eğitimler onaylanmış müfredatlar doğrultusunda balıkçılara sunulur. Norveç ve Danimarka'da mesleki eğitimi, balıkçılık tecrübesi ve denizcilik eğitimine sahip olan ve en az 3 yıl balıkçı gemisinde çalışmış tecrübeye sahip eğitmenler verir. Faroe Adalarında ise eğitmenler, yine deniz tecrübesine sahip kişilerden veya makinistlerden oluşur. İzlanda'da bu eğitimi itfaiyecide verebilir. İsveç'te ise konuyla ilgili alanda kapsamlı tecrübeye sahip eğitmenler kullanılır. Bu eğitimler, Danimarka ve İsveç'te hem karada hem de balıkçı gemisinde, Finlandiya, Faroe Adaları, Grönland ve Norveç'te sadece karada, İzlanda 'da ise sadece balıkçı gemisinde verilir. Faroe Adaları ve İzlanda hariç diğer tüm ülkelerde eğitimler kalite garantisi altında verilmektedir (Tablo 7) [17].

Tablo 7. İskandinav ülkelerindeki balıkçıların STCW-F Sözleşmesinin kabulü öncesi aldıkları eğitimler [17]

	Danimarka	Finlandiya	Faroe	Grönland	İzlanda	Norveç	İsveç
Zorunlu	Evet/hayır	Evet	Evet	Hayır	Evet	Evet	Evet
Özel eğitim	Evet	Hayır	Evet	Hayır	Evet	Hayır	Hayır
Süre/saat	111/37	16/24	40	80	31	20	40
Özel eğitim kursu/saat	111	0	10	0	15	0	0
Pekiştirme/saat	37	0	24	0	0	20	20
Fon	Devlet	Paylaşılr	Paylaşılr	Paylaşılr	Paylaşılr	Devlet	Paylaşılr
Onaylı müfredat	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yetişmiş eğitici	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yer	Kara/tekne	Kara	Kara	Kara	Tekne	Kara	Kara/tekne
Kalite garantisi	Evet	Evet	Hayır	Evet	Hayır	Hayır	Evet

1.4.3.1.2. Eğitim Alanları

Balıkçılar için emniyet ve denizde canlı kalabilme eğitimlerinde izlenen yöntemler ülkeden ülkeye farklılık gösterir.

Danimarka'da eğitim devlet yardımıyla yapılır. 18-25 yaş arası kursiyerler balıkçılık okullarında eğitim alır, 25 yaş üzeri kursiyerler ise işçi kurumlarında eğitim alırlar [17].

Finlandiya'da bu eğitim devlet okullarına devredilmiştir, eğitim onaylı bir müfredata uygun şekilde yapılır. Kurslar denizcilik enstitüsü tarafından ve bazı denizcilik okulları bünyesinde açılan bölümler tarafından verilir[17].

Faroe Adaları'nda eğitim devlet bünyesinde bulunan balıkçılık ile ilgili okullarda verilir [17].

İzlanda'da eğitim Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki denizcilik emniyeti merkezi tarafından organize edilir. Eğitici grup 3 kişiden oluşur. Bunlardan ikisi deniz ve balıkçılık sektöründen gelen kişilerdir [17].

Norveç'te eğitim devlet bünyesindeki denizcilik okulları tarafından verilir, eğitici grubu balıkçılık kurumlarının ve otoritelerinin temsilcileri oluşturur. İleriki eğitimler ise iş güvenliği ve sağlık konularındadır [17].

İsveç'te eğitimler ve kurslar İsveç Denizcilik İdaresi tarafından ve İsveç balıkçılık kurumlarıyla beraber ortaklaşa düzenlenir [17].

1.4.3.1.3. Kursların Düzenlenmesi

Denizde emniyet ve denizde canlı kalabilme teknikleri eğitimi kurslarının düzenlenmesinde iki önemli faktör vardır. Bunlar, deniz tecrübesi olmayan yeni balıkçı adaylarının eğitimi ve deniz tecrübesi olan ve hala balıkçı gemilerinde çalışan personele yönelik eğitimlerdir.

Bütün İskandinav ülkelerinde 1980 yılından itibaren balıkçılar için denizde emniyet kursları düzenlenir [17]. Bundan önceleri de denizciler için denizde emniyet ve denizde canlı kalabilme eğitimi kursları düzenlenmekteydi. 1981 yılında Norveç balıkçılar için bu eğitim kurslarını düzenleyen ilk devlet olmuştur [17]. 1999 yılında ise Finlandiya bütün İskandinav ülkeleri arasında, balıkçılar için bu kursları düzenleyen son ülke olmuştur [17].

Bu kursların içeriği bütün İskandinav ülkeleri arasında benzerlik gösterir. Bunlar, denizde kazaları önleme, yangın önleme ve yangınla mücadele, denizde kurtarma teknikleri, temel ilk yardım, iş güvenliği eğitiminden oluşmaktadır. Fakat kursların süreleri ve öğretme materyalleri ülkeden ülkeye değişiklik gösterir. Kurs ücretleri de çeşitli yollardan finanse edilir.

1.4.3.1.4. Danimarka'da Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

Danimarka'daki balıkçılar için eğitim kursları ilk olarak 1994 yılında verilmeye başlandı [17]. Eğitim için iki çeşit sistem kullanılmaktadır. Bunlardan biri 25 yaş üzeri diğeri ise 25 yaş altı kursiyerler içindir.

Danimarka Hükümeti, tonaj sınırı olmaksızın tüm balıkçı gemilerinde çalışacak balıkçıların sertifika alabilmeleri için Danimarka Denizcilik Otoritesi tarafından onaylı 3 hafta sürecek bir eğitime tabi tutulmasını ön görmüştür. Daha önce balıkçı gemilerinde çalışmış balıkçıların ise mesleklerine devam edebilmeleri için bir hafta

sürecek olan özel bir eğitimden geçmeleri gerekmektedir. Bu otorite 1994 yılında, balıkçılara daha iyi eğitimin sağlanması için Danimarka Balıkçılık Organizasyonu ile birleşti. Düzenlenen bu eğitim programı, 3 haftalık emniyet kursunu, akabinde 6 ay sürecek deniz hizmetini, ardından 22 haftalık kıyı bakım eğitimini ve 12 ay deniz hizmetini içerir. Kursu bitirenlere “mavi sertifika” adı altında kurs başarı belgesi düzenlenir. Ayrıca hükümet gençlere de destek vermek için, normal eğitimlerini bitirmek şartıyla 16 yaşına geldiklerinde bu eğitime katılabilme hakkını, onlara sağlamıştır.

Eğitimlerin çoğu okulda ve eğitim gemisinde verilir. Aynı zamanda eğitim için balıkçı limanlarına uğranır. Her kursta 12-14 kişilik kursiyerler bulunur. Bu kursların maliyeti devlet bütçesi tarafından karşılanır. Yol masrafları ve kişisel giderler kursiyere aittir.

Kursta Danimarka Denizcilik Kurumu tarafından onaylı bir müfredat programı uygulanır. Bu eğitimlerin içerisinde özellikle STCW-F Sözleşmesi'nin içinde yer alan konulara ağırlık verilmesi de sözleşmeyi imzalayan Danimarka'nın onay öncesi uyum çalışmalarına başladığını göstermektedir.

Danimarka'daki balıkçı gemilerinde klas 3 ve klas 1 yeterliliğine sahip kaptanlar görev yapar. 45 metre üzeri sınırlı sularda klas 3 kaptanı, tüm gemiler ve tüm sularda ise klas 1 kaptanı görev yapar [17].

1.4.3.1.5. Finlandiya'da Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

Finlandiya'da Şubat 2000'den itibaren balıkçılar için denizde emniyet ve denizde canlı kalabilme teknikleri eğitimi zorunlu tutulmuştur. Balıkçılar için kurslar sadece denizcilik okullarında verilir. Aynı zamanda balıkçılar için özel eğitim kursları da verilmektedir.

Balıkçılar için müfredat, iki şekilde oluşturulmuştur. İlki temel kurs olup en az 16 saattir. Diğer kurs ise, 24 metre üzeri balıkçı gemisi personeli için en az 24 saattir. Bu kurstaki eğitimler, STCW- F 95 Sözleşmesi'nin 24 metre ve üzeri balıkçı gemilerinde yer alan konularını da içerir. Böylece sözleşme yürürlüğe girmeden önce gerekli hazırlıklar da bir nevi başlamış olmaktadır.

1999 yılından itibaren kurs ücretlerinin bir kısmı kursiyerler, bir kısmı da balıkçılık kurumları tarafından karşılanır [17] .

1.4.3.1.6. Faroe Adaları'nda Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

Faroe Adalarında balıkçı gemilerinde çalışan personel için denizde emniyet ve denizde canlı kalabilme eğitimleri zorunludur. Kurslar en az 40 saattir. Burada farklı olarak eğitime katılan gemiadamı, kurs ücretini kendi karşılamaktadır. 2000 yılından itibaren kursiyerlerin adına kurs başarı belgeleri ve sertifikaları düzenlenmektedir [17].

1.4.3.1.7. Grönland'da Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

Tüm İskandinav ülkeleri içerisinde sadece Grönland'da denizde emniyet ve denizde canlı kalabilme teknikleri eğitimleri ile ilgili verilen kurslar, balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamları için zorunlu değildir.

Denizde emniyet eğitimleri denizcilik okullarında verilir. İki çeşit eğitim modeli vardır. Bunlardan ilki, emniyet ve denizde canlı kalabilme teknikleri eğitimi diğeri ise 148 saat kurs süresi gerektiren telsiz kullanma eğitimidir. Tüm bu eğitimlerde onaylı müfredat programı kullanılır. Aynı zamanda bu kurslar deniz tecrübesi olan balıkçılara da verilir. 80 saat süreyle balıkçı gemisi personeline ve ticari gemi personeline kurs verilir. Danimarka'da verilen bazı kurslar için Grönland devleti kendi kursiyerlerini gönderip, oluşacak masrafların bir kısmını da karşılamaktadırlar [17].

1.4.3.1.8. İzlanda'da Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

İzlanda filosunda toplam olarak 2000 adet balıkçı gemisi bulunmaktadır. Bunlar içerisinde 1500 adedi 12 metre altı olan gemilerdir. 220 adedi ise 12-24 metre arası balıkçı gemileridir. 24-45 metre arası 180 ve 45 metre üzeri 100 adet balıkçı gemisine sahip olan İzlanda'da toplam 9000 kişi balıkçı gemilerinde çalışmaktadır (Tablo 8) [17].

2000 adet balıkçı gemisinden 280 adedi STCW-F Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra bu sözleşmeye tabi olacaktır. Diğer gemilerde ise yerel kurallar geçerli olacaktır. Bilindiği üzere İzlanda, sözleşmeyi imzalayan 6 ülkeden birisidir.

Tablo 8. Boylarına göre İzlanda balıkçı filosu [17]

Gemi boyu	Adedi
12metre'den küçük	1500
12-24 metre arası	220
24-45 metre arası	180
45 metre ve üzeri	100

Denizde emniyet ve denizde canlı kalabilme teknikleri eğitimleri kursu balıkçılar için 1985 yılında başlamıştır ve 30 ile 40 saat arası kurs süresi vardır. 1999 yılı sonunda 10000 katılımcı kursu başarıyla tamamlamıştır. 1994 yılından itibaren yönetim bu kursları 12 metre üzeri gemilerde çalışan balıkçılar için zorunlu kılmıştır. Zorunlu kurslar devlet tarafından karşılanır. Balıkçılar bireysel kurs giderlerini kendileri karşılamakla beraber, bu miktar genellikle denizcilik şirketleri tarafından da karşılanır. Boyu 12 metreden az olan balıkçı gemilerinde çalışan balıkçıların emniyet kursu almaları öngörülür. Fakat devlet tarafından mecburi tutulmamıştır. Bu kurs 2 gün içerisinde toplamda 15 saat süren bir eğitimidir ve kurs giderlerini balıkçılar karşılar. Kurslar için eğitim gemileri de bulunur. Bu gemilerle kursiyerler eğitim amaçlı olarak ülkedeki çeşitli balıkçı köylerine ve limanlarına uğrarlar [17].

1.4.3.1.9. Norveç'te Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

Norveç'te balıkçılara verilen denizde emniyet ve denizde canlı kalabilme teknikleri eğitimleri kursu 1981 yılında 2 gün içerisinde toplamda 20 saatten oluşmaktaydı. Daha sonra bu sürenin yeterli olmadığı görüşüne varılarak 1982'den itibaren bu kursların süresi en az 40 saate çıkarılmıştır. 2000 yılına kadar bu kurslarda eğitimlerini tamamlayan balıkçı sayısı 26000 kişiydi. Yine birçok İskandinav ülkesinde olduğu gibi kurs ücretlerini devlet karşılamakta, kursiyerler sadece kendi kişisel giderleri olmak üzere cüzi bir miktarı kendileri ödemektedirler.

1998 yılından önce kurslar 3 adet eğitim gemisinde uygulamalı olarak verilmekteydi. Bu tarihten sonra Norveç Hükümeti balıkçıların emniyetine daha fazla

önem vermeye başlayarak, karada altı adet eğitim merkezi daha kurmuş ve bu merkezlerde eğitim vermeye devam edilmiştir [17].

1.4.3.1.10. İsveç'te Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

İsveç'teki balıkçılara verilen denizde emniyet ve denizde canlı kalabilme teknikleri eğitimleri kursu 1998 yılında başlamıştır, 1999 yılının sonlarında 1000 adet balıkçı gemisi personeli bu kursları başarıyla tamamlamıştır. 2001 yılının başlarından itibaren İsveç Hükümeti, balıkçı gemilerinde çalışan balıkçıların öngörülen eğitimleri tamamlamaları hususuna önem vererek, bu eğitimin her 5 yılda bir tazelenmesi gerektiğini ve bu kursları balıkçı gemisi personelinin almak zorunda olmasına karar vermiştir. 2000 yılından itibaren ise artan kazalar sebebiyle İsveç Hükümeti, 6 metre ve üzeri teknelerde çalışan balıkçıların da bir balıkçılık sertifikasına sahip olmasına karar vermiştir.

Diğer birçok İskandinav ülkesinin aksine yine bu ülkede kurs ücreti balıkçılar tarafından karşılanır. Bu ücretin içerisinde, kurs materyalleri, kursiyerlerin yol masrafları ve kişisel giderleri de dahildir. Bir kısım maliyet de İsveç denizcilik makamları tarafından karşılanır[17] .



Şekil 3. Balıkçı gemisi personeli eğitimleri [18]

1.4.3.2. Hollanda'da Balıkçı Filosu ve Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

Hollanda'daki balıkçılık filosunu dört ana grup oluşturur. Bunlar; küçük trol gemileri (221 KW'den küçük), büyük trol gemileri (221 KW ve üzeri), soğutuculu trol gemileri ve tarak gemilerinden (midye tarayan) oluşur. Hollanda'da 2005 sonu itibariyle 220 adet bulunan küçük balıkçı gemileri daha çok karides, morina ve yassı balık

avlamada kullanılmaktadır. Kısa sefer yapan bu gemilerde 2-3 kişi bulunmaktadır. Onların da çoğu gemi sahipleridir. 221 KW ve üzeri balıkçı gemileri ise Kuzey Denizi'nde pisi ve dil balığı avlarlar. Ortalama olarak 1400 KW gücünde ve 38-42 metre arası olup 6-7 personelden oluşurlar. Bu tip gemilerin seferleri genellikle 4-5 gün sürmektedir. Soğutucu tipli balıkçı gemileri, fabrika gemileri olarak adlandırılır. 100 metrenin üzerinde olan gemiler 35-45 arası balıkçı personelinden oluşur. Avrupa birliği sınırları içerisinde ve dünyanın diğer bölgelerinde bulunan küçük pelajik türleri avlarlar (Tablo 9) [19].

Tablo 9. Hollanda balıkçı filosu, işveren ve personel sayısı [19]

Sayılar	Küçük trol gemileri < 221KW	Büyük trol gemileri >221 KW	Soğutuculu trol gemileri	Midye tarak gemileri	Toplam
Gemi	220	122	15	64	421
İşveren	514	956	560	194	2224
Gemideki personel	2-3	6-7	35-45	3	46-58

Hollanda'da 2005 yılı sonu itibariyle, 24 metre ve 750 KW makine gücünden daha küçük, yakın sularda balık avlayan 64 adet balıkçı gemisi vardır. Bu gemilerde 2 tane kaptan ve 1 tayfa bulundurulması gerekmektedir. Yine aynı tip fakat tüm sularda seyreden 163 adet balıkçı gemisi vardır. Bu gemilerde de, 2 adet kaptan ve 2 tayfa bulundurulma zorunluluğu vardır. 24-45 metre ve 750-1125 KW arası tüm sularda sefer yapan 20 adet gemi Hollanda'da mevcuttur. Bu gemilerde de 2 kaptan, 1 mühendis ve 2 tayfa bulundurulması gerekmektedir. 45 metre üzeri, 1125-3000 KW arası tüm sularda çalışan balıkçı gemi adedi 102'dir. Bu balıkçı gemilerinde 2 kaptan, 1 mühendis ve 3 tayfa çalıştırma zorunluluğu vardır (Tablo 10) [19].

Tablo 10. Boy ve makine gücüne göre gemi adetleri ve yeterliliklerine göre personel gereksinimleri [19]

Gemi büyüklükleri	KW	Filo sayısı	Faaliyet alanı	Personel gereksinimi	
				Kaptan	Mühendis
< 24 metre	< 750	64	Yakın sefer	2	
< 24 metre	< 750	163	Uzak sefer	2	
24-45	750-1125	20	Uzak sefer	2	1
45 üzeri	1125-3000	102	Uzak sefer	2	1

Hollanda'da STCW-F Sözleşmesi'ne tabi olacak gemi sayısı 122 adettir. Hollanda diplomasisi STCW-F gereksinimlerinin kendileri için de önemli olduğunu düşünmektedirler. Balıkçılık endüstrisindeki yetkili kişiler Avrupa Birliği içerisinde bulunan balıkçılık pazarının STCW-F standartları ile daha iyi duruma geleceğini düşünmektedirler. Dil sorunu gibi belirgin bir engel olmasına karşın, sektörde yabancı çalıştırmada iş esnekliği sağlanacağına inanılmaktadır. Hollanda Hükümeti, STCW-F Sözleşmesi'ni niçin kabul etmediğini açık olarak belirtilmemekle birlikte, bazı politik sebeplerin olduğu söylenebilir. Bu durumda daha etkili adres olarak Avrupa Birliği'ni gösterebiliriz.

1.4.3.3. İngiltere'deki Balıkçı Filosu ve Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

İngiltere Hükümeti, 24 metre ve altı gemilerin emniyeti için bazı kurallar belirlemiştir. Bu kurallar, gemilerin boyuna, yapısına göre bulundurma gerekliliği olan emniyet teçhizatının nitelikleri ve bu teçhizatların neler olacağını içerir. Ayrıca, bu kuralların içerisinde, yapılan balıkçı gemisinin ve balıkçı gemisi personelinin sertifikalandırmasının nasıl olacağı, bakım ve servis gereklilikleri, yeni teknelerin yapısı ve balıkçılığa uygun donatılması, 5 yılda bir gerekli kontrollerin yapılması ve gerektiğinde havuzlanması yer alır [20].

STCW-F Sözleşmesi 24 metre ve üzeri balıkçı gemilerine hitap ettiği için, İngiltere Hükümeti böylelikle, 24 metre ve küçük balıkçı gemilerinde emniyeti artırarak,

balıkçılık endüstrisini geliştirmeyi ve balıkçı teknelerinin yapısını iyileştirerek tekneleri sağlamlaştırmayı hedeflemektedir.

Buna göre hükümetin belirlediği bazı kriterler vardır. Balıkçı gemisi sahibi, teknenin boy ve yapısal elemanlarına göre teknenin emniyet teçhizatını oluşturmalı, her yıl teknenin yıllık kontrollerini yaptırmalı ve bunları sertifikalandırmalıdır. Bunun için, klas kuruluşu, teknenin emniyet teçhizatının doğru yerleştirilmiş ve kurallara uygun olduğunun tespitini yapar. Ayrıca teknenin emniyet teçhizatı ve özel bazı ekipmanlarının kontrol listelerini oluşturur [20].

Yapılan kontrollerde teknenin gerekli emniyet teçhizatı ile donatılmadığı veya emniyetsiz bir şekilde seyir yaptığı tespit edilirse tekne, STCW-F Sözleşmesi'nde de yer aldığı gibi, eksiklikler giderilene kadar tutuklanır [20]. Böylece denizlerde güvenli ortamın oluşması sağlanmış olur.

1.4.3.3.1. İngiltere'nin Balıkçı Gemisi Personeline Yönelik Uyguladığı Eğitim

İngiltere'de gemiadamlarının balıkçı gemilerinde çalışabilmeleri için bazı eğitimleri almaları gerekmektedir.

İngiltere'de uygulanan bu eğitim daha önce balıkçı gemisinde çalışmış ve hiç denize çıkmamış kişiler için ayrı olarak düzenlenmiştir. Bu eğitimlerin içerisinde, denizde canlı kalabilme teknikleri, yangın önleme ve yangınla mücadele, temel ilk yardım, emniyet ve risk değerlendirme, sağlık ve iş güvenliği konuları yer alır. Burada ortak olmayan eğitim, emniyet ve risk değerlendirmedir. Bu eğitim, yeni başlayacak balıkçı gemisi personeline verilmez (Tablo11) [20].

Deniz tecrübesi olan balıkçı derken balıkçı gemilerinde en az 2 yıl hizmet vermiş balıkçılardan bahsedilmektedir.

İlk defa denize çıkacak kursiyerlerin ise denize açılmadan önce 1 günlük denizde canlı kalabilme teknikleri eğitimi kursu almaları gerekmektedir. Kalan kurslar, kursa giriş tarihinden itibaren 3 ay içinde tamamlanmalıdır.

Tablo 11. İngiltere'deki balıkçı gemisi personeli için eğitim kursu [20]

Kurs	Daha önce çalışmış olan	İlk defa çalışacak olan
Denizde Canlı Kalabilme Teknikleri Eğitimi	X	X
Yangın Önleme Ve Yangınla Mücadele Eğitimi	X	X
Temel İlk Yardım	X	X
Emniyet ve Risk Değerlendirme	X	
Sağlık ve İş Güvenliği		X

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR VE BULGULAR

2.1. STCW-F Sözleşmesi'nin Oluşturulmasının Nedeni ve Oluşturulma Süreci

Tehlikelerden korunmak amacıyla gemide çalışan denizcilerin çalışma şartları ve standartları ILO, IMO kuralları ile STCW 78 Sözleşmesi ve 1995 yılındaki değişikliklerle düzenlenmiştir. Fakat bu düzenlemeler, balıkçı gemilerin yapılarına tam olarak uygun geliştirilmemiş ve uygulamalarda bazı zorluklar çekilmiştir. Her yıl çok ciddi can kayıplarının yaşanması da sadece balıkçı gemilerini ilgilendiren bir sözleşmenin geliştirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Oluşturulacak sözleşmenin ilk amacı, balıkçı gemisi personelinin uluslararası bir zorunlu güvenlik standardına kavuşmasını sağlamak olacağı fikri vurgulanarak, STCW-F Sözleşmesi'nin hazırlanmasına karar verilmiştir.

2.2. STCW-F Sözleşmesi (Balıkçı Gemisi Personelinin Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme)

STCW-F Sözleşmesi 24 metre ve üzeri balıkçı gemilerinde çalışacak olan kaptan, güverte ve telsiz zabiti, 750 KW ve üzeri balıkçı gemilerinde ise, baş makinist ve makine zabitelerinin eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma standartlarını düzenlemek üzere hazırlanmış olup iki bölümden oluşmaktadır.

İlk bölümde 15 madde ve bir ek, 2. bölümde ise 9 önerge bulunur. Bu önergeler [21];

- Radyo operatör eğitimi
- Radar simülatör eğitimi
- Balıkçı gemisi personeli için öneriler
- 24 metre ve üzeri balıkçı gemileri gemici eğitimi
- Balıkçı gemisi personelinin can kurtarma teknikleri eğitimi
- Büyük balıkçı gemisi personelinin eğitimi ve sertifikalandırılması
- Vardiya zabiteleri için olması gereken gereksinimler
- Balıkçılık endüstrisine bayanların teşvik edilmesi

- İnsan ilişkileri

Balıkçı gemileri için düzenlenen STCW-F Sözleşmesi, balıkçılara ve balıkçı gemilerine bazı zorunluluklar getirmektedir. Bu zorunlulukların etkisi olarak ölümlerle sonuçlanan kaza ve yaralanmaların azalacağı söylenebilir. Bunu ülkelerin kabul edebilmesi için kendi içlerinde yapmaları gereken düzenlemeler uzun zaman almaktadır. Birçok ülkede bunu zorunlu hale getirmek için çalışmalara devam etmektedir. Bu zorunluluklardan dolayı Danimarka, İzlanda, Rusya Federasyonu, Suriye, Faroe Adaları ve Ukrayna olmak üzere sadece 6 ülke bu sözleşmeyi imzalamış ve yeterli çoğunluk sağlanamadığı için henüz yürürlüğe girememiştir. Sözleşmenin yürürlük kazanabilmesi için toplam 15 ülkenin imzalaması gerekmektedir [21].

2.2.1. Sözleşmenin Uygulanması İçin Ulusal Gereksinimler

Sözleşmenin uygulanabilmesi için bazı ulusal zorunluluklar getirilmiştir. Buna göre her ülke denizde güvenlik ve deniz çevre temizliği açısından doğrudan tehdit oluşturan kaydedilmiş bütün ihmal ve beceriksizlikler için tarafsız teftiş için gerekli düzenleme ve süreçleri tercih ve kabul edecektir. Her ülke kendisi tarafından uygun şekilde sertifikalandırılmış balıkçı gemisi personelini veya bayrak takma yetkisi olan bir gemi tarafından sözleşmenin gereklerine uyulmazsa ceza ve disiplin tedbirleri alacaktır. Bu ceza ve disiplin tedbirleri gerektiren durumlar aşağıdaki verilmiştir [21].

- Bir armatör, acente veya kaptanın sözleşme tarafından gerektiği gibi bir sertifikası olmayan birine iş vermesi,
- Bir kaptanın her hangi bir görevi, uygun sertifikayla yapması gereken bir kişiye değil de sertifikası olmayan birisine yaptırması,
- Hile ve sahtekarlık ile alınmış bir doküman ile yakalanan kişilere uygulanacak yaptırımlar.

2.2.2. Kontroller

STCW-F Sözleşmesi gereğince yapılacak kontroller şunlardır [21].

- Diğer bir ülkenin limanındaki balıkçı gemisi, o ülke tarafından tam yetkili memurlar tarafından sözleşmece belgelendirilmesinin tasdiki için kontrole tabidir.

- Mal ve deniz çevre temizliği açısından tehdit oluşturacak bir eksiklikle karşılaşıldığı durumlarda kişilere, kontrolü yapan ülke tehlike giderilinceye kadar geminin seyir yapmasına izin vermeyecektir.
- Kontrol yapılırken, bir geminin gecikmesinden kaçınmak için mümkün olan bütün çaba sarf edilmelidir. Yabancı balıkçı gemileri personeli için alınan tedbir ülke bayrağı takan gemilerden az olmayacaktır.

2.2.3. Yürürlüğe Giriş

Sözleşme 15 devletin rezervasyon olmaksızın, gerekli belgeleri onaylayıp kabul ettikten 12 ay sonra yürürlüğe girecektir. Sözleşmenin yürürlüğe giriş gereksinimleri hususunda katılım, tasvip ve kabul senetlerini teminat eden ülkeler için, katılım, onaylama ve kabul, yürürlüğe giriş tarihinde etkinlik kazanacak veya teminat senetlerinin tarihinden üç ay sonra veya daha ileriki bir tarihte etkinlik kazanacaktır. Sözleşme yürürlüğe girdikten üç ay sonra onaylama ve kabulü temin eden ülkeler için sözleşme etkili olacaktır. Herhangi bir düzeltme kabul edilmiş sayıldıktan sonra, onaylama ve kabul için temin edilmiş bir senet sözleşmeye düzeltilmiş olarak uygulanır [21].

2.2.4. Geçiş Süreci Gereksinimleri

Sözleşme yürürlüğe girmeden önce o ülkenin telsiz düzenlemelerine uygun olarak verilmiş bir uzmanlık belgesi, sözleşme yürürlüğe girdikten sonra geçerli olarak onaylanacaktır. Sözleşmenin yürürlüğe girdiği bir ülke, beş yılı aşmayan bir süre zarfında önceki deneyimlerine uygun belgelendirme işlemine devam edebilir. Bu belgeler sözleşmenin amacına uygun sayılacaktır. Bu geçiş süresi içindeki belgeler sadece sözleşme yürürlüğe girmeden önce denizde çalışmaya başlayan kişilere verilecektir. Diğer bütün adaylar, sözleşmenin gereklerine uygun olarak sınava alınıp belgelendirileceklerdir.

Sözleşme yürürlüğe girdikten iki yıl sonra balıkçı gemisi çalışanlarından uygun bir sertifika ya da uzmanlık belgesi olmayanlar bazı koşulları sağlamak koşuluyla belgelendirileceklerdir [21]. Bu koşullar:

- Son yedi yıl içinde üç yıldan az olmayan bir sürede denizde çalışmış

olmak,

- Yeterli performans gösterdiğine dair belge,
- Sağlık yeterliliği (özellikle duyma ve görmeyle ilgili).

2.2.5. STCW-F Sözleşmesi'nin Kabul Edilmesiyle Taraf Devletleri Bekleyen Yükümlülükler

Sözleşmenin kabul edilmesiyle birlikte taraflar sözleşmenin bütününe teşkil eden gereksinimleri yerine getirmekle yükümlüdürler. Taraflar bütün kanunları, hükümleri, teklifleri ve kararları yayımlamakla ve güvenlik, deniz çevre temizliği ve deniz aşırı gemi personelinin görevleri için yeterli olmaları açısından sözleşmeye tam bir etkinlik kazandırmak için gerekli diğer bütün adımları atmakla yükümlüdür. Her ülke genel sekreterliği, sözleşmenin gereksinimlerinin etkisini artırıcı tedbirler alınmış, sözleşmeye uygun olarak verilmiş sertifikaların numunelerini içeren bir rapor hazırlayacaktır. Balıkçı gemisi personeli bu sözleşmenin gereksinimlerine uygun olarak belgelendirileceklerdir.

2.3. Türkiye'deki Balıkçılık Sektörü ve STCW-F Sözleşmesi'nin Kabulü Öncesi Türkiye'de Yapılması Gereken Çalışmalar

Türkiye yakın bir gelecekte STCW-F Sözleşmesi'ni kabul etmeyi düşünmektedir. Bunun için bu bölümde ülkemizdeki balıkçılık sektörüne kısaca değinilerek, sözleşmeyi kabul etmeden önce yapılması gereken düzenlemelerin neler olduğu anlatılmıştır.

2.3.1. Türkiye'de Balıkçılık Sektörü

Ülkemiz, coğrafik konumu ve uygun iklim kuşağıyla balıkçılık yönünden çok zengin kaynaklara sahiptir. Bu da ülkemizde azımsanmayacak bir kesimin bu sektöre yönelmesini sağlamıştır. Türkiye'de, günümüzde 29 bin kişi balıkçılıkla uğraşmaktadır.

Türkiye'de, balıkçılık daha çok Karadeniz Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır. 20 metre üzeri 277 adet balıkçı gemisine sahip olan Karadeniz, ülke filosunun %48'ini oluşturmaktadır. Bunu %30 ile Marmara, %14 ile Akdeniz ve %9 ile Ege Bölgesi

izlemektedir. Türkiye’de yaklaşık 6700 kişi balıkçı gemisinde çalışmaktadır (Tablo 12.) [22].

Tablo 12. Tonaj, makine gücü, boy ve personel sayısına göre Türkiye’deki balıkçı filosunun dağılımı [22]

Filo özellikleri	Toplam(Adet)	Doğu Karadeniz	Batı Karadeniz	Marmara	Ege	Akdeniz
Tonaj (GT)						
TOPLAM	17 953	4 420	2 766	2 951	5 712	2 104
1 - 4	14 352	3 790	1 927	2 084	4 949	1 602
5 - 9	2 007	366	340	419	588	294
10 - 19	734	129	235	198	88	84
20 - 49	347	36	104	101	44	62
50+	513	99	160	149	43	62
Makine gücü (HP)						
TOPLAM	17 953	4 420	2 766	2 951	5 712	2 104
1 - 9	7 612	1 861	760	1 401	3 170	420
10 - 19	3 119	830	520	351	683	735
20 - 49	3 500	834	475	402	1 256	533
50 - 99	1 717	467	435	283	391	141
100+	1 873	408	556	463	192	254
Makinesiz	132	20	20	51	20	21
Gemi boyu (Metre)						
TOPLAM	17 953	4 420	2 766	2 951	5 712	2 104
1 - 4.9	260	120	60	30	30	20
5 - 9.9	15 467	3 950	2 140	2 334	5 312	1 731
10 - 19.9	1 654	243	396	414	326	275
20+	572	107	170	173	44	78
Personel sayısı						
1 - 4	6 137	1 752	1 243	954	1 394	794
5 - 9	275	33	99	53	34	56
10 - 19	145	12	54	47	23	9
20 - 29	101	16	45	32	4	4
30+	35	11	6	18	-	-

2.3.2. Türkiye’deki Gemiadamlarının Eğitim ve Bilgi Durumu

Gemi adamlarının ülkemizdeki durumu, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Bilimsel Araştırma Projeleri kapsamında Başar, E. (2007), tarafından yürütülen çalışmada balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının durumu belirlenmiştir [23].

Bu çalışmaya göre, Türkiye’de balıkçı gemilerinde çalışan gemi adamlarının eğitim seviyeleri oldukça düşük seviyededir. Çoğu gemiadamının eğitim seviyesinin ilkokul düzeyinde olduğu görülmektedir. Ayrıca, mesleki eğitim konusunda da karada yeterli seviyede eğitim almadıkları ve çoğunun edindikleri bilgilerin, deniz tecrübesi

sonucu oluştuğu ortaya çıkmaktadır. Gemi adamlarımız balıkçı gemisinde çalışabilmeleri için gerekli olan sertifikaları ve diğer eğitimlerinin çoğunu özel kurslardan aldığı görülmektedir. Üniversitelerde açılan kurslara gemiadamlarının fazla rağbet göstermemesinin sebebi olarak da, özel kurslarda balıkçı gemisinde çalışan ya da çalışmak isteyen gemiadamlarına daha esnek davranıldığı söylenebilir [23].

Balıkçı gemilerinde çalışan gemi adamlarının büyük bir çoğunluğu balıkçı gemilerindeki operasyonlarla ilgili hiçbir eğitim almadan denize çıkmakta, bu bilgileri zamanla gemide çalışarak edindikleri tecrübelerle sağlamaktadırlar. Bu da denizlerde avlanma esnasında, ağı atarken ya da toplarken veya trol işi ile uğraşırken bilgi eksikliğinden dolayı kazalara sebebiyet vermektedir. Ayrıca balıkçılarımızın, gerek ulusal gerekse uluslararası mevzuat hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıkları görülmüştür. Bu da balıkçılarımızın hem ülkemiz sularında hem de uluslararası sularda seyrederken ve de limanlarda buldukları vakitlerde, bilgi yetersizliğinden doğan birtakım sorunlar yaşamalarına neden olmaktadır. Bu sorunların giderilebilmesi için balıkçılarımızın bu mevzuatlar hakkında yeteri kadar bilgi sahibi olması şarttır.

MARPOL (Deniz Kirliliği) Sözleşmesi, denizlerin gemiler tarafından işletme veya kaza nedeniyle kirletilmesinin önlenmesini amaçlayan uluslararası temel anlaşmadır [23]. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin; kazalar sonucu petrol yayılmaları, gemi boyaları ve balast suları dışında önemli bir nedeni de gemilerin katı ve sıvı atıklarını denize boşaltmalarındadır. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini önleme anlaşması (MARPOL)'e göre gemiler, denize boşaltılması yasak olan atıklarının işlem görmesi sonucu kalan kalıntılarını depolamak zorundadır [24]. Gemiler, kirletici atıklarından kurtulmak için boşaltılma izni verilen atıkları denize boşaltmakta, izin verilmeyenleri de işleme tabi tutarak (yakma, ayırma v.s.) kalanları seyir esnasında depolayarak, limanlardaki atık kabul tesislerine boşaltmaktadırlar. Böylece denizlerin kirlenmesinin önlenmesi amaçlanmaktadır. Bilindiği üzere deniz kirliliği balıkların yaşamları için çok büyük tehlikeler arz etmekte nesillerinin tükenmesine sebep olmaktadır. Bu kuralları uygulamayan gemilere caydırıcı olması sebebiyle çok büyük para cezaları verilmektedir. Dolayısıyla hem deniz kirliliğinin önlenmesi hem de bu yüksek cezalarla karşı karşıya kalmamak için MARPOL Sözleşmesinin iyi bilinmesi gerekir. Ülkemizde balıkçı gemilerinde çalışan gemi adamlarının çoğu maalesef ki bu sözleşme hakkında hiçbir fikre sahip değildirlere.

COLREG (Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü), açık denizlere çıkan tüm gemilerin seyirleri esnasında diğer gemilerle beraber uygulayacakları kuralları içeren bir tüzüktür. Bu kuralların içerisinde, gemilerin gece ve gündüz gösterecekleri küre ve fenerler, gemilerin birbirlerine yetişirken veya geçerken verecekleri seda işaretlerin ne olduğu gibi kurallar bulunur. Kısacası denizdeki trafik akışını düzenleyerek kazaları önlemek amacıyla oluşturulmuştur. Dolayısıyla bu tüzüğün tüm dünya balıkçılarında olacağı gibi ülkemiz balıkçılarında da iyi bilinmesi şarttır.

Uluslararası sularda yapılan haberleşmelerin İngilizce olması nedeniyle, anlam kargaşasını veya yanlış anlaşılmayı önlemek adına da kaptan ve zabıtların İngilizce bilgilerinin yeterli seviyede olması gerekmektedir. Aksi takdirde kazalara sebebiyet verecek olaylarla karşı karşıya kalınabilir. Balıkçılarımızın İngilizce haberleşmelerde zorlandıkları ve telsiz haberleşmelerini etkin bir şekilde yapamadıkları bilinmektedir.

Ülkemizde balıkçılık sektörü, yapısı itibariyle tamamen devlet kontrolü altında değildir. Tam olarak ne kadar kişinin bu işle uğraştığı ve ne kadar balık avlandığı da dolayısıyla kesin olarak saptanamamaktadır. Bu da STCW-F Sözleşmesi'ni kabul etmeyi düşünen ülkemiz için olumsuz bir durum ortaya çıkarmaktadır.

Tüm bu veriler göz önüne alınacak olursa, STCW-F Sözleşmesi'ne taraf olması beklenen ülkemizde balıkçıların bu eksikliklerinin oluşturulacak eğitim modelleriyle giderilmesi gerekmektedir.

2.3.3. STCW-F Sözleşmesi'nin Kabulü Öncesi Türkiye'de Yapılması Gereken Çalışmalar

STCW-F Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra STCW-F sertifikasına ihtiyaç duyulacak, zabıtan ve kaptanlar STCW 78/95 sertifikasıyla artık balıkçı gemilerinde çalışamayacak. Dolayısıyla, balıkçı gemisinde çalışmak isteyen personelin STCW-F'e uygun yeni sertifikalarının olması gerekecek. Bunu için de sözleşmeye uygun olarak hazırlanmış bir eğitim almak zorunda kalacaklardır. Böyle bir eğitim modeli, sözleşme öncesi, BAŞAR, E. tarafından geliştirilmiştir [25].

Model, balıkçı gemilerinde zabıtan ve kaptanlık yaptırmak üzere 3 grup denizciyi hedef almıştır. Eğitim modeli, operasyon ve yönetim bölümü olmak üzere 2 bölümden oluşur. Operasyon bölümü 3 grup denizci için ayrı olarak planlanmaktadır. Operasyon eğitimi içerisinde, seyir, ilkyardım, acil durum işlemleri, balıkçı gemisi manevrası, av

elleçleme ve istif, vardiya tutma, meteoroloji, avlanma teçhizatı, haberleşme ve avlanma operasyonları gibi dersler bulunmaktadır. Bu seviyeyi tamamlayan adaylar daha sonra 2 ay süren ve ortak konuları içeren yönetim seviyesi eğitimi alırlar. Burada da adaylara, deniz hukuku ve uluslararası sözleşmeler, denizcilik İngilizcesi, balık stoklarını koruma, balıkçı gemisi yönetimi ve balıkçı simülatörü gibi dersleri içeren bilgiler verilmesi planlanmaktadır (Tablo 13) [25].

Tablo13. Kaptan ve zabitan için eğitim kursları [25].

1. grup denizciler (3 ay)	2. grup denizciler (7 ay)	3. grup denizciler (1 ay)
OPERASYON SEVİYESİ		
Seyir İlk Yardım Acil Durum İşlemleri Balıkçı Gemisi Manevrası	Seyir Denizde Güvenlik Tıbbi Bakım Balıkçı Gemisi Manevrası Av Elleçleme ve İstif Balıkçı Gemisi Stabilitesi Vardiya Tutma Meteoroloji Avlanma Teçhizatı Arama Kurtarma Haberleşme	Avlanma Operasyonları
1. 2. 3. grup ortak dersler		
YÖNETİM SEVİYESİ (2 ay)		
Deniz Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Meteoroloji ve Oşinografi Denizcilik İngilizcesi IMO/ILO/FAO Güvenlik Kodu Deniz Çevre Koruma Balık Stoklarını Koruma Balıkçı Gemisi Yönetimi Balıkçı Simülatörü		

STCW-F Sözleşmesi'ne uygun olarak geliştirilen bu eğitim modeliyle, balıkçı gemilerinde çalışmak üzere, gerek teknik bilgi olarak yeterli donanıma sahip gerekse denizde karşılaşılabilecek olumsuz koşullarda ne yapacağını bilen zabıt ve kaptan yetiştirilmesi sağlanacaktır.

Bilindiği üzere balıkçı gemilerinde kaza oranları yüksektir. Bu oranı azaltmak için bu modeli uygulamak oldukça önemlidir.

2.3.3.1. Türkiye’deki Balıkçı Gemilerinde Çalışacak Kaptan ve Zabitanlarına STCW-F Sözleşmesi’ne Göre Verilmesi Gereken Eğitimler

Sözleşme’nin yürürlüğe girmesiyle, balıkçı gemisi kaptan ve zabitanları sözleşmenin öngördüğü eğitimleri alarak bu tip gemilerde çalışabileceklerdir. Kaptan ve zabitanların balıkçı gemilerinde görev yapabilmeleri için hangi bilgilerle donatılacağı aşağıda detaylı olarak anlatılmıştır.

2.3.3.1.1. Seyir Bilgisi

Balıkçı gemileri seyre çıkmadan önce bir sefer planı hazırlamalıdır. Bu plan hazırlanırken, seyir yapacağı bölgenin genel durumu göz önünde bulundurulmalıdır.

Bu sefer planı, dar sular, buzlu bölgeler, kısıtlı görüş durumları, trafiğin yoğun olduğu ve seperasyon bölgeleri dikkate alınarak hazırlanmalıdır. Yine seyir sırasında, göksel gözlemler yapılmalıdır. Sahil işaretlerinden, fenerlerden kerteriz almak suretiyle yararlanmalıdır. Ayrıca gemideki seyirle ilgili cihazlar da etkin bir şekilde kullanılmalıdır.

2.3.3.1.2. Vardiya Tutma

Denizlerde seyrederken tüm gemiler için geçerli, uyulması zorunlu bazı kurallar vardır. Bu kuralların tümü Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü’nde yer almaktadır. Balıkçılarımız da bu tüzükteki kuralları bilmelidirler. Denizlerde vardiya tutma prensiplerini tam olarak uygulamalıdır.

2.3.3.1.3. Radar Bilgisi

Kaptan ve zabitlerin seyir sırasında en çok ihtiyacı olan elektronik cihazlardan biri radardır. Bu yüzden radar etkin bir şekilde kullanılmalıdır. Bunun için seyirden sorumlu zabıt, radarı etkin kullanabilmesi için aşağıdakiler hakkında tam bilgiye sahip olmalıdır:

- Performansa ve doğruluğa etki eden faktörler,
- Ekran ayarı ve bakımı,

- Bilgi yanlışlığı keşfi ve yanlış eko,
- Tarama ve kerteriz,
- Kritik eko tanımlaması,
- Diğer gemilerin rota ve hızları,
- Kendi gemisindeki rota ve hız değişikliği etkisi,
- Diğer gemilerin rotası ve hız değişikliğinin tespiti,
- Kendi gemisindeki rota ve hız değişikliği etkisi

2.3.3.1.4. Manyetik ve Cayro Pusula Bilgisi

Seyirden sorumlu zabıt, manyetik ve cayro pusulayı kullanabilmelidir. Ayrıca manyetik ve cayro pusula hatalarını bulabilmeli, pusula tahsisi yapabilmelidir. Bunun için pusula elemanlarını (flender çubuğu, bakraç, küreler... vb.) iyi bilmelidir.

2.3.3.1.5. Meteoroloji ve Oşinografi Bilgisi

Balıkçı gemisi kaptanı ve zabıtları için çok önem arz eden bir konuda meteoroloji ve oşinografi bilgisidir. Bunu için vardiyadan sorumlu kişi, meteorolojik aletler ve uygulama bilgisine sahip olmalıdır. Çeşitli hava sistemlerinin karakteri hakkında, tropik fırtına, fırtına merkezi ve tehlikeli bölgelerden kaçınma hususunda gerekli bilgilere haiz olmalıdır. Gemiye tehlike oluşturacak hava koşullarında (örneğin, sis, yağmur, tipi... vb.) ne yapması gerektiğini bilmelidir. Uygun seyir yayınları, gel-git ve akıntı ile ilgili olarak da, yüksek ve alçak su zamanı hesabını yapabilmeli ve gel-git akıntılarının yönü ve oranı bilgisine sahip olmalıdır.

2.3.3.1.6. Balıkçı Gemileri İçin Manevra ve Elleçleme

Balıkçı gemileri için bir başka önemli husus ta geminin manevraları ve avın elleçlenmesi durumudur. Bunun için gemide görevli tüm kişiler aşağıda belirtilen hususlar hakkında tam bilgiye sahip olmalıdır:

- Rüzgar ve gel-git durumlarında limana yanaşma, limandan ayrılma ve demirleme işlemleri,
- Sığ sularda manevra,

- Ağır havalarda uygun hızda manevra ve elleçleme, tehlikedeki bir gemi ya da hava şartı nedeniyle sürüklenen ya da kumanda altında olmayan bir gemiye yardım,
- Avlanma esasında geminin güvenliğine ters etki edecek faktörlere özel dikkat,
- Kötü havalarda kurtarma botları ve can salının indirilme tedbirleri,
- Kurtarma botlarından gemiye adam alma metotları,
- Buzlu bölgelerde seyir yaparken pratik yöntemler,
- Trafik seperasyon hatlarının kullanımı ve seperasyon bölgelerinde manevra,
- Geminin baş ve kıç dalgalarından gemiye olacak zarardan kaçınmak için emniyetli hızda seyrin önemi,
- Denizde balık sevkıyatı,
- Deniz yakıt transferi

2.3.3.1.7. Balıkçı Gemisi Yapısı ve Stabilitesi

Balıkçı gemilerinde avın yakalanması ve yakalandıktan sonra güverteye alınması ve istifi geminin dengesi açısından çok önemlidir. Yanlış yapılacak bir hareket geminin bir tarafa yatmasını veya tumba olmasına sebebiyet verebilir. Bu yüzden balıkçı gemilerinde çalışan kaptan ve zabıtlar, teorik trim ve stabilite etkenleri, stabilite bilgisi kullanımı, stabilite ve trim tabloları kullanımı hakkında bilgili olmalıdırlar. Ayrıca serbest su yüzeyi etkisi, güverte suyu, su ve hava geçirmezlik bilgisiyle beraber, gemi yapısal elemanlarının ve özel bölümlerinin isimleri hakkında genel bilgiye sahip olmalıdırlar.

2.3.3.1.8. Av Elleçleme ve İstif

Balıkçı gemilerinde çalışan tüm personel, avlama gereçlerini iyi tanımalıdır. Av güvenliği ve istifi hususlarına dikkat etmeli gemiyi tehlikeye sokacak durumlardan kaçınmalıdır. Yükleme ve boşaltma operasyonu sırasında, ne yapması gerektiğini bilmeli, kendi görev ve sorumluluklarına göre davranmalıdır (Şekil 4) [26].



Şekil 4. Ağını toplayan bir gırgır teknesi [26]

2.3.3.1.9. Yangından Korunma ve Yangınla Mücadele Uygulamaları

Tüm balıkçı gemisi personeli, yangına sebebiyet verecek durumları, yangın sınıflarını, yangınla mücadele sistemlerini iyi bilmek zorundadır. Hangi yangına ne çeşit yangın söndürücülerle müdahale edeceğini ve gemide bulunan yangın söndürme teçhizatı çeşitleri ve yerlerini bilmelidir. Yine gemilerde yangın talimleri sık sık yapılmalıdır. Herkes talimlerde görevlerini bilmeli ve eksiksiz uygulamalıdır.

2.3.3.1.10. Olağanüstü Durum Prosedürleri

Balıkçı gemilerinde bir başka önemli husus, karşılaşılabilecek herhangi bir olağanüstü durumda ne yapılacağını bilmesidir. Böyle durumlarda panik yapılmamalıdır. Zamanında ve doğru verilmiş kararlar uygulama yapılması, sonuca ulaşmayı sağlayacaktır. Bunun için aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir:

- Limana yanaşma tedbirleri,
- Karaya oturmadan önce ve sonra alınacak tedbirler,
- Teçhizatın karaya veya başka bir cisme çarpmasına karşı alınacak tedbirler,
- Karaya oturmuş bir gemiyi yardımcı veya yardımsız yüzdürme,
- Çatışmaya karşı alınacak tedbirler,
- Geçici sızıntı önlemi,
- Acil durumlarda tayfa güvenliğini koruma tedbirleri,
- Yangın ve infilak durumlarında hasar önlemi ve onarımı,
- Gemiyi terk etme,
- Yedek dümen kullanımı,

- Tehlikedeki bir gemiden ya da batıktan adam kurtarma,
- Denize adam düşmesi prosedürleri
- Can kurtarma teknikleri bilgisi
- Ticaret gemisi arama kurtarma el kitabı hakkında tam bilgi

2.3.3.1.11. Tıbbi Bakım

Balıkçı gemisinde çalışan tüm personel temel ilk yardımın nasıl yapılacağını bilmelidir. Bunun yanı sıra, sağlıkla ilgili diğer hususlarda görevli zabıt, gemide yaralanan birine müdahale edebilmeli, hastalanan personele doğru ilaç teminini sağlamalıdır. Ayrıca, telsizle genel tavsiye alabilmeli, gemiler için uluslararası genel rehber veya denk olarak ulusal yayınlar ve uluslararası sinyal kodlarının genel bölümü hakkında bilgi sahibi olmalıdır.

2.3.3.1.12. Deniz Hukuku

Kaptanın sorumluluğunu ve yükümlülüğünü özel olarak etkilediği için, özellikle güvenlik ve deniz çevre temizliğini korumaya yönelik aşağıdaki konuları içeren uluslararası deniz hukuku bilgisinin olması gerekir.

- Balıkçı gemilerinde bulundurulması zorunlu sertifika ve diğer doküman bilgileri ile birlikte nasıl edinildikleri ve yasal geçerlilik bilgisi,
- 1993 Torremolinos protokolünün ilgili gereksinimleri altındaki sorumluluklar,
- 1974 Uluslararası denizde güvenlik sözleşmesinin bölüm 5'deki ilgili gereksinimleri altındaki sorumlulukları,
- 1978 Protokolü ile değişen 1973 denizde çatışmayı önleme tüzüğü'nün ek 1 ve ek 5 altındaki sorumlulukları,
- Deniz sağlık deklarasyonu ve uluslararası sağlık düzenlemelerinin gereksinimleri,
- 1972 Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü altındaki sorumluluklar,
- Uluslararası personel ve gemi güvenliğini etkileyen diğer belgeler altındaki sorumluluklar

2.3.3.1.13. İngilizce Dil Bilgisi

Özellikle uluslararası sularda sefer yapan balıkçı gemilerinde, yönetim kadrosunda bulunan (kaptan, baş makinist, vardiya zabiti, makine zabiti ve telsiz zabiti) kişilerin yeterli düzeyde İngilizce bilgisinin olması gerekmektedir. Gerek sözlü gerekse yazılı tüm uygulamaları anlayabilecek seviyede İngilizce bilgisinin olması gerekmektedir. Bunlara örnek olarak; ilgili personelin harita ve diğer yayınların kullanmasını sağlayacak yeterli İngilizce bilgisinin olması, meteorolojik bilgileri anlama ve geminin güvenliğini içeren tedbirleri alma, diğer gemilerle ya da sahille bağlantıları kurma ve IMO standart deniz haberleşmesini anlama kabiliyeti bilgilerini verebiliriz.

2.3.3.1.14. Haberleşme

Bu konunun içerisinde, Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi'nin (GMDSS) etkili kullanımı prensipleri hakkında genel bilgi, seyir ve meteorolojik uyarı sistemi ve uygun haberleşme servisleri bilgisi, haberleşmede yanlış kullanımından doğacak ters etkilerin bilinmesi ve mors sinyalleri gönderme ve alma kabiliyeti ve uluslararası kod ve sinyallerin kullanılması verilebilir.

2.3.3.1.15. FAO/ILO/IMO Balıkçılar İçin Güvenlik Kodu

Tüm balıkçı gemisi personeli, balıkçılar için güvenlik kodu kitabının özellikle A bölümünde yer alan kısımlar hakkında bilgi sahibi olmalıdırlar. Bu kısmın içerisinde, balıkçı gemilerinde güvenli yaşam ile ilgili bilgiler bulunmaktadır.

2.3.3.2. Türkiye'deki Balıkçı Gemilerinde Çalışacak Telsiz Zabıtlarına STCW-F Sözleşmesi'ne Göre Verilmesi Gereken Eğitimler

Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra 24 metre ve üzeri balıkçı gemilerinde, gerek gemiler arası gerekse gemi ile karadaki sahil istasyonu veya limanlarla haberleşmeyi sağlayacak telsiz zabıtlarına ihtiyaç duyulacak. Telsiz zabıtlarını de bu yüzden önemli görevler beklemektedir. Bu yüzden balıkçı gemisinde çalışan veya çalışmak isteyen telsiz zabıtları aşağıdaki bilgileri içeren bir eğitim almalıdırlar.

- Acil durumlarda telsiz servislerinin hazırlığı,
- Ticari Gemi Arama ve Kurtarma El Kitabı'ndaki (MERSAR) prosedürler dahil olmak üzere telsiz arama ve kurtarma haberleşmeleri,
- Yanlış tehlike alarmlarının yayınımasını önlemek ve yanlış tehlike alarmlarının etkilerini azaltmak için düzenlemelerin anlamları,
- Gemi rapor verme sistemleri,
- Telsiz tıbbi servisleri,
- Uluslararası işaret kodları ve standart denizcilik haberleşme sözcüklerinin kullanımı,
- Elektriksel ve sürekli iyonlaşma ışınımı tehlikesi dahil olmak üzere, telsiz teçhizatındaki tehlikelere bağlı personel ve geminin güvenliği için önleyici maddeler.

2.3.3.3. Türkiye'deki Balıkçı Gemilerinde Çalışacak Başmakinist ve Makine Zabıtlarına, STCW-F Sözleşmesi'ne Göre Verilmesi Gereken Eğitimler

Bu eğitimlerde, sözleşmenin kabulünden sonra ülkemizdeki balıkçı gemilerinde çalışacak başmakinist ve makine zabıtlarının alması gerekli eğitimlerin neler olduğu anlatılmaktadır.

Buna göre başmakinist ve makine zabıtları, balıkçı gemilerindeki tutuşturma yöntemlerinin neler olduğunu, ısı iletiminin nasıl sağlandığının yanı sıra, mekanik ve hidrodinamik bilgisinin de yer alacağı eğitimleri almalıdırlar.

Ayrıca uygun olan, dizel deniz makineleri, deniz buhar itici güç demir başı ve deniz benzin türbinleri hakkında yeterli donanıma sahip olacaktır. Dümen idaresini sağlayan dişli sistemi, yakıtların özellikleri ve yağlayıcı maddeler, malzemelerin özellikleri, yangın söndürme acenteleri, elektriksel deniz gereci, otomasyon deniz malzemelendirme ve kontrol sistemi, stabilite ve hasar kontrolü dahil olmak üzere balıkçı gemisi yapısı, yardımcı sistemler ve soğutma sistemlerini içeren eğitime sahip olmalıdırlar.

Her makine zabiti, en azından uygun olduğunda, dizel deniz makineleri, deniz buhar itici güçleri, deniz gaz türbinleri, dümenle kontrol dişli sistemleri dahil olmak üzere yardımcı makine sistemlerinin bakımı ve çalıştırılması, elektriksel ve kontrol

gerecinin bakımı, test edilmesi ve çalıştırılması, avlanma gereçlerinin bakımı ve güverte makineleri, makinelerin işlevini, halatların yerini bulma ve hasarı önlemek için yapılacak hareket, güvenli bakım organizasyonu ve tamir prosedürleri ile ilgili teorik ve pratik bilgiye sahip olacak eğitimlere katılmalıdırlar.

Yine gemilerde çok önemli olan, yangının yerini bulma, söndürme ve yangını önlemek için yöntemler ile bu durumlar için yardım konularını iyi bilmelidirler.

Deniz kirliliği yıllardan beri önüne geçilememiş bir problemdir. Bunu asgariye indirmek için de deniz ortamının tesadüfi olarak ya da işlevsel durumlara göre incelenmiş düzenlemeler, yöntemler ve bu tür kirlenmeyi önlemek için nelerin yapılması gerektiği iyi bilinmelidir.

Makinelerin açıklıklarında olabilecek yaralanmalara ilişkin ilk yardım ve ilk yardım gereçlerinin kullanılabilirliği, can kurtarma araçlarının kullanımı ve işlevi, Makine dairesinde gerçekleşen su alma olayını önlemek için yapılan özel hareketle hasar kontrolü yöntemleri ve güvenli çalışma alıştırmaları ile ilgili sahip olunacak bilgiler de balıkçı gemilerinde emniyet açısından oldukça önemlidir.

Her aday makine bölümünün, özellikle deniz ortamının korunması ve güvenliği olmak üzere, özel sorumluluk ve yükümlülüklerini etkileyen, uluslararası kongre ve sözleşmelere ve eklenmiş uluslararası yasa bilgisine sahip olacak ve bu kuralların güncelliğinin takibinden sorumlu olacaktır.

Ayrıca her aday balıkçı gemisi içinde eğitim, organizasyon ve personel idaresi bilgisine sahip olmalıdır.

2.3.3.4. Türkiye'deki Balıkçı Gemilerinde Çalışacak Tüm Personele STCW-F Sözleşmesi'ne Göre Verilmesi Gereken Ortak Temel Güvenlik Eğitimi

Aşağıda açıklanan tüm güvenlik bilgileri, sözleşmeye uygun olarak ülkemizdeki balıkçı gemilerinde çalışacak tüm gemiadamlarına uygulanabilir. Bu sayede balıkçı gemilerinde meydana gelebilecek her türlü olağanüstü durumda karşılaşılabilecek olaylar hakkında bilgi sahibi olarak, doğru ve zamanında müdahale yapılmasının önemi ve gereklilikleri anlatılacaktır. Verilecek bu eğitimin içerisinde;

- Can yeleklerinin ve uygun olduğu kadar dalış elbiselerinin giyilmesi dahil olmak üzere personel kurtarma teknikleri,

- Yangınla mücadele ve yangını önleme (güverte, makine dairesi, yaşam mahalli, kuzine yangınları ve müdahale çeşitleri ile birlikte balıkçı gemilerinde bulunan yangın söndürücüler ve yerleri hakkında bilgi),
- Acil durum prosedürleri (geminin su alması, karaya oturma, terk... vb. durumlarda personelin neler yapması gerektiği bilgisi),
- Temel ilk yardım,
- Deniz kirliliğinin önlenmesi,
- Gemi içindeki kazaların önlenmesi ile ilgili bilgiler bulunmalıdır.

Burada amaçlanan gemiye katılmadan önce balıkçı gemilerinde çalışacak gemiadamlarına, denizlerde karşılaşılabilecek her türlü doğa olayına, insan hatasından ve gemi bünyesinden çıkabilecek olumsuz koşullara, doğru müdahale edebilmelerini sağlamak olmalıdır.

Balıkçı gemilerinde çalışmak bir ekip işidir. Dolayısıyla bu sayede ekip ruhu da aşılanmış olacaktır.

Eğitim çalışmalarında herkesin gemideki pozisyonuna uygun görev dağılımı yapılmalı, gerçeğe yakın senaryolarla eğitim desteklenmelidir. Böylece gemiye çıkmadan önce denizde karşılaşılabilecek tehlikeler daha karada iken tatbik edilerek müdahaleler bilinçli ve zamanında yapılmış olacak, böylece denizdeki panik havası önlenmiş olacaktır.

Bilindiği üzere balıkçı gemilerinde meydana gelen can kayıplarının büyük bir kısmı geç kalınmaktan ve bilgi eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Bu sayede, verilecek eğitimle can kayıplarını azaltmak mümkün olacaktır.

2.3.3.5. Balıkçı Gemilerindeki Zabıt Haricindeki Gemi Adamlarına Verilmesi Gereken Eğitim

Mümkün olduğu kadar eğitim, balıkçı gemisi personeline, gemiye katılmadan önce karada verilmelidir. Eğer verilemiyorsa kaptan veya görevli zabıt tarafından bu bilgilerin personele gemide verilmesi ve belli periyotlarla tekrar edilmesi gerekir. Bu eğitim de personele aşağıdaki konuları içeren bilgiler verilmelidir.

Balıkçı gemilerinde çalışan gemi adamları, yaygın olarak kullanılan denizcilik konularına ve emirlerine alışkın olmalıdırlar. Kaptanın veya sorumlu zabıtın vereceği görevi anlayabilmeli ve tatbik edebilmelidir. Gemi personeli ayrıca, ağ donanımını suya

atmak, donanımı vira etmek ve avı gemiye almak gibi balıkçılık operasyonu ile ilgili teorik ve pratik bilgilere ve bunların sebep olacağı tehlikelere alışkın olmalıdır. Ayrıca, Balıkçılar geminin hareket ve hızlanmalarından kaynaklanan, gemideki kaygan yüzeylerin sebep olduğu tehlikeleri anlayabilmelidirler.

Özellikle yangın tehlikelerini en aza indirmek için, herkesin acil durumlarda kendisine ait olan görevlerin yazılı olduğu, iyi bir yönetim organizasyonunun olması gerekmektedir. Bu organizasyonunun anlaşılması için de talimler düzenli aralıklarla gemi içerisinde yapılmalıdır. Gemide bulunan tüm acil durum ekipmanlarının neler olduğu ve gemide bulunduğu yerler bilinmelidir. Ayrıca tüm personel bu teçhizatların kullanımını bilmelidirler.

Gemiadamları, balıkçı donanımının özel bir tipi ile birleştirilmiş güverte teçhizatının her bir parçasının yapısı, uygulanması ve kullanım amacına alışkın olmalıdır. Trol gönderleri, kreynerler, babalar, güç perdeleri, gırgır gemisi perdeleri, vinçler, bumbalar, ağ tamburları ve borda silindirleri gibi güverte teçhizatları ile ilgili yeterli bilgiye sahip olmalıdırlar.

Ayrıca balıkçı gemisi personeli aşağıda belirtilen hususlar hakkında da gerekli bilgiye sahip olmalıdırlar:

- Balıkçı gemileri yaygın tiplerinin su geçirmez bütünlüğü ve genel su geçirmezliğinin anlaşılması,
- Balıkçı gemisinin su geçirmez bütünlüğü ve su geçirmezliği ile ilgili kapılar ve açık alanlar için doğru aletlerin çalıştırılmasının bilinmesi,
- Balıkçı donanımı ve av istifinin bilinmesi,
- Serbest liman işleyişinin bilinmesi,
- Halatlar, tel halatlar, zincirler, bosalar, bumbalar, bumba dikmeler, vinçler gibi güverte araçları ve teçhizatının bakımı ve elleçlenmesinin bilinmesi,
- Tel halatlar ve halatlardaki kasa dikişlerinin ve dikişlerin yapımının bilinmesi,
- K1ç, baş, koltuk ve palamar halatları dahil bağlama halatlarının kullanımı ve bağlama işlerinin genel bilgisi,
- Yedekleme, demirleme ve bağlama komutları ve dümen kumandaları bilgisi.

2.3.3.5.1. Kişisel Canlı Kalma Teknikleri ile Balıkçı Gemisi Personeli Eğitimi

Balıkçı gemilerindeki personel, çatışma, yangın ve su alarak batma gibi gemide olabilecek tüm acil durumlara her zaman hazırlıklı olmalıdır. Böyle durumlarda herkes kendine düşen görevleri eksiksiz yapmalıdır. Bu görevler, personelin gemideki pozisyonu ve yapabilme kabiliyetine göre kaptan tarafından belirlenerek herkese öğretilmelidir.

Balıkçı gemilerinde taşınması zorunlu can kurtarma aletlerinin çeşitleri, canlı kalma ilkeleri ile ilgili eğitim personele verilmelidir. Bunun için eğitim ve talimlerin önemi çok büyük önem arz etmektedir. Bu eğitim ve talimlerde; özellikle role cetvelindeki bilgi, her hangi bir acil durumda personelin kendi görevleri, gemideki kişisel canlı kalma istasyonu, tüm mürettebatı yangın gibi acil istasyonlara çağıran işaretler, kendilerine ait ya da yedek can yeleklerinin yeri, yangın alarm kontrollerinin yeri, kaçış yolları, panik durumunun sonuçları açık olarak verilmelidir.

Personele, gemide canlı kalma istasyonlarına çağrıldığında yapılması gereken hareketler ile ilgili olarak da detaylı bilgiler verilmelidir. Bunlar arasında, uygun elbisenin giyilmesi, bir can yeleği ve dalış elbisesinin giyilmesi, uygun zamanda battaniye getirilmesi gibi ek koruyucuların toplanması bilgileri de yer almalıdır.

Bir balıkçı gemisinde gemiyi terk edilmesi istendiğinde de personel neler yapması gerektiğini bilmelidir. Bunun için, balıkçı gemisinden ya da sudan kurtarma gemisi nasıl bordalanır, yüksek bir yerden suya nasıl atlanır ve suya girerken yaralanma riski nasıl azaltılır, bir helikopter ile kurtarma operasyonlarında yapılması gereken hareketler anlatılmalıdır.

Sudayken yapılması gerekli hareketler ile ilgili olarak da personel bilinçlendirilmelidir. Sudaki yangın ya da yağdan kurtulma, soğuğa maruz kalındığında davranış biçimleri, suyu köpek balığı sarması durumunda yapılması gerekenler, alabora olmuş bir can salını düzeltme bilgisi personele verilmelidir.

Bir can kurtarma gemisi bordalandığında personele yapılması gereken hareketler ile ilgili kapsamlı bir eğitim verilmelidir. Personel kurtarma gemisini çabuk bir şekilde balıkçı gemisi ve donanımından temizleme, aşırı sıcak ya da aşırı soğuğa karşı koyabilme gibi durumlara karşı hazırlıklı olmalıdır. Geminin demirlemesi gereken durumlarda, ilgili personel deniz demirini kullanabilmelidir. İyi bir gözcülük yapmak da civarda kaybolmuş kişilerin bulunması için yapılması şart olan görevlerdendir.

Kaza zedelerin bakım ve iyileştirilmesi, kurtarma gemisindeki kullanıma uygun teçhizatın kontrolü ve doğru kullanımı da bilinmesi gerekli durumlardır. Böyle durumlarda olabildiği ölçüde civar bölgede kalınmalıdır.

Balıkçı gemilerinde olumsuz bir durumla karşılaşıldığında en önemli şey şüphesiz ki hayatta kalabilmeyi sağlamaktır. Bunun için genel canlı kalma prensipleri ve kazazedeler için ana tehlikeler ile ilgili kapsamlı bir eğitim personele verilmelidir.

Soğuk veya tropikal iklimlerde ne gibi önlemlerin alınması gerektiği, güneş, rüzgar, yağmur ve denize maruz kalındığında nelerin yapılacağı, hipoderminin ve suya dalışın etkileri, vücut sıvılarını korumanın önemi ile birlikte uygun elbise giyilmesinin gerekliliği gemiadamlarına anlatılmalıdır. Denizdeyken, uygun tatlı su ve yemek kullanımı, deniz suyu içilmesinin etkileri de personel tarafından bilinmesi gerekli temel bilgilerdendir. Böyle acil durumlarda moralin de çok önemli olduğu unutulmamalı ve gemi adamları psikolojik olarak da hazır tutulmalıdır.

2.3.3.6. Balıkçı Gemilerinde Seyir Vardiyasının Önemi

Bilindiği üzere balıkçı gemilerinde meydana gelen kazaların büyük bir kısmı gemi seyir halindeyken oluşmaktadır. Bu konuda hiç şüphesiz ki, güvenli bir seyir vardiyasının sürdürülmesi şarttır. Bunun için de, her balıkçı gemisi kaptanı, uygun seyir vardiyası düzenlemelerini uygulamalıdır. Kaptanın genel yönetimi altında, vardiya zabitleri özellikle karaya oturma ve çatışmadan kaçınma ile ilgili özel durumlarda, görev periyotları sırasında balıkçı gemisinin güvenli seyrinden sorumlu olacaktır.

Temel prensipler, bütün balıkçı gemilerinde dikkate alınacaktır. Seyir vardiyası düzenlemesi oluşturulurken, varış yerine doğru ya da avlanma alanlarına özel dikkat edilmelidir. Vardiya yapısı, her zaman olayların ve koşulların üstesinden gelebilmeye uygun ve yeterli olacak bir gözcülük sürdürülmesini sağlamalıdır. Vardiyanın yapısına karar verirken bazı durumlara karşı hazırlıklı olunmalıdır. Köprü üstü hiç bir zaman yalnız bırakılmamalıdır. Gün ışığında ya da karanlıkta hava koşullarına ve görüş mesafesine dikkat edilmeli, seyir tehlikelerine yaklaşıldığında, seyir vardiyasından sorumlu zabitin seyir görevlerine ek olarak uygulanması için yapması gerekenlere özen gösterilmelidir.

Geminin güvenli seyrini etkileyen her hangi bir teçhizatın ve elektronik mevki belirleyici aletlerin ya da radar gibi seyir yardımcılarının işlevsel durumu ve

kullanımına, otomatik kumanda ile geminin donatabileceğine ve seyir vardiyasında özel işlem gerektiren olayların bir sonucu olarak çıkabilen her hangi olağan dışı isteklere dikkat edilmelidir.

Balıkçı gemilerinde gemiadamları zor çalışma şartları altında görev yapmaktadırlar. Bu yüzden vardiya personelinin yapması gereken yorucu işler zarar vermeyecek şekilde belirlenmelidir. Bir seyrin başlangıcındaki ilk vardiya görevleri çok iyi organize edilmeli ve sonraki nöbet değişimlerinde, yeteri kadar dinlenmiş ve göreve hazır durumda olunmaları sağlanmalıdır.

Tasarlanan seyir, uygulanabildiği kadar tüm uygun bilgiler göz önünde tutularak önceden planlanmış ve hazırlanmış olmalıdır. Rotalar ve haritalar seyir başlamadan önce kontrol edilmelidir. Seyir sırasında geminin planlanmış rotayı takip edebilmesi için, seyir aletlerinden gerekli ölçüde faydalanarak, gidilen rota, mevki ve hız sıklıkla kontrol edilmelidir.

Seyirden sorumlu zabıt, gemide bulunan tüm güvenlik ve seyir araçlarının yeri ve tüm kullanımıyla ilgili tüm bilgiye sahip olmalı ve bu araçların kullanılma sınırlarını iyi bilmelidir. Seyir vardiyasından sorumlu zabıt geminin güvenli seyrine engel olabilecek her hangi bir görevi seçmemeli ya da üstlenmemelidir. Seyirden sorumlu zabıtlar düzenledikleri tüm seyir teçhizatını etkili bir biçimde kullanabilmeli, radar kullanırken denizde çatışmayı önlemeye yönelik uygun düzenlemelerde bahsedilen maddelere her zaman uymalıdır. Ayrıca vardiya zabiti gerektiği durumlarda dümen, makineler, ses ve fener işaretlerini kullanmakta tereddüt etmemelidirler. Tereddüde düştükleri her konuda mutlaka kaptana haber vermelidir.

Vardiya zabiti görevdeyken görev ve sorumluluklarının her zaman bilincinde olmalıdır. Bunun için seyirden sorumlu zabıt seyri köprüüstünde tutmalı, nöbet değişimine kadar hiç bir olayda köprüüstünden asla ayrılmamalıdır. Kaptan sorumluluğu aldığı açıkça söyleyene kadar köprüüstünde kaptanın hazır bulunmasına rağmen geminin güvenli seyrinden sorumlu olmaya devam etmelidir.

Bir sonraki vardiya zabitinin, vardiya tutma görevlerinin etkin bir biçimde uygulamayacağına inandığı durumlarda, vardiyayı teslim etmemeli ve bu gibi durumlarda derhal kaptana haber vermelidir. Çünkü seyir zabiti, görevdeyken hem geminin hem de gemideki tüm personelin güvenliğinden sorumludur. Vardiya devreden zabıt, vardiya devralınırken geminin tahmin edilen ya da doğru mevkisinden emin olmalı ve bunu doğrulamadan vardiyayı teslim etmemelidir. Ayrıca geminin planlanan

alınmış rotası, hakiki rota ve hızında olduğunu doğrulamalı ve seyir sırasında her hangi bir seyir tehlikesiyle karşılaşılması durumlarına özellikle dikkat etmelidir.

Geminin seyri ile ilgili seyir sırasında gelişen faaliyet ve hareketler, daha sonradan delil teşkil etmesi sebebiyle, o anda uygun bir şekilde kayıt altında tutulmalıdır.

Vardiya zabiti görevi esnasında, gözcülük ile ilgili hususlara dikkat etmelidir. Bunu için, denizde çatışmayı önlemeye yönelik uluslararası düzenlemelere uygun bir gözcülük sürdürmeli, çatma riski, karaya oturma ve diğer seyir tehlike ve durumları tümüyle değerlendirebilmelidir. Çalışma ortamında önemli değişiklikler hakkında kullanılabilen diğer bütün imkanlara olabildiğince iyi bir şekilde görme ve duyma vasıtasıyla sürekli olarak dikkat etmeli, görüş mesafesi, deniz ve hava durumunun bildirilmesi, trafik yoğunluğu ve geminin seyir yaptığı bölgede gerçekleşen diğer etkinliklerle beraber trafik ayırım bölgeleri yakınında ya da içinde seyir yapılırken gerekli dikkati gösterilmelidir.

Geminin çalışma doğasından kaynaklanan ek iş, acil çalışma şartları ve beklenen manevralar, dümen ve pervane kontrolü ile geminin manevra karakteristikleri iyi bilinmelidir.

Vardiya çalışanları olarak belirlenen mürettebat elemanlarının, sağlık açısından göreve uygunluğu, gemi zabitlerinin ve mürettebatının profesyonel yetkisindeki gizlilik ve bu yetkinin bilgisi, seyir vardiya zabitinin tecrübesi ve bu zabitin gemi malzemelerine, düzenlemelerine ve manevra yapabilme yeteneğine olan aşinalığına dikkat edilmelidir.

Her hangi özel bir anda faaliyetlerin olduğu yerde yer alma ve gerektiğinde işe yarayabilecek yardımın köprüüstüne derhal getirilmesi, alarm sistemleri dahil olmak üzere köprüüstündeki aletlerin işlevsel kullanılma durumu bilinmelidir.

Gemi genişliği ve geminin yönüne göre kullanılabilen görme alanı bilgisine sahip olması ile birlikte hava şartları ile ilgili hususlarda, seyirden sorumlu zabit konuyla ilgili önlemleri almalı ve başta buzlanma durumları olmak üzere, geminin güvenliğini etkileyebilecek havadaki olumsuz değişimler olduğunda kaptana haber vermelidir.

Seyirden sorumlu kaptan ve zabit yapılan işle ilgili ciddi etkileri ya da deniz ortamının tesadüfi kirlenmesinden haberdar olmalı ve özellikle liman düzenlemeleri ve konuyla ilgili uluslararası çerçeveler dahil olmak üzere bu tür kirlenmeyi engellemek için mümkün olan tüm önlemleri almalıdır.

Balık arayan ya da balıkçılıkla uğraşan gemiler aşağıdaki hususlara da dikkat etmelidirler;

- Balıkçılıkla uğraşan diğer gemilere ve donatımına, özellikle durabilme mesafesi ve seyir süratinde daire dönme çapı olmak üzere kendi gemisinin manevra karakteristikleri ve gemiden denize verilen balıkçılık tertibatına,
- Gemideki mürettebatın güvenliğine,
- Hava koşulları, olağan olmayan deniz, istif, avlanma, balıkçılık operasyonlarından çıkan dış kuvvetlerden kaynaklanan su çekimi ve stabilite azalması aracılığıyla gemi güvenliğinde ve mürettebatta oluşan olumsuz etkilere,
- Özellikle güvenlik bölgeleri olmak üzere kıyıda uzak yapılara yakınlığa,
- Balıkçılık donanımına zarar verebilecek batık ve diğer deniz altı engellerine,
- Avın istiflenmesi sırasında, özellikle kış mevsiminde güvertelerde ya da üst taraflarında buzlanma olması muhtemel bölgelerdeki buzlanma riski ve olumsuz hava koşulları riski ve yakıt tüketimine,
- Limana dönüş seyri sırasında her zaman elverişli su çekimi, stabilitesi ve su geçirmez bütünlüğü ile ilgili gerekli şartların sağlandığına dikkat etmelidirler.

Kaptan demirleme sırasında balıkçı gemilerinde güverte ya da köprü üstünden mürettebatın ve geminin güvenliğini sağlamak amacıyla her zaman uygun bir manevra sürdürmeli, telsiz düzenlemeleri şartlarına göre belirlenen uygun frekanslarda, gemi denizdeyken yeterli bir telsiz seyri sürdürülmesini sağlamalıdır.

2.4. Türkiye’de Mevcut Durum ile STCW-F Sözleşmesi’nin Kabulü Sonrası Oluşacak Durumun Karşılaştırılması

Aşağıda şu anda ülkemizde balıkçı gemilerinde çalışmak üzere uygulanan durum ile birlikte, STCW-F Sözleşmesi’nin yürürlüğe girmesiyle oluşacak durum geniş bir şekilde anlatılmıştır.

2.4.1. Mevcut Durum

Ülkemizde, balıkçı gemisi kaptanı olabilmek için şu hususlar gereklidir:

- 18 yaşını bitirmek
- Usta gemici olarak üç yıl deniz hizmeti,

- Güverte lostromosu olarak bir yıl deniz hizmeti,
- Meslek liselerinin balıkçılık, su ürünleri, güverte, güverte avlama bölümü mezunu olmak,
- Denizde güvenlik eğitimlerini tamamlamak,
- İdarenin öngördüğü “balıkçı gemisi kaptanı” sınavını başarmak [27].

Açık deniz balıkçı gemisi kaptanı olabilmek için;

- Yirmi yaşını bitirmiş olmak,
- Usta gemici olarak altı yıl deniz hizmetine sahip olmak,
- Sınırlı vardiya zabiti yeterliliği ile iki yıl deniz hizmetine sahip olmak,
- Balıkçı gemisi kaptanı olarak iki yıl deniz hizmetine sahip olma şartlarından birini yerine getirmek,
- İdarenin öngördüğü “açık deniz balıkçı gemisi kaptanı” sınavını başarmak.[27].

Gemilerin tipi, büyüklüğü ve çalıştığı sefer bölgelerine göre donatılması gereken asgari personel sayısı ve yeterlikleri ise şöyledir. Uzak sefer yapan her tonajdaki balıkçı gemisinde, bir açık deniz balıkçı gemisi kaptanı ve 50 gros tondan (GT) büyük olmak koşuluyla bir balıkçı gemisi kaptanı olmak zorundadır. Ayrıca uzak sefer yapan 300-700 GT arasındaki balıkçı gemilerinde birer usta gemici, yağcı ve silici, 100-299 ile 50-99 GT arasındaki balıkçı gemilerinde birer yağcı, 50 Gt'den küçük balıkçı gemilerinde ise bir silici olma zorunluluğu vardır. Yakın kıyısız, kabotaj ve liman seferi yapan tüm tonajdaki balıkçı gemilerinde ise bir balıkçı gemisi kaptanı olma zorunluluğunun yanı sıra, 300-700 GT arası balıkçı gemisinde birer usta gemici, gemici ve silici, 100-299 GT arası balıkçı gemilerinde, bir usta gemici ve silici, 50-99 ile 50 GT'den küçük balıkçı gemilerinde bir gemici olma koşulu vardır (Tablo 14) [28].

Tablo 14. Türkiye’de balıkçı gemilerinin gemi adamları ile donatımı [28]

SEFER BÖLGESİ	GEMİ BÜYÜKLÜĞÜ [GT]	AÇIK DENİZ BALIKÇI GEMİSİ KAPTANI	BALIKÇI GEMİSİ KAPTANI	USTA GEMİCİ	GEMİCİ	YAĞCI	SİLİCİ	TOPLAM
UZAK SEFER	300 GT – 700 GT	1	1	1		1	1	5
	100 GT – 299 GT	1	1			1		3
	50 GT – 99 GT	1	1			1		3
	50 GT’den küçük	1			1		1	3
YAKIN KİYİSAL, KABOTAJ ve LİMAN SEFERİ	300 GT – 700 GT		1	1	1		1	4
	100 GT – 299 GT		1	1			1	3
	50 GT – 99 GT		1		1			2
	50 GT’den küçük		1		1			2

Diğer Kurallar ve İstisnalar

1- 700 GT’den büyük balıkçı gemileri yük gemileri gibi donatılır.

2- Kabotaj ve liman sefer bölgelerinde 50 GT’den küçük balıkçı gemilerinde usta gemici kaptanlık yapabilir.

3- Boyu 8 m’den küçük su ürünleri avlanma tezkeresi almış balıkçı teknesi; miço, amatör balıkçı teknesi ise miço veya amatör denizci yeterlikli gemi adamı tarafından yönetilir.

4- Kabotaj hattında balıkçı gemisi kaptanı yerine sınırlı vardiya zabiti, yakın kıyusal seferde ise sınırlı kaptan kaptanlık yapabilir.

5- Liman sefer bölgesinde, 18 GT’den küçük balıkçı gemileri

6- Yakın kıyusal seferde makinesi köprü üstünden kumandalı 150 GT’den küçük balıkçı gemilerinde silici aranmaz [28].

2.4.2. STCW-F Sözleşmesi’nden Sonra Oluşacak Durum

Bu sözleşmenin imzalanması ve yürürlüğe girmesinden sonra balıkçı gemisi kaptanı olabilmek için gerekli koşullar şunlardır:

- 18 yaşından büyük olmak,
- 24 metre ve üzeri balıkçı gemilerine uygun sertifikasının olması,
- Özellikle görme ve duyma ile ilgili yeterliliğin sağlandığı sağlık raporunun olması,

- 24 metre ve üzeri balıkçı gemisinde 12 ay zabıt olarak veya 12 metre ve üzeri balıkçı gemisinde 12 ay kaptan olarak çalışmış olması,
- Sınav komitesi tarafından hazırlanmış açık deniz balıkçı gemisi kaptanı sınavını başarıyla geçmiş olması gerekmektedir.

Açık deniz balıkçı gemisi zabiti olabilmek için;

- 18 yaşından büyük olmak,
- 24 metre ve üzeri balıkçı gemilerine uygun sertifikasının olması,
- Özellikle görme ve duyma ile ilgili yeterliliğin sağlandığı sağlık raporunun olması,
- 12 metre ve üzeri balıkçı gemisinde iki yıl süre ile çalışmış olması,
- Sınav komitesi tarafından hazırlanmış açık deniz balıkçı gemisi zabiti sınavını başarıyla geçmiş olması gerekmektedir.

Makine gücü 750 KW ya da daha fazla olan balıkçı gemilerinde başmühendis ve makine zabiti olabilmek için;

- 18 yaşından büyük olmak,
- Özellikle görme ve duyma ile ilgili yeterliliğin sağlandığı sağlık raporunun olması,
- Makine gücü 750 KW ve üzeri balıkçı gemisinde 12 ay ve üzeri makine zabiti veya 750 KW'nin altındaki balıkçı gemisinde baş makinist olarak çalışmış olması,
- Onaylanmış bir yangınla mücadele eğitim kursuna katılmış olması,
- Sınav komitesi tarafından hazırlanmış sınavı başarıyla geçmiş olması gerekmektedir.

3. İRDELEME

Dünya üzerindeki balıkçılar, diğer bütün denizcilerin de karşılaştığı ağır denizler, sert rüzgârlar ve kısıtlı görüş gibi risklerle karşı karşıya kalırlar. Ayrıca, meslekleri ile ilgili olarak da tehlikeli sığ sulardaki çalışmaları, güvertelerinde balık yakalama ekipmanlarının elleçlenmesi ve yakaladıkları balıkların istif edilmesi sırasında çeşitli riskler ve buna bağlı olarak da çeşitli kazalarla karşılaşılırlar. Balık avlarken karşılaştıkları kötü hava koşullarının yanında aşırı yüklenme ve donanım açısından yetersiz koşullarda çalışmaları da önemli bir tehlike oluşturmaktadır. Bazı balıkçılar kendi meslekleri konusunda eğitim almış ve kendilerini yetiştirerek mesleki açıdan karşılaşılan sorunların üstesinden gelebilmektedirler. Ancak, birçoğu bu konuda oldukça yetersizdir. Eğitim almamış ve tecrübesiz olan bu balıkçılar yalnızca sıradan koşullar altında yeteri kadar yetenekli davranabilir, olayların üstesinden gelebilirler. Zor ekonomik koşullar balıkçıların üzerindeki baskıyı arttırmakta ve onların yaşam şartlarını olumsuz yönde etkilemektedir.

İnsanların geçimlerini sağlamak için balık avlamaya başladıkları ilk yıllardan bu yana önemli değişiklikler meydana gelmiş ve günümüzde balıkçıların gelişen ve değişen teknolojiye ayak uydurmaları zorlaşmıştır.

Tüm bu sebeplerden dolayı, STCW-F Sözleşmesi'nin kabulü oldukça önemlidir. Bu sayede, balıkçı gemilerinin yenilenmesi, ekipman yönünden geliştirilmesi, daha etkin ve verimli avlama koşullarının oluşması ve balıkçı gemilerinde daha emniyetli çalışma şartları elde edilmesi sağlanmış olacak. Yapılan yenilikler sonucu, gemilerin daha etkin manevra kabiliyeti kazanması, yeni stabilite koşulları getirilmesiyle daha önce bahsettiğimiz gibi emniyetli çalışma şartlarının oluşmasına dolayısıyla ölümle sonuçlanan kazaların azalmasına sebep olacaktır.

Ayrıca, STCW-F Sözleşmesi, tüm balıkçı gemilerinde çalışan personelin emniyeti ile ilgili gereksinimleri içerir. Dolayısıyla tüm balıkçı gemisi personelinin güvenliğine hitap etmesi de yine bu sözleşmenin yürürlüğe girmesinin gerekliliğini göstermektedir.

Bunun dışında, STCW-F Sözleşmesi, liman devleti kontrolünü içerir. Liman devleti kontrolü sayesinde de balıkçılar periyodik olarak takip edilerek hem emniyetsiz bir şekilde seyre çıkmaları önlenecek hem de tüm sözleşmesinin gerektirdiği şartların gemide mevcut olup olmadığının kontrolü yapılacaktır. Gerek sertifika bazında gerekse

seyir emniyeti açısından eksik bulunan herhangi bir durumda uygunluğu incelenecek ve geminin sefere çıkışına eksiklikler giderilene kadar izin verilmeyecektir. Bu da dünyada yaklaşık 30 milyon kişinin balıkçılıkla uğraştığı düşünüldüğünde ve ölümle sonuçlanan kaza oranlarının yüksek olması göz önünde bulundurulduğunda bu oranı asgariye indirmek açısından ne kadar önemli olduğunu açıkça göstermektedir.

STCW-F Sözleşmesi'nin kabulü, AB uyum süreci içinde olan ve açık deniz av sahaları arayan ülkemiz için de oldukça önemlidir. Ancak, Türkiye ve Avrupa Birliği ülkelerindeki balıkçılık sektörü arasında önemli farklar bulunmaktadır. Avrupa Birliği ülkeleri balıkçı gemisi sahiplerine ödenek ayırarak sektörün ilerlemesini sağlamaktadır. Yine, balıkçı gemisi personeli için zorunlu olan eğitimlerin masraflarını karşılayarak, balıkçıları, sektöre teşvik etmektedir. Oysa ülkemizde böyle bir durum söz konusu değildir. Halbuki STCW-F Sözleşmesi'nin kabul edilmesiyle artık balıkçılar sahip oldukları yeni sertifikalarla sadece balıkçı gemilerinde çalışabileceklerdir. Bu da diğer ticaret gemilerinde çalışmak isteyen gemi adamları için olumsuz bir sonuç teşkil edecektir. Dolayısıyla, sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, balıkçılarımız bir tercih yapmak zorunda kalacaklardır. Kısacası, ya sahip oldukları sertifikaları sözleşme gereği eğitim alarak değiştirip, balıkçı gemilerinde çalışmaya devam edecekler veya değiştirmeyip diğer ticari gemilerde çalışabileceklerdir. Bilindiği üzere, Türkiye'de balıkçılıkla uğraşan gemiadamlarının ekonomik durumları çok iyi değildir. Yine, diğer ticari gemilerde daha fazla paralara çalışabilmektedirler.

Ayrıca, Avrupa ile kıyaslandığında, Türkiye'de balıkçı gemilerinde çalışan personelin kaptan dahil eğitim düzeylerinin çok düşük seviyede olduğu bilinmektedir. Ayrıca kapsamlı bir eğitim almadan denize çıkmakta ve dolayısıyla denizde karşılaşılan herhangi bir acil duruma nasıl müdahale edileceği konusunda tereddütler yaşamaktadırlar. Hatta gerek seyir bilgisi, gerekse gemi donanımı bilgisi eksikliği yüzünden böyle durumlara sık sık düşmektedirler. Oysa STCW-F Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle, tam eğitimle donatılmamış, özellikle karar verme yetkisindeki kişilerin (kaptan, zabıt, mühendis ve telsiz operatörü) bu işi yapmalarına izin verilmeyecektir.

STCW-F Sözleşmesi'nin gerek gemi donanımı gerekse personel donatımı açısından bazı ağır külfetler getirdiği bir gerçektir. Bu yüzden de henüz sadece 6 ülke tarafından kabul edilmiştir. Yürürlüğe giremediği için de her yıl büyük oranlarda ölümle sonuçlanan kazalarla halen karşılaşılmaktadır. Ancak, ulusal niyet veya uluslararası

zorunluluklar nedeniyle bu sözleşme, her an kabul edilerek yürürlüğe koyulabilir. Tam bu noktada, ülkemiz yetkililerine de büyük işler düşmektedir. Çünkü sözleşme kabul edildikten sonra, balıkçı gemisi personelinin yeniden bir eğitim alması gerekecektir. Bu da mali açıdan bazı külfetler getirecektir. Ülkemizde yaklaşık olarak 29 bin kişinin bu sektörde çalıştığı ve her bir kişinin ailesinin ortalama 4 kişi olacağı düşünülürse, 100 bin kişinin üzerinde bir topluluk bu durumdan etkilenecektir. Aksi takdirde, sözleşmenin kabulü sonrası, tercih hakkına sahip olacak balıkçıların balıkçı gemileri dışındaki ticari gemilere yönelmesi kaçınılmaz olacaktır. Zaten, son yıllardaki ticari gemi filosundaki artış ve personel ihtiyacı, ticari gemilerde çalışmak isteyen gemiadamlarına çok daha iyi imkânlar sunmaktadır. Bu yüzden balıkçı gemilerinde çalıştırılacak personel bulmada ciddi sıkıntılar çekilmeye başlanmıştır. Balıkçılık sektörünün bu durumdan olumsuz olarak etkilenmemesi için geçiş süresi içerisinde balıkçı gemisi personelinin sertifikalandırılması tekrar gözden geçirilmelidir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Balıkçılık mesleği doğası gereği birçok zorluklarla iç içedir. Bunların yanında kendine ait bazı zorlukları da içerisinde barındırmaktadır. Balık avlama ekipmanlarının yetersizliği, avlama esnasında oluşabilecek olumsuz stabilite koşulları, personelin bilgi yetersizliği ve dikkatsizlik bu olumsuzluklara örnek teşkil etmektedir.

Bu nedenle balıkçılar, her zaman risk altında çalışmak zorunda kalmışlardır. Doğanın insanlara uyguladığı zorlukların yanında bazı durumlarda da insan psikolojisine karşı savaşmak zorunda kalınmaktadır. Genel olarak oluşan kazaların çıkış noktası insan hatasıdır. Bu da eğitim eksikliğinin sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sektörün düzene sokulması için ilk yapılması gereken, sektörün esas oyuncularını olan balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının eğitilmesidir.

STCW-F Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle balıkçı gemisi personeli, denizlerde daha güvenli bir şekilde çalışma imkanı bulacaklardır. Dolayısıyla, sözleşmenin kabulüyle birçok yenilik de beraberinde gelecektir.

Balıkçılıkla uğraşan gemiadamları için, yeni bir sınav sistemi ve bağımsız bir sınav komitesi oluşturulacak ve bu sınav sadece balıkçı gemilerinde çalışacak gemi adamlarına yönelik uygulanacaktır. Sınav konuları ise balıkçı gemilerindeki tüm operasyon işleri ile birlikte denizde güvenlik konularını içerecektir. Dolayısıyla sözleşmenin asıl amacı olan denizlerde meydana gelen kazaların asgariye indirilmesi ve güvenli bir ortam sağlanmış olacaktır. Çünkü, balıkçı gemisi personeli, sözleşme gereği, özellikle denizlerde karşılaşılabilecek acil durumlara yönelik ve simülatör destekli eğitim almış olacak ve teknik bilgi olarak da yeterli düzeye gelmiş olacaklardır.

Ayrıca sözleşme, balıkçı gemilerinin inşası, stabilite unsurları ve asgari ekipman donatımı hususunda da bazı zorunluluklar getirecektir. Gemi inşa ve stabilite unsurları, sözleşmenin ön gördüğü klas kuruluşları veya idarenin onayladığı kurallar çerçevesinde balıkçı gemilerine uygulanacak ve balıkçı gemileri gerekli tüm ekipmanla donatılacaktır. Dolayısıyla tüm bu kuralları yerine getirmeyen gemilerin de balık avlamaya çıkışına izin verilmeyecektir. Böylece daha etkin ve verimli avlama koşullarının oluşması sağlanmış olacaktır.

Sözleşmenin getireceği en önemli yeniliklerden birisi de, balıkçı gemilerinin bayrak ve liman devleti kontrolüne tabi tutulacak olmasıdır. Belirlenen periyotlarda, gemilerin kontrol edilmesiyle sözleşmenin gerektirdiği şartların yerine getirilmesi sağlanacaktır.

Bu konuda, balıkçı gemisi donatanlarına, gemilerdeki yönetici sınıfına ve bayrak devletine büyük işler düşmektedir. Bayrak devletinin kontrolleri ve donatanın gerekli özveriyi göstermesi sonucu risk azalacaktır.

Sözleşmeyi kabul etmeyi düşünen ülkemiz için de yapılması gerekli birtakım işler bulunmaktadır. Bunun en başında balıkçı gemisi personelinin eğitilmesi gelmektedir. Bunun için de ilk olarak, ülkemizin tüm balıkçı gemilerini ve balıkçı gemisi personelinin kayıt altına alması gerekmektedir. Daha sonra, Avrupa'da olduğu gibi balıkçıların eğitimine ödenek ayrılmalıdır. Yine Avrupa'daki gibi, eğitimler üniversitelere bağlı balıkçılık okullarında verilmelidir. Bu eğitimleri de, balıkçı gemilerinde çalışmış tecrübeli zabitanlar veya bu okullarda görev yapan akademisyenler vermelidir.

Ülkemizde, eğitim düzeyi düşük, teknik bilgi açısından yetersiz, geleneksel yapıya sahip olan bir balıkçı gemisi çalışanı mevcuttur. Bu da STCW-F Sözleşmesi'ne taraf olmayı düşünen ülkemizi, balıkçı gemisinde çalışacak gemiadamlarının eğitilmesi konusunda büyük sorumlulukların beklediğini göstermektedir. Bu eğitimler uygulanırken, eğitilecek olan kişinin görevi ile ilgili alt yapı bilgisi ve başarısı göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, eğitilecek olan kişinin yaşı, eğitilebilme kapasitesi ve pratik tecrübesi de eğitim verilirken dikkat edilmesi gereken hususlardandır. Bir başka önemli hususta balıkçılık endüstrisinin ihtiyacını karşılamaya yönelik olmalıdır.

Diğer gelişmiş ülkelerde, konu ile ilgili yasal düzenlemeler ve kontrolün ülkemizden daha iyi yapıldığı ve hükümetlerin avcılık gibi her zaman olumlu sonuç alınamayacağı bilinen bir sektörde çalışan kitleyi teşvik edici ve onlara bazı ekonomik kolaylıklar sağlayıcı tedbirler aldığı da bilinmektedir. Dolayısıyla da ülkemizde de buna benzer çalışmaların yapılması gerekmektedir.

STCW-F Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle kazaların, dolayısıyla ölüm ve yaralanmaların asgariye ineceği ve standartların yükseleceği, dolayısıyla da ülkemizdeki balıkçılık sektörünün gelişeceği düşünülmektedir.

5. KAYNAKLAR

1. <http://www.fao.org/fishery/statistics/programme/4,1>, FAO Bulletin of Fishery Statistics, No. 35 Rome 1998, 27 Ocak 2007
2. <http://www.fao.org/DOCREP/003/X9656E/X9656E.htm>, ILO Tripartite Meeting in Geneva in 1999, Dr. Kristinsson, 10 Şubat 2007
3. <http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/magazine/33/#note2>, 12 Şubat 2007
4. <http://nasmaritime.com/scientificpre/STCW%20F%202001%20snas.ppt?ref=gumusx.info#298,5>, Slayt 5, Fishing Vessel Safety Act 1998, 05 Eylül 2006
5. <http://nasmaritime.com/scientificpre/STCW%20F%202001%20snas.ppt?ref=gumusx.info#306,6>, Slayt 6, Collection and analysis of casualty statistics of fishing vessels and fishermen, Note by the Secretariat (London, doc. FSI 7/6/2, (29 Jan. 1999), 05 Eylül 2006
6. <http://nasmaritime.com/scientificpre/STCW%20F%202001%20snas.ppt?ref=gumusx.info#299,7>, Slayt 7, 05 Eylül 2006
7. <http://nasmaritime.com/scientificpre/STCW%20F%202001%20snas.ppt?ref=gumusx.info#303,8>, Slayt 8, 05 Eylül 2006
8. <http://www.fao.org/DOCREP/003/X9656E/X9656E01.htm#TopOfPage>, International conventions and guidelines on safety at sea, 14 Kasım 2006
9. Fishing Vessel Safety, International Instruments on the Safety of Fishing Vessels and Fishermen, Bay of Bengal News, March 2006, 18-22
10. http://www.ffa.int/system/files/DevFishIssues_in_fishing_vessel_safety.pdf, 1977 Torremolinos Convention and its 1993 Protocol, 06 Aralık 2006
11. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=675&topic_id=257%20-%2022k%20-, Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessel, 1977, 26 Aralık 2006
12. 1993, http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=675&topic_id=257%20-%2022k%20-, Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessel, Protocol, 26 Aralık 2006
13. http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 09 Mart 2007

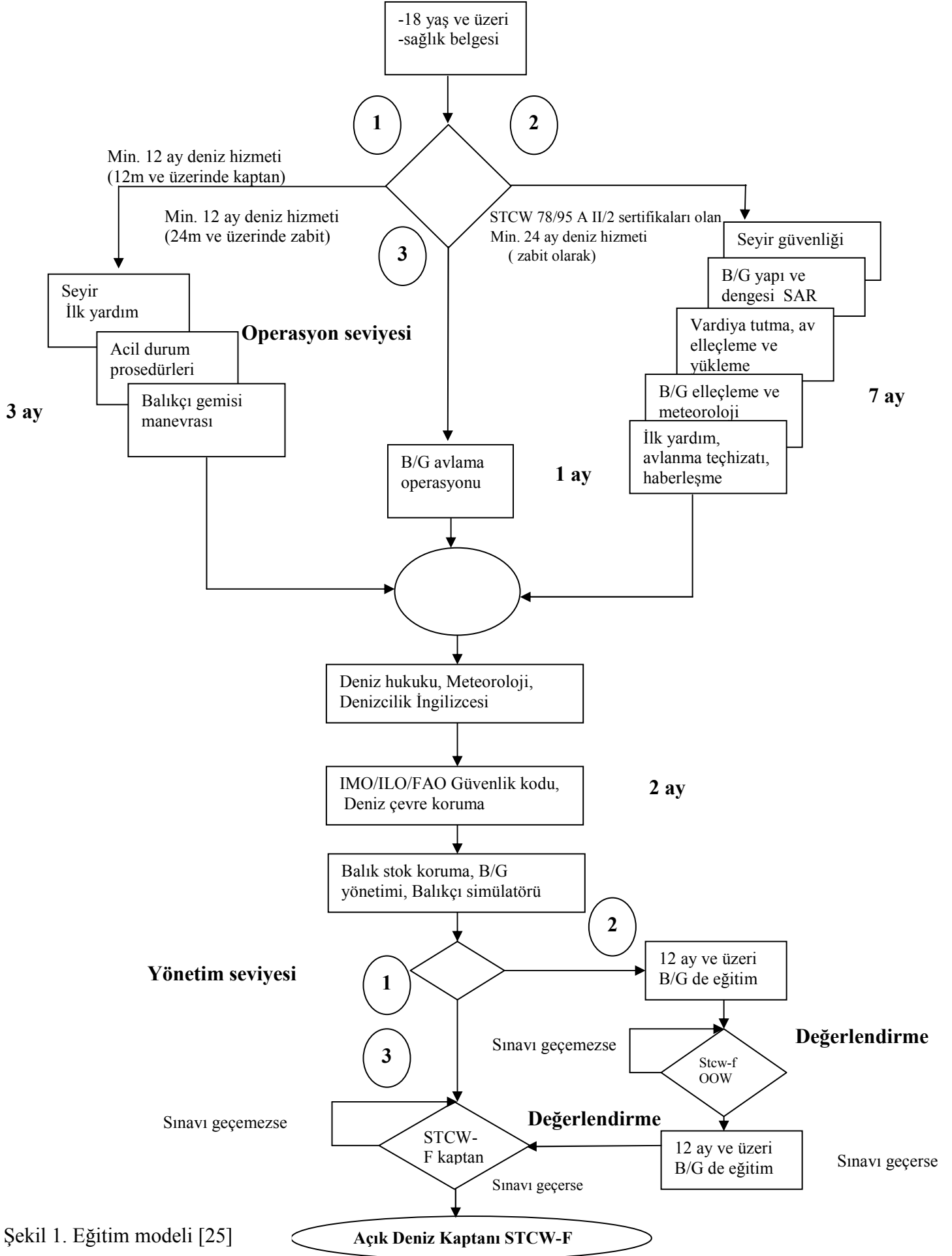
14. <http://www.stew.org/training.html>, Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW- 78/95, 21 Mayıs 2007
15. <http://www.europarl.europa.eu/meetdoc/committees/pech/20010305/422630EN.doc> European Parliament of the Committee on Regional Policy, Transport and Tourism for the Committee on Fisheries, 2000, 30 Eylül 2007
16. <http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/dosyam/97-70-EC%20Tur..doc>, 24 Metre Boyunda ve Daha Büyük Balıkçı Tekneleri İçin Uyumlu Bir Emniyet Yönetimi Sağlanması, Avrupa Birliği Direktifleri, 97/70/EC, 11 Aralık 1997, 1-8 24 Ekim 2007
17. <http://www.norden.org/pub/ebook/2002-586uk.pdf>, The Working Party for Safety and Survival Training for Nordic Fishermen, Nordic Council of Ministers 2002, 10 Ocak 2007
18. <http://wwwtest.cdc.gov/niosh/docs/2003-102/pdfs/2003102h.pdf>, Safety Training For Fishermen, October 2000, 17 Kasım 2007
19. Innovative recruitment strategies in the fisheries sector, Netherlands, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2007, <http://www.eurofound.europa.eu/pubdocs/2007/531/en/1/ef07531en.pdf>, 9 Aralık 2007
20. https://mcanet.mca.gov.uk/public/c4/solasv/m_notice/msn/msn1756amd1.pdf The Fishing Vessels Code of Practice for the Safety of Small Fishing Vessels, MCA, 28 Aralık 2007
21. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping For Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995
22. Düzgüneş, E., Dinçer, A.C., Fisheries And Fisheries Management In The Black Sea, Turkey, 2005, 6
23. Başar, E, Balıkçı Gemilerinde Çalışan Türk Gemiadamlarının Uluslararası STCW-F 95 Sözleşmesi Gereği Uyum Süreçlerinin Belirlenmesi, KTÜ Bilimsel Araştırma Projeleri, 2006.117.001.7, Trabzon
24. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)
25. Başar, E. Rules The Training Model of Turkish Seafarers Who Work on Fishing Vessel According to STCW-F Convention Training System and Safety, 2006
26. Dinçer, A.C., Köse, E. ve Durgun, O., Karadeniz Balıkçı Gemilerinin Genel Yapısal Özellikleri, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99, 360
27. T.C. Resmi Gazete, Gemiadamları Yönetmeliği, (24832), 31.07.2002, 23

28. T.C. Resmi Gazete, Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge, (1201), 02.08.2002, 203
29. T.C. Resmi Gazete, Gemilerin Teknik Niteliklerine Yönelik Uygulama Kuralları Yönergesi, (28120), 24.08.2007, 29

6. EKLER

Ek Tablo 1. Balıkçı Gemileri Tekne Donanım Standartları [29]

CAN KURTARMA, YANGIN, DENİZ KİRLİLİĞİ ÖNLEME DÖKÜMAN VE TEÇHİZATI	SEYİR BÖLGESİ					
	Limani Seferi	Kısa Sefer (Ardışık Liman- Kabotaj)	Kısa Sefer (Kabotaj)	Kısa Sefer (Uluslararası)	Yakın Sefer	Uzak Sefer
Can Salı	Hayır	Hayır	Hayır	Evet (9)	Evet	Evet
Hizmet botu	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Can simidi	2 adet	2 adet	4 adet	6 adet	8 adet	8 adet
Can yeleği (Kişi adeti kadar,	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Paraşüt işaret	Hayır	1 adet	2 adet	4 adet	6 adet	6 adet
Kırmızı el maytabı	Hayır	1 adet	2 adet	4 adet	6 adet	6 adet
Duman işaret	Hayır	1 adet	1 adet	2 adet	2 adet	2 adet
Sabit VHF	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
El VHF ⁽¹⁾	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Sart ⁽²⁾	Hayır	Hayır	Hayır	Hayır	Evet	Evet
Seyyar Yangın Söndürme Cihazı 1x6 kg ⁽³⁾	Makine	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
	Kuzine	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
	Salon	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yangın Pompası (15 m'den	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yangın Alarmı	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Sabit Yangın Söndürme Sistemi	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Yangın Battaniyesi (Kuzinesi)	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Yangın Detektörü	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Denizde Canlı Kalma El Kitabı	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Denizde Çatışmayı Önleme	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Radar Reflektör (Ahşap tekneler	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
İlk Yardım Seti	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Can Kurtarma Teçhizatı	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Yangın Elbisesi ⁽⁶⁾ (Set)	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Halat Atma Aleti ⁽⁷⁾ (1 adet)	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Isı Korumucu Elbise (Kişi adeti)	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Pis Su Tankı, Flenç pompası	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Sintine pompası, sintine seviye	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
SEYİR YARDIMCI TEÇHİZATI						
Paralel veya Gönye	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Seyir Haritası (Seyir yaptığı)	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Pergel	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Dürbün (15 m büyük)	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
Pusulâ	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
COLREG'e uygun fener, şekil ve	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet	Evet
GPS	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
El İskandili veya Elektrikli	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Barometre	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Termometre	Hayır	Hayır	Evet	Evet	Evet	Evet
Radar (15 m'den büyük)	Hayır	Hayır	Evet (10)	Evet (10)	Evet	Evet
Uluslararası İşaret Kod Kitabı,	Hayır		Evet	Evet	Evet	Evet
Aldis Lamba veya Şarjlı Işıldak	Hayır	Evet	Evet	Evet (8)	Evet	Evet



Ek Şekil 1. Eğitim modeli [25]

ÖZGEÇMİŞ

1979 yılında Trabzon'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini Trabzon'da tamamladı. 1998 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Güverte Bölümü'nde lisans eğitimine başladı. 2003 yılında mezun oldu. 2004 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. Çeşitli deniz firmalarına bağlı gemilerde Uzakyol Vardiya Zabiti olarak çalıştı. 2007 yılında Uzakyol I. Zabiti unvanını aldı. Halen bu unvanla çeşitli deniz firmalarında çalışmaya devam etmektedir.