

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ORTAÖĞRETİM KURUMLARINDA
MESLEKİ İNGİLİZCE DERSİNİN YETERLİLİĞİ ÜZERİNE İNCELEME**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sercan SARAY

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

MAYIS 2020

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ORTAÖĞRETİM KURUMLARINDA
MESLEKİ İNGİLİZCE DERSİNİN YETERLİLİĞİ ÜZERİNE İNCELEME**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sercan SARAY
(512151028)

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Tanzer SATIR

MAYIS 2020

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 515151028 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Sercan SARAY, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ORTAÖĞRETİM KURUMLARINDA MESLEKİ İNGİLİZCE DERSİNİN YETERLİLİĞİ ÜZERİNE İNCELEME” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Doç. Dr. Tanzer SATIR**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç. Dr. Gökhan KARA**
İstanbul Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Elif BAL BEŞİKÇİ
İstanbul Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : 08 Nisan 2020
Savunma Tarihi : 15 Mayıs 2020





Aileme ve Dostlarıma,



ÖNSÖZ

Yapılan çalışmada İngilizce'nin denizcilik mesleği açısından hareketle ülkemizde gemi adamı yetiştirmede önemli role sahip denizcilik eğitimi verilen okullardaki denizcilik İngilizcesi eğitiminin incelenmesi amaçlanmıştır.

Çalışmanın gerçekleştirilmesinde gösterdikleri ilgi ve desteklerden dolayı danışmanım sayın Doç. Dr. Tanzer SATIR'a, bu zorlu süreçte yanımda olan dostum Nihat ÖZDEMİR'e ve desteğini hep arkamda hissettiğim eşim Hülya SEYREK SARAY' a teşekkür ederim.

Nisan 2020

Sercan Saray



İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xi
SEMBOLLER	xiii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xv
ŞEKİL LİSTESİ.....	xvii
ÖZET.....	xix
SUMMARY	xxi
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı	1
1.2 Tezin Sınırları ve Çalışma Alanı	1
1.3 Metodoloji	1
1.4 Literatür İncelemesi.....	2
2. TÜRKİYE’DE DENİZCİLİK EĞİTİMİ.....	7
2.1 Türkiye’de Denizcilik Eğitiminin Genel Görünümü	8
2.2 Denizcilik Eğitimi İle İlgili Ulusal ve Uluslar Arası Mevzuat.....	9
2.3 Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Veren Ortaöğretim Kurumlarının Durumu	12
2.4 Ortaöğretimde Denizcilik Eğitimi Veren Eğitimcilerin Durumu	15
3. DENİZCİLİK MESLEĞİ VE DİL YETERLİLİĞİ.....	19
3.1 Dil Yeterliliği Kavramı	19
3.2 Denizcilik İngilizcesinin Tanımı	20
3.2.1 Denizcilik ingilizcesinin tarihi	21
3.2.2 Denizcilik ingilizcesinin önemi	21
3.2.3 Denizcilik ingilizcesinde temel kavramlar.....	22
3.2.4 SMCP (Standard Marine Communication Phrases).....	23
3.2.5 STCW’de denizcilik ingilizcesi eğitiminin yeri.....	25
3.3 Denizcilik İngilizcesi Uygulamaları.....	28
3.3.1 Seyir ve denizde haberleşme	28
3.3.2 Deniz hukuku	28
3.3.3 Deniz işletmeciliği	29
3.3.4 Liman ve gemi operasyonları.....	29
3.4 Dünyada Denizcilik İngilizcesi Eğitimi ile İlgili Gelişmeler.....	30
3.4.1 Denizcilik eğitiminde öncü ülkelerdeki durum.....	32
3.4.2 Denizcilik ingilizcesi eğitimi ile ilgili yapılan çalışmalar	36
4. ÜLKEMİZDE DENİZCİLİK LİSELERİNDE VERİLEN İNGİLİZCE ve MESLEKİ İNGİLİZCE EĞİTİMİ	41
4.1 Türkiye’de Denizcilik Meslek Liselerinde Genel İngilizce Eğitimi.....	41
4.2 Denizcilik İngilizcesi Eğitimi ile İlgili Yapılan Çalışmalar	42
4.3 Denizcilik Meslek Liselerinde Mesleki İngilizce Dersi ve Müfredatı	43
5. YÖNTEM VE METODOLOJİ.....	49

5.1 Veri Toplama Araçları.....	49
5.2 Anketle İlgili Bilgiler	49
5.2.1 Demografik form.....	50
5.2.2 Katılımcılar.....	50
5.3 İstatistiksel Analiz	52
6. ARAŞTIRMA BULGULARI	55
6.1 Güvenirlik Analizi	55
6.2 Faktör Analizi.....	55
6.3 Denizcilik İngilizcesi Eğitime ve Kişisel İngilizce Yeterliliğine Dair Alınan Toplam Puanların Demografik Özelliklere Göre Dağılımı	60
6.4 Denizcilik İngilizcesi Eğitimi, Kişisel İngilizce Yeterliliği, Yaş ve İngilizce Kullanım Yılları Arasındaki Korelasyon İlişkisi.....	64
7. TARTIŞMA	67
8. SONUÇ VE ÖNERİLER	69
KAYNAKLAR.....	73
EKLER.....	79
EK A. Uygulanan Anket Örneği	79
EK B. Faktör Analizi.....	85
ÖZGEÇMİŞ.....	91

KISALTMALAR

B/L	: Bill of Lading
BIMCO	: Baltic and International Maritime Council
B.Sc	: Bachelor Science
DEDK	: Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurumu
EMSA	: European Maritime Safety Agency
ESP	: English for Spesific Purposes
GMDSS	: Global Maritime Distress and Safety System
IELTS	: International English Language Testing System
IMCO	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	: International Maritime Organization
ISF	: İnternational Shipping Federation
MarENG	: Maritime English Learning Tool
MARTEL	: Maritime Tests of English Language
MET	: Maritime Education and Training
MTAL	: Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi
MTELP	: Michigan Test of English Language Proficiency
ÖSYM	: Öğrenci Seçme ve Yerleştirme Merkezi
SOLAS	: Safety of Life at Sea Convention
TEEP	: Test of English for Educational Purposes
TOEFL	: Test of English as a Foreign Languag



SEMBOLLER

α	: Cronbach's alpha
df	: The Degrees of Freedom
M	: Mean
n	: Frekans
p	: Korelasyon Anlamlılık Değeri
r	: Korelasyon Katsayısı
s.s	: Standart Sapma



ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Türkiye’de denizcilik eğitimi veren eğitim - öğretim kurumları.....	9
Çizelge 2.2 : Denizcilik eğitimi veren MEB’e bağlı ortaöğretim kurumları... ..	13
Çizelge 2.3 : Milli Eğitim Bakanlığı’nda kadrolu öğretmenlerin gemi yeterlilikleri ve sayıları.....	18
Çizelge 2.4 : 2015 yılı idarece onaylı MEB hizmet içi eğitimi ile IMO model kurs 6.10“simülatör eğiticilerinin eğitimi” kurs programına katılan gemi yönetimi öğretmenlerinin analizi	18
Çizelge 3.1 : İletişimsel yeterlilik modelini oluşturan öğeler ve birbirleri ile olan ilişkileri	20
Çizelge 4.1 : Yıllara göre ingilizce ders saatleri.....	42
Çizelge 5.1 : Katılımcıların cinsiyet durumuna göre dağılımları	50
Çizelge 5.2 : Katılımcıların eğitim durumuna göre dağılımları	51
Çizelge 5.3 : Katılımcıların deniz tecrübesine göre dağılımları.....	51
Çizelge 5.4 : Katılımcıların gemi yeterliliğine göre dağılımları.....	51
Çizelge 5.5 : Katılımcıların kişisel ingilizce yeterliliğine göre dağılımları.....	52
Çizelge 6.1 : KMO and Bartlett's test.....	56
Çizelge 6.2 : Açıklanan toplam varyans	57
Çizelge 6.3 : Faktör istatistikleri.....	58
Çizelge 6.4 : Madde puan istatistikleri	58
Çizelge 6.5 : Katılımcıların denizcilik ingilizcesi eğitimine dair ortalama puanlarının cinsiyete göre dağılımı.....	60
Çizelge 6.6 : Katılımcıların denizcilik ingilizcesi eğitimine ve kişisel ingilizce yeterliliğine dair ortalama puanlarının eğitim seviyesine göre dağılımı.....	61
Çizelge 6.7 : Katılımcıların denizcilik ingilizcesi eğitimine ve kişisel ingilizce yeterliliğine dair ortalama puanlarının deniz tecrübelerine göre dağılımı.....	62
Çizelge 6.8 : Katılımcıların denizcilik ingilizcesi eğitimine ve kişisel ingilizce yeterliliğine dair ortalama puanlarının gemi yeterliliğine göre dağılımı.....	63
Çizelge 6.9 : Korelasyon analizi.....	65
Çizelge A.1: Uygulanan anket örneği.....	79
Çizelge B 2: Faktör analizi	85



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 3.1: Dünya ticaret filosu karma personel kullanan gemilerin yüzdeleri.....	32
Şekil 3.2: Gemi adamı arz eden ilk beş ülke.....	32
Şekil 3.3: Filipinlerde eğitim sistemi.....	33
Şekil 4.1: Milli eğitim bakanlığı mesleki ve teknik anadolu lisesi anadolu meslek ve anadolu teknik programı denizcilik ingilizcesi müfredatı.....	46



DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN ORTAÖĞRETİM KURUMLARINDA MESLEKİ İNGİLİZCE DERSİNİN YETERLİLİĞİ ÜZERİNE İNCELEME

ÖZET

Denizler ve deniz kıyıları; sundukları ulaşım, besin ve doğal kaynak olanakları sayesinde tarih boyunca medeniyetlerin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Günümüzde dünyanın büyük kısmını kaplayan denizler ve okyanuslar, dünyamızdaki ticari aktivitenin büyük oranda yükünü çekmektedir. Giderek daha fazla globalleşen dünyadan denizcilik mesleği de fazlasıyla nasibini almaktadır. Artık gemilerde farklı milletlerden deniz insanları aynı amaç için bir arada çalışmaktadırlar. Denizlerde emniyetin sağlanması ve dünya ekonomisinin temeli olan deniz ticaretinin eksiksiz ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesi ancak ortak bir iletişim kanalının oluşturulmasıyla sağlanabilmektedir. Yapılan çalışmalar sonucunda İngilizce denizciliğin ortak dili olarak tüm dünyada kabul edilmiştir. İngilizce ve denizcilik mesleğinin oluştuğu terimlerle harmanlanmış denizcilik İngilizcesi'nin öğrenimi tüm dünyada denizci adayları için zorunlu tutulmuştur.

Ülkemizde denizcilik mesleği yıllarca önemli bir istihdam alanı olarak görülmüş ve birçok denizcilik eğitimi veren okullar açılmıştır. Denizcilik Anadolu ve Teknik Liseleri de bu doğrultuda önemli roller üstlenen ve sayılara gittikçe artan eğitim kurumları olarak görülmektedir. Yetiştirilen deniz insanlarının diğer deniz istihdamında öncü ülkelerin çalışanlarıyla rekabetini mümkün kılmamanın yolu kaliteli bir eğitim almaktır. Bu kaliteli eğitimin denizciler için göstergesi ise tüm dünyada denizcilik mesleğinin evrenselliği dolayısı ile İngilizce yeterliği olarak görülmektedir. Araştırılan literatür sonucunda, ülkemizde lisans düzeyinde eğitim veren denizcilik kurumlarında dil yeterliliği üzerine yapılmış çalışmalar olmasına rağmen lise düzeyinde eğitim veren kurumlarında herhangi bir çalışma olmadığı görülmüştür. Bu çalışma ile her yıl binlerce zabıt yetiştiren denizcilik liselerinde verilen İngilizce ve mesleki İngilizce derslerinin yeterliliğinin bu eğitimi almış mezunlarca belirlenip ve eğitimin iyileştirilmesi için yapılması gerekenlerin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Çalışmamızın ilk bölümünde ülkemizde ortaöğretim seviyesinde denizcilik eğitimi veren kurumların genel görünümü, eğitimcilerin durumu ve ilgili kanun ve yönetmelikler araştırılmıştır. Daha sonraki bölümlerde ise dil yeterliliğinin denizcilik mesleği açısından önemi, diğer ülkelerinde denizcilik kurumlarında verilen dil eğitimi, dünyadaki gelişmeler ile ülkemizde verilen İngilizce eğitimi ve mesleki İngilizce müfredatları incelenmiştir. Araştırmamızda veri toplama aracı olarak mezunlara yönelik anket uygulaması yapılmıştır. Çıkan sonuçlar SSPS (Sosyal Bilimler İçin İstatistik Paketi) kullanılarak analiz edilmiştir. Analizler sonucunda bazı soruların aynı başlık altında yüklendiği görülmüş ve faktör yapısı belirlenmiştir. Faktör sonuçları diğer demografik değişkenlerle karşılaştırılıp anlamlı farklar olup olmadığı araştırılmıştır.

Elde edilen sonuçlar ülkemizin dil eğitimi konusunda geçmişten beri süregelen sorunlarının denizcilik eğitiminde de geçerli olduğu ve denizcilik İngilizcesi eğitiminin sektörün gerektirdiği nitelikleri karşılamaktan uzak olduğu sonucuna varılmıştır. Çalışmanın son bölümünde eğitimin kalitesinin artırılması için önerilerde bulunulmuştur.



INVESTIGATION ON THE QUALIFICATION OF VOCATIONAL ENGLISH COURSE IN SECONDARY EDUCATIONAL INSTITUTIONS GIVING MARITIME EDUCATION

SUMMARY

Seas and sea shores; It has played an significant role in the development of civilizations throughout history thanks to the transportation, food and natural resources they offer. Today, the seas and oceans that cover most of the world are heavily burdened by the commercial activity in our world. The maritime profession also gets its share from the increasingly globalized world. Now seafarers of different nationalities work together on the ships for the same purpose. Providing safety in the seas and performing the sea trade, which is the basis of the world economy, can be achieved only by establishing a common communication channel. As a result of the studies, English has been accepted as the common language of maritime worldwide. The learning of maritime English which is blended with the terms formed by the English and maritime profession has been compulsory for seafarers all over the world.

In our country, the maritime profession has been seen as an important employment area for many years and many maritime education schools have been opened. Maritime Anatolian and Technical High Schools are also seen as educational institutions that play an important role in this direction and increase in numbers. The way to compete with the employees of the other leading countries in maritime is to receive qualified education. The indicator of this quality education for seafarers is seen as English proficiency due to the universality of the maritime profession worldwide. As a result of the literature review, it has been observed that there are studies on language proficiency in maritime institutions providing education at the undergraduate level in our country, but there are no studies in institutions providing education at high school level. With this study, it is aimed to determine the adequacy of the English and vocational English lessons given in maritime high schools, which train thousands of officers every year, and to show what needs to be done to improve education.

In the first part of our study, the general view of the institutions providing maritime education at secondary level in our country, the status of the trainers and the related laws and regulations were investigated. In the next sections, the importance of language proficiency in terms of maritime profession, language education in maritime institutions in other countries, developments in the world, English education in our country and professional English curricula were examined. In our study, a questionnaire was applied to graduates as a data collection tool and the results are analyzed using SPSS. As a result of the analysis, it was seen that some questions were loaded under the same title and the factor structure was determined. Factor results were compared with other demographic variables to investigate whether there were significant differences.

The results obtained have been concluded that the ongoing problems of our country on language education are valid in maritime education and the maritime English education is far from meeting the qualifications required by the sector. In the last part of the study, suggestions were made to increase the quality of education.



1. GİRİŞ

1.1 Tezin Amacı

Bu çalışmanın amacı; denizcilik meslek liselerinde verilen İngilizce ve mesleki İngilizce dersinin yeterliliğinin bu okullarda eğitim görmüş olan farklı deneyim, yabancı dil becerisi ve demografik özelliklere sahip deniz insanlarının gözünden değerlendirilmesi, yabancı dil bağlamında karşılaştıkları problemlerin ve eğitimin geliştirilmesi için yapılabileceklerin incelenmesidir. mesleki dil yeterliliklerinin incelenmesidir. Bu kapsamda çalışma genel hatlarıyla 3 aşamaya ayrılabilir: Birinci bölümde Türkiye’de ortaöğretim seviyesinde verilen denizcilik eğitimi, dil yeterliliği ile denizcilik mesleği, denizcilik liselerindeki güncel İngilizce ve mesleki İngilizce öğretim müfredatları ve denizcilik İngilizcesinin kullanıldığı alanlar üzerine güncel literatür taranmıştır. Çalışmanın ikinci aşamasında denizcilik lisesi mezunlarına anket uygulanmış ve son aşamada ise bu araştırmadan elde edilen bulgular ışığında sonuçlar yorumlanıp önerilerde bulunulmuştur.

1.2 Tezin Sınırları ve Çalışma Alanı

Çalışma; İstanbul ili içinde bir denizcilik lisesinden mezun olmuş ve İngilizce eğitimi almış katılımcıları içermektedir. Bu çalışma; denizcilik ve dil eğitim alanlarını kapsamaktadır. Çalışma süresince belirli sınırlılıklar ile karşılaşılmıştır. Bunlar; her anket uygulamasında karşılaşılabilen sınırlılıklar olarak kabul edilebilir. Türkiye genelindeki bütün denizcilik liselerinden mezun olmuş kişilere ulaşılmasındaki zorluk araştırmanın İstanbul ili ile kısıtlanmasına sebep olmuştur. Ayrıca anket tekniğinin bir diğer dezavantajı olan cevapların doğrulunun katılımcının dürüstlüğüne kalması araştırmayı etkilen diğer bir sınırlılık olarak görülebilir.

1.3 Metodoloji

Çalışmanın literatür bölümünde yararlanılan kaynaklar; Scholar Google ve Ebsco-Host gibi çevrimiçi arşivlerden ve üniversite kütüphanelerinin arşivlerinden

alınmıştır. Denizcilik eğitimi veren liselerde İngilizce yeterliliği üzerine hazırlanmış literatür değerlendirildikten sonra denizcilik meslek lisesinde öğretilen İngilizcenin yeterliliğinin anlaşılması için bir anket hazırlanmıştır. Anket; İstanbul ilçesi denizcilik liselerinde eğitim görmüş/gören, farklı deneyim sürelerine ve dil eğitim/becerisine sahip, 202 katılımcıya uygulanmıştır.

Anketin hazırlanması ve verilerin toplanması Eylül-Aralık 2019 tarihleri arasında tamamlanmıştır. Veriler çevrimiçi olarak internet üzerinden toplanmıştır. Anket iki bölümden oluşmaktadır:

1. Denizcilik İngilizce eğitimine dair problemlerin değerlendirildiği likert tipli 35 soruluk bölüm.
2. Demografik bilgilerle beraber İngilizce yeterliliğinin kişisel olarak değerlendirildiği likert tipli 6 soruluk bölüm.

35 sorudan oluşan denizcilik İngilizce eğitimine dair sorular için faktör analizi uygulanmıştır. Belirlenmiş faktörler aracılığı ile katılımcıların dil yeterlilikleri ve demografik veriler arasındaki ilişki incelenmiştir.

1.4 Literatür İncelemesi

Ülkemizde denizcilik alanında verilen eğitim üniversitelerin denizcilik fakültelerinde Denizcilik Meslek Yüksek Okullarında ve Milli Eğitim Bakanlığına bağlı Anadolu Meslek ve Anadolu Teknik Liselerinin Denizcilik Alanında, STCW kursları vermeye yetkilendirilmiş özel kurslarda verilmektedir. Bu eğitim, standartları uluslararası sözleşmeler çerçevesinde belirlenmiş denizciliği ilgilendiren haberleşme, bakım, onarım, deniz araçlarının kullanımı gibi birçok eğitimi içine alan müfredat ile verilmektedir (Albayrak, 2009).

Denizcilik eğitimi ile ilgili çalışmalara bakıldığında Karakaya (2011) “Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi” adlı yüksek lisans tezinde denizcilik eğitiminin Osmanlı Devleti’nden günümüze kadarki sürecini incelemiştir.

Koca (2016) yaptığı Türkiye’de “Denizcilik Eğitimi Üzerine Bir Değerlendirme” adlı çalışmada günümüzdeki denizci yetiştiren yüksek öğrenim ve orta öğretim kurumlarının niceliksel durumunu incelemiş ve eğitimin geliştirilmesi için önerilerde bulunmuştur.

Nas ve Celik (2013) yılında “Türkiye genelinde Denizcilik Eğitimi Veren Kurumların Akademisyen Profili” adlı çalışmasında yükseköğretimde verilen Denizcilik eğitiminde karşılaşılan problemlerden en önemlisini denizci kökenli eğitici sayısının azlığı olarak göstermiştir. Yine aynı çalışmada Dünya standartlarında denizcilik eğitimi verebilmenin yolu deniz tecrübesine sahip eğiticilerin yeterli miktarda olmasından geçtiği, fakat eğitim kurumu ile öğrenci kontenjan sayısındaki artışa bakıldığında deniz kökenli eğitimci sayısının yetersizliği gösterilmiştir.

Özdöner (2011) yaptığı “Ortaöğretimde Denizcilik eğitiminin STCW 78’e göre incelenmesi” adlı yüksek lisans tezinde denizcilik meslek liselerindeki denizcilik eğitimi ile ilgili problemleri incelemiş ve geliştirilmesi için önerilerde bulunmuştur.

Gölbol (2018) “Liselerdeki Denizcilik Güverte Eğitiminin Analizi ve Bir Müfredat Programı Önerisi” adlı yüksek lisans tezi çalışmasında denizcilik alanının gemi yönetimi dalı mezunlarına anket çalışması yapmış genel eğitim problemlerini incelemiştir. Ayrıca Gölbol çalışma sonucunda bir eğitimin iyileştirilmesi için bir müfredat önerisinde bulunmuştur.

Altuntaş 2016 yılında “Testing The Effectiveness Of Using An Interactive Learning Tool To Teach english For Maritime Purposes” adlı çalışmada denizcilik İngilizcesi öğretiminde interaktif metodları ile geleneksel dil öğretme yöntemleri arasında karşılaştırma yapmıştır. İnteraktif öğrenme metotlarıyla yürütülen mesleki İngilizce dersinin geleneksel yöntemlere göre daha başarılı olduğunu ortaya koymuştur.

Dil yeterliliği üzerine yapılan çalışmalara bakıldığında ise, Sert (2000) hazırlamış olduğu “İngilizce dil yeterliliği ile akademik başarı arasındaki ilişki” başlıklı doktora tez çalışmasında Hacettepe Üniversitesi’nde İngilizce Tıp ve İngilizce İktisat okuyan birinci sınıf öğrencilerinin İngilizce yeterlilikleri ile ilerleyen süreçteki akademik başarılarını ölçümlemiş, böylece İngilizce yeterliliğin okuldaki başarıya etkisini araştırmak ve ortaya koymak istemiştir. İlgili çalışmada IELTS, MTELP ve TEEP gibi sınav sonuçları kullanılmış, devamında öğrencilerin akademik durumları da gözlemlenmiştir. Araştırma, özellikle İngilizce hazırlık okuyan öğrencilerin İngilizce not tutma konusunda güçlük yaşadıkları, sorunlarını çözmede yetersiz kaldıkları ve dilsel sorunlarının çok daha fazla olduğu sonucu, dil eğitiminde başarının sadece hazırlık sınıfı okuyup okumamakla ilgisi olmadığını göstermesi açısından önemlidir.

Tomak (2017) hazırlamış olduğu “Bir Türk devlet üniversitesinde İngilizce öğrenenlerin dil yeterliliğı ve öz yeterliliğini artırmak için kullandığı öz düzenleme stratejileri” başlıklı doktora tez çalışmasında bir devlet üniversitesinde yabancı dil hazırlık A1 seviye okuyan öğrenciler üzerinde çalışma yapmış ve sekiz ay boyunca öğrencileri gözlemlemiştir. Bu çalışma sonucunda dil yeterlilikleri için bilişsel stratejiler kullanan gruptaki öğrencilerin çok daha fazla başarılı oldukları, sadece bellekte kalma ve yani hatırlama yoluyla çalışanların ise başarılarının ortalamanın altında kaldığını ortaya koymuştur.

Dünyada denizcilik İngilizcesi ile yapılan çalışmalar incelendiğinde; Pritchard (2011) yaptığı çalışmada denizcilik ile ilgili iş ve işlemlerde kullanılan İngilizceyi kategorileştirerek bölümlere ayırmıştır. Gemi adamlarının denizcilik İngilizcesi’ne hakim olmak için minimum düzeyde bilmeleri gereken teknik terimleri belirlemiştir. Çalışma ile denizcilik İngilizcesi öğretiminde önemli terimlerin bir çerçevesini belirlemiştir.

Cole ve arkadaşları (2007) yaptıkları çalışmada denizcilik İngilizcesi eğitmeni profili oluşturma ile ilgili yaptıkları çalışmada günümüz koşullarında iyi bir denizcilik İngilizcesi eğitmeninde bulunması gereken donanımları ve standartları belirlemeyi amaçlamışlardır.

Trenkner ve Cole (2012) yaptıkları çalışmada 2010 Manila değişiklikleriyle beraber oluşan güncel STCW’e göre gemi adamlarının sahip olması gereken İngilizce dil becerilerini göre gruplara ayırıp yeterliliklerine göre tanımlamıştır. Çalışmada dil öğrenimin STCW deki yeri açık bir şekilde gösterilmiştir.

Ziarati ve arkadaşları (2009) yaptıkları denizlerde ve limanlarda emniyet standartlarının iyileştirilme için denizcilik İngilizcesi adlı çalışmada gemilerde ve liman operasyonlarında yaşanan kazaların sebeplerini incelemişlerdir. Çalışma etkili iletişimin sağlanmasında denizcilik İngilizcesi yeterliliğinin gösterilmesi açısından önemlidir.

Ng ve Yip (2009) Hong Kong daki denizcilik eğitimini inceledikleri çalışmada ülkedeki denizcilik eğitiminin temel bileşenlerini analiz etmiş ve doğru İngilizce eğitiminin Hong Kong’un denizcilik sektöründeki başarısına olan etkisini göstermişlerdir.

Karastetava (2011) Varna Teknik Üniversitesindeki denizcilik eğitimini incelediği çalışmada kurumda verilen İngilizce eğitiminin standartlarını ve denizcilik eğitiminde yabancı dil öğretiminin önemi belirtmiştir.

Fan ve arkadaşları (2015) yılında Çin'deki denizcilik İngilizcesi eğitimini değerlendirdiği çalışmada eğitimin eksik yanlarını ve olması gerekenleri göstermiştir. Çalışma sonucunda pratik dil becerilerine dayalı eğitime ağırlık verilmesi gerektiği sonucunu ortaya koymuştur.

Koavista ve arkadaşları (2012) yaptıkları çalışmada denizcilik İngilizcesinin öğretimi ve test edilmesi ile ilgili günümüzde hayata geçen yenilikleri, MarTel ve MarEng ile son yıllarda kullanıma giren online öğretim tekniklerinin gemi adamlarının özellikle dilin pratik kullanımını sağlamalarının test edilmesindeki faydalarını ve önemini ortaya koymuşlardır.

Yapılan literatür incelmesi sonucunda ülkemizde denizcilik liseleri bağlamında verilen mesleki İngilizce dersinin verimliliğine ve eksikliklerine yönelik bir çalışma olmaması ve dil yeterliliğinin denizcilik mesleği açısından önemi çalışmanın temel motivasyonunu oluşturmuştur.



2. TÜRKİYE’DE DENİZCİLİK EĞİTİMİ

Türkiye, jeopolitik konumu nedeniyle doğu ve batı medeniyetlerinin tam ortasında olmasının yanı sıra üç tarafının denizlere açılması ve çok önemli boğazlara sahip olmasıyla da denizcilik piyasasında önemli bir değere sahiptir. Coğrafi olarak denizlere yakınlık, deniz ticaretini, denizlerden gelir elde etmeyi ve denizciliği her açıdan desteklemektedir. Türkiye global dünyanın merkez konumunda olması ve sahip olduğu 214 liman ile dünya denizcilik endüstrisinde önemli bir yere sahiptir. Sahip olduğu potansiyele rağmen ülkemiz dünya genelinde 1,3 trilyon dolara ulaşan bu endüstriden 13 milyar dolarlık pay almaktadır ki bu genel payın yalnız % 1 ine denk gelmektedir. Bu payın arttırılmasını sağlamak ve rekabetçi dünyada pastadan daha fazla pay alabilmenin en önemli şartı yetişmiş insan gücüdür. Yetişmiş insan gücünü arttırabilmenin yolu ise eğitimden geçmektedir (Koca, 2016).

Denizcilik eğitimi, deniz sularında nitelikli gemi adamı yetiştirmeye yönelik eğitimlerin toplamıdır. Bu eğitimler Osmanlı Devleti’nde ilk olarak orduya yetişmiş subay yetiştirmek üzere başlamış ve devamında deniz ticaretinin geliştirilmesi için sivil bahriyeye kaptan ve çarkçı yetiştirmek amacı gütmüştür. Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasıyla birlikte gemi adamı yetiştirmek adına denizcilik eğitimine verilen önem gün geçtikçe artmış ve açılan okulların sayısı giderek fazlaşmıştır. Bu okullar ortaöğretimde düzeyinde mesleki ve teknik liselerde, yükseköğretim düzeyinde ise yüksekokul ve üniversitelerde farklı branşlarda eğitim vermektedirler.

Çalışmamızın bu bölümünde Türkiye’de denizcilik eğitiminin genel görünümüne, dolayısıyla konu kapsamında incelenecek olan ortaöğretim kurumları olduğu için Türkiye’deki ortaöğretim kurumlarında denizcilik eğitiminin durumuna, eğitimcilere, eğitimi düzenleyen ulusal ve uluslararası mevzuata yer verilmiştir.

2.1 Türkiye’de Denizcilik Eğitiminin Genel Görünümü

Geçmişten günümüze bakıldığında Türkiye Cumhuriyeti’ne kadar geçen süreçte denizcilik eğitiminin Osmanlı Devleti’yle başlamış olduğu görülmektedir. Başlarda Osmanlı Devleti kuruluşundan itibaren kara üzerinde çalışmalarını yürüttüğü için denizciliğe çok fazla yönelmemiştir. Özellikle savaş temelli olarak önemi idrak edilen denizcilikte geri kalınması 18.yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Osmanlı Devleti’ne zarar vermeye başlamıştır. Teknolojik ve nitelikli insan yetiştirme konusunda batıya ayak uyduramamış bu da donanmanın zayıf kalmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti’nde denizciliğin öneminin anlaşılmasına vesile olan ilk siyasi gelişme 6/7 Temmuz 1770 gecesi Rus donanması tarafından Osmanlı Baltık Filosu’nun Çeşme koyunda yakılmasıdır. Bunun üzerine Osmanlı siyasi anlamda da kendine güç sağlamak adına denizci yetiştirmek adına Mühendishane-i Bahri Humayun’u kurmuştur. Fransız Arşiv belgelerine göre 1775 senesinde açılan bu okul, ilk etapta tersanede gemilerin çekildiği boş bir odaya kurulmuştur ve az öğrenciyle eğitime başlamıştır. Okulun eğitim kitaplarından ve aletlerinden bazıları Paris’ten getirilmiş; matematik, coğrafya ve denizcilikle ilgili birçok ders eğitim müfredatına yerleştirilmiştir. Nizam-ı cedid döneminin ardından kurumun üzerine düşülmemesi sebebiyle kapatılma noktasına gelmiş, 1830 senesinde Heybeliada’ya taşınarak eğitime devam edilmiştir. Bilhassa 19.yüzyılda deniz ticaretinin gayrı müslümlerin eline geçmesinden ötürü 1884 senesinde “Heybeliada’da Mekteb-i Bahriye-i Şahane’ye (Deniz Harp Okulu)” bağlı olarak bugünkü İTÜ Denizcilik Fakültesi’nin temellerini oluşturan ve önceliği daha çok deniz ticaretinde kaptan yetiştirmek olan “Leyli Tüccar Kaptan Mektebi” açılmıştır. Mezunlarının dönemin şartlarında iş bulmakta yaşadığı zorluklar ve okula gerekli önem verilmediğinden eğitime bir süre ara verilmiştir. Bunun ardından Osmanlı deniz ticaret filosunun artması ile kaptan ve çarkçı ihtiyacı çoğalmış ve denizcilik alanında mesleki eğitim adına yapılan girişimler tekrar başlamıştır, 1909 senesinde “Milli ve Hususi Ticaret-i Bahriye Kaptan” ve “Çarkçı Mektebi” kurulmuştur. 2.Meşrutiyet döneminde bu çabaların çok da amacına ulaşmadığı görülmektedir. 1911 yılında Türk Limanları arasında icra edilen toplam 41.750.000 tonluk kapasiteye ulaşan toplam taşımacılığın sadece % 10 unun Türk bayraklı gemiler ile yapıldığı belirlenmiştir Cumhuriyet döneminde “Milli ve Hususi Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebinin” devamı olarak 1927 senesinde devletleştirilerek “Ali Deniz Ticareti Mektebi” adını alan

kurum, sırasıyla 1934 yılında “Yüksek Deniz Ticaret Mektebi”, 1946 yılında adı “Yüksek Denizcilik Okulu” olarak değiştirilmiştir. 1981 sensinde ise Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesine kapatılarak ismi “Denizcilik Yüksek Okulu” olarak güncellenmiş ve Tuzlaya taşınmıştır. 1992 yılında ise yasa ile İTÜ Denizcilik Fakültesi kurulmuştur (Camcı vd., 1994:54; Karakaya, 2011).

Günümüze geldiğimizde ülkemizde şu anda ortaöğretim düzeyinde MEB’e bağlı olarak eğitim veren mesleki, teknik ve Anadolu lisesi kapsamında 50 adet ortaöğretim kurumu ve YÖK’e bağlı olarak eğitim veren 32 ön lisans, 29 lisans düzeyinde eğitim kurumu bulunmaktadır. Bunların haricinde de 34 tane Özel Denizcilik Eğitim Merkezi bulunmaktadır. Türkiye’de 2019 yılıyla beraber denizcilik alanında eğitim veren eğitim – öğretim kurumlarının niceliksel durumu Çizelge 2.1’de gösterilmiştir.

Çizelge 2.1 : Türkiye’de denizcilik alanında eğitim veren eğitim - öğretim kurumları.

Denizcilik Eğitimi Veren Kurumlar	Adet
Ortaöğretim Kurumları	50
Ön lisans Programları	32
Lisans Programları	29
Özel Denizcilik Eğitim Merkezi	34
Toplam	145

KAYNAK: Deniz Ticaret Odası, 2019

2.2 Denizcilik Eğitimi İle İlgili Ulusal ve Uluslar Arası Mevzuat

IMO, 1948 Senesinde Birleşmiş Milletler konferansında alınan karar üzerine kurulan Londra merkezli Dünya Denizcilik Örgütü (IMO)’dur. Eskiden IMCO olarak bilinen IMO, 1948’de deniz güvenliği ve ilgili yönlerin iyileştirilmesi için bir teknik olarak çalışmak üzere kurulmuştur. IMO’nun bugünlere gelmesi ve bu büyük organizasyonun sağlanması kolay olmamıştır. Başlangıçta Dünya denizcilik topluluğunun ilgisi sınırlı olduğundan sadece gemi inşası ve ekipmanı için teknik standartları tartışmak üzere uluslararası bir forumun yapılması planlanırken, IMO’ nun ilk defa buluşması neredeyse 10 yıl sürmüştür. 1967’ye kadar IMO’ya kapsamlı bir profil geliştirme şansı tanınmamıştır. O yıl Torrey Kanyon kazası bu anlamda milat olmuştur. Sonucunda denizde çevreyi koruma, hukuki sorumluluk, denizlerde

müdahaleye izin veren koşullar ve denizcilik eğitimi ve öğretimi ile ilgili konuları ele alan bir dizi yeni anlaşma önerilmiştir. Takip eden yıllarda, önemli bir kaza meydana geldiğinde, benzer tepkiler takip edilmiş ve başka anlaşmalar eklenmiş veya mevcutlar uzatılmıştır. (Schröder-Hinrichset vd., 2013).

Bir dizi komite ve alt komiteler aracılığıyla çalışmalarını yürüten IMO'nun en temel amacı denizcilik üzerine çalışmalar yapmak ve uluslararası düzeyde ideal, çevre kirliliğe engel olan ve hukuki standartları belirlenmiş bir denizcilik sahası yaratmaktır. Teknik bir örgüt olan IMO'nun bazı alt komiteleri şunlardır: “Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)”, “Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC)”, “Hukuk Komitesi (LEG)”, “Teknik İşbirliği Komitesi (TC)” ve “Kolaylaştırma Komitesi (FC)”. Tüm bu komiteler denizciliği ilgilendiren birçok konuda sözleşmelere taraf olan ülkelerle birlikte standartların sağlanması için genel bir çerçevede mevzuat oluştururlar ve çalışmalarını sürdürürler. Güvenlik, çevre koruma, eğitim vb. birçok konuda denizcilik adına sözleşme yayınlayan IMO'nun neredeyse 40 adet uluslararası sözleşmesi bulunmaktadır (Ayan ve Baykal, 2014).

Denizcilik üzerine uluslararası çalışmalar yapan IMO'nun gemi adamı yetiştirilmesi üzerine belirlediği çeşitli standartlar ve kurslar bulunmaktadır. Bu kurslardaki eğitimlere bakıldığında gemi mürettebatının sorumluluklarına, personel durumlarına göre ayrılmış ve ortak eğitim programlarının bulunduğu görülür. IMO'nun STCW sözleşmesindeki yeterlilikleri temel alarak yayımlamış olduğu 7.01, 7.02, 7.03, ve 7.04 numaralı model kurs programları gemilerde çalışacak güverte ve makine zabitan sınıfının alması gerekli eğitimlerin içeriğini ve kapsamını göstermektedir. Bu eğitimler farklı gemi tiplerine, sefer alanlarına göre değişmekte ve mürettebata teknik bilgiler verilmesi hedeflenmektedir. Örneğin; kutuplarda hizmet veren personel için zorunlu olan ayrıca farklı model kurslar geliştirilmiştir. (Özdöner, 2011).

Denizcilik hususunda uluslararası düzeyde bir başka mevzuat ise STCW'a aittir. İngilizcesi “Standards of Training Certification and Watchkeeping'in” kısaltması olan “STCW” sözleşmesi 1978 yılında dünya genelinde gemi adamlarının tek tipleştirilmesini ve uluslararası standartlarda eğitilmelerini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Tankerler, yolcu gemileri ve diğer farklı tipteki gemiler için farklı eğitim sertifikalarına sahip olmayı zorunlu kılan STCW'de gemide çalışmanın ön koşulu olarak 5 senede bir yenilenmesi gereken temel sertifikalar bulunmaktadır. Türkiye'nin de kabul ettiği sözleşmede gemide çalışabilmek için zorunlu olan

sertifikalar temel düzeyde ilk yardım eğitimi, yangınla mücadele ve yangını önleme eğitimi, denize ilişkin kişisel düzeyde can kurtarma pratiklerine ilişkin eğitim, sosyal sorumluluk ile çalışanların güvenliğine ilişkin eğitim, olası durumlarda oluşabilecek hatyat kurtarma araç ve gereçlerinin kullanımına ilişkin eğitim ile 2010 yılındaki Manila değişiklikleriyle 1 Ocak 2014 tarihinde zorunlu olan güvenlik eğitimleridir. STCW'ye göre gemi adamlarının hizmet vermiş oldukları alana ve farklı yeterlilik seviyelerine bağlı olarak farklı sertifikalara sahip olması gerekmektedir.

EMSA, 2003 yılında kurulan “European Maritime Safety Agency”ın” kısaltması olan ve Avrupa Birliği üye ülkelerinin bayrağını taşıyan gemiler için güvenliği sağlamak adına oluşturulan bir birliktir. EMSA, Avrupa Birliği Parlamento’su ve Konseyi’nin 2008/106/EC sayılı yönergesinde yer alan kalite standartlarına bağlı olarak 5 senelik periyotlarda denetimler yapar ve bu denetimler hem gemileri, gem de gemilere personel yetiştiren eğitimcileri denetlemek üzerine kuruludur. EMSA’nın başlangıçtaki kuruluş amacı bölgesel faaliyet göstermek olmasına rağmen zaman geçtikçe diğer ülkelerin kendi deniz insanlarına küresel çalışma alanı sağlama çabasının etkisi ile eğitim faaliyetlerini EMSA’ya denetletmeye başlaması bu kurumun faaliyet alanının yerel boyuttan küresel boyuta taşınmasına sebep olmuştur. (Aşkın vd. 2013).

Türkiye’de denizcilik eğitimini düzenleyen ulusal mevzuat; “Gemi Adamları Yönetmeliği, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Sınav ve Eğitim Yönergesi, Telsiz Operatör Yeterlikleri ve Sınav Yönetmeliği, Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Hakkında Yönetmelik” olmak üzere dört başlık altında ele alınabilir. Denizcilik eğitiminin ne şekilde işleneceği ve denetleneceği ise Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde bulunan Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu’na (DEDK) ait bir görevdir.

“Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği”; 10.02.2018 tarihli 30328 sayılı Resmi Gazete’de yürürlüğe giren ve gemi adamlarının yeterlilik, sınav, belge vb. tüm işlemlerine ait konuları içeren yönetmeliktir.

“Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav yönergesi”; 12.02.2018 tarihinde gemi adamları yönetmeliğine ek olarak yürürlüğe giren, gemi adamları eğitimiyle ilgili eğitim kurumlarının standartlarını belirleyen ve bu konulara ilişkin ilişkin tüm kapsayıcı bilgiler ile gemi adamı sınavlarının detay ve şartlarını içeren

yönergedir. 19.10.2007 tarihinde imzalanan bir protokolle YÖK ve MEB'in üniversite ve liselerde gemi adamı yetiştirme adına yapacakları sınav ve verilecek eğitimin kapsamına uygun faaliyet göstermeleri gerektiği belirlenmiştir (Albayrak, 2009).

Telsiz Operatör Yeterlikleri ve Sınav Yönetmeliği; yola elverişlilik bakımından gemilerin donatılmaları, global düzeyde güvenlik ve tehlike bildirimi sistemleri (GMDSS) içinde veya dışındaki deniz vasıtalarının kapsamında bulunan telsiz istasyonlarını kullanan, gemi içerisinde iletişimin sürdürülmesiyle sorumlu telsiz kullanıcılarının yüklenmesi gereken sorumluluk ve yeterlilikler ile bu yeterliklerin elde edilmesi sürecinde verilen eğitimdeki esas ve usulleri tanımlayan yönetmektir. “Uluslararası Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS)” kapsamına giren deniz araçlarında, “5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununa” uygun olarak kurulan “GMDSS” ve diğer telsiz istasyonlarını işletecek telsiz operatörlerini kapsamaktadır (Telsiz Operatör Yeterlikleri ve Sınav Yönetmeliği).

2.3 Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Veren Ortaöğretim Kurumlarının Durumu

Türkiye özelinde ortaöğretim düzeyindeki kurumlar ve minimum düzeyde dört yıllık eğitim veren genel, mesleki ve teknik liselerin oluşturduğu ilköğretimden sonra gelen ve ilköğretimin tamamlayıcısı olan, öğrencileri yükseköğretime hazırlayan kurumlardır. Ortaöğretim eğitimindeki temel amaç; milli eğitimin temel hedeflerine bağlı kalarak hazırlanan müfredatı öğrencilere öğretmek asgari düzeyde genel kültür vermek ve onları hayata hazırlamaktır. Birey ve toplumun kalkınması adına verilen bu eğitim özellikle ergenlik çağındaki bireylerin meslek sahibi olmadan evvelki eğitim süreçlerini kapsayarak, onların gelişimlerine katkıda bulunması adına önemlidir. Bir ülkenin gelişmişlik seviyesini arttırmanın yolu iyi eğitim almış ve yeterli bilgiyle donatılmış genç nesillerin yetiştirilmesinden geçer. Nitelikli işgücünün ekonomiye kazandırılmasında da ortaöğretimde verilen mesleki eğitimin payı oldukça büyüktür.

Türkiye özelinde MEB’e bağlı denizcilik eğitimi veren ortaöğretim kurumlarına bakıldığında bu okulların genellikle denize kıyısı olan kesimlerde yoğunlaşmış olduğu gözlenmektedir. Çanakkale, İstanbul, İzmir, Muğla, Ordu ve Trabzon eğitim kurumlarının en fazla yoğunlaştığı iller arasındadır. Genel dağılıma bakıldığında ise Adana’da 1, Antalya’da 2, Aydın’da 2, Balıkesir’de 2, Bartın’da 2, Bitlis’te 1,

Çanakkale’de 1, Düzce’de 1, Giresun’da 3, Hatay’da 1, İstanbul’da 6, İzmir’de 6, Kastamonu’da 1, Kocaeli’nde 2, İçel’de 2, Muğla’da 7, Ordu’da 1, Rize’de 3, Samsun’da 1, Sinop’ta 1, Tekirdağ’da 1, Trabzon’da 2, Van’da 1, Yalova’da 1, Zonguldak’ta 1 tanedir. Çizelge 2.2’de bu kurumların listesi sıralanmıştır.

Çizelge 2.2 : Denizcilik eğitimi veren MEB’e bağlı ortaöğretim kurumları.

No	Okul Adı	İli
1	Çakabey Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Adana
2	Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya
3	Manavgat Ticaret ve Sanayi Odası (MATSO) Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Antalya
4	Kuşadası Advıye Ertuğrul Acun Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın
5	Didim Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Aydın
6	Pakmaya Kenan Kaptan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Balıkesir
7	Karşıyaka Çok Programlı Anadolu Lisesi	Balıkesir
8	Tatvan Seydi Ali Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Bitlis
9	Gelibolu Armatör Yakup Aksoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	Çanakkale
10	Düzce Akçakoca Fedai Karabıyık Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Düzce
11	Bulancak Kaptan Ahmet Fatoğlu Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	Giresun
12	Espiye Şehit Cengiz Sarıbaş Teknik ve Endüstri, Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	Giresun
13	Tirebolu Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Giresun
14	İskenderun Sefa Atakaş Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	Hatay
15	Beşiktaş Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
16	Beykoz Barbaros Hayrettin Paşa Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	İstanbul
17	Pendik Barbaros Hayrettin Paşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İstanbul
18	Pendik Eryetiş Reis Denizcilik Meslek Lisesi	İstanbul
19	Tuzla Piri Reis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	İstanbul

Çizelge 2.2 (devam) : Denizcilik eğitimi veren MEB’e bağlı ortaöğretim kurumları.

No	Okul Adı	İli
20	Üsküdar Hacı Rahime Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi ve Teknik Lisesi	İstanbul
21	Çeşme Ulusoy Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	İzmir
22	Güzelbahçe İMKB Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	İzmir
23	Konak Nevvar Salih İşgören Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	İzmir
24	Şehit İdari Ateşe Çağlar Yücel Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	İzmir
25	Çınarlı Teknik ve Endüstri Meslek Denizcilik Meslek Lisesi	İzmir
26	Karaburun Mordoğan Fatma Emin Karaağaç Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İzmir
27	İnebolu Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kastamonu
28	Gölcük Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli
29	Körfez Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Kocaeli
30	Mersin DTO Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İçel
31	Taşucu Prof.Dr. Durmuş Tezcan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	İçel
32	Bodrum Turgutreis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
33	Bodrum Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
34	Ören Çok Programlı Anadolu Lisesi	Muğla
35	Bozburun DTO Çok Programlı Lisesi	Muğla
36	Köyceğiz Şehit Ömer Halisdemir Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
37	Marmaris 75.Yıl Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
38	Milas Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Muğla
39	Fatsa Atatürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Ordu
40	Ardeşen Işıklı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize
41	Çayeli Ahmet Hamdi İshakoğlu Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize

Çizelge 2.2 (devam) : Denizcilik eğitimi veren MEB’e bağlı ortaöğretim kurumları.

No	Okul Adı	İli
42	Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Rize
43	Tekkeköy N. Serap Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Samsun
44	Sinop Denizcilik Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Sinop
45	Kumbağ Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Tekirdağ
46	Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon
47	Sürmene Türk Telekom Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Trabzon
48	Van Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi	Van
49	Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Yalova
50	Ereğli Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi	Zonguldak

KAYNAK: Deniz Ticaret Odası, 2019.

Türkiye’deki genel, meslek ve teknik liseler olarak bir bütün halinde eğitim veren bu ortaöğretim kurumlarına genel olarak bakıldığında önemli bir kısmının denize kıyısı olan bölge ve illerde toplandığı görülmektedir. Bu durum özellikle uygulanabilir bir eğitim dalı olan denizciliğin teorik yönüne göre uygulama yönünün de gelişmesi dolayı gerekliliğinden eğitimin kalitesini artırıcı bir durumdur.

2.4 Ortaöğretimde Denizcilik Eğitimi Veren Eğiticilerin Durumu

Türk denizcilik eğitiminde denizcilik eğitimi veren kurumlarda eğiticilerin durumuna bakıldığında, cumhuriyetin ilk dönemlerinden bugüne verilen eğitimler gibi eğiticilerin de sahip olması gereken yeterlilikleri, girdikleri sınavlar ve devamında kurumlardaki çalışma durumları değişikliğe uğramıştır. Denizcilik eğitiminde cumhuriyetin ilk yıllarında özellikle tersanelere yakın yerlerde eğitimler verilirken bu gelenek Osmanlı Devleti’nde var olan öğrenme biçiminin devamı şeklinde olmuştur. Ayrıca öğretmenler hem Türk hem de gayrimüslim halk arasından seçilebilmekteydi (Karakaya, 2011).

Cumhuriyetin ilk denizcilik okullarından 1928-1934 seneleri arasında eğitim veren Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Ali'nin öğretmenlerine ait bilgiler Maarif İstatistiklerinden yararlanılarak belirlenmiştir. İlk yıllarda öğretmenlere ilişkin detaylı bir bilgi yer almazken, 1930'lardan sonrası için yapılan incelemelerde bu okullarda genellikle çoğunluğu Türk olmak üzere yabancı öğretmenlerin de görev yaptığı belirlenmiştir. Özellikle yüksek mektep bitiren Türk öğretmenler bilhassa seçilmiştir. 1934 - 1946 seneleri arasında faaliyet gösteren Yüksek Deniz Ticaret Mektebi'nde ise yüksekokul mezunu öğretmenlerin sayısı, üniversite mezunu öğretmenlere göre çok daha fazladır. (Karakaya, 2011).

Günümüzde ülkemizde denizcilik eğitimi Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesinde belirlenen standartlarda yeterlilik ve sınavları tamamlayan eğitimciler tarafından verilmektedir. Genel ve meslek liseleri arasında eğitim açısından farklar olmakla beraber meslek liselerindeki öğrencilerin mesleki tecrübe ve eğitimi lisede tamamlamaları amacıyla eğitimcilerde mesleki deneyim, yani deniz tecrübesi büyük önem arz etmektedir. Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi'ne göre denizci eğitimci olma şartları şu şekildedir. Güverte derslerine girebilmek için;

- Asgari Uzakyol Birinci Zabiti yeterliğinde olmak koşuluyla en az iki yıl birinci zabıtlık yapmış olmak,

- Asgari Uzakyol Birinci Zabiti yeterliğine sahip olmak şartıyla Bakanlıkta en az 5 yıl hizmet etmiş olmak,

- Mezuniyet koşulu Deniz Harp Okulu olup, en az Uzakyol Kaptan ehliyetine sahip olmak veya aktif bir şekilde en az 3 yıl olmak kaydıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na tabii olan herhangi bir eğitim kurumunda eğitimci olarak görev almış olmak ve en az Uzakyol Vardiya Zabiti yeterliliğine sahip olmak,

- En az Uzakyol Vardiya Zabiti yeterlilik düzeyine sahip olmak koşuluyla, doktora unvanı ve üstü bir akademik dereceye haiz olmak veya doktora eğitimi alıyor olmak

- En az Uzakyol Vardiya Zabiti yeterlilik düzeyine sahip olmak koşuluyla ve en az işletme düzeyinde verilecek eğitimlerde görevlendirilmek şartıyla, Denizcilik Alanı Öğretmeni olarak Milli Eğitim Bakanlığınca ataması yapılmış olmak şeklinde belirlenmiştir. Makine bölümüne ait dersleri yürütmek için değerlendirme şartları ise;

- En az Uzakyol İkinci Mühendisi yeterliğine sahip olmak şartıyla minimum düzeyde iki sene ikinci mühendislik kıdeminde çalışmış olmak,
- En az Uzakyol İkinci Mühendisi yeterliğine sahip olmak şartıyla Bakanlık adına minimum 5 yıl hizmette bulunmak,
- Mezuniyeti Deniz Harp okulundan olmak, en az Uzakyol Başmühendis düzeyine haiz olmak veya Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından denetlenen eğitim kurumlarının her hangi birinde fiili düzeyde minimum 3 yıl eğitmenlik yapmış olmak ve en az uzakyol vardiya mühendisi yeterlilik düzeyine sahip olmak,
- En az Uzakyol Vardiya Mühendisi yeterlilik düzeyine sahip olmak kuralı ile, doktora eğitimini alıyor olmak veya en az doktor unvanına sahip olmak,
- En az Uzakyol Vardiya Mühendisi yeterliğine sahip olmak ve azami işletme düzeyi eğitimlerinde görev verilmek şartıyla, Milli Eğitim Bakanlığında Denizcilik Alanı Öğretmeni olarak atanmış olmak,
- En az Uzakyol Vardiya Mühendisi yeterlilik düzeyine sahip olmak şartıyla denizcilik eğitim birimine sahip ve YÖK'e bağlı her hangi bir eğitim kurumunda öğretim elemanı pozisyonunda minimum 5 yıl aktif olarak çalışmış ya da ders vermiş olmak şeklinde revize dılmıştır.

Ayrıca alanı İngilizce olan öğretmenler haricinde, “Denizcilik İngilizcesi” derslerini öğretebilmek için Yabancı Dil Sınavının İngilizce kısmından asgari 70 puan ya da YDS'ye denkliği bulunan ve ÖSYM tarafından kabul gören diğer ulusal/uluslararası yabancı dil sınav türlerinden asgari 70 puan almak gerekmektedir (Gemi adamları ve Kılavuz Kaptanlar Sınav Yönergesi).

Denizcilik eğitimi veren ortaöğretim kurumlarındaki eğitimi inceleyen çalışmalarda en büyük problem denizci kökenli eğitmen sayısının azlığı olarak gösterilmiştir. Özdöner 2011 yılında yaptığı “Ortaöğretimde Denizcilik eğitiminin STCW 78 e göre incelenmesi” adlı yüksek lisans tezinde MEB'e bağlı denizcilik eğitimi veren kurumlarda derse giren öğretmenlerin gemi adamı yeterliliklerini incelemiştir. Çizelge 2.3'de görüldüğü üzere O yıl derse giren 51 kadrolu öğretmenden sadece 20 tanesinin deniz tecrübesine sahip olduğu görülmüştür (Ozdöner, 2011).

Çizelge 2.3: Milli eğitim bakanlığı'nda kadrolu öğretmenlerin gemi yeterlilikleri ve sayıları.

Güverte Yeterliliği	Adet	Makine Yeterliliği	Adet
Uzakyol Kaptanı	0	Uzakyol Baş Mühendis	0
Uzakyol 1. Zabit	1	Uzakyol 2. Mühendis	0
Uzakyol Vardiya Zabiti	3	Uzakyol Vardiya Mühendisi	0
Kaptan	2	Baş Makinist	0
1.Zabit	0	2.Makinist	0
Vardiya Zabiti	1	Makine Zabiti	2
Sınırlı Kaptan	3	Sınırlı Baş Makinist	2
Sınırlı Vardiya Zabiti	2	Sınırlı Makine Zabiti	4

KAYNAK: Ozdöner, 2011

Özdöner (2011) in çalışmasına paralel olarak Gölbol 2018 yılında “Liselerdeki Denizcilik Güverte Eğitiminin Analizi ve Bir Müfredat Programı Önerisi” adlı çalışmasında 2015 yılında MEB tarafından düzenlenen IMO Model Kurs “Simülatör Eğiticilerinin Eğitimi” kurs programına katılan gemi yönetimi dalı öğretmenlerinin mezun oldukları lisans programlarını incelemiştir. Çizelge 2.4 de görüldüğü gibi kursa katılan 19 kişiden sadece 4 ünün deniz tecrübesine sahip denizci eğitimcilerden oluştuğu görülmüştür.

Çizelge 2.4: “2015 yılı idarece onaylı MEB hizmet içi eğitimi ile IMO model kurs 6.10 simülatör eğiticilerinin eğitimi” kurs programına katılan gemi yönetimi öğretmenlerinin analizi.

Mezun Olunan Bölümler	Deniz Tecrübesine Sahip Öğretmen Sayısı	Deniz Tecrübesine Sahip Olmayan Öğretmen Sayısı
Balıkçı Teknolojileri Mühendisliği	0	14
Su Ürünleri Bölümleri /Mühendisliği	0	0
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (İşletme)	0	1
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (Güverte)	4	0

KAYNAK: Gölbol, 2016

3. DENİZCİLİK MESLEĞİ VE DİL YETERLİLİĞİ

Herhangi bir disiplinin kendine ait bir terminolojisi ve lügatı bulunabilir. İlgili alana ait bu terminoloji ve lügat, o alanın terim anlamlı kelimelerinden oluştuğu gibi ilgili alana ait bir dilin de oluşmasını sağlar. Denizcilik alanında IMO'nun çalışmalarıyla dünyada evrensel bir dil olan İngilizce ortak paydada buluşmuş ve denizlerde kullanılmak üzere denizcilik İngilizcesi kavramı geliştirilmiştir. Çalışmamızın bu bölümü denizcilik mesleğindeki dil kavramına ayrılarak, denizcilik İngilizcesine dair bilgileri içermektedir.

3.1 Dil Yeterliliği Kavramı

Dil yeterliliği, herhangi bir dil üzerine yeterli düzeyde iletişim kurabilme, kendini anlatabilme ve o dile ilişkin genel kalıplara hâkim olma düzeyini ifade eden bir terimdir. Özellikle 2000 sonrası dönemde dünyadaki küreselleşmeye birlikte önemi çok daha fazla artan bir kavram olan dil yeterliliği, kültürlerarası iletişimin sağlanmasında dili bir araç haline getirir ve bu bağlamında yeterlilik çözümü sunar. Dil yeterliliğinin bir dili ve kültürü öğrenme noktasında tartışmaları süredursun, kavramın tanımlanmasına ilişkin tanım ve ölçütler üzerine tartışmalar halen sürmektedir. Dil yeterliliğinin tanımlanması noktasında “yeti/kullanım”, “iletişimsel yeti” ve “yeterlilik” kavramlarının üzerlerinde durulmalıdır (Belaskova, 2011; Llurda, 2000).

Yeti, insanda doğal olarak bulunan şeydir. Bir kişinin bir dili çok hızlı öğrenmesi, o dile ait terimleri kolay kazanması ve ifade edebilmesi yeti sayesindedir. Kullanım ise pratikle birlikte kazanılan şeylerdir. Dolayısıyla yeti ve kullanım birbirinden oldukça farklı edinim yollarıdır. İletişimsel yeti, iletişime dil, düşünce ve algılara yönelik yetileri ifade etmektedir. Yeti kavramının gelişmesine katkı sağlayan Hymes (1972) iletişimsel yetiyi, kişinin bir dili doğru kullanması, o dile ait birçok kurala sahip olma becerisi şeklinde tanımlar. Dil bilimin bir kurallar zinciri olduğu düşünüldüğünde iletişimsel yeti, tüm bu kurallara hakim olabilmektir (Hymes, 1972).

Yeterlilik bir alanda bilgi ve beceri bütünlüğünü kapsayan bir düzeyi ifade etmektedir. Dil alanında bakıldığında bilgi ve becerilerin bir bütün olması için kişide iletişimsel yetinin gelişmiş olması ve dile dair kullanımın yüksek olması gereklidir. Sert (2000) bu durumu oluşturduğu iletişimsel yeterlilik Çizelge 3.1’de göstermiştir.

Çizelge 3.1: İletişimsel yeterlilik modelini oluşturan öğeler ve birbirleri ile olan ilişkileri.

İletişimsel Yeti	Bilgi	Beceriler			Yeterlilik
	Dil bilgisel Yeti	Dil bilgisel yeterlilik			
	Toplum dil bilimsel Yeti	Toplum dil bilimsel yeterlilik			
	Söylem yetisi	Söylem yeterliliği			
	Stratejik yeti	Stratejik yeterlilik			
Gözlenemeyen Davranış		Gözlenen Davranış			
Dili düşünme aracı olarak kullanma		Konuşma alt becerileri	Dinleme alt becerileri	Okuma alt becerileri	Yazma alt becerileri

KAYNAK: Sert, 2000.

Sert’in tablosundan yola çıkılarak dilsel yeterliliğin gözlemlenemeyen düşünce davranışıyla birleşen gözlemlenebilir konuşma-dinleme-okuma ve yazma davranışıyla bir araya gelen, dilsel bilgi ve beceri bütünlüğü olduğu söylenebilir.

Dil yeterliliği, herhangi bir dilde anlaşmayı sağlayan, dolayısıyla dilsel becerilerin kullanılması anlamındaki yeterlilik düzeyini gösterdiği için bir dilde çalışan, uzmanlaşan veya belli bir meslek grubunda olan insanların çalışmalarında sağlayacakları başarıyı etkileyici bir etmendir.

3.2 Denizcilik İngilizcesinin Tanımı

Denizcilik İngilizcesi, gemi adamlarının kullandıkları ortak denizcilik terimlerini içeren ve ortak bir iletişim ağı yaratmayı amaçlayan deniz lisanına verilen isimdir. Ayrı bir dil olmaktan ziyade, gemiden gemiye, gemiden kıyıya ve gemi içinde olağan ya da olağanüstü zamanlarda etkili iletişim sağlamak için denizciler tarafından kullanılmak üzere benimsenen, İngilizcenin özelleştirilmiş versiyonudur. Denizcilik İngilizcesi, Trenkner (2000) tarafından uluslararası deniz ticaretinde iletişim

kurmada bir araç olarak kullanılan, denizcilerin güvenliğine ve deniz ticaretinin kolaylaştırılmasına katkıda bulunan İngilizcenin bütün bileşenlerinin toplamı olarak tanımlamıştır (Pritchard ve Kalogjera, 2000; Trenkner, 2000).

3.2.1 Denizcilik ingilizcesinin tarihi

Dünya deniz ticaretinin son 30 yılda hızlı bir şekilde gelişmesi dünya deniz ticaret filosunun da büyümesine yol açmış ve bunun doğal sonucu olarak dünyada gemi adamı sayısı hızla artmıştır. Globalleşen dünya günümüzde gemi personellerinin dünyanın yüzlerce farklı bölgesinden bir arada çalışmasını zorunlu kılmıştır. 1982 yılında İngiliz araştırmacılar yaptıkları çalışmada çatışma ve karaya oturma ile sonuçlanan kazaların nedeninin %90 oranında insan kaynaklı olduğu sonucunu ortaya koymuşlardır. İnsan kaynaklı hatalarının kökenleri araştırıldığında ise denizciler arasında ortak bir lisanın oluşturulması gerekliliği görülmüştür. Bir dünya dili olarak yaygınlığı en üst seviyede olan İngilizce, IMO nun yaptığı çalışmalar ve denizde ortak iletişim kanalının eksikliğinden kaynaklanan sorunların minimuma indirilmesi amacıyla denizciler için resmi çalışma dili olarak kabul edilmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda denizcilik İngilizcesi ortak terim ve tabirler ışığında oluşturulmaya ve denizlerde çalışacak mürettebatın da bu doğrultuda eğitim almasına olanak sağlayan süreci beraberinde getirmiştir. STCW’de de bu İngilizce eğitiminin kapsamı ve yetkinlik düzeyi belirtilmekte ve eğitimin alınması zorunlu kılınmaktadır (Lane, 1986; Sampson ve Zhao, 2003).

3.2.2 Denizcilik ingilizcesinin önemi

Denizcilik İngilizcesi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nun kuruluş amaçlarına bağlı olarak denizleri bir bütün olarak gören ve bu bütün içerisinde çalışan kişilerin öncelikle güvenlikleri, ardından çalışma ortamında sağlıklı iletişim kurabilmeleri adına oluşturulan bir ortak dilin parçasıdır. Dünya üzerine herhangi bir meslek dalına ait ortak terimlerle oluşturulan dil parçaları bulunmaktadır. Örneğin; tıp veya sanat tarihi alanında çoğunlukla Latince kelimelerden oluşan terimler kullanıldığı için bu alanın kendine özel bir lügati vardır ve lüğatin anlaşılması adına kişinin Latince kelimelere hâkim olması gereklidir. Dolayısıyla aynı durum denizcilik alanında da geçerlidir. Bilhassa uluslararası sularda ortak dil güvenliği sağlaması adına önemlidir.

Cole ve arkadaşları (2007) denizcilik İngilizcesi öğrenmenin önemini şu şekilde sıralamıştır:

- Denizcilik İngilizcesi başta uluslararası sular olmak üzere denizcilik faaliyetlerine ortak bir iletişim dili katmaktadır.
- IMO'nun gerekliliğinde yer alarak uluslararası deniz üstünde çalışma standartlarının gereğini oluşturmaktadır.
- Uluslararası sularda güvenlik adına ortak bir koruma ağı oluşturmayı sağlamaktadır (Cole vd. 2007).

IMO (2000) yayımlamış olduğu yayınlarda denizlerdeki kazaların ve navigasyon sorunlarının da temelinde kıyı deniz, deniz içi iletişim olmak üzere iki türlü dil eksikliği, dolayısıyla iletişimi sorun olarak görmektedir. Bu çerçevede denizcilik İngilizcesi denizlerde yaşanacak olumsuz sorunların önüne geçecek, mesleki bir ortak dil oluşturacak kavram olması yönüyle de önemlidir (IMO, 2001).

3.2.3 Denizcilik İngilizcesinde temel kavramlar

Denizcilik İngilizcesi'nin temel kavramları, denizcilik ile ilgili iş ve işlemlerde terminolojide sıklıkla kullanılan kavramlardır. Bu kavramlar gemi yapısı ve tipleri, güverte ile makinedeki iş ve işlemlerde personel arasındaki iletişim ifadeleri, yolcu gemilerinde yolcularla iletişim, manevra komutları, yükleme ve boşaltmada sık kullanılan ifadeler, meteoroloji ile ilgili terimler, notik yayınlar, kargo dökümanlarındaki terimler gibi denizcilikte sıklıkla kullanılan ve mürettebatın gün içerisinde duyacağı kelimelerden oluşmaktadır.

Denizcilik İngilizcesinde temel kavramlar ;

- Notik İngilizce denilen denizlerin dili olarak adlandırılan, seyir ve navigasyonla ilgili iş ve işlemlerde sıkça kullanılan, gemi adamları geleneksel dilini oluşturan terimler,
- Teknik İngilizce olarak adlandırılan ağırlıklı olarak gemi makineleri mühendisliği, elektrik mühendisliği, deniz teknolojisi mühendisliği ile ulaşım teknolojileriyle ilgili terimler,
- Elektronik, otomasyon, bilgisayar teknolojileri ile ilgili alt dallardan oluşan denizde haberleşme ve cihazlar ile ilgili terimler,

- Denizcilikte, denizcilik örgütleri tarafından yayınlanan kodlar ve sözleşmeler ile IMO'nun deniz güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi gibi uluslararası metinleri de kapsayan denizcilik hukuku terimleri
- Deniz taşımacılığı ve lojistik şirketlerinde kullanılan deniz ticaret işletmeciliği ile sık kullanılan terimler olarak sıralanmaktadır (Pritchard, 2011).

3.2.4 SMCP (Standard Marine Communication Phrases)

Uluslararası sularda her ülkeden çalışan vatandaşların olması ortak bir kültür varlığına engel olmaktaydı. Bu nedenle ortak bir kültürel bağ oluşturmak için en önemli araç ortak bir iletişim kanalı olarak dil olarak görülmüştür.

Denizdeki oluşan kazaların nedenlerinde iletişimin önemini araştıran çalışmalar, kazaların üçte birinin gerçekte Denizcilik İngilizcesi'ne tam olarak hakim olmayışı nedeniyle olduğunu ortaya koymuştur. Araştırmalar, VTS (Gemi Trafik Hizmeti) hizmeti sağlanan deniz alanlarında bile, iletişim ile ilgili faktörlerin, içinde insan unsuru içeren kazaların nerdeyse % 40'ına katkıda bulunmakta olduğunu ortaya koymuş ve bu kazaların çoğunun rutin haberleşmelerdeki telsiz iletişimindeki başarısızlıklardan kaynaklanmakta bunun yanında bazılarının ise yüz yüze iletişim eksikliklerinden kaynaklanmakta olduğunu göstermiştir. SOLAS a tabi gemilerin % 86'sından fazlası, Denizcilik İngilizcesi becerilerini gerekli seviyede kullanamıyan, köken olarak farklı yerlerden gelen personelden oluşmaktaydı. Ortak terminoloji arayışında olan IMO'nun 1977 senesinde kabul ettiği SMNV bulunmaktaydı. Denizciler arasında kullanılmak üzere geliştirilen SMNV yeterli ifadeleri içermesine rağmen, teknoloji ve inovasyonla birlikte gelişen zamanın gerekleri için denizcilikte yetersiz kalıyordu. Bu nedenle 1985 senesinde bir değişikliğe gidilse de 2000 sonrası için yeni bir ifade standardı oluşturmak zaruri hale gelmişti. Bütün bunların sonucu olarak IMO, Denizcilik İngilizcesi ile ilgili iletişim sorunlarını en aza indirmek için 2001 yılında SMCP'yi kabul etmiş ve STCW95 (Denizciler için Eğitim, Sertifika ve Gözetleme Standartları) aracılığıyla, beyaz listedeki tüm denizcilik eğitim kurumlarında zabitan eğitiminin zorunlu bir parçası haline getirmiştir. Bu değişiklikle beraber SMCP denizlerin ortak yeni dili olmuştur. Standard Maritime Communication Phrases'in kısaltması olan SMCP, Türkçede Standart Denizcilik İletişim İfadeleri olarak yer almaktadır. Kasım 2001 senesinde IMO'nun 22. Toplantısı kararı ile kabul edilen SMCP, denizcilikte standartlaşmış bir dili

benimsemek, bunu yaparken güvenlik başta olmak üzere birçok detayı da göz önünde bulundurmak amaçlı benimsenen bir dil standardını ifade etmektedir. (Claudia ve Alexandru-Florin, 2013).

SMCP’de amaçlanan;

- Denizlerde seyir halinde ve limanlardaki dili standartlaştırmak,
- Gemi ve navigasyon emniyetini en üst düzeye taşımak,
- Denizcilik eğitim kurumlarında ortak bir eğitim dili sunmaktır.

SMCP temelde iki bölüme ayrılmaktadır: Bunlar dış iletişim ifadeleri ve gemi içi iletişim ifadeleri dir. Bölüm A, dış iletişimde geçerli olan ve STCW sözleşmesinde kullanılması ve anlaşılması istenen SMNV(Standart Deniz Seyir Sözlüğü)' nin değiştirilmesi olarak kabul edilebilecek ifadeleri kapsar. Bu bölüm, Pilot köprü üstündeyken olduğu gibi gemi içi haberleşmelerde kullanılmak üzere, geminin sevk ve idaresi ile seyir güvenliği ile ilgili konuları daha geliştirmek üzere temel ifadelerle zenginleştirilmiş, revize edilmiştir. Bölüm B ise, Bölüm A'ya ek olarak, Denizcilik İngilizcesi eğitimi için de faydalı sayılabilecek güvenlikle ilgili diğer standart ifadelere yer vermektedir.

SMCP’de yer alan ifadelerin en önemli özelliği, bilhassa denizcilikte sık kullanılan kolay kelimelerden oluşmasıdır. Nitekim bu kelimeler acil durumlar, can güvenliği, seyir esnasında yaşanabilecek aksaklıklarda da kullanılacağı için ortak bir dilin ürünü olmalıdır. Teknik becerisi yüksek, terim anlamlı ve anlaşılması güç kelimelerden daima kaçınılmıştır. SMCP’de yer alan ifadelerin dilsel açıdan ortak özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

- Eş anlamlı olmayan, tek anlamlı sözcüklerden oluşması
- Anlaşılması güç kelimelerden kaçınılarak oluşturulması
- “Evet”/ “hayır” gibi kısa yanıtı cümle kalıplarının çokça yer almasına elverişli olması
- Olgularda ve gerçekleşen hadiselerde kullanılacak ortak kalıpları içeren ifadeler barındırması
- Değişmez, aynı, basmakalıp ifadelerin çokça kullanılması şeklindedir.

SMCP genel İngilizce'nin çok daha basit hali ile hazırlanmıştır. Genel İngilizcede yer alan terimler, gramer, sözcük ve deyimsele bileşenleri, cümlelerin anlaşılır, anlaşılır ve kolay olması için basitleştirilmiştir. Bu yönüyle öğrenilmesi çok daha kolay olarak denizlerde kullanılan İngilizceye katkı sağlamaktadır (IMO, 2001).

3.2.5 STCW'de denizcilik İngilizcesi eğitiminin yeri

Denizcilik eğitiminde ortak dilin öğretilmesinin birçok sebebi bulunmaktadır. Bu sebeplerin başında da gemi ve seyir güvenliğini sağlamak ve anlaşma becerisine sahip personelin oluşturduğu ortak bir sağlıklı çalışma düzeni gelmektedir.

Denizcilikte iletişimin sağlıklı şekilde yürütülmesi hem gemi hem de kıyı emniyeti açısından oldukça önemlidir. Bu nedenle denizcilik eğitiminde ortak dil olan İngilizce üzerine ortak bir kanaat getirilmiş ve öğrenilmesi şart koşulmuştur. IMO'nun bu şartı, çeşitli yıllarda yayınlanan sözleşme ve içeriklerde de yer almıştır. 1978 yılında katılımcıların arasında 73 ülkenin bulunduğu ve Londra'da düzenlenen toplantıda kabul edilen STCW'de bu sözleşmelerden biridir. Türkçede "Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları" olarak ifade edilebilecek olan bu sözleşmede sözleşmeye taraf olan ülkeler gemi adamlarının görevlerine uygun şekilde hareket etmeleri adına gerekli olan tüm ortak standartları kabul etmiş sayılırlar.

Denizcilik İngilizcesiyle ilgili olarak, STCW sözleşmesinde ortaya konan gereksinimler aslında ilk bakışta gözlenenden daha ayrıntılıdır. STCW sözleşmesinde Denizcilik İngilizcesi güverte ve makine zabıtları için elde edilmesi gereken bilgi ve yetkinlik ile ilgili asgari standartların belirlendiği kısımda belirtilmektedir. Bununla birlikte, STCW sözleşmesinde denizcilik İngilizcesi'nin öğrenimini zorunlu kılan çokça kural, yönetmelik, hüküm vb. vardır. (Cole vd., 2008).

21 Haziran 2010'da 1978 tarihli Denizciler için Eğitim, Sertifikalandırma ve Gözetleme Standartları Uluslararası Sözleşmesinin (STCW) revizyonu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) içindeki konferanslar, atölye çalışmaları ve dünya çapındaki diğer çeşitli platformlarda dört yıldan fazla süren yoğun ve tartışmaların ardından, Manila'da toplanan konferansla tamamlanmış ve çok sayıda değişikliğe onay verilmiştir. STCW 1978'de yapılan değişiklikler "Manila Değişiklikleri" olarak adlandırılmış, 01 Temmuz 2011 tarihinde tamamlanmış ve IMO onay prosedüründen geçerek 01 Ocak 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yeni belgede, denizcilik

İngilizcesinde doğrudan yeterliliği ifade eden veya ima eden bir dizi değişiklik veya gereklilik yapmıştır. Güverte ve makine personelinin sağlanması gereken asgari standartlar belirtilirken etkili iletişimin sağlanması gerekliliği, Manila değişiklikleriyle birlikte daha çekici hale gelmiştir. Yani denizcilik dünyasındaki eğitim standartlarını belirleyen sözleşmede 1978 deki başlangıçtan itibaren 1995 ve son olarak 2010 değişiklikleri olmak üzere gerçekleştirilen 3 temel değişikliklerin her birinde denizcilik İngilizcesinin önemi artmıştır (Trenkner vd., 2012).

STCW de gemi adamlarının sahip olması gereken yeterlilikler bölüm A da 4 farklı baş altık altında tablolar halinde belirtilmiştir. Tablolardaki başlıklar; 1. Sütun aship olunması gereken yetkinliği, 2. Sütun olması gereken bilgi ve kavrama seviyesini, 3. Sütun yeterliliğin ne şekilde gösterileceğini, 4. Sütun ise yetkinliğin neye göre değerlendirileceğini göstermektedir. 2010 yılında yapılan değişikliklerle beraber STCW de gemi adamlarının sahip olması gereken yeterliliklerin belirtildiği kısımlarda denizcilik İngilizcesini ilgilendiren ve etkili iletişimin sağlanması ile ilgili gereksinimler Trenkner ve Cole (2012) tarafından “The STCW Manila Amendments and their Impact on Maritime English” adlı çalışmada incelenmiştir. STCW de asgari sahip olunması gereken asgari bilgi ve becerilerin yer aldığı bölümler 4 sütun altından gösterilmektedir. Bunlardan 1. Sütun sahip olunması gereken yeterliliği, 2. Sütun gerekli bilgi ve becerileri, 3. Sütun bu yeterliliğin gerektirdiği uygulama alanlarını, 4. Sütun ise bu yeterliliğin değerlendirilmesini kapsamaktadır. Bunlardan ülkemiz denizcilik liselerinden mezun olanların alabileceği sınırlı vardiya zabiti, vardiya zabiti, sınırlı makine zabiti ve makine zabiti ehliyetlerinin gerektirdiği İngilizce becerileri aşağıda gösterilmiştir.

500 Gros Ton üzeri Gemilerde Görev Yapan Vardiya Zabitlerinin Asgari Sahip Olması Gerekenler;

- Yeterlilik: Emniyetli seyir vardiyası tutabilme

Gerekli bilgi ve beceriler: Köprüüstü kaynak yönetimini doğru şekilde uygulayabilir.

- Yeterlilik: Etkili iletişim kurma

Gerekli bilgi ve beceriler: IMO Standart Deniz İletişim İfadelerini kullanır, diğer gemiler, sahil istasyonları ve VTS merkezleri ile iletişim kurmak için İngilizce'yi yazılı ve sözlü olarak kullanabilir.

Değerlendirme Kriteri: İletişimin açık ve anlaşılır olması gerekir.

- Yeterlilik: Yükleme ve boşaltma operasyonlarını takip etme ve seyirde yükün emniyetini sağlama

Gerekli bilgi ve beceriler: Yükleme ve boşaltma sırasında etkili iletişim kurup iletişimi sürdürebilir.

- Yeterlilik: Ambarlardaki, ambar kapaklarındaki ve balast tanklarındaki kusurları ve hasarları inceleme ve raporlama

Gerekli bilgi ve beceriler: Kusurların ve hasarların güvenilir bir şekilde tespit edilmesinin nasıl sağlanacağını açıklayabilir.

- Yeterlilik: Vardiya tutma

Gerekli bilgi ve beceriler: Gemi Raporlama Sistemlerinin Genel Prensiplerine ve VTS prosedürlerine uygun olarak raporlayabilir.

- Yeterlilik: Ekip çalışmaları ve liderlik yeterliliklerinin uygulanması, etkili kaynak yönetiminin uygulama bilgisi ve becerisi

Gerekli bilgi ve beceriler: Gemide ve karada etkili iletişim becerisine sahip olur.

Değerlendirme Kriteri: İletişim açık ve net bir şekilde verilip alınması gerekir.

- Yeterlilik: Arama kurtarma operasyonlarını koordine etme

Değerlendirme Kriteri: Telsiz iletişimi kurabilmesi, arama ve kurtarma operasyonunun tüm aşamalarında doğru iletişim prosedürlerini takip edebilmesi gerekir.

750 kW Den Büyük Makine Gücüne Sahip Gemilerde Çalışan Makine Zabitleri için Gerekli Asgari Yeterlilikler;

- Yeterlilik: Emniyetli makine vardiyası tutma

Gerekli bilgi ve beceriler: Etkili iletişim kurabilir ve makine kaynak yönetimini doğru yapabilir.

Değerlendirme Kriteri: İletişimin açık ve net olması gerekir.

- Yeterlilik: Liderlik ve ekip çalışması becerilerini uygulama

Değerlendirme Kriteri: İletişimin açık ve net olması gerekir.

3.3 Denizcilik İngilizcesi Uygulamaları

Denizcilik İngilizcesinin tüm dünyada IMO tarafından kabul görülmesinin ardından öğrenilmesi sürecinde birçok yeni uygulama da oluşturulmaya başlanmıştır. Özellikle gemi adamı olarak gemide çalışmak için yeterlilik alınması koşulu olması, denizcilik İngilizcesini zorunlu kılmakta, uygulama alanını da genişletmektedir. Bu bölümde denizcilik uygulama alanları ve uygulama şekillerine dair kısaca bilgi verilmiştir.

3.3.1 Seyir ve denizde haberleşme

Geminin emniyetli bir şekilde sevk ve idare edilmesinde etkili iletişimin sağlanması büyük önem arz etmektedir. Acil durum haberleşmeleri GMDSS siteminde yer alan prosedürlere göre gerçekleştirilmektedir. Bu prosedürlerin yerine getirilmesi SMCP ye hakim olunması zorunluluğunu doğurmaktadır. Ayrıca köprü üstü seyir cihazlarının verimli kullanılabilmesi için belli başlı Denizcilik terimlerinin İngilizcesine ve aynı şekilde cihazların kullanma kılavuzlarını okumak, anlamak için de mesleki terimlerin yanında belli bir İngilizce seviyesine sahip olunması gerekmektedir. Kısaca özetlersek;

- Gemi bakım tutum ve onarımı ile ilgili İngilizce terimler
- Deniz haritaları ile ilgili İngilizce terimler
- Meteoroloji ile ilgili İngilizce terimler
- Denizde haberleşme ile ilgili teknik terimler
- Standart denizcilik haberleşmesi ile ilgili İngilizce terimler (SMCP)
- Acil durum haberleşmesi ile ilgili İngilizce terimler
- Deniz kazaları ile ilgili İngilizce terimler in öğrenilmesi denizde emniyetin sağlanması, doğru haberleşmenin tesis edilmesi, gemi manevraların düzgün şekilde yönetilmesi ve geminin seyir hazır bulundurulması için zaruridir (MEB, 2019).

3.3.2 Deniz hukuku

Uluslararası hukukun bir alt dalı olan deniz hukuku, deniz ve okyanus sularının kullanımı çerçevesinde ortaya çıkan anlaşmazlıkların çözümü ile ilgilenen ve denizcilikteki hukuki çerçeveyi belirleyen kurallar bütünüdür. Denizcilik hukukunda

denizlerin ticari, ulaşım veya ekonomik olarak kullanımına ilişkin kanunlar belirlenmiştir.

Deniz hukukun uluslararası olma özelliğinden dolayı deniz hukukunun temel ilkeleri, deniz iş yasası, deniz sigorta gerekleri, kişilerin mal ve can emniyetine yönelik ulusal ve uluslararası düzeyde sözleşmelerle ilgili İngilizce terimler bütün gemiadamlarını ve denizcilik şirketleri çalışanlarını ilgilendirdiği ve bilinmesi gerektiği için denizcilik meslek liseleri ile üniversitelerde verilen denizcilik İngilizcesi eğitimlerinin içeriğinde yer almaktadır.

3.3.3 Deniz işletmeciliği

Deniz işletmeciliği, denizde yapılan ekonomik faaliyetlerde gemilerin kara ile organize şekilde işletilmesini, gemilerin denize elverişliliğini sağlamak adına mal veya hizmet satın alım sürecini yöneten, gemilere lojistik destek sağlayan, gemiye tipine ve ticari amacına uygun yük bulan, gerekli ticari anlaşmaları yapan kısacası deniz taşımacılığının kara ayağında yapılan bütün iş ve işlemlerle ilgili faaliyetlerin hepsini kapsar. Bugün üniversitelerde de okutulan deniz işletmeciliği programı, deniz ile kara bağlantısının koordine edilmesi, iş sahasının denetimi ve yönetimi üzerine kurulmuştur.

Küreselleşen dünyamızda denizcilik alanında yapılan taşımacılık faaliyetlerinin her basamağının işletmelerle eşgüdümlü yapıldığı ve denizcilik faaliyetlerinin doğası gereği uluslararası olduğu düşünüldüğünde şirketlerin kara ayağında çalışan personelinin İngilizce ve Denizcilik İngilizcesine hakim olması gerekmektedir. İşletmelerde deniz teknik işletmeciliği, denizcilik kayıt evrakları (Jurnaller, köprü üstü yayımları, kitaplar), denizcilik yazışmaları (Ticari evraklar, B/L ve yük ile ilgili evraklar, liman ve kontrollerle yazışmalar), borda evrakları, liman evrakları, yük evrakları, klas denetimleri ve şirket denetimleri ile ilgili İngilizce terimler sıkça kullanılmaktadır (MEB, 2019).

3.3.4 Liman ve gemi operasyonları

Limanlarda yükleme ve boşaltma operasyonları sırasında yük elleçlenmesiyle ilgili iş ve işlemlere ilaveten yasal işlemler de eş zamanlı olarak gerçekleşir. Limanlarda yükleyen, taşıyan, taşıtan sigorta şirketleri ve liman otoriteleri arasında sürekli bir insanla ilişki içinde olma durumu vardır. Bu süreçlerde limanlar ülke ekonomilerine

çok büyük katma değerler sağlamaktadırlar. Limanların kendine ait hizmet türleri ve operasyonel süreçleri vardır. Tüm işlemlerin doğrudan birbiriyle bağlantılı olması sebebiyle sadece bir liman personeli bile işini geciktirse tüm organizasyon yavaşlamaktadır. Limanları etkin ve verimli kılmamanın en gerekli dinamiği insan yönelik kaynaklar olmaktadır. İnsan akıllı, insanları diğer türlerden ayıran en önemli farktır. Akıl, eğitim ile gelişen ve güçlenen bir olgudur. Bu nedenle liman personelinin limanların gelişimi için iyi bir eğitim alması gerekmektedir (Köseoğlu vd, 2015).

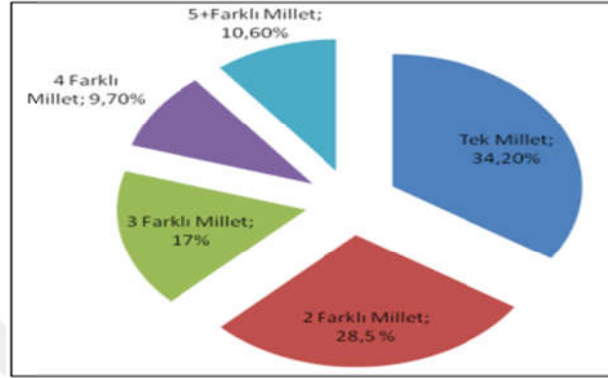
Uluslararası deniz ticaretinin aksaksız bir şekilde gerçekleşmesi, limanlarda iş ve işlemlerin sorunsuz yürütülmesi ve operasyonel süreçlerin verimli şekilde yönetilmesi için farklı uluslardan gemi adamları, liman çalışanları ve tamamen küresel bir amaca hizmet eden diğer hizmet kollarının aynı payda etrafında birleşmesi ancak ortak bir dil ve o işe ait ortak bir terminolojiye sahip olma ile gerçekleşebilir.

3.4 Dünyada Denizcilik İngilizcesi Eğitimi ile İlgili Gelişmeler

Denizler ve deniz kıyıları; sundukları ulaşım, besin ve doğal kaynak olanakları sayesinde tarih boyunca insanlığı çeken önemli noktalar haline gelmiştir. İnsanlık tarihine bakıldığında da bu olanaklar sayesinde deniz kenarlarına yerleşen medeniyetlerin diğer medeniyetlere kıyasla daha üst düzey gelişimler gösterdikleri görülmektedir. Dünyanın yaklaşık %71'nin denizlerle kaplı olduğu düşünüldüğünde, denizlerin medeniyetlerin ve ülkelerin tarihlerindeki öneminin yadsınamaz düzeyde olduğu gözler önüne serilmektedir. Bu duruma paralel olarak ülkelerin denizlerle olan ilişkisi sayılar üzerinden incelendiğinde dünyadaki nüfusunun %75'i civarında bir kesimin denize yakın bölgelerde yaşadığı, ülkelerin yük taşımacılığının %85'ini ve petrol taşımacılığının %90'nı deniz yoluyla gerçekleştirdikleri görülmektedir (Çetin, 2009). Öte yandan, denizcilik alanında gelişmiş olan Batı Avrupa Ülkeleri, Amerika ve Uzak Doğu ülkelerinde yönergeye ve IMO tarafından belirlenen standartlara uyum gösterme çabalarının diğer ülkelere oranla daha fazla olduğu ve bu yolda daha çok yol kat ettikleri de göz ardı edilmemelidir. Bunun yanı sıra dünya geneline bakıldığında hemen hemen her ülkede denizcilik alanında eğitim verildiği görülmekte ve eğitim kurumlarının genel olarak üniversitelerin altında bulunan “denizcilik fakülteleri / denizcilik bölümleri”, “denizcilik meslek yüksek okulları” ve

“denizcilik meslek liseleri”, “STCW kursları vermekle yetkilendirilmiş özel eğitim kuruluşları ve firmalar”dan oluştuğu görülmektedir (Çetin, 2009).

Günümüz dünyasında denizcilik mesleği ve ona bağlı iş kolları emeğin ve insan gücünün en fazla globalleştiği mesleklerden biridir. Şekil 3.1 de gemilerde çalışan personelin kaç farklı milletten oluştuğu Kahveci ve arkadaşları (2002) tarafından gösterilmiştir.



Şekil 3.1: Dünya ticaret filosu karma personel kullanan gemilerin yüzdeleri

Küresel bir meslek olması denizciliği aynı zamanda rekabete de açık hale getirmektedir. Özellikle son yıllarda yaşanan ekonomik krizlerle beraber artık gelişmiş ülkeler de gemi adamı istihdamında yer almaktadır. Dünyadaki bazı ülkeler ise gemi adamı arzında başı çekmektedirler. En son hazırlanan BIMCO/ISF Man Power raporu (2015) e göre en çok gemi adamı arzı sunan ülkeler şekil 3.2 de gösterilmiştir (Muslu, 2018).

Tüm Gemi Adamları	Zabitan Sınıfı	Tayfa Sınıfı
Çin	Çin	Filipinler
Filipinler	Filipinler	Çin
Endonezya	Hindistan	Endonezya
Rusya	Endonezya	Rusya
Ukrayna	Rusya	Ukrayna

Şekil 3.2: Gemi adamı arz eden ilk beş ülke

Şekilde görüldüğü gibi Türk gemi adamları ülkemizin sahip olduğu potansiyele rağmen ilk 5 sıra içinde bulunmamaktadır. Bu durum bize küresel ihtiyaçlara nitelikte gemi adamı yetiştiremediğimiz sonucunu ortaya koymaktadır. Dil yeterliliğindeki ve mesleki bilgideki eksiklikler küresel piyasaya gemi adamı arzında bizi zorlayan en önemli etkenlerdir. (Muslu, 2018).

3.4.1 Denizcilik eğitiminde öncü ülkelerdeki durum

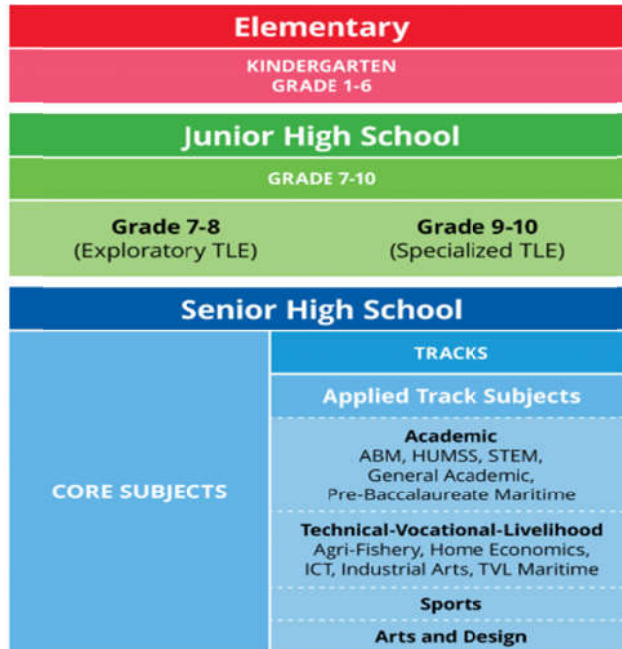
Çalışmamızın bu bölümünde denizcilik eğitiminde öncü durumdaki ülkelerin eğitimi sistemleri hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

Denizcilik eğitimi alanında önde gelen ülkelerden biri olan İngiltere’de denizcilik eğitimi genel olarak lise yıllarının sonunda başlamaktadır. 5-16 yaşları arasında alınan zorunlu eğitimin ardından öğrenciler daha üst düzey bir eğitime devam edip etmeme kararı vermektedirler. Bunun için lisenin son iki yılında yükseköğrenime geçiş için yapılan sınavlara hazırlanmaktadırlar. Bununla birlikte, öğrenciler isterlerse mesleki eğitime yönelebilmektedirler. Bu durumda “Further Education College” olarak adlandırılan kurumlara yönelerek bu kurumlardan “Vocational Certificate of Education” adı verilen çıraklık ve meslek eğitimlerini veya “The Business and Technical Education Council” adı verilen kurumlardan meslek eğitimlerini almaktadırlar (The London Nautical School, 2020).

İngiltere denizcilik eğitiminde adayların yetiştirilmesi genel olarak gemi sahiplerinin sorumluluğu olarak görülmüştür. Günümüzde, bu durum değişerek yukarıda belirtilen eğitim basamakları çerçevesinde denizcilik meslek eğitimi çeşitli aktörler tarafından verilmekte olsa da gemi sahiplerinin halen önemli bir yeri olduğu gerçeği göz ardı edilmemelidir. Bununla birlikte 1990 yılında devlet, “Support for Maritime Training” şeması ve “Maritime Coastguard Agency” eğitim ve lisanslama standartları çerçevesinde denizcilik eğitiminde aktif rol almaya başlamıştır. Bunun sonucunda “Maritime Education and Training (MET)” kuruluşları denizcilik eğitiminin tasarlanması ve yürütülmesinde birincil konuma gelmiş, ancak gemi sahiplerinin kendi eğitim ve işe alım prensiplerini korumalarında özgürlük sağlanmaya devam edilmiştir. Günümüzde İngiltere’deki denizcilik meslek eğitimi en baştan vardiya zabiti seviyesine kadar dört sene sürmektedir. Bu süre 5-7 arası eğitim aşamasına ayrılmış olup ilk 16 ay normal eğitimden sonraki 22 ay ise deniz-temelli eğitimden oluşmaktadır. Bu eğitimin bitiminde adayların yakın yol vardiya zabiti olarak görevlerini yerine getirebilmek için gerekli teorik bilgiye ve güverte işlemleri için uygulamalı becerilerine sahip olmaları beklenmektedir. Ardından uzak yol yeterliliğe ulaşmak isteyen gemi adamlarının izleyebileceği üç yol bulunmaktadır. Bunlar deniz çalışmalarında “Higher National Diploma (HND)” eğitimi, denizcilik çalışmalarında “Foundation Degree” eğitimi, ve denizcilik çalışmalarında “Bachelor of Science (B.Sc)” lisans eğitimidir. HND ve B.Sc eğitimi

alan adaylar, üniversite tarzı eğitimden geçtiklerinden, bu adayların gerekli güverte tatbikat becerilerine sahip olabilmeleri için aynı zamanda “National Vocational Qualification (NVQ)” standartlarına uygun pratik beceri ağırlıklı eğitimler de verilmektedir. NVQ eğitimi belirli uygulamalı görevlerin tamamlanması sonucu portföy oluşturmaya dayalı bir eğitimidir. Tüm bu süreçte üniversite temelli eğitim MET akademisyenleri ve öğretmenleri tarafından sürdürülürken, NVQ eğitimi sponsor olan firmalar ve kıdemli zabıtlar tarafından yürütülmektedir (Gekara, 2009).

Filipinler BIMCO/ISF in 2015 yılında yayınladığı “Man Power” adlı raporunda dünyada en çok gemi adamı arzında bulunan ülkeler arasında 2. Sırada bulunmaktadır. Tayfa sınıfı gemi adamı sağlayan ülkeler arasında ise 1. Sırada. Filipinler’in eğitim sisteminin genel yapısına bakıldığında K to 12 denilen ana okulundan lise son sınıfa kadar verilen eğitim ifade edilmektedir. Ülkemize uyarladığımızda Kindergarten ana okulunu, Grade 1-6 ve Junior high school ilköğretimi, senior high school ise lise kısmına denk gelmektedir. Denizcilik eğitimi Teknik-Mesleki-Geçim (TVL) Maritime adı altında 11. ve 12. Sınıfta STCW A-II/4 de belirtilen eğitim gereksinimlerine uygun olarak verilmektedir. Şekil 3.3 de Filipinlerdeki eğitim sisteminin genel yapısı gösterilmiştir (URL 1).



Şekil 3.3: Filipinlerde eğitim sistemi

İngilizce Filipinler’de son 30 yıldır ülkenin 2. Resmi dili konumundadır Filipinler’de İngilizce eğitimi, ilkokulun ilk yılında başlar ve İngilizce, ilköğretim okullarında ve

ortaokullarda matematik ve fen ile ilgili konularda ve ortaöğretim kurumlarındaki tüm konularda öğretim aracı olarak kullanılmaktadır. Filipinler, İngilizce konuşan nüfus bakımından Singapur'dan sonra (% 50) Asya'nın önde gelen 2. ülkesidir (% 48). Bu durum gemi adamı arzı konusunda Filipinliler'e büyük avantajlar sağlamaktadır. (Nakahara, 2006; Bolton, 2008).

Çin'e baktığımızda ise tüm gemi adamı arzında dünyada 1. sırada oldukları görülmektedir. Bu sayının fazla olmasında kuşkusuz ki nüfusunun önemi göz ardı edilemeyeceği gibi son yıllarda Çin'deki denizcilik eğitiminde de çeşitli iyileştirmeler yapılarak ihtiyaç duyulan kalifiye eleman ihtiyacı sağlanmaya çalışılması da önemli bir etkidir. Yeni sistem içerisinde Çin'deki denizcilik eğitimi üç farklı şekilde gerçekleştirilebilmektedir. Bunlardan ilki gemi adamlarının eğitimi üzerine yoğunlaşan tipik MET eğitimidir. Bu eğitimde kendi içerisinde üç farklı şekilde gerçekleştirilmektedir. Yüksek MET eğitimi, 4 yıllık lisans eğitiminden oluşmaktadır. Bu eğitim içerisinde adayların temel denizcilik teorisini edinmeleri ve matematik, bilgisayar ve denizcilik İngilizcesi gibi temel dersler aracılığıyla denizcilik alanında uzmanlaşmak için ihtiyaç duydukları temel becerileri edinmeleri amaçlanmaktadır. Ayrıca, STCW kriterlerine uyumluluklarının sağlanmasına yönelik dersler de almaktadırlar. Tüm bu süreçlerde derslerin verilmesi ve sınavlardan okullar sorumlu iken, eğitimin STCW açısından değerlendirilmesi ve akreditasyonundan “China Maritime Safety Administration (MSA)” sorumludur. Adaylar, bu eğitimlerle beraber okul ve MSA tarafından ortak verilen bir aylık güverte eğitimlerini tamamladıktan sonra “Gemi Zabiti Yeterlilik Sertifikası (Ship Officer's Certificates of Competency)” sınavlarına girmektedirler. Bu sınavı geçen adaylar gemide elde edecekleri 12 aylık deneyimin ardından bu sertifikayı elde etmiş olmaktadırlar 2014 yılında Çin'de bu eğitimi sağlayan toplam 15 yükseköğrenim kurumu bulunmaktadır (Dong, 2014). Bir diğer eğitim türü olan Üst Mesleki MET (Senior Vocational MET) eğitiminde ise ana amaç gemilere zabıt yetiştirmektir. 3 yıl süren bu eğitim kapsamında lisans eğitiminde olduğu kadar teorik bilgiye yer verilmeden, gemi yönetimi ve STCW standartları eğitimine yoğunlaşmaktadır. Bunun haricindeki tüm süreçler lisans eğitimindeki ile aynı olup adayların STCW eğitimlerinin değerlendirilmesi ve onaylanmasından yine MSA sorumludur. Adayların yine sonra “Gemi Zabiti Yeterlilik Sertifikası (Ship Officer's Certificates of Competency)” sertifikasına sahip olabilmeleri için sınavdan sonra 12 aylık gemi

deneyimine sahip olmaları gerekmektedir. Daha alt seviyedeki MET (Junior Vocational MET) eğitiminde ise gemideki temel operasyonel süreçlerin öğretilmesi ve gemi idaresi için temel olan dümen tutma gibi becerilerin eğitimine odaklanılmaktadır. Adayların bu eğitime tabii olabilmeleri için STCW standartlarına uygun fiziksel koşulları sağlamaları ve 9 yıllık zorunlu eğitimi tamamlamış olmaları gerekmektedir. Ardından aldıkları MET eğitimi 3 yıl sürmekte olup, gemide personelin sorumlu olduğu işlerin detayları olarak öğretilmesi ve STCW standartları eğitiminin verilmesi üzerine yoğunlaşmaktadır (Dong, 2014). Adaylar bu eğitimi tamamlamalarının ardından “Yeterlilik Sertifikası (Rating’s Certificate of Competency)” sınavına girerek 6 aylık gemi deneyimi sonucunda sertifika almaya hak kazanmaktadırlar (Ministry of Transport, P.R. China, 2012).

Çin’deki ikinci tip denizcilik eğitimi denizcilik hizmetleri eğitimidir. Bu eğitim, denizcilik finansı, brokerlık, deniz hukuku gibi destekleyici alanlar için yeteneklerin yetiştirilmesi üzerine odaklanmaktadır. Benzer alanlarda olduğu gibi bu eğitim türünde de lisans eğitim uygulanmakta ve genellikle B.Sc derecesiyle mezun olunmaktadır. Eğitimin ilk yılı temel bilgilerin verilmesinden oluşurken, programına göre, kalan 2 veya 3 yıl alana yönelik uzmanlık derslerinin verilmesi ile gerçekleştirilmektedir. Eğitimin sonunda ise adaylardan alanlarına yönelik tez sunmaları beklenmektedir. Üçüncü tip denizcilik eğitimi ise deniz arkeolojisi, denizcilik sporları ve hidrografik araştırma gibi daha nadir görülen alanlarla ilgili verilen eğitim şeklidir. Bu alanlar henüz diğer denizcilik eğitimleri kadar gelişmiş olmasa da Çin’de birkaç üniversite ve kolejde bulunmaktadır (Dong, 2014).

Denizcilik İngilizcesi konusunda ise Çin, Filipinler ve Hindistan gibi koloni geçmişinin olmayışı sebebiyle daha şanssızdır. Çin’de verilen Denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili problemler incelendiğinde uzun yıllar boyunca konuşmaya dayalı ve amaca yönelik olmaktan uzak olarak verilmesi, ezbere ve bilgiye dayalı eğitim ile çoktan seçmeli sınav tarzı benimsenmesi, sınıfların kalabalık olması nedeniyle eğitimin öğretmen merkezli olması ve bu sebeple, aktif eğitim metotlarının uygulanamaması olarak görülmektedir. Deniz tecrübesine sahip yeterli eğitimci olmaması da eğitimin kalitesini düşüren ve Çinli gemi adamlarının Denizcilik İngilizcesi konusunda diğer ülkelerin gerisinde kalmasına neden olmuştur (Li ve Pyne, 2013; Zhang vd., 2008; Fan vd., 2015).

3.4.2 Denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili yapılan çalışmalar

Denizcilik İngilizcesinin gerekliliği, denizcilik eğitimi veren okulların da kendi içerisinde alana özel İngilizce eğitimi vermeleri gerekliliğini ortaya koymuştur (Popescu ve Varsami, 2010). Bu nedenle günümüzde ulusal ve uluslararası pek çok denizcilik okulunda İngilizce dersleri verilmekte ve öğrencilerden mezuniyet öncesinde İngilizce yeterliliklerini belge ile göstermeleri beklenmektedir. IMO nun 1995 yılında İngilizceyi resmi dil olarak belirlenmesi ile denizcilik İngilizcesinin öğretiminde standartlaşmaya gidilmesi adına adımlar atılmaya başlanmıştır (Karastateva, 2011). Günümüzde SMCP olarak adlandırılan denizcilik terimlerinin gemide görev alan gemi adamları tarafından bilinmesi zorunluluk haline getirilmiştir (Altuntaş, 2016). Bu durum okulların eğitim müfredatlarında da IMO standartlarına uymalarını gerektirmiştir (Karastateva, 2011). Bu okullara örneklerden biri Hong Kong Politeknik Üniversite'sidir. Bu üniversite Hong Kong'da güverte zabiti adaylarının yetiştirilmesi üzerine eğitim veren üçüncü derece kurumlardan biridir. Lojistik ve Denizcilik Çalışmaları Bölümünü 2003 yılında İşletme Fakültesi ile birleştirilmiş ve 2005 yılında müfredatı yenilenerek mezuniyette adaylara "İş İdaresi Lisansı (Bachelor of Business Administration)" derecesi vermeye başlamıştır. Bu eğitimi bitirerek mezun olan adayların genel konuşma ve iş ile ilgili sunumlarında efektif olarak kullanabilecekleri sözel İngilizce becerisine ve iş iletişiminde efektif olarak kullanabilecekleri yazılı İngilizce becerisine sahip olmaları beklenmektedir. Bunun için adayların mezuniyet öncesi "Mezun Öğrenciler Dil Yeterlilik Değerlendirmesini (Graduating Students Language Proficiency Assessment (GSLPA))" tamamlamaları zorunludur. Ayrıca, öğrencilerden zorunlu olmamakla beraber kredisi olmayan "İngilizce Dil Geliştirme Programlarını (English Language Enhancement Programmes (LEPs))" tamamlamaları beklenmektedir. Ancak, öğrencilerin bu programı tamamlamamaları yetkinlik ve mezuniyet durumlarını etkilememektedir (Ng ve Yip, 2009).

Denizcilik okullarında verilen İngilizce eğitime yönelik bir diğer örnek ise Varna Teknik Üniversitesindendir. Denizcilik alanında Gemi Yapımı ve Denizcilik Mühendisliği üzerine eğitim veren ve MET alanında önemli okullardan biri olarak görülen Varna Teknik Üniversitesi, İngilizce eğitiminde STCW yönergesinde belirtilen standartlara ve IMO standartlarına uygun eğitim vermeye çalışmaktadır. Öğrencilerden eğitimleri boyunca, genel ve teknik denizcilik İngilizcesini; operasyon

ve bakım kılavuzlarını kullanabilmede, mühendislik ve makine ile ilgili alanlarda etkin rol alabilmede gereken şekilde sözel ve yazılı olarak kullanabilmeleri beklenmektedir. Bunun için Denizcilik Mühendisliği okuyan öğrenciler ilk 5 okul dönemi boyunca haftada 2 saat ve toplamda 150 saat olacak şekilde genel İngilizce eğitimi almaktadırlar. Bununla birlikte 4 dönem boyunca da haftada 4 saat ve toplamda 240 saat olacak şekilde Denizcilik İngilizcesi eğitimi almaktadırlar. Gemi Yapımı okuyan öğrenciler ise eğitimleri boyunca toplamda 240 saat olacak şekilde genel İngilizce ve Denizcilik İngilizcesi eğitimi almaktadırlar. İki bölüm için de Denizcilik İngilizcesi, Matematik ve Yabancı Diller Bölümüne bağlı Dil Bölümü hocaları tarafından verilmektedir. Gemi Yapımı öğrencileri 2.-8. dönemler arasında, bir dönemde 30 ders olacak şekilde toplamda 240 saat genel İngilizce eğitimi zorunlu olarak almaktadırlar. Bu eğitim içerisinde denizcilikle ilgili terimlere ve anlatımlara da yer verilmektedirler. Öğrenciler genel olarak, genel dilbilgisi kuralları, gemi ve gemicilik tarihi, liman yönetimi ve işletmesi, kargo tipleri ve kargo yönetimi gibi konularda İngilizce dersi almaktadırlar. Bunun yanı sıra Gemi Yapımı öğrencilerine, zorunlu olmamak koşuluyla 2.-6. dönemler arasında ekstra 150 saat Denizcilik İngilizcesi alma opsiyonu sağlanmaktadır. Gemi Mühendisliği alanında lisans eğitimi sonrası yüksek lisans boyunca da devam edecek şekilde uzmanlaşmak isteyen öğrencilere ise 1.-9. dönemler arasında, bir dönemde 30 veya 60 ders olacak şekilde toplamda 390 saat İngilizce dersi zorunluluğu koyulmuştur. İlk 5 dönemde kapsamlı şekilde işlenen Genel İngilizce eğitiminin yanı sıra gemi tipleri, gemi yönetimi, tayfa atama, makine idaresi gibi çeşitli konularla ilgili Denizcilik İngilizcesi eğitimi de verilmektedir. Tüm bu eğitimler boyunca öğrencilerin İngilizce becerileri çeşitli yazılı, sözlü ve uygulamalı sınavlar ile test edilse de asıl önemli ve belirleyici sınav devlet tarafından uygulanan Denizcilik İngilizcesi sınavları asıl belirleyici sınavlardır. Bu sınavlar sözlü ve yazılı iki aşamadan oluşmaktadır. Önceleri hem Gemi Yapımı öğrencilerinin hem de Denizcilik Mühendisliği öğrencilerinin bu sınavlara girişi zorunlu tutulmuş olsa da günümüzde herhangi özel bir neden belirtilmeden Gemi Yapımı öğrencileri için bu zorunluluk kaldırılmıştır. Bu duruma, özellikle Gemi Yapımı öğrencilerinin İngilizce kullanım ihtiyacının daha az önemli görülmesi ve buna yönelik olarak okullarda verilen eğitimin de bir o kadar az olması dolayısıyla öğrencilerin sınavlarda başarı yüzdelerinin düşük olmasının neden olduğu düşünülmektedir (Karastateva, 2011).

Acil durumlar ortaya çıktığında insan psikolojisi önemli bir role sahiptir. Eğer SMCP ifadeleri İngilizce dil becerilerini kullanma bağlamında öğrenilmezse, panik sırasında, kaydedilmiş bazı kazalarda gözlemlendiği gibi doğru hatırlanıp kullanılacaklarına dair bir garanti yoktur. Ayrıca gemideki günlük yaşamda SMCP dil becerileri açısından yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle günümüzde yapılan çalışmalar denizcilik İngilizcesindeki yetkinliğin sadece SMCP ile sınırlı kalmayıp pratik ve günlük hayatta kullanılan dil becerilerinin artırılması yönündedir (Ziarati vd., 2009). IMO MSC (Maritime Safety Committee), 2006 da İngiliz delegelerin çağrısına yanıt olarak, içlerinde ülkemizden TUDEV ve AB ülkesinde faaliyet gösteren denizcilik eğitimi kuruluşlarının desteğiyle denizcilik İngilizcesi eğitime daha ileriye taşımak amacıyla bir proje olarak MarTEL adlı çalışmayı başlatılmıştır. Bu projeye amaçlanan SMCP sınırlamalarının kaldırarak denizcilik İngilizcesi için standartlar belirleyerek bu standartların denizleri ve limanları daha güvenli hale getirmesi, daha fazla hayatın kurtarılması ve ilerici iletişim teknikleriyle gemide çalışanların hayatının iyileştirmesidir. Bununla beraber ve IELTS veya TOEFL gibi denizcilerin gereksinimleri için tasarlanmayan sınavları kullanma ihtiyacını ortadan kaldırmak amaçlanmaktadır. IELTS ve TOEFL'dan farklı olarak, MarTEL mesleki bir yaklaşımla beraber denizcilerin dil becerileri ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak tasarlanmıştır (MarTEL; Ziarati vd, 2009).

Martel test sistemi 3 seviyeden oluşmaktadır. MarTEL seviye 1 testi, bir denizcilik eğitim kurumunda öğrenim gören öğrencilerin İngilizce dil yeterlilik seviyesini değerlendirmeyi ölçmeyi amaçlamaktadır. MarTEL seviye 2 testi, bir denizcilik okulundan yeni mezun olmuş veya hali hazırda bir gemide hizmet veren güverte ve makine zabıtlarının İngilizce dil yeterliliğini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Martel seviye 3 testi ise hali hazırda bir gemide hizmet veren ve daha üst derecelerde güverte ve makine zabıtlarının İngilizce dil yeterliliğini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Her sınav gramer, okuma, dinleme, konuşma ve yazma gibi İngilizce dilinin temel becerilerine dayanmakta ve en büyük avantajı aynı zamanda SMCP'yi de test etmesidir. (Koivisto vd., 2012).

Bir diğer önemli gelişme de Avrupa Birliği ülkeleri arasında yürütülen Leonardo Da Vinci projesi kapsamında 2007 yılında tamamlanan ve denizcilik İngilizcesi eğitimini geliştirmek üzere yapılan web tabanlı öğretim aracı MarENG' dir. MarENG Belçika, Finlandiya, Letonya, Polonya, İspanya ve İngiltere olmak üzere

AB Üyesi 6 Devletten on altı ortağın bir araya gelmesiyle oluşturulmuştur. Çeşitli denizcilik kurumlarından oluşturulan ortak grup içerisinde İngilizce öğretmenleri, araştırmacılar, eğitim yöneticileri, ve denizcilik endüstrilerinin temsilcileri gibi eğitim ve denizciliğe dair uzmanları bir araya getirmiştir. İlk başlarda MarEng öğrenme aracı, farklı denizcilik konularında orta ve ileri seviye öğrenme materyallerinden oluşurken kullanıcı gruplarından gelen geri bildirimlerine dayanarak, aracın kullanılabilirliği geliştirilmiş ve MarENG Pro adını almıştır. Yapılan yeniliklerle başlangıç seviyesi eklenmiş, denizlerin güvenliği ile deniz çevresi gibi yeni konular eklenmiş, tüm konuları ve seviyeleri içeren öğretmen kitabı oluşturulmuş, sözlük zenginleştirilmiş ve mobil uygulamalar geliştirilmiştir (Albayrak ve Ziarati, 2009; Koivisto vd., 2012).

Denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili yapılan çalışmalara bakıldığında, gelişen teknoloji ve yapılan yatırımlarla online öğrenme yöntemlerini benimseyen dünya genelinde standartlaştırılmış, ezber yerine daha çok dil becerilerinin kullanımının geliştirilmesine yönelik çalışmalar olduğu görülmektedir.



4. ÜLKEMİZDE DENİZCİLİK LİSELERİNDE VERİLEN İNGİLİZCE ve MESLEKİ İNGİLİZCE EĞİTİMİ

1983 yılında Türkiye genelinde “Yabancı Dil Eğitim ve Öğretim Kanunu” okullarda yabancı dil eğitiminin verilmesini resmileştirmek için kabul edilmiştir. 14-10-1983 tarihli ve 2923 sayılı bu yasa ile amaçlanan Türkçe eğitim ve öğretim veren kurumları ile yabancı dilde eğitim veren okullarda öğretilecek yabancı dillere uygulanacak ilkeleri düzenlemektir. Türkiye’de 1988 yılına kadarki süreçte, öğrenci 6. sınıfa başladığında 3 Batı dilinden birisini seçmekteydi. Bu diller İngilizce, Almanca ve Fransızcadan oluşmaktaydı. 1988 yılında yabancı dil zorunlu ders olmaktan çıkarılmış ve daha kaliteli bir yabancı dil eğitimi verebilmek için 1980 li yılların ortalarından itibaren 6.sınıftan önce 1 sene hazırlık okunması zorunlu olan ve bazı derslerin eğitim sürecinde İngilizce okutulduğu Anadolu Liseleri açılmıştır. Aynı zamanda yabancı dil bilen teknik elemanların yetiştirilmesi amacıyla Milli Eğitim Bakanlığı’nın 24.02.1983 gün ve 3581 sayılı onayı ile İngilizce öğretim yapan teknik ve mesleki liseler açılmıştır. 1997 yılında yapılan eğitim reformuyla zorunlu öğretim 8 yıla çıkarılmış ve 1997-1998 eğitim öğretim yılı dahil İngilizce eğitimi 4. Sınıf dahil olmak üzere zorunlu olarak okutulur hale getirilmiştir. 2011 yılında ise 4+4+4 eğitim sistemine geçilmesiyle beraber İngilizce dersi 2. sınıftan itibaren görülmeye başlanmıştır (Özbay, 2003; Taymaz, 1984).

4.1 Türkiye’de Denizcilik Meslek Liselerinde Genel İngilizce Eğitimi

Denizcilik Meslek Liselerindeki genel İngilizce eğitimi, “Yabancı Dil” dersi olarak “Ortak Dersler” kategorisi altında verilmektedir. Milli Eğitim Bakanlığı’nın Mesleki ve Teknik Anadolu Liseleri için yayınladığı çerçeve öğretim programı kapsamında Yabancı Dil dersleri 9. sınıfta haftada 5 saat; 10., 11. ve 12. sınıfta haftada 2’şer saat olacak şekilde programlanmıştır (MEB, 2017). Geçmişten günümüze eğitim programları incelendiğinde; 2004 yılına kadar İngilizce hazırlık sınıfı mevcut iken, yapılan eğitim reformlarıyla 2005-2006 eğitim öğretim yılından itibaren bütün liseler 4 yıl olmuş ve hazırlık sınıfı kaldırılmıştır. Denizcilik Anadolu Meslek ve Teknik

Liselerinde verilen İngilizce eğitimi ders saatleri sınıflara göre 2007, 2011, 2014 ve 2019 yılları için tablolastırılmıştır. 2004 den önce sadece hazırlık sınıfında 24 saat olan İngilizce eğitimi olan 2007 yılında büyük düşüşle 4 sene için toplam 6 saate kadar düşmüştür. 2011 yılında tekrar artmaya başlamış 2018 yılında yapılan değişikliklerle tekrar düşmüştür.

Çizelge 4.1:Yıllara göre ingilizce ders saatleri.

Yıllar	9.Sınıf	10.sınıf	11.Sınıf	12.Sınıf	Toplam
2007	3	3	0	0	6
2011	3	2	2	0	7
2014	6	4	4	4	18
2019	5	2	2	2	11

KAYNAK: MEB, 2007, 2011, 2014, 2019

4.2 Denizcilik İngilizcesi Eğitimi ile İlgili Yapılan Çalışmalar

Bir dili oluşturan üç önemli unsur vardır: dilbilgisi, kelime bilgisi (sözlük) ve telaffuz (sesler) dur. Bir dilin gramer unsurları, fiiller, konular, nesneler ve bir sayı gibi bir cümleyi oluşturan kelimelerdir. Bir dilin kelime dağarcığı, kelimelerin anlamları ve zıtlık, eşanlamlı, vb. gibi diğer kelimelerle olan ilişkilerinden oluşur. Bir dilin telaffuzu ise cümlenin ne anlama geldiğini gösteren konuşma biçiminden oluşur (Harmer, 2007; Altuntaş, 2016).

Ülkemizde ortaöğretimde verilen İngilizce eğitimi incelendiğinde 2006 yılına kadar devam eden yabancı dil eğitimine ilişkin kullanılan programın geleneksel yaklaşıma dayandığı görülmüştür. Geleneksel programın ağır bastığı dil öğreniminde dil, dilin temel işlevlerini oluşturan yapı ve sözcük bilgisi gibi alt birimlere ayrılmakta ve bu birimler basit düzeyden karmaşık yapıya doğru tek tek sıralanmaktadır. Özetlemek gerekirse geçmiş müfredatta İngilizce eğitimi ayrılarak her kısım diğeri üzerine inşa edilecek şekilde alt birimlere ayrılarak dilin, dilbilgisi yapıları ve bölümler şeklinde öğrenciye öğretilmesi esas alınmıştır. 2006 yılı Mayıs ayından sonra uygulanan programa bakıldığında ise, eski yaklaşımların terki yönünde ciddi adımlar atıldığı görülmektedir. Yeni müfredat ise öğrenciyi öncelikli hedef olarak belirleyip dil öğreniminin değerlendirmesinde sürece dayalı bir yaklaşım kabul etmiş bu husuta dilin dil bilgisi kurallarını öncelikli hedef olarak değerlendirmeyi red etmiştir. Bunun yanı sıra, yöntemsel olarak, günlük hayatında dili daha işlevsel olarak kullanabilmeyi

ön gören öğretim tekniklerine yer vererek, dilbilgisi kurallarının detaylı analizine dayalı yaklaşımı red edilmiştir (Haznedar, 2010).

T.C Milli Eğitim Bakanlığı'nın 2018 yılında hazırladığı hazırlık sınıfı olmayan ortaöğretim kurumlarında İngilizce öğretimi için açıkladığı programda, 9. Sınıftan 12. Sınıfa kadar öğrencilere kazandırılması gereken bilgi ve beceriler, "Avrupa Dilleri Öğretimi Ortak Çerçeve Programı" referans alınarak detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Avrupa Ortak Dil Çerçevesi Avrupa genelinde dil öğretim programlarının, müfredatların, sınavların, ders kitaplarının vb. hazırlanması için ortak bir standardı sağlaması, öğrenilmek istenilen dilin iletişimini doğru yapmak, o dili doğru kullanabilmek için öğrenmeleri gereken bilgi ve becerileri kapsamlı bir şekilde açıklamak amacıyla Avrupa Konseyi tarafından 2001 yılında kabul edilmiştir.

EF Education First tarafından 100 ülke genelinde bir milyonun üstünde yetişkin tarafından yapılan İngilizce Yeterlilik Endeksi 2019 test verilerine göre Türkiye 79. Sırada yer alarak çok düşük yeterliliğe sahip ülkeler kategorisinde yer almaktadır. Avrupada ise 33 ülke arasından 32. sırada kendine yer bulmuştur. 2012 yılında anadili Türkçe olup Türkiye'de ikamet etmekte olanların ortalama toplam "Test of English as a Foreign Language (TOEFL)" puanı incelendiğinde ülkemizdeki dil yeterliliğinin Etiyopya ve Sudan gibi Latin alfabesi kullanmayan ülkelere benzer bir biçimde 120 üzerinden 75 olduğu ve çok düşük seviyede yer aldığı görülmektedir. Yapılan çalışmalara ve reformlara rağmen ülkemizin dil öğretimi konusunda gerekli başarıyı gösteremediği ortadır (Education First English Proficiency Index, 2019; Ekibi, 2013).

4.3 Denizcilik Meslek Liselerinde Mesleki İngilizce Dersi ve Müfredatı

Denizcilik İngilizcesi, hem akademik hem de ticari alanda gemi-içi, gemi-kıyı ve gemiler arası iletişimi esas alan, İngilizcenin alan odaklı bir türüdür (Franceschi, 2014). Trenkner (2000), Denizcilik İngilizcesinin seyir güvenliği ve ticaretin kolaylaştırılması için gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Bu nedenle Denizcilik İngilizcesi eğitimi verecek olan öğretmenlerin, dilin alana özgün çıktılarını ve etkilerini anlamaları, doğru öğretim tekniklerini kullanmaları ve sınıf içi etkinliği sağlamaları açısından büyük önem arz etmektedir (Demydenko, 2012). Bu yönleriyle

Denizcilik İngilizcesi, “Özel Amaçlı İngilizce (English for Specific Purposes (ESP))” kategorisi altında ele alınmaktadır.

Özel Amaçlı İngilizce, genel olarak “Genel İngilizce” kategorisi altında ele alınan ve İngilizcenin dilbilgisi, yazım ve konuşma kurallarının öğretilmesini hedefleyen dalından farklı olarak ele alınmaktadır. Özel Amaçlı İngilizce, dilin öğretiminde kullanan kişinin önceliklerini ve ihtiyaçlarını karşılamayı hedeflerken, dilin kullanılacağı bölgenin ve kişilerin sosyo-kültürel yapısına da dikkat etmektedir (Johns ve Price-Machado, 2001). Bununla birlikte, öncelikli kullanım alanına göre Özel Amaçlı İngilizce kendi içerisinde de “akademik amaçlı” ve “mesleki amaçlı” olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Her ne kadar bu iki kategorinin birbiriyle yakınlığı alanlar olsa da kullanım alanına geldiğinde akademik ve mesleki amaçlarla kullanılan İngilizcenin birbirinden çeşitli yönlerde farklılık gösterdiği ortaya çıkmaktadır (Altuntaş, 2016). Bu bağlamda Denizcilik İngilizcesi de Özel Amaçlı İngilizce kategorisi altına girmekle beraber akademik amaçlı İngilizce mi mesleki amaçlı İngilizce mi olduğu durumu, kullanım yerine göre değişiklik göstermektedir. Öyle ki, Denizcilik İngilizcesinin kendi başına ayrı bir İngilizce kategorisi olarak ele alınıp alınmaması gerekliliği halen araştırmacılar tarafından tartışmalı olan bir konudur (Gotti, 2008; Franceschi, 2014; Kovacevic, 2014).

Özel Amaçlı İngilizce, barındırdığı farklı unsurlar nedeniyle Genel İngilizce öğretiminden farklı bir öğretim yolu izlemeyi de gerektirmektedir. Özel Amaçlı İngilizcenin, öğretiminde öncelikli olarak, kullanıcının okuma, yazma, konuşma ve anlama becerilerinden ağırlıklı olarak hangisine ihtiyaç duyduğunun belirlenmesine yönelik olarak ihtiyaç analizi yapmayı gerektirmektedir (Fiorito, 2005). Bu durum Özel Amaçlı İngilizcenin Genel İngilizce eğitiminden sonraki bir adım olmasını da gerektirmektedir. Bu nedenle, Özel Amaçlı İngilizcenin öğretilmesinde geleneksel yöntemlerin yanı sıra haritalar, videolar, fotoğraflar ve özel objeler gibi çeşitli materyallerin kullanıldığı interaktif öğrenme yöntemlerinin de kullanılması gerekmektedir (Choroleeva, 2012).

Denizcilik Alanı’nın altında gemi makineleri ve güverte işletme, gemi haberleşme ve elektroniği, su ürünleri ve balıkçılık dalları olmak üzere 4 dal bulunmaktadır. Ülkemizde Denizcilik Anadolu Meslek ve Teknik Liseler de verilen mesleki İngilizce dersi kaynağını, 12/02/2018 tarihinde yayınlanan Gemi Adamları Eğitim

ve Sınav Yönergesi’nde belirtilen güverte işletim ve güverte sınırlı işletim düzeyi için verilmesi gerekli konulardan almaktadır.

Yönerge çerçevesinde “güverte sınırlı işletim düzeyi” için verilmesi gereken İngilizce konuları şu şekilde sıralanmaktadır (Gölbol, 2018):

- Temel düzeyde İngilizce Eğitimi
- Deniz eğitimine ait İngilizce
- Denizcilik ve Harita neşriyatını anlamak ve kullanabilecek düzeyde İngilizce eğitimi
- Meteorolojik raporları anlayabilmek için yeterli düzeyde İngilizce eğitimi
- Güvenlik mesajlarını anlayabilmek için yeterli düzeyde İngilizce eğitimi
- Neşriyat ve Harita düzeltmeleri için denizcilere ilanları anlayabilecekleri düzeyde verilen İngilizce eğitimi
- Gemiler arası, gemi içi ve gemi – sahil haberleşme düzeyinde İngilizce
- IMO Standart Denizde İletişim Terimlerinin kullanılması

Yine yönerge çerçevesinde “gemici eğitim düzeyi” için eğitim verilmesi gereken İngilizce konuları şu şekildedir (Gölbol, 2018):

- Vardiya zabiti ve Dümenci arasında kullanılan Türkçe standart komutlar
- Vardiya zabiti ve Dümenci arasında kullanılan İngilizce standart komutlar
- Pilot tarafından verilen İngilizce standart dümen komutları
- Acil durumların Türkçe ve İngilizce rapor edilmesi

MEB tarafından 2014 ve 2017 yılları itibariyle hazırlanmış denizcilik alanı çerçeve öğretim programı çerçevesinde verilmekte olan mesleki yabancı dil dersi, 2019-2020 eğitim öğretim yılından önce 12. sınıflarda 3 saat okutulmaktaydı. 2019-2020 eğitim öğretim yılı ve sonrası için ise Anadolu Meslek Lisesi programlarında 11. Sınıfta, Anadolu Teknik Lisesi programlarında ise 12. sınıfta 2 saat okutulması planlanmaktadır. Yine aynı şekilde önceki yıllarda dallar arasında konuların dağılımıyla ilgili farklar varken 2019-2020 eğitim öğretim yılı itibariyle bu farklar kaldırılmış ve bütün dallarda konular tek tipleştirilerek ortak bir müfredat

çerçevesinde dersler verilmektedir. MEB in hazırladığı Denizcilik Alanı Mesleki Yabancı Dil ders bilgi formları incelendiğinde dersin konularının 7 modül altında toplandığı görülmektedir. Bu müfredatın içeriğine dair detaylı bilgi şekil 4.1 de sunulmuştur (MEB, 2017).

MESLEKİ YABANCI DİL DERSİ (DENİZCİLİK)
Bu derste öğrenciye; denizcilik alanında mesleki yabancı dili kullanma ile ilgili bilgi ve becerilerin kazandırılması amaçlanmaktadır.
Önerilen Haftalık Ders Saati: 2
Kazanım 1: Temel denizcilik terimlerini yabancı dilde kullanır.
Modül Adı: Yabancı Dilde Gemi Yapısı
Modülün Önerilen Süresi: 40/12 ders saati
Modülün Amaçlanan Öğrenme Kazanımları
• Gemiler ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri kullanır. • Geminin yapı elemanları ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri kullanır.
Kazanım 2: Denizde emniyet ve deniz hukuku terimlerini yabancı dilde kullanır
Modül Adı: Yabancı Dilde İleri Denizcilik Eğitimleri ve Deniz Hukuku
Modülün Önerilen Süresi: 40/10 ders saati
Modülün Amaçlanan Öğrenme Kazanımları
• Denizde emniyet ile ilgili İngilizce terimleri sözlü ve yazılı olarak kullanır. • Deniz hukuku ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri sözlü ve yazılı olarak kullanır. • Uluslararası denizcilik sözleşmeleri ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri kullanarak kayıtları tutar.
Kazanım 3: Deniz işletmeciliği ve gemi denetim terimlerini yabancı dilde kullanır.
Modül Adı: Yabancı Dilde Deniz İşletmeciliği ve Gemi Denetim
Modülün Önerilen Süresi: 40/10 ders saati
Modülün Amaçlanan Öğrenme Kazanımları
• Deniz işletmeciliği ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. • Denizcilik kayıt ve yazışmaları ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. • Denizcilik gemi belgeleri ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır.

Şekil 4.1: Milli Eğitim Bakanlığı mesleki ve teknik anadolu lisesi anadolu meslek ve anadolu teknik programı denizcilik ingilizcesi müfredatı.

Şekil 4.1 (devam) : Milli Eğitim Bakanlığı mesleki ve teknik anadolu lisesi anadolu meslek ve anadolu teknik programı denizcilik ingilizcesi müfredatı.

- Sörvey ve denetleme ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır.

Kazanım 4: Gemi makineleri ve işletim sistemleri ile ilgili terimleri yabancı dilde kullanır

Modül Adı: Yabancı Dilde Gemi Makineleri

Modülün Önerilen Süresi: 40/10 ders saati

Modülün Amaçlanan Öğrenme Kazanımları

- Ana makinelerle ilgili İngilizce terim ve cümleleri sözlü ve yazılı olarak kullanır.
- Gemi yardımcı makinelerle ilgili İngilizce terim ve cümleleri sözlü ve yazılı olarak kullanır.
- Teknik olarak yapılan işleri İngilizce raporlar.

Kazanım 5: Standart denizcilik haberleşme terimlerini (SMCP) yabancı dilde kullanır.

Modül Adı: Yabancı Dilde Standart Denizcilik Haberleşme Terimleri-SMCP

Modülün Önerilen Süresi: 40/10 ders saati

Modülün Amaçlanan Öğrenme Kazanımları

- Denizde haberleşme ile ilgili İngilizce teknik terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır.
- Standart denizcilik haberleşmesi (SMCP-Standart Denizcilik Haberleşme Terimleri) ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır.
- Acil durum haberleşmesi ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır.
- Tıbbi acil durum haberleşmesinde kullanılan İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır.

Kazanım 6: Güverte terimlerini yabancı dilde kullanır.

Modül Adı: Yabancı Dilde Güverte-Manevra

Modülün Önerilen Süresi: 40/10 ders saati

Şekil 4.1 (devam) : Milli Eğitim Bakanlığı mesleki ve teknik anadolu lisesi anadolu meslek ve anadolu teknik programı denizcilik İngilizcesi müfredatı.

Modülün Amaçlanan Öğrenme Kazanımları • Gemicilik ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. • Gemi bakım, tutum ve onarımında kullanılan İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. • Deniz haritaları ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. • Meteoroloji ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. • Deniz kazaları ile ilgili İngilizce terim ve cümleleri anlaşılır ve gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. Kazanım 7: Gemi Elektroniği ve Haberleşme terimlerini yabancı dilde kullanır. Modül Adı: Yabancı Dilde Gemi Elektroniği ve Haberleşme Modülün Önerilen Süresi: 40/10 ders saati Modülün Amaçlanan Öğrenme Kazanımları • Gemilerde kullanılan elektrik makineleriyle ilgili İngilizce terimleri ve tanımları gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. • Gemilerde yer alan haberleşme sistemlerinde yaygın olarak kullanılan elektronik devrelerle ilgili İngilizce terimleri ve tanımları gramer kurallarına uygun şekilde kullanır. • Gemilerde yaygın olarak kullanılan temel elektrik tesisatı ve elektronik malzemelerle ilgili İngilizce terimleri ve tanımları gramer kurallarına uygun şekilde kullanır.

5. YÖNTEM VE METODOLOJİ

5.1 Veri Toplama Araçları

Veri toplama aracı olarak çalışmada anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Anket, katılımcılardan bilgi toplamak maksadıyla bir takım sorulardan oluşan araştırma aracıdır. Anketlerin diğer veri toplama araçlarına göre bazı avantaj ve dezavantajları vardır. Avantajları;

- Çok sayıda kişiden kısa sürede ve nispeten düşük maliyetli bir şekilde çok miktarda bilgi toplanabilir.
- Araştırmacı tarafından veya geçerliliği ile güvenilirliğine etkisi sınırlı olan istenilen sayıda kişi tarafından uygulanabilir.
- Anketlerin sonuçları çoğunlukla araştırmacı tarafından veya bir yazılım paketi kullanılarak hızlı ve kolay bir şekilde ölçülebilir.
- Diğer araştırma türlerinden daha bilimsel ve objektif olarak analiz edilebilir.
- Veriler nicelleştirildiğinde, diğer araştırmalarla karşılaştırmak ve değişimi ölçmek için kullanılabilir.

Dezavantajları ise;

- Duyguların ve davranış değişikliklerini anlamada yetersiz kalabilir.
- Yanıtlayanın ne kadar dürüst olduğunu kanıtlamanın bir yolu yoktur.
- İnsanlar soruları farklı şekilde anlamlandırabilir. Bu nedenle katılımcı kendi yorumlarına dayanarak yanıt vereceği için öznellik düzeyi çok yüksektir (Altunışık, 2007).

5.2 Anketle İlgili Bilgiler

Anketin oluşturulması Eylül-Ekim 2019 tarihleri arasında, cevapların toplanması ise Ekim-Aralık 2019 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Evrenini mezunların oluşturduğu araştırmalarda katılımcılara ulaşmayı kolaylaştırmak için veriler online

olarak internet ortamında toplanmıştır. Ölçeklerin doldurulması yaklaşık 10 dakika civarında sürmüştür. Anket 35 sorudan oluşmakta ve 1’le (kesinlikle katılmıyorum) 5 (kesinlikle katılıyorum) arasında değişen Likert tip bir ölçektir. Ölçek bu araştırma sırasında geliştirilmiştir ve 35 maddenin iç güvenirliliği iyi seviyede olarak bulunmuştur. (Cronbach $\alpha = .82$). Yapılan faktör analizi sonucunda (bkz. Bulgular) 4 farklı faktör yapısı oluşmuştur. İlk faktör İngilizce eğitime dair tutumları, 2.faktör eğitimin iyileştirilmesi için yapılması gerekenleri, 3. faktör denizcilik liselerinde İngilizce eğitimi sorunları, 4.faktör ise alınan eğitimin yeterliliğini kapsamaktadır. Anketin değerlendirilmesinde katılımcıların 1-35. sorulara verdikleri cevaplar 1 ile 5 arasında verilen puan verilip toplam puan hesaplanmıştır.

5.2.1 Demografik form

Katılımcılar yaş, cinsiyet, eğitim seviyesi, deniz tecrübesi, gemideki yeterliliği gibi sorulardan oluşan standart bir demografik formu cevaplamışlardır. Ayrıca demografik formun sonunda katılımcılar kendi dil yeterlilikleriyle alakalı bir takım sorulara cevap vermişlerdir (bkz EK A). Katılımcıların kendi konuşma, okuma, yazma, dinleme ve dilbilgisini değerlendireceği 5’li likert sorular oluşturulmuştur. Katılımcı bu bölümde de benzer şekilde, “Çok Zayıf” ile “Çok İyi” arasında bir seçenek seçmiştir. Bu bölümden alınmış yüksek puan katılımcının kişisel İngilizce seviyesi olarak görülebilir.

5.2.2 Katılımcılar

Katılımcılar; İstanbul ilçesi denizcilik liselerinde eğitim görmüş, yıl olarak farklı deneyim sürelerine ve İngilizce becerisine sahip, denizcilik mesleğini yapan/yapacak bireyler arasından seçilmiştir. Araştırmaya toplam 202 katılımcı katılmıştır. Bu katılımcıların 25’i kadın (%12.4), 177’si (%87.6) erkektir.

Çizelge 5.1: Katılımcıların cinsiyet durumuna göre dağılımları.

Cinsiyet	Frekans	%
Erkek	177	87,6
Kadın	25	12,4
Toplam	202	100

Bunun yanında katılımcıların büyük çoğunluğunun lise mezunu (n=199, %58,9) olduğu görülmektedir. Katılımcıların 46'sı (%22,8) önlisans, 31'i (%15,3) lisans ve 6'sı (%3,0) lisansüstü mezundur.

Çizelge 5.2: Katılımcıların eğitim durumuna göre dağılımları.

Eğitim	Frekans	%
Lise	119	58,9
Önlisans	46	22,8
Lisans	31	15,3
Lisansüstü	6	3,0
Toplam	202	100,0

Katılımcıların toplam deniz tecrübesi 0-12 ay (n=83, %41,83) ile 10 yıl ve üstü (n=70, %34,8) arasında neredeyse eşit dağılmış gibi görülmektedir. Bunun yanında, 1-3 yıl arası deniz tecrübesine sahip 37 (%18,4), 3-5 yıl arası 4 (%2,0), 5-10 yıl arası ise 7 (%3,5) olduğu görülmüştür.

Çizelge 5.3: Katılımcıların deniz tecrübesine göre dağılımları.

Deniz Tecrübesi	Frekans	%
0-12 Ay	83	41,83
1-3 Yıl	37	18,4
3-5 Yıl	4	2,0
5-10 Yıl	7	3,5
10 Yıl ve Üstü	70	34,8
Toplam	201	100

Katılımcıların toplam gemi yeterlilikleri değerlendirildiğinde; yakınyol yeterliliğine sahip gemi adamları (n=78, %39) ile stajyerlerin (n=71, %35,5) çoğunlukta oldukları görülmektedir. En az sıklıkta ise uzakyol yeterliliğine (n=51, %25,5) sahip gemi adamları vardır.

Çizelge 5.4: Katılımcıların gemi yeterliliğine göre dağılımları.

Gemi Yeterliliği	Frekans	%
Uzakyol Yeterliliği	51	25,5

Çizelge 5.4 (devam): Katılımcıların gemi yeterliliğine göre dağılımları.

Gemi Yeterliliği	Frekans	%
Yakınyol Yeterliliği	78	39
Stajyer	71	35,5
Toplam	200	100

Bunun yanında katılımcıların büyük çoğunluğunun İngilizce yeterliliğini orta seviyede (n=120, %59,4) görmekte iken, düşük (n=38, %18,8) ve yüksek seviyede (n=44, %21,8) görenlerin oranı birbirlerine yakın bulunmuştur.

Çizelge 5.5: Katılımcıların kişisel ingilizce yeterliliğine göre dağılımları.

Kişisel İngilizce Yeterliliği	Frekans	%
Yüksek	44	21,8
Orta	120	59,4
Düşük	38	18,8
Toplam	202	100,0

5.3 İstatistiksel Analiz

Verilerin analizinde SPSS 22 programı kullanılmıştır. Sosyal Bilimler için İstatistik Paketi, sosyal ve fen bilimlerde özellikle eğitim ve araştırmada, istatistiksel analiz için yaygın olarak kullanılan bir programdır. Bununla birlikte, potansiyeli nedeniyle, pazar araştırmacıları, sağlık hizmeti araştırmacıları, ve veri madencileri tarafından yaygın olarak kullanılmaktadır. Program ile aşağıdaki istatistiki testler yapılabilir;

- Betimsel istatistikler: Frekans analizleri, çapraz tablolama, tanımlayıcı oran istatistikleri
- İki değişkenli istatistikler: Varyans analizi, ortalamalar, korelasyon, parametrik olmayan testler
- Sayısal sonuç tahmini: Doğrusal regresyon analizi

- Anlamalı grupların belirlenmesi: Küme analizleri, faktör analizi (URL 2).

Çalışmamızda ilk olarak bu araştırma için oluşturulan anket soruları faktörlere ayrılmadan güvenilirlik analizine tutulmuş daha sonra faktör yapısını belirlemek için Descriptive Factor Analys (Açımlayıcı Faktör Analizi) uygulanmıştır. Kavramsal düzeyde birbiriyle ilişki maddeler aynı faktör altında toplandıktan sonra tekrar güvenilirlik testi yapılmıştır. Araştırmada; iki bağımsız grup arasında sayısal verilerin değerlendirilmesi için t-testi, ikiden fazla bağımsız grup arasındaki sayısal verilerin değerlendirilmesi için ise Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) testi kullanılmıştır. ANOVA testi sonrasında farklılıkları belirlemek üzere tamamlayıcı post-hoc analizi olarak Tukey testi kullanılmıştır. Araştırmada kullanılmış sürekli sayısal değişkenlerin değerlendirilmesi için ise Pearson korelasyon yöntemi kullanılmıştır



6. ARAŞTIRMA BULGULARI

6.1 Güvenirlilik Analizi

Öğelerin yapısının homojenliğinin araştırılmasında kullanılan Cronbach alfa katsayısı ölçeklerin iç tutarlılığını göstermektedir. Anket maddelerine uygulanan güvenilirlik analizinde Cronbach Alpha katsayısının yüksek çıkması, maddelerin birbirleriyle tutarlı olduğunu ve aynı özelliği ölçen öğelerden meydana geldiği anlamına gelir. Cronbach alfa değeri, ölçeklerde güvenilirliğin tespitinde sıklıkla kullanılmaktadır. Cronbach alfa değerleri güvenilirlik açısından aşağıdaki gibi ifade edilmektedir:

- $0 < \alpha < 0.40$ ise güvenilir değil
- $0.40 < \alpha < 0.60$ ise az güvenilirlikte
- $0.60 < \alpha < 0.80$ ise yeterince güvenilir
- $0.80 < \alpha < 1.00$ ise yüksek güvenilirlikte kabul edilir. (Yıldız ve Uzunsakal, 2018).

Çalışmamızda faktörlere ayrılmadan bir bütün olarak güvenilirlik analizi uygulandığında α güvenilirlik katsayısı 0.82 olarak bulunmuştur. Bulunan değere göre çalışmamız için geliştirdiğimiz ölçek yüksek güvenilirlikli olarak kabul edilebilir.

6.2 Faktör Analizi

Faktör analizi birbiriyle ilişkili çok sayıda değişkeni aynı kategori altında toplayıp daha az sayıda anlamlı değişken üretmek için kullanılan istatistiki bir yöntemdir. Faktör analizinin ana amacı boyut indirgemek olarak söylenebilir. Faktör Analizi açıklayıcı ve doğrulayıcı faktör analizi olmak üzere ikiye ayrılır. Yeni bir ölçek geliştirme çabası var ise, ilk olarak uygulanan analiz açıklayıcı faktör analizidir. Doğrulayıcı faktör analizi ise keşfedilen bu yeni faktör yapısının onaylanmasını sağlar (Suhr, 2006). Faktör analizi yapılmadan önce değişken veya veri topluluğunun faktör analizi için uygun olup olmadığına karar vermek gerekir. Bunun için bazı ön koşullar bulunmaktadır. Bunlar:

- Soru başına düşen örneklem sayısı değişken sayısından yani soru sayısından büyük olmalıdır.
- Denek sayısı 50 den az olmamalıdır.
- Soru başına düşen denek sayısı ne kadar yüksek olursa o kadar iyi sonuçlar alınabilir. (Yaşlıoğlu, 2017).

Uygun görülen oran soru sayısının denek sayısının 5 katı olmasıdır. Bu şartları sağladıktan sonra yapılması gereken değişkenler arasındaki korelasyonları ve faktör analizinin uygunluğunu ölçen ve test değerinin 0 ile 1 değrinde olması gereken KMO ve Barlett testidir. Değerin 1'e eşıt olması herhangi bir değişkenin diğer değişkenler tarafından tam olarak tahmin edilebilir durumda olduğunu gösterirken, 0,8 üstü değerler ise tahmin düzeyinin mükemmele yakın olduğunu göstermektedir (Büyüköztürk, 2002). Çalışmamız için geliştirdiğimiz ölçeğe açıklayıcı faktör analizi uygulanmadan önce uygunluğu gözlemlmek amacıyla yukarıdaki kriterlerin sağlandığının tespit edilmesinin ardından KMO ve Barlett testi uygulanmıştır. Çizelge 6.1 de görüldüğü gibi KMO(Kaiser Meyer Olkin) değeri 0.846 olarak bulunmuştur. Buna göre veri setimiz faktör analizi yapmaya elverişli çıkmıştır.

Çizelge 6.1 : KMO ve Bartlett's testi.

Kaiser-Meyer-Olkin Örneklem Yeterliliği	Bartlett'in Küresellik Testi		
0,846	Yaklaşık ki-kare	df	Sig.
	2,980,098	595	0

Araştırma için oluşturulan anket formunun faktör analizine uygunluğu ispatlandıktan sonra ölçeğin alt faktörlerinin birbiriyle kavramsal düzeyde ilişkili çıkacağı varsayımı ile Temel Bileşenler Yöntemi ve Varimax döndürmesi kullanılarak açıklayıcı faktör analizleri yürütülmüş, ölçüm araçlarının güvenilirlikleri ise Cronbach'ın alpha katsayısı hesaplanarak değerlendirilmiştir. Analiz sonuçları ölçüm modelinde tanımlanacak tüm gözlenen değişkenlere ilişkin geçerlik ve güvenilirlik düzeylerinin yeterli olduğunu göstermiştir. Yürütülen faktör analizi sonucunda ölçeğin 9 faktörden oluştuğu görülmüştür ve 9 faktör toplam %63.7'lik bir varyans açıklamıştır. Ancak yapılan Scree Plot testinde yapılan görsel analiz sonucunda 4 faktörün birbirinden ayrıştığı gözlemlenmiş ve bu yüzden ölçek 4 faktörlü bir yapıyı

oluşturacak şekilde analiz tekrarlanmıştır. Çıkan analiz sonucunda bütün maddeler bir faktör altına 0.30 dan fazla yüklenmiş ve bu 4 faktör % 45.8 lik bir varyans açıklamıştır. (bkz.EK B).

Çıkan faktörler kavramsal düzeyde birbiriyle ilişkili yapılar oluşturmuştur. Birinci faktör altına 10 madde yüklenmiş ve tek başına %23.5'lik varyans açıklamıştır. Bu faktör Denizcilik İngilizcesi eğitime dair tutumlar olarak adlandırılmıştır. İkinci faktör tek başına %8.6'lık bir varyans açıklamış ve 9 maddeden oluşmuştur. Bu faktör ise alınan eğitiminin iyileştirilmesi için yapılması gerekenler olarak adlandırılmıştır. Üçüncü faktöre ise 8 madde yüklenmiş ve bu faktör tek başına %7.5'lik bir varyans açıklamıştır.3. faktörün adı görülen denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili sorunlar olarak adlandırılmıştır. Dördüncü faktör ise gene 8 madde yüklemiş ve bu faktör tek başına %5.7 lik bir varyans açıklamıştır. Bu faktörün adı ise İngilizce eğitiminin yeterliliği olarak adlandırılmıştır.

Çizelge 6.2: Açıklanan toplam varyans.

Faktörler	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	8,232	23,521	23,521	8,232	23,521	23,521	6,504	18,582	18,582
2	3,019	8,626	32,147	3,019	8,626	32,147	3,553	10,151	28,733
3	2,629	7,513	39,660	2,629	7,513	39,660	3,138	8,965	37,697
4	2,004	5,727	45,387	2,004	5,727	45,387	2,691	7,689	45,387

Tutum faktöründe yüksek puan almak denizcilik İngilizcesi ve İngilizce eğitiminin gerekliliğine önem vermek anlamına gelmektedir ve katılımcılar en yüksek puanı bu faktörde almışlardır. Ortalama değer (M) 5 üzerinden 4.3850 çıkmıştır. Eğitimin iyileştirilmesi için yapılması gerekenler faktöründe ortalama puan 4.07 çıkmıştır. 3. Faktör olan mesleki İngilizce eğitimi ile ilgili problemler faktörünün ortalama puanı 3.39 çıkmıştır. En düşük puan ise ortalama 2.21 ile 4. Faktör olan alınan eğitimin yeterliliği faktöründe gözlenmiştir. Katılımcılar yüksek oranda eğitimin yetersizliğini göstermişlerdir. Ayrıca faktörlere ayrıldıktan sonra her faktör için kendi iç

tutarlılığını test etmek amacıyla güvenilirlik testi yapılmıştır. Buna göre 1. Faktör ün güvenilirliği 0.918, 2. Faktörün güvenilirliği 0.795, 3. Faktörün güvenilirliği 0.742 çıkmıştır.4 faktörün güvenilirliği ise 0.643 olması itibariyle diğerlerine göre daha düşük olsa da kabul edilebilir düzeyde çıkmıştır. (bkz. Çizelge 6.3).

Çizelge 6.3: Faktör istatistikleri.

Faktörler	Ortalama Puan	Standart Sapma	Frekans	Güvenirlik Değeri
Toplam	3,58	,40	199	0.82
Denizcilik İngilizcesi Eğitime Dair Tutumlar	4,38	,64	199	0.918
Eğitimin İyileştirilmesi İçin Olması Gerekenler	4,07	,57	199	0.795
Denizcilik Liselerinde İngilizce Eğitimi Sorunları	3,39	,74	199	0.742
Alınan Eğitimin Yeterliliği	2,21	,64	199	0.643

Faktörler altında toplanan maddelerin ortalama puanları ve standart sapmaları Çizelge 6.4 de gösterilmiştir. Katılımcılar en yüksek puanı 3. Soruya en düşük puanı ise 8. Soruya vermişlerdir. Katılımcılar çok yüksek oranda denizcilik mesleğinin yapılabilmesi için İngilizce bilgisinin gerekliliğini ve İngilizcenin iş bulmada önemini belirtmişlerdir.

Çizelge 6.4 :Madde puan istatistikleri.

Faktörler	Maddeler	Ortalama	Standat Sapma	n
İngilizce ve Denizcilik İngilizcesi Eğitime Dair Tutum ve İnanışlar	S1	4,66	0,79	199
	S2	4,57	0,80	
	S3	4,72	0,64	
	S4	4,64	0,71	
	S5	4,56	0,78	
	S6	3,74	1,2	
	S7	4,41	0,85	
	S8	4,37	0,81	
	S9	4,37	0,81	

Çizelge 6.4 (devam): Madde puan istatistikleri.

Faktörler	Maddeler	Ortalama	Standat Sapma	n
Alman Eğitimin Yeterliliği	S10	4,49	0,84	199
	S11	3,64	1,15	
	S8	1,69	1,13	
	S12	1,86	1,14	
	S16	2,83	1,23	
	S17	2,07	1,28	
	S19	2,15	1,26	
	S23	1,93	1,16	
	S25	2,72	1,18	
	S29	2,42	1,24	
İngilizce Eğitimi ile İlgili Sorunlar	S13	3,85	1,22	201
	S14	3,29	1,35	
	S15	2,40	1,42	
	S30	3,99	1,09	
	S31	3,45	1,21	
	S32	3,94	1,04	
	S34	3,41	1,30	
	S35	2,86	1,31	
	S18	4,32	0,81	
	S20	4,38	0,99	
Eğitimin Geliştirilmesi için Yapılması Gerekenler	S21	4,47	0,77	200
	S22	4,33	0,81	
	S24	4,52	0,68	
	S26	3,89	1,02	
	S27	3,52	1,18	
	S28	4,07	1,06	
	S33	3,17	1,23	

6.3 Denizcilik İngilizcesi Eğitimine ve Kişisel İngilizce Yeterliliğine Dair Alınan Toplam Puanların Demografik Özelliklere Göre Dağılımı

Katılımcıların cinsiyetleri ile faktörler arasındaki ilişkinin değerlendirilmesi için bağımsız örneklem t testi uygulanmıştır. Çizelge 6.5’de görüldüğü gibi problem tanımlama faktörü ile cinsiyet arasında anlamlı bir fark görülmüştür ($p=0,02$). Buna göre kadın mezunlar ($M=3,73\pm0,68$), erkek mezunlara ($M=3,35\pm0,74$) göre daha fazla eğitimle ilgili problem tanımlamışlardır.

Çizelge 6.5 : Katılımcıların denizcilik ingilizcesi eğitimine dair ortalama puanlarının cinsiyete göre dağılımı.

Faktörler	Cinsiyet	N	Ortalama	S.S.	p
İngilizce ve Denizcilik İngilizcesi Eğitimine Dair Tutum ve İnanışlar	Erkek	176	4,3648	,66074	0,252
	Kadın	24	4,5250	,46180	
Eğitiminin iyileştirilmesi için yapılması gerekenler	Erkek	176	4,0663	,58448	0,385
	Kadın	25	4,1733	,50520	
Denizcilik İngilizcesi Eğitimi ile İlgili Problemler	Erkek	176	3,3587	,74690	0,02
	Kadın	25	3,7300	,68814	
Alınan Eğitimin Yeterliliği	Erkek	175	2,2386	,65834	0,141
	Kadın	25	2,0350	,53341	

Katılımcıların faktörler ile ilgili değerlendirmeleri ile eğitim durumu arasındaki ilişkinin değerlendirilmesi için Tek Yönlü Varyans Analizi uygulanmıştır. Çizelge 6.6’da görüldüğü gibi eğitim durumu ile sadece kişisel İngilizce yeterliliği arasında anlamlı bir ilişki görülmektedir [$F(3,198)=11,782$; $p=0,000$]. Eğitim seviyesi arttıkça beklendiği üzere kişisel İngilizce yeterliliği artmaktadır.

Gruplar arasındaki farkın hangi gruplardan kaynaklandığının anlaşılması için Post-Hoc Tukey testi uygulanmıştır. Buna göre, lisans mezunları ($M=1,48\pm0,50$) lise mezunlarına ($M=2,11\pm0,58$) göre kişisel dil yeterliliği alanında anlamlı olarak daha yüksek ortalamaya sahiptir ($p=0,000$). Diğer gruplarda bu bağlamda istatistiksel olarak anlamlı bir sonuç görülmemiştir ($p>0,05$).

Çizelge 6.6 : Katılımcıların denizcilik İngilizcesi eğitimine ve kişisel İngilizce yeterliliğine dair ortalama puanlarının eğitim seviyesine göre dağılımı.

Faktörler	Eğitim Seviyeleri	N	Ortalama	S.S.	p	Post-Hoc Tukey HSD Test (sig.)
İngilizce ve Denizcilik İngilizcesine dair tutum ve inanışlar	A-Lise	119	4,3689	,64450	0,585	
	B-Önlisans	46	4,3391	,77359		
	C-Lisans	31	4,4552	,39963		
	D-Lisansüstü	6	4,6833	,35449		
Eğitimin İyileştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler	A-Lise	118	4,0876	,60053	0,935	
	B-Önlisans	46	4,0507	,58359		
	C-Lisans	31	4,0681	,40438		
	D-Lisansüstü	6	4,2037	,84741		
Denizcilik İngilizcesi Eğitimi sorunları	A-Lise	118	3,4322	,77429	0,282	
	B-Önlisans	46	3,5027	,64737		
	C-Lisans	31	3,1976	,75331		
	D-Lisansüstü	6	3,1875	,87589		
Alınan eğitiminin yeterliliği	A-Lise	118	2,2638	,62421	0,93	
	B-Önlisans	46	2,1793	,80219		
	C-Lisans	30	2,0875	,44425		
	D-Lisansüstü	6	2,1042	,62957		
Kişisel İngilizce Yeterliliği	A-Lise	119	1,882	,5848	0,000	C>A(0,00)
	B-Önlisans	46	2,000	,6667		
	C-Lisans	31	2,516	,5080		
	D-Lisansüstü	6	2,667	,5164		

Katılımcıların araştırmamızdan elde edilen faktör verileri ile deniz tecrübesi arasındaki ilişkinin sonuçları Çizelge 6.7’de görülmektedir. Buna göre, deniz tecrübesi ile denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili problemler faktörüne verilen puan ile $[F(4,196)=6,921; p=0,000]$ ile kişisel İngilizce yeterliliği $[F(4,197)=8,201; p=0,000]$ arasında anlamlı bir ilişki görülmektedir. Deniz tecrübesi arttıkça katılımcıların problem tanımlama puanları düşmektedir.

Çizelge 6.7 : Katılımcıların denizcilik İngilizcesi eğitimine ve kişisel İngilizce yeterliliğine dair ortalama puanlarının deniz tecrübelerine göre dağılımı.

Faktörler	Deniz Tecrübesi	N	Ortalama	S.S.	p	Post-Hoc TukeyHSD Test (sig.)
İngilizce ve Denizcilik İngilizcesi Eğitimine Dair Tutum ve İnanışlar	A- 0-12 Ay	82	4,3671	,68061	0,612	
	B- 1-3 Yıl	36	4,3000	,66419		
	C- 3-5 Yıl	4	4,2250	,57373		
	D- 5-10 Yıl	7	4,6857	,23401		
	E- 10 Yıl ve Üstü	71	4,4254	,61452		
Alınan eğitiminin iyileştirilmesi için yapılması gerekenler	A- 0-12 Ay	82	4,0068	,66170	0,152	
	B- 1-3 Yıl	37	3,9910	,65754		
	C- 3-5 Yıl	4	3,9722	,43862		
	D- 5-10 Yıl	7	4,3810	,20141		
	E- 10 Yıl ve Üstü	70	20,97	4,10		
Denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili sorunlar	A- 0-12 Ay	82	3,6540	,71936	0,002	E>A (0,00)
	B- 1-3 Yıl	37	3,5101	,82410		
	C- 3-5 Yıl	4	3,4063	,71716		
	D- 5-10 Yıl	7	3,4107	,63621		
	E-10 Yıl ve Üstü	71	3,0616	,63029		
Alınan eğitiminin yeterliliği	A- 0-12 Ay	81	2,3086	,70519	0,093	
	B- 1-3 Yıl	37	1,9932	,68208		
	C- 3-5 Yıl	4	2,4688	,55316		
	D- 5-10 Yıl	7	1,9464	,49401		
	E-10 Yıl ve Üstü	71	2,2306	,54676		
Kişisel İngilizce Yeterliliği	A- 0-12 Ay	83	1,759	,6550	0,000	D>A (0,06) E>A (0,00)
	B- 1-3 Yıl	37	2,108	,6139		
	C- 3-5 Yıl	4	2,250	,5000		
	D- 5-10 Yıl	7	2,571	,5345		
	E-10 Yıl ve Üstü	71	2,239	,5200		

Denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili problemlere dair gruplar arasındaki farkın hangi gruplardan kaynaklandığının anlaşılması için uygulanan Post-Hoc Tukey testi sonuçlarına göre, 0-12 ay arası deniz tecrübesi ($M=3,65\pm0,72$) ile tecrübesi 10 yıl ve üstü ($M=3,06\pm0,63$) olan katılımcılar arasında anlamlı bir fark görülmüştür ($p=0,000$).

Kişisel İngilizce yeterliliğine dair Post-Hoc Tukey testi sonuçlarına göre ise 0-12 ay arasında deniz hizmeti olanlar ($M=1,75\pm0,65$) ile 5-10 yıl arası deniz tecrübesi olanlar ($M=2,57\pm0,53$) arasında anlamlı bir fark bulunmuştur ($p=0,06$). Aynı şekilde

0-12 ay arasında deniz tecrübesi olanlar ($M=1,75\pm0,65$) ile 10 yıldan daha fazla deniz tecrübesi olan katılımcılar ($M=2,23\pm0,50$) arasında anlamlı fark olduğu görülmüştür ($p=0,00$). Diğer değişkenler ile gruplar arasında bu bağlamda istatistiksel olarak anlamlı bir sonuç görülmemiştir ($p>0,05$).

Katılımcıların faktörlere verdiği cevaplar ile gemi yeterliliği arasındaki ilişki Çizelge 6.8’de gösterilmiştir. Buna göre, gemi yeterliliği ile denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili problemlere dair ortalama puan [$F(2,196)= 9,615$; $p=0,000$] ile kişisel İngilizce yeterliliği [$F(2,197)= 14,113$; $p=0,000$] arasında anlamlı bir ilişki görülmektedir. Benzer şekilde alınan eğitimin iyileştirilmesi için yapılması gerekenler faktörüne dair ortalama puan [$F(2,196)= 3,475$; $p=0,033$] ile gemi yeterlilikleri arasında anlamlı ilişki bulunmuştur. Çıkan sonuçlar ışığında gemi yeterliliği yükseldikçe eğitimle ilgili problem tanımlama puanları düşerken eğitimin iyileştirilmesi için yapılabileceklerle ilgili sorulara verdikleri puanların yükseldiği söylenebilir.

Çizelge 6.8 : Katılımcıların denizcilik İngilizcesi eğitimine ve kişisel İngilizce yeterliliğine dair ortalama puanlarının gemi yeterliliğine göre dağılımı.

Faktörler	Gemi Yeterlilikleri	N	Ortalama	S.S.	p	Post-Hoc Tukey HSD Test (Sig.)
İngilizce ve Denizcilik İngilizcesi Eğitimine Dair Tutum ve İnanışlar	A-Stajyer	71	4,4141	,63094	0,849	
	B-Yakınyol	77	4,3532	,68395		
	C-Uzakyol	50	4,3780	,60787		
Alınan eğitiminin iyileştirilmesi için yapılması gerekenler	A-Stajyer	71	3,9327	,68377	0,033	
	B-Yakınyol	77	4,1602	,55453		
	C-Uzakyol	51	4,1460	,38585		
Denizcilik İngilizcesi Eğitimi ile ilgili sorunlar	A-Stajyer	71	3,5669	,73674	0,000	C>A (0,000)
	B-Yakınyol	77	3,4903	,73861		
	C-Uzakyol	51	3,0221	,65322		C>B (0,001)
Alınan eğitiminin yeterliliği	A-Stajyer	71	2,2835	,63315	0,94	B>A (0,042)
	B-Yakınyol	76	2,2714	,74509		
	C-Uzakyol	51	2,0490	,46709		

Çizelge 6.8 (devam) : Katılımcıların denizcilik İngilizcesi eğitimine ve kişisel İngilizce yeterliliğine dair ortalama puanlarının gemi yeterliliğine göre dağılımı.

Faktörler	Gemi Yeterlilikleri	N	Ortalama	S.S.	p	Post-Hoc Tukey HSD Test (Sig.)
Kişisel İngilizce Yeterliliği	A-Stajyer	71	1,789	,5835	0,000	C>A (0,00)
	B-Yakınyol	78	2,013	,6545		C>B (0,03)
	C-Uzakyol	51	2,373	,5277		

Çizelge 6.8’de görülen anlamlı ilişkinin gruplar arasındaki farklarının anlaşılması için Post Hoc Tukey testi uygulanmıştır. Tukey sonuçlarına göre; denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili problemlere dair anket sorularına verilen cevaplarda uzakyol yeterliliğine sahip mezunlar ($M=3,02\pm0,65$) ile yakınyol yeterliliğine sahip mezunlar ($M=3,49\pm0,73$; $p=0,01$) ve stajyer yeterliğindeki mezunlar ($M=3,56\pm0,73$; $p=0,000$) arasında anlamlı farklılıklar vardır. Mezunların gemi yeterlilikleri yükseldikçe problem tanıma puanları azalmaktadır. Aynı şekilde analizimizde anlamlı çıkan eğitimin iyileştirilmesi için yapılması gerekenler faktörünün gemi yeterliliği ile ilişkisine baktığımız Tukey sonuçlarında stajyer yeterliliğine sahip ($M=3,93\pm0,68$) ile yakınyol yeterliliğine sahip mezunların ($M=4,16\pm0,55$; $p=0,042$) ortalama puanlarının anlamlı şekilde farklılaştığı gözlenmiştir. Buna göre yakınyol yeterliliğine sahip olanlar stajyer yeterliliğine sahip olanlara göre eğitimin geliştirilmesi için yapılması gerekenlerle ilgili daha fazla puanlama yapmışlardır.

Çizelge 6.8’de görülen diğer bir anlamlı ilişkinin gruplar arasındaki farklarının anlaşılması için uygulanmış Tukey sonuçlarına göre; kişisel İngilizce yeterliliği ile ilgili problemlere dair anket sorularına verilen cevaplarda uzakyol yeterliliği olan gemi çalışanları ($M=2,37\pm0,57$) ile yakınyol yeterliliği olanlar ($M=2,01\pm0,65$; $p=0,03$) ve stajyer ($M=1,78\pm0,58$; $p=0,000$) yeterliliğine sahip mezunlar arasında anlamlı farklılıklar bulunmuştur. Beklendiği üzere gemi yeterliliği arttıkça kişisel dil yeterliliği aynı deniz tecrübesinde olduğu gibi artmaktadır.

6.4 Denizcilik İngilizcesi Eğitimi, Kişisel İngilizce Yeterliliği, Yaş ve İngilizce Kullanım Yılları Arasındaki Korelasyon İlişkisi

Pearson korelasyonu, iki değişken arasındaki doğrusal ilişkinin varlığını belirlemek için (p değeri) ve gücünü (r ile -1 ile +1 arasında verilen r katsayısı ile) ölçmek için kullanılan istatistiki analiz yöntemidir (Cohen, 1988).

Çalışmada birden çok sayısal değerin birbiri ile ilişkisi değerlendirilirken veri sayısının parametrik testler için yeterli olmasından dolayı Pearson korelasyonu kullanılmıştır.

Çizelge 6.9 : Korelasyon analizi.

FAKTÖRLER		FAKTÖR 1	FAKTÖR 2	FAKTÖR 3	FAKTÖR 4	İngilizce Öğrenim Süresi	Yaş
FAKTÖR 1	Korelasyon Katsayısı	1	,443**	,339**	-,060	,145	,117
	Sig.		,000	,000	,399	,067	,121
	N	200	199	199	199	159	178
FAKTÖR 2	Korelasyon Katsayısı	,443**	1	,423**	-,096	,161*	,159*
	Sig.	,000		,000	,176	,042	,033
	N	199	201	201	200	160	179
FAKTÖR 3	Korelasyon Katsayısı	,339**	,423**	1	-,047	-,205**	-,285**
	Sig.	,000	,000		,505	,009	,000
	N	199	201	201	200	160	179
FAKTÖR 4	Korelasyon Katsayısı	-,060	-,096	-,047	1	-,114	-,116
	Sig.	,399	,176	,505		,154	,123
	N	199	200	200	200	159	178
İngilizce Öğrenim Süresi	Korelasyon Katsayısı	,145	,161*	-,205**	-,114	1	,652**
	Sig.	,067	,042	,009	,154		,000
	N	159	160	160	159	161	151
Yaş	Korelasyon Katsayısı	,117	,159*	-,285**	-,116	,652**	1
	Sig.	,121	,033	,000	,123	,000	
	N	178	179	179	178	151	180

** Korelasyon anlamlılık seviyesi 0,01.

* Korelasyon anlamlılık seviyesi 0,05.

Yapılan korelasyon analizi sonucunda denizcilik İngilizcesine karşı tutum(1. Faktör) faktörüyle katılımcıların İngilizce öğrenim süreleri ve yaşları arasında anlamlı bir ilişki bulunamıştır. Katılımcılar denizcilik İngilizcesinin ve İngilizcenin meslek için yüksek oranda gerekli olduğunu düşünmektedirler. Ayrıca tutum faktörü ile sorun tanımlama(3. Faktör) ve eğitimin seviyesini arttırmak için gerekli olanlar faktörü(2. Faktör) ile anlamlı düzeyde bir ilişki bulunmuştur. Buna göre katılımcılardan İngilizcenin gerekliliğine diğerlerine göre fazla önem verenler aynı zamanda eğitimde daha fazla problem tanımlamıştır ($r=0.339$, $p=0.00$). Aynı şekilde eğitimin

geliştirilmesi yapılması gerekenler faktörüne daha fazla puan vermiştir ($r=0.443$, $p=0.00$).Eğitimin iyileştirilmesi için gerekenler faktörü(2. Faktör) ile problem tanımlama faktörü arasında pozitif bir korelasyon görülmüştür ($r=0.423$, $p=0.00$). Ayrıca eğitimin iyileştirilmesi için gereklilikler faktörü ile İngilizce öğrenim süresi ($r=0.161$, $p=0.42$) ve katılımcıların yaşları ($r=0.159$, $p=0.33$) arasında pozitif bir korelasyon görülmüştür. Problem tanımlama(3. Faktör) puanları ile İngilizce öğrenim süreleri ($r= -0.205$, $p=0.09$) ve katılımcıların yaşı ($r= -0.285$, $p=0.00$) arasında ters yönlü bir ilişki bulunmuştur. Buna göre katılımcıların İngilizce öğrenim süreleri ve yaşları arttıkça eğitim ile ilgili problem tanımlama puanları düşmektedir.



7. TARTIŞMA

Yapılan çalışma çerçevesinde, Türkiye’deki denizcilik liselerinin mesleki İngilizce yeterliliklerinin incelenmesi amaçlanmış ve bu amaç doğrultusunda çalışma özelinde sorular hazırlanmıştır. Yapılan analizler, hazırlanan soruların literatürde belirtilen tutarlılık katsayısına sahip olduğunu göstermiştir (Liu ve diğ., 2018). Bu sonuçlar, çalışma kapsamında katılımcıların İngilizce ve Denizcilik İngilizcesi Eğitime Dair Tutum ve İnanışlarını, Alınan Eğitimin Yeterliliğini ve Denizcilik İngilizcesi Eğitimi ile İlgili Problemleri ve eğitimin kalitesinin artırılması için olması gerekenleri doğru şekilde değerlendirdiğini ortaya koyar niteliktedir. Yapılan çalışmanın bulguları incelendiğinde katılımcıların deniz tecrübeleri arttıkça kişisel İngilizce yeterlilik düzeylerinin de arttığı görülmüştür. Gemi adamlarının denizcilik görevleri sırasında yalnızca gemi içi değil, gemiler arasında ve gemi-kara iletişimlerinde, kısacası çalışma alanlarının her ortamında İngilizceye maruz kalmaları (Franceschi, 2014), dilin önemli pratiğini sağlamaktadır. Bu durum, bireylerin kişisel dil yeterlilik algılarının da yükselten önemli bir faktör olarak görülmektedir. Sürekli yapılan pratiğin dilin öğrenimi üzerindeki etkileri pek çok araştırmacı tarafından ortaya koyulan bir durumdur (örn., Young, 2009). Anket bulgularında ortaya çıkan dil problemlerine bakıldığında, elde edilen sonuçların literatürü destekleyen nitelikte olduğu görülmekte ve pratik yetersizliğinin ortaya çıkmasında liselerde verilen İngilizce eğitiminin yetersizliğinin büyük rol oynadığı görülmektedir. Ayrıca denizci eğitimci konusunda yaşanan problemlerle ilgili bulgular da denizcilik liselerindeki problemleri inceleyen Özdöner (2011) ve Gölbol (2018)’un çalışmalarında gösterdiği bulgularla uyum göstermektedir. Alanda denizcilik eğitimi veren ortaöğretim kurumlarının problemlerini inceleyen çalışmalar olmasına rağmen ülkemizdeki denizcilik eğitimi veren meslek liselerindeki denizci adaylarının dil yeterliliği üzerine yapılmış bir çalışma ve ölçüm aracı bulunmaması nedeniyle, çalışma soruları ileride yapılacak olan araştırmalara kaynak ve ölçüm aracı sunması niteliğiyle önem kazanmaktadır.



8. SONUÇ VE ÖNERİLER

Katılımcıların sorulara verdikleri cevaplar değerlendirildiğinde, denizcilik liselerinde okumuş ve denizcilik mesleği yapan/yapacak olan bireyler İngilizce eğitimine karşı tutum faktörü olarak adlandırılan sorularda en yüksek puan ortalamasına ulaşmışlardır. Buna göre denizcilik liselerinde eğitim görmüş kişiler İngilizcenin denizcilik mesleği açısından öneminin ve değerinin büyük ölçüde farkındadırlar. Bu faktöre zıt olarak ise alınan eğitimin yeterliliği faktörünü oluşturan sorulara verilen cevaplar ise puan ortalaması en düşük soru grubunu oluşturmuştur. Katılımcılar, alınan eğitimin yeterlilik düzeyini genel olarak ortalama ve altı olarak değerlendirdikleri görülmektedir. Mezunların sadece %33,2 si okul bittiğinde SMCP ye hakim olarak mezun olabildiğini ve sadece %16.3 ü ÖSYM nin yaptığı yabancı dil sınavından gerekli puanı alabileceğin belirtmiştir. Buna ek olarak, Denizcilik İngilizcesi eğitimindeki sorunlara ilişkin sorularda problemlerin fazlalığına yönelik değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Mezunların sadece çok büyük kısmı okulda öğretilmeye çalışılanlarla pratikte gemide karşılaştıkları İngilizcenin çok farklı olduğunu ifade etmişlerdir. Aynı şekilde alınan eğitimin iyileştirilmesi ile ilgili faktör altına toplanan soruların cevaplarına bakıldığında ise katılımcılar mevcut eğitimin sektör ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak olduğunu ortaya koymuşlardır. Katılımcıların %78.9 u İngilizcesini geliştirmek için para ödeyerek kursa gitmek zorunda olduğunu, %90 ı mesleki İngilizce ders saatinin dersin öğrenimi açısından yeterli olmadığını, %89.1 ise denizcilik liselerinde hazırlık sınıfı olması gerektiği yönünde değerlendirmelerde bulunmuştur.

Anket sonuçlarına göre katılımcıların yüksek oranda ezbere dayalı eğitim yerine farklı aktivitelerle desteklemiş eğitimin kaliteyi arttıracakını belirtmesi Denizcilik liselerinde verilen Denizcilik İngilizcesi eğitiminin pratik anlamında yetersiz kaldığını göstermektedir. Bunu destekleyen bir diğer bulgu da Denizcilik İngilizcesi Eğitimi ile İlgili Sorunlar ile ilgili sorulara verilen puanlarla gemi yeterliliği ve deniz tecrübesi arasında bulunan ilişkidir. Elde edilen çalışma sonuçlarına göre stajyer yeterliliğine sahip olan mezunlar lisede verilen Denizcilik İngilizcesi eğitiminde uzak yol yeterliliğine ulaşmış ve dolayısıyla gemi tecrübesine sahip kişilere göre daha

fazla problem olduğunu düşünmektedirler. Aynı şekilde, stajyerlerin kişisel İngilizce yeterlilik algılarının da uzak yol ehliyetine sahip gemi adamlarının kişisel İngilizce yeterlilik algılarından daha düşük olduğu görülmektedir. Uzak yol yeterliliğine sahip gemi adamlarının stajyerlere oranla daha fazla pratik tecrübesi olabileceği düşünüldüğünde, ülkemizdeki Denizcilik liselerinde verilen Denizcilik İngilizcesi eğitiminde pratik uygulamaların eksikliği bir kez daha gözler önüne serilmektedir. Bununla beraber mezunların hem temel İngilizce bakımından hem de gerekli iletişim becerilerine de sahip olmadan mezun olma durumu mevcut eğitim sistemin iki anlamda da başarısız olduğunu göstermektedir. Ezbere dayalı dil eğitimine karşı çoğunluğunun olumsuz görüş bildirdiği çalışmamızda denizcilerin dil becerilerini ölçmede YDS sınavının yeterliliğini sorgulatmaktadır. Mesleki Yabancı dil dersine giren eğitimcilerle ilgili sorular incelendiğinde katılımcıların büyük çoğunluğu derse giren eğitimcilerin yeterliliklerinin dersin öğrenimi için düşüklüğünü ve deniz tecrübesinin derse olan motivasyonu arttırması açısından önemli olduğunu belirtmişlerdir.

Anket sonuçları değerlendirildiğinde Denizcilik eğitimi veren orta öğretim kurumlarının İngilizce ve denizcilik İngilizcesi eğitiminin yetersiz ve problemli olduğu açıkça görülmüştür. Çalışmanın sonunda eğitimin niteliğinin arttırılması için öneriler aşağıda sıralanmıştır;

- Temel İngilizce olmadan mesleki İngilizce eğitimi verilmesi dersin öğrenimini zorlaştırmaktadır. Katılımcıların büyük çoğunluğu ilköğretimde aldıkları İngilizce eğitiminin lise seviyesindeki İngilizce ve Mesleki İngilizce eğitimi için yeterli temeli oluşturmadığını ifade etmesi, denizcilik liselerinde 2004 yılından itibaren var olan hazırlık sınıfı uygulamasının tekrar getirilmesinin faydalı olacağını göstermektedir. Bu anlamda 2019-2020 yılı eğitim öğretim yılında hayata geçen, üniversite lise iş birliğiyle kurulmuş ve hazırlık sınıfında 24 saat İngilizce eğitimi olan İTÜ MTAL tarzı denizcilik liselerinin yaygınlaştırılmasının bu sorunları azaltabileceği düşünülmektedir.
- Hazırlık sınıfının bütün denizcilik liselerine uygulanamaması durumunda ise denizcilik bölümünü seçen öğrencilere bu alanı tercihte ayrı bir dil sınavı yapıp hazır bulunuşluk düzeylerinin tespit edilmesi ve ona göre kayıt yapılmasının mesleki İngilizce dersi kalitesini arttıracakı düşünülmektedir.

- 4 yıl süren denizcilik eğitimi için sadece 1 senen haftada 2 saat olan mesleki İngilizce ders saati sayısı özellikle denizcilik mesleğinin omurgasını oluşturan dil öğrenimi konusunda yetersiz kalmaktadır. Ayrıca ders saati sayısı çerçeve müfredat programında belirtilen konuların öğrenimi için oldukça azdır. Mesleki İngilizce ders saatinin arttırılması öğrencilerin yararına olacaktır.
- Müfredatın denizcilik alanı altında bulunan güverte işletme, makine işletme ile balıkçılık ve su ürünleri dalları için ortak bir müfredat çerçevesinde verilmesi yerine dalların kendi özelliklerine göre kurgulanmış ve pratik anlamada onlara daha çok bilgi ve beceri katabilecek şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.
- Mezun olduktan sonra ehliyetlerini almak için girmek zorunda oldukları YDS sınavı yerine mezunların iletişim becerilerini ölçen ve daha çok ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik sınavların uygulamaya geçirilmesi gerekmektedir.
- Derslerin işlenişinde denizcilerin gemilerde yapacakları iş ve işlemler ile karşılaştıkları problemlerin çözülmesi konusunda etkili iletişim becerilerini geliştirmesine daha çok önem verilmesi gerekmektedir. Bunun için Mesleki İngilizce derslerinde speaking (konuşma) ve listening (dinleme) ağırlıklı olacak şekilde müfredatın düzenlenmesi gerekmektedir. Ders saati haftada 4 saate çıkarılıp bunun 2 saatinin sadece konuşma ve dinleme aktiviteleriyle işlenmesi mezunların gemilerde dilin pratik kullanımı konusunda yaşadıkları sıkıntıları azaltacaktır.
- MEB tarafından belirlenen ve Denizcilik alanına kaynaklık eden bölümlerin güncellenerek deniz tecrübesine sahip eğiticilerin derse girmesi gerekmektedir. Bu durum hem öğrencilerin motivasyonun artmasına hem de eğitimcilerin aktardıkları yaşantılar ile öğrencilerin denizde karşılabilecekleri sorunlar hakkında daha fazla bilgi sahibi olmasını sağlayacaktır.
- Öğretmenlerin dil yeterliliği eksikliklerinin kapatılması için hizmet içi eğitim faaliyetleri düzenlenmelidir. Mevcut öğretmenlerin İngilizce seviyelerini arttırmak için MEB 2017 ve 2018 yıllarında teknik öğretmenleri yurt dışında dil kursuna yollamıştır. Bunların içinde verilen kontenjanlara bakıldığında denizcilik alanına verilen kontenjan 2017 yılında 9, 2018 yılında 8 kişi olarak

belirlenmiştir. Denizcilik alanına ayrılan kontenjan, uçak bakım alanı ile en yüksek kontenjana sahip alandır. Bu da bize MEB in de denizciler için İngilizcenin öneminin ve bu alandaki eksikliğin farkında olduğunu göstermektedir. 2017 ve 2018 yıllarında yapılan eğitim faaliyetleri daha sonraki yıllarda yapılmamıştır. Bunun yapılamaması durumunda ise yurtiçindeki dil kurslarıyla protokol yapılarak denizcilik alanı öğretmenlerinin zorunlu olarak katılımı sağlanmalıdır. Bu tarz denizcilik alanı öğretmenlerinin İngilizcesinin arttırılmasına yönelik faaliyetlerinin anket sonuçlarında belirlenen eksikliğin giderilmesine zaruri öneme sahip olduğu düşünülmektedir.

Sonuç olarak yapılan bu çalışmayla denizcilik liselerinde verilen Denizcilik Liselerinde verilen İngilizce ve mesleki İngilizce eğitiminin yeterliliğinin, bizzat bu eğitiminden geçmiş okullardan mezun olan ve denizde görev yapan/yapacak olan bireylerin görüşleriyle bir değerlendirme yapmak amaçlanmıştır. Anketin sadece İstanbul ilindeki denizcilik eğitimi veren liselerden mezun olan öğrencilere uygulanması Türkiye geneline dair değerlendirme yapmayı zorlaştırmaktadır. İleriki çalışmalarda anket daha büyük örneklem sayısı ile Türkiye genelinde uygulanarak ülke genelindeki denizcilik okullarının yeterlilikleri daha sağlıklı gözlenebilir. Ayrıca kişilerin dil yetkinlikleri ve becerileri kendi öz beyanlarına göre değerlendirilmiştir. Gelecek çalışmalarda kişilerin İngilizce seviyelerini belirlemede kişisel düşüncelerden ziyade İngilizce seviyesini objektif olarak ölçen İngilizce sınav uygulaması yapılmasının çalışmanın verimliliğini arttıracakı düşünülmektedir. Bu konuda Türkiye’de daha önce çalışmada yapılmamış olması bu çalışmanın ileriki çalışmalara ışık tutacağı düşünülmektedir.

KAYNAKLAR

- Albayrak, M.T. (2009). Uluslararası Standartlarda Türk Denizcilik Eğitim Modeli, Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.
- Albayrak, T., & Ziarati, R. (2009). Evaluation, Assessment, and Testing In Maritime English: Measuring Students Competence And Performance. Retrieved August, 17, 2012.
- Altunışık, R. (2007). Anketlerde Veri Kalitesinin İyileştirilmesi İçin Öntest (Pilot Test) Yöntemleri. Pazarlama ve Pazarlama.
- Altuntaş, S. (2016). Testing the effectiveness of using an interactive learning tool to teach english for maritime purposes. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon
- Aşkın F., Yılmaz A., Yalçın E., 2013. Dünya Denizcilik Eğitim Faaliyetleriyle İlgili Genel Bir Kıyaslama. Journal of ETA Maritime Science Vol. 1, No. 2, (2013), 9-18,
- Ayan, M, Baykal, T . (2014). Uluslararası denizcilik örgütü ve çevre: Türkiye'nin örgüt içindeki durumu/International maritime organization and the environment: Turkey's in status the organization. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi , 7 (13) , 275-297
- Belaskova, L. (2011). Communication Misunderstanding and Their Impact on Dealing between Multicultural Companies, Bachelor Thesis, Thomas Bata University Faculty of Humanities
- BIMCO/ISF Man Power Report 2015, s. 33
- Çetin, O. (2009). Denizcilik Sektöründe Mukayeseli Bir Model. Güvenlik Stratejileri Dergisi, 5(10), 35-58.
- Bolton, K. (2008). English in Asia, Asian Englishes, and the issue of proficiency. English Today, 94, 24, 2, pp. 3–12
- Camcı, B. & Zafer, C. & Yaman, Ş. (der.) (1994). Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, 1994.
- Choroleeva, K., (2012). Some Issues in Teaching English for Specific Purposes (ESP), Humanising Language Teaching, 14-2.
- Claudia, G. P., & Alexandru-Florin, R. (2013). Standard Maritime Vocabulary Phrases. Analele Universitatii Maritime Constanta, 14(19), 45–49.
- Cohen. J. (1988). Statistical power analysis for the behavioral sciences (2nd ed.). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.

- Cole, C., Pritchard, B. and Trenkner, P., (2007). Maritime English instruction, ensuring instructors, competence. *Ibérica: Revista de la Asociación Europea de Lenguas para Fines Específicos (AELFE)*, 14, 123-148.
- Cole, Clive & Trenkner, Peter. (2008). *The Yardstick for Maritime English STCW Assessment Purposes*.
- Demydenko, N. (2012). Teaching Maritime English: A Linguistic Approach. *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, 2, 249-254.
- Deniz Ticaret Odası (2019). *2019 Deniz Sektör Raporu*, İstanbul.
- Dong, W. H. (2014). Research on maritime education and training in China: a broader perspective. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 8(1), 115-120.
- Ekibi, B. C. T. P. (2013). *Türkiye'deki Devlet Okullarında İngilizce Dilinin Öğretimine İlişkin Ulusal İhtiyaç Analiz*. British Council, Ankara.
- Education First English Proficiency Index (EF-EPI). (2019). *EF English proficiency index trends Technical Report*. Retrieved from <http://www.ef.com/epi>.
- Fan, L., Fei, J., Schriever, U., & Fan, S. (2015). A review of maritime English education and training on China in comparison with other top suppliers of seafarers. *Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education*, 5(2), 22-38.
- Fiorito, L. (2005). Teaching English for specific purposes (ESP). *UsingEnglish.com*.
- Franceschi, D. (2014). The features of maritime English discourse. *International Journal of English Linguistics*, 4(2), 78-87
- Gekara, V. (2009). Understanding attrition in UK maritime education and training. *Globalisation Societies and Education*, 7(2), 217-232.
- Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Sınav Yönergesi
- Gotti, M. (2008). *Investigating specialized discourse*. Peter Lang.
- Gölbol, İ. (2018) *Liselerdeki Denizcilik Güverte Eğitiminin Analizi ve Bir Müfredat Programı Önerisi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi.
- Halid, E. And Genova, B., 2009. Maritime English teaching approach. *Nautical and Environmental Studies*, 5, 6-8
- Harmer J., 2007. *The Practice of English Language Teaching*, Pearson Education Limited, Page 13
- Haznedar, B. (2010). Türkiye'de yabancı dil Eğitimi: Reformlar, yönelimler ve öğretmenlerimiz. *International Conference on New Trends in Education and Their Implications*, 11-13 November. Antalya-Türkiye.
- Hymes, D. (1972). *On Communicative Competence*". Sociolinguistics. Penguin.
- IMO (2000). *Standard Marine Communication Phrases*. Rijeka: Rijeka College of Maritime Studies.
- IMO, (2001). - Report of the Sub-Committee on Safety of Navigation on its Forty Sixth Session -NAV46/16/Add.1)

- Jens-Uwe Schröder-Hinrichs , Erik Hollnagel , Michael Baldauf , Sarah Hofmann & Aditi Kataria (2013) Maritime human factors and IMO policy, *Maritime Policy & Management*, 40:3, 243-260,
- Johns, A. ve Price-Machado, D., (2001). English for Specific Purposes: Tailoring courses to student needs-and to the outside World. *Teaching English as a second or foreign language*, 3, 43–54
- Kahveci, E., Lane, T., & Sampson, H. (2002). Transnational seafarer communities. Seafarers International Research Centre, Cardiff University.
- Karakaya, M. M. (2011). Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi (1923-1981). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi.
- Karastateva, V. (2011). Teaching Maritime English at a technical university. BETA-IATEFL Publications. <http://www.beta-iatefl.org/2879/blog-publications/teaching-maritimeenglish-at-a-technical-university/>. Erişim tarihi: 07.01.2020.
- Koca, Y. N. (2016). Türkiye’de Denizcilik Eğitimi Üzerine Bir Değerlendirme. “Sosyal ve Beşeri Bilimlere Küresel Yaklaşımlar”, ed. Cem Can-Abdurrahman Kilimci, Detay Yayıncılık.
- Koivisto, H., Ziarati, R., Ziarati, M., & Acar, U. (2012). IMPACT–Innovative Maritime Training Products.
- Kovacevic, S.,(2014). Maritime English Language Restrictedness. International Advisory Board, 89
- Köseoğlu, A. M., Ağca, E. O., & Özbekler, T. M. (2015). Port Management and Educational Needs of the Sector: A Study in Ports. *Eurasian Academy of Sciences Social Sciences Journal*, 6, 1-27.
- Lane, Tony. (1986), *Grey Dawn Breaking: British Merchant Seafarers in the late 20th Century*. Manchester: Manchester University Press.
- Llurda, E. (2000), On competence, proficiency, and communicative language ability. *International Journal of Applied Linguistics*, 10: 85-96.
- MarTEL Project ‘Maritime Test of English Language’, EU Leonardo Project, UK/07/LLPLdV/TOI-049, 2007-2009.
- MEB (2012). Mesleki Yabancı Dil 1(Denizcilik İngilizcesi). Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- MEB (2014). Denizcilik Alanı Çerçeve Öğretim Programı. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- MEB (2017). Denizcilik Alanı Çerçeve Öğretim Programı. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- MEB (2019). Mesleki İngilizce(Güverte) Dersi Ders Bilgi Formu. Mesleki ve Teknik Eğitim Müdürlüğü, Ankara
- Ministry of Transport, P. R. China. (2012) Regulations on Examination and Certification of Competence for Seafarers of the People’s Republic of China.

- Muslu, A. (2018). Türk Gemi Adamlarının Uluslararası Deniz İş Gücü Piyasalarında İstihdamı İçin Özel İstihdam Bürolarının Önemi. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 17(1).
- Nakahara, K. (2006). The Socio-linguistics situation in the Philippines and the future of English and Filipino in the country. *Nature-people-society: Science and the humanities*, Kanto Gakuin University 40,33–49
- Ng, J. M., & Yip, T. L. (2009). Maritime education in a transdisciplinary world: the case of Hong Kong. *The Asian journal of shipping and logistics*, 25(1), 69-82.
- Nas, S. and Celik, B., 2013. Türkiye’deki Denizcilik Eğitimi Veren Kurumların Akademisyen Profili. *Journal of ETA Maritime Science* 1, 7-14.
- Orbe, M. C. A.,(2013). Survey About Language Learning Beliefs Among Maritime Instructors, *International Maritime English Conference, Proceedings of IMEC25*, 58.
- Özbay, F. (2003). Türkiye’de Yabancı Dil Öğretiminin Tarihi Geçmişi ve Türkiye’nin Günümüzdeki Yabancı Dil Politikası. Retrieved, 20, 2009.
- Özdöner, A. (2011). Ortaöğretimde Denizcilik Eğitiminin STCW 78 Sözleşmesine Göre İncelenmesi. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi.
- Pritchard, B. and D. Kalogjera., 2000. On some features of conversations in maritime VHF communications, in M. Coulthard, J. Cotteril & F. Rock (eds.), *Dialogue Analysis VII: Working with dialogue*, 185-196
- Pritchard, B. (2004). A databank of maritime english resources—an invitation for contributions. *IMEC 16-Safer Shipping and Cleaner Oceans through Maritime English Proficiency*.
- Pritchard, B. (2011). Minimum (technical) vocabulary—some issues in Maritime English. In Peter Trenkner, Professor of Linguistics, Chairman of International Maritime English Conferences, Germany. Boris Pritchard, Associate Professor of Linguistics, University of Rijeka, Croatia. (p. 3).
- Sampson, H. and Zhao M. (2003). Multilingual Crews: communication and the operation of ship. *World Englishes*, Vol. 22, No.1, pp. 31-43, 2003.
- Sert, N. (2000). İngilizce Ders Yeterliliği ile Akademik Başarı Arasındaki İlişki. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yabancı Dil Öğretimi Anabilim Dalı Doktora Tezi.
- Suhr, D.D. (2006). Statistics and Data Analysis Paper 200-31. Exploratory or Confirmatory Factor Analysis. In the Proceedings of the 31st Annual SAS Users Group International Conference. Cary, NC: SAS Institute Inc.
- Taymaz, H. (1984). Anadolu Teknik ve meslek liseleri. *Eğitim ve Bilim*, 8(48).
- The London Nautical School. (2020). <https://www.lns.org.uk/>, Erişim Tarihi: 03.01.2020.
- Tomak, B. (2017). Bir Türk Devlet Üniversitesinde İngilizce Öğrenenlerin Dil Yeterliliği ve Öz Yeterliliğini Artırmak İçin Kullandığı Öz Düzenleme Stratejileri. Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İngiliz Dili Eğitimi Anabilim Dalı Doktora Tezi.

- Trenkner, P., 2000. Maritime English-An attempt of an imperfect definition, in: Proceedings of 2nd IMLA Workshop on Maritime English in Asia (WOME 2A), Dalian, China, 1-8
- Trenkner, Peter & Cole, Clive. (2012). The STCW Manila Amendments and their Impact on Maritime English. Polish Maritime Research. Year XIII. 239-244.
- Li, Y., & Pyne, R. (2013). A Study on TheTeaching Model of Improving Seafarers'Practical Competence in Maritime English. Paper presented at the Proceedings of IMEC 25, Istanbul, Turkey
- Yıldız, M.ve Gölbol İ.,2016, The Role Of Marine Simulator Instructors In High Schools [Bildiri]. II.Global Conference On Innovation In Marine Technology And The FutureOf Maritime Transportation, 24-25 Ekim 2016, 487-488, İstanbul
- Uzunsakal, E., & Yıldız, D. (2018). Alan Araştırmalarında Güvenilirlik Testlerinin Karşılaştırılması ve Tarımsal Veriler Üzerine Bir Uygulama. Uygulamalı Sosyal Bilimler Dergisi, 2(1), 14-28.
- Yaşlıoğlu, M. M. (2017). Sosyal bilimlerde faktör analizi ve geçerlilik: Keşfedici ve doğrulayıcı faktör analizlerinin kullanılması. İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, 46, 74-85.
- Telsiz Operatör Yeterlikleri ve Sınav Yönetmeliği
- Zhang, J., Gao, Q., Chun, S., & Weiguo, G. (2008).Maritime English Written Examination, Listening, Speaking Evaluation and Their Balance. Paper presented at the International Maritime English Conference, Shanghai, China
- Ziarati, M., Ziarati, R., Bigland, O. and Acar, U., (2011). Communication and practical training applied in nautical studies, International Maritime Lecturers' Association 23, 41.
- Ziarati, R., Ziarati, M., and Calbas, B., "Developing Standards for Maritime English", Bridge 2009, Finland, 2009
- URL 1 Republic Of The Philippines The Department of Education <http://www.deped.gov.ph/kto-12/shs/maritime> [Erişim Tarihi: 01.01.2020]
- URL 2 <https://www.techopedia.com/definition/12401/statistical-package-for-the-social-sciences-spss> [Erişim Tarihi: 19.03.2020]



EKLER

EK A. Uygulanan Anket Örneği

Çizelge A.1: UYGULANAN ANKET ÖRNEĞİ

		Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1.	Global dünyanın ana dili İngilizcedir ve mesleki İngilizce eğitimi de bu bağlamda gereklidir.					
2.	Denizde emniyetin sağlanması ve olası tehlikelerin önlenmesi için gemi personelinin İngilizceyi iyi bilmesi gerekir.					
3.	Denizcilik eğitiminde diğer ülkelerle birlikte standardın sağlanabilmesi için İngilizce eğitime önem verilmesi gerekmektedir.					
4.	Denizde iletişimden kaynaklı problemlerin önlenmesi ve kazaların azaltılması için ortak bir dile, yani Denizcilik İngilizcesine önem verilmelidir.					
5.	Mesleğimle ilgili yayınları ve son yenilikleri takip edebilmem için İngilizce seviyemin iyi olması şarttır.					
6.	Gemilerde çalışan personelin yabancı dil yetkinliğini arttırarak, deniz					

	taşımacılığındaki masrafların azaltılması sağlanabilir.					
7.	Limanlarda ve denizcilik şirketlerinde çalışmak için İngilizce seviyemin iyi olması gerekir.					
8.	Türk gemi adamlarının uluslararası şirketlerde iş bulmasında İngilizcenin etkisi yoktur.					
9.	Uluslararası sularda etkili bir iletişim için mesleki İngilizcenin yanında genel İngilizcenin bilinmesi şarttır.					
10.	İngilizcemin iyi olması gemide işimi kolaylaştırır ve daha rahat çalışmamı sağlar.					
11.	Dil eğitiminde önemli olan mesleki terimleri öğrenmek yerine iletişimi doğru sağlamaktır.					
12.	Denizde çalışan personelin İngilizce bilmesi, şirketlerin gemi adamı seçiminde etkili değildir.					
13.	Aldığım Mesleki İngilizce dersi eğitimi, uluslararası sularda kendimi ifade edebilmem açısından istediğim seviyede değildir.					
14.	Denizcilik Liseleri mezunlarına verilen yeterliliklerin düşürülmesinde verilen İngilizce eğitimin kalitesinin etkisi vardır.					
15.	Denizcilik terminolojisi ve okulda verilen eğitimin deniz hayatımda bana faydası olacağına inanmıyorum .					
16.	Denizcilik Meslek Lisesinde aldığım eğitim ile SMCP ye (Standard Maritime					

	Communication Phrases) hakim olduğumu düşünüyorum.					
17.	Yeterliliğimi almak için gerekli ÖSYM nin yaptığı yabancı dil sınavından(YDS) yeterli puanı alabilecek eğitimi gördüğümü düşünüyorum.					
18.	İngilizce eğitiminde terimler ve iletişim kurma becerileri bir arada verilmeli, bunun için yabancı kaynaklardan yararlanılmalıdır.					
19.	İlkokulda aldığım İngilizce eğitiminin Denizcilik Lisesinde aldığım eğitim için yeterli temeli oluşturduğunu düşünüyorum.					
20.	Mesleki İngilizce dersinde dil eğitiminin etkili olabilmesi bütün Denizcilik Liselerine hazırlık sınıfı koyulmalıdır.					
21.	Denizcilik İngilizcesi dersinin saati ders programlarında arttırılmalıdır.					
22.	Terminoloji dışında genel konuşma ve iletişim becerileri, Mesleki İngilizcenin konuları arasında yer almalıdır.					
23.	Ezbere dayalı dil eğitimi daha sağlıklıdır.					
24.	Dil eğitiminde farklı aktivitelerin eklenmesi, İngilizce eğitimini kalitesini destekler.					
25.	Mesleki İngilizce dersinde iletişim kurmaya dair yeterli bilgiye sahip oluyorum.					

26.	Genel ve Denizcilik İngilizcesinin etkili öğretimi için okullarda gerekli kaynak ve teknolojik altyapı yoktur.					
27.	Mesleki İngilizce dersine giren eğitimcilerin İngilizce yeterlilikleri dersin öğrenimi için yeterli seviyede değildir.					
28.	Denizcilik İngilizcesi dersine ana dili İngilizce olan misafir hocaların girmesinin eğitimin kalitesini arttıracığına inanıyorum.					
29.	Deniz tecrübesine sahip olmayan öğretmenlerin derse girmesi Denizcilik İngilizcesi dersine olan motivasyonumu değiştirmez.					
30.	İngilizcemi geliştirmek için para ödeyerek kursa gitmek zorunda olduğumu düşünüyorum.					
31.	Denizcilik Liselerine girişte ayrı bir dil sınavı yapılması kaliteyi artırır.					
32.	Okulda bize öğretilenler ile pratikte bizden istenilenler birbirinden farklıdır.					
33.	Mesleki İngilizce dersine Genel İngilizce öğretmenlerinin de girmesi dersin öğrenimini kolaylaştırır.					
34.	Personelinin çoğunu yabancı uyruklu gemi adamlarının oluşturduğu gemide onlarla İngilizce iletişim kurmakta zorlanırım.					
35.	Türkiye'de denizcilik eğitiminin gelişmesinde alınan Mesleki İngilizce dersinin etkisi olmamaktadır.					

36.	Denizcilik liselerinde verilen İngilizce ve Denizcilik İngilizcesi eğitimi ile ilgili görüş ve önerilerinizi belirtiniz.	
-----	--	-------

Katılımcının;

1. Cinsiyet :
.....
2. Yaş :
.....
3. Mezun Olunan Ortaöğretim Kurumu :
.....
4. Şu Anki Öğrenim Durumu :
.....
5. Mezun Olunan Yüksek Öğretim Kurumu :
.....
6. Deniz Tecrübesi(Yıl/Ay)
.....
7. Gemideki Yeterliliği
.....
8. Kaç Yıldır İngilizce Öğreniyorsunuz? :
.....
9. Kişisel İngilizce Seviyeniz ? :
[] Yüksek [] Orta [] Düşük
10. Kişisel Dil Beceri Düşüncesi? :
[] Çok Zayıf [] Zayıf [] Ortalama [] İyi [] Çok İyi
11. İngilizce Konuşma Becerilerinizi Değerlendiriniz ?
Konuşma : [] Çok Zayıf [] Zayıf [] Ortalama [] İyi [] Çok İyi
Okuma : [] Çok Zayıf [] Zayıf [] Ortalama [] İyi [] Çok İyi
Yazma : [] Çok Zayıf [] Zayıf [] Ortalama [] İyi [] Çok İyi
Dinleme : [] Çok Zayıf [] Zayıf [] Ortalama [] İyi [] Çok İyi

Dilbilgisi : ☐ Çok Zayıf ☐ Zayıf ☐ Ortalama ☐ İyi ☐
Çok İyi
Kelime Bilgisi : ☐ Çok Zayıf ☐ Zayıf ☐ Ortalama ☐ İyi ☐
Çok İyi

EK B. Faktör Analizi

Sorular	Faktörler			
	1	2	3	4
1.Global dünyanın ana dili İngilizcedir ve mesleki İngilizce eğitimi de bu bağlamda gereklidir.	,810			
2.Denizde emniyetin sağlanması ve olası tehlikelerin önlenmesi için gemi personelinin İngilizceyi iyi bilmesi gerekir.	,804			
3.Denizcilik eğitiminde diğer ülkelerle birlikte standardın sağlanabilmesi için İngilizce eğitime önem verilmesi gerekmektedir.	,846			
4.Denizde iletişimden kaynaklı problemlerin önlenmesi ve kazaların azaltılması için ortak bir dile, yani Denizcilik İngilizcesine önem verilmelidir.	,858			
5.Mesleğimle ilgili yayınları ve son yenilikleri takip edebilmem için İngilizce seviyemin iyi olması şarttır.	,771			
6.Gemilerde çalışan personelin yabancı dil yetkinliğini arttırarak, deniz taşımacılığındaki masrafların azaltılması sağlanabilir.	,662			
7.Limanlarda ve denizcilik şirketlerinde çalışmak için İngilizce seviyemin iyi olması gerekir.	,773			

8.Türk gemi adamlarının uluslararası şirketlerde iş bulmasında İngilizcenin etkisi yoktur.				,544
9.Uluslararası sularda etkili bir iletişim için mesleki İngilizcenin yanında genel İngilizcenin bilinmesi şarttır.	,682			
10.İngilizcemin iyi olması gemide işimi kolaylaştırır ve daha rahat çalışmamı sağlar.	,774			
11.Dil eğitiminde önemli olan mesleki terimleri öğrenmek yerine iletişimi doğru sağlamaktır.	,383			
12.Denizde çalışan personelin İngilizce bilmesi, şirketlerin gemi adamı seçiminde etkili değildir.				,481
13.Aldığım Mesleki İngilizce dersi eğitimi, uluslararası sularda kendimi ifade edebilmem açısından istediğim seviyede değildir.			,616	
14.Denizcilik Liseleri mezunlarına verilen yeterliliklerin düşürülmesinde verilen İngilizce eğitimin kalitesinin etkisi vardır.			,517	
15.Denizcilik terminolojisi ve okulda verilen eğitimin deniz hayatımda bana faydası olacağına inanmıyorum .			,540	
16.Denizcilik Meslek Lisesinde aldığım eğitim ile SMCP ye (Standard Maritime Communication Phrases) hakim olduğumu düşünüyorum.				,548

17.Yeterliliğimi almak için gerekli ÖSYM nin yaptığı yabancı dil sınavından(YDS) yeterli puanı alabilecek eğitimi gördüğümü düşünüyorum.				,659
18.İngilizce eğitiminde terimler ve iletişim kurma becerileri bir arada verilmeli, bunun için yabancı kaynaklardan yararlanılmalıdır.		,600		
19.İlkokulda aldığım İngilizce eğitiminin Denizcilik Lisesinde aldığım eğitim için yeterli temeli oluşturduğunu düşünüyorum.				,427
20.Mesleki İngilizce dersinde dil eğitiminin etkili olabilmesi bütün Denizcilik Liselerine hazırlık sınıfı koyulmalıdır.		,607		
21.Denizcilik İngilizcesi dersinin saati ders programlarında arttırılmalıdır.		,612		
22. Terminoloji dışında genel konuşma ve iletişim becerileri, Mesleki İngilizcenin konuları arasında yer almalıdır.		,696		
23.Ezbere dayalı dil eğitimi daha sağlıklıdır.				,478
24.Dil eğitiminde farklı aktivitelerin eklenmesi, İngilizce eğitimini kalitesini destekler.		,709		
25.Mesleki İngilizce dersinde iletişim kurmaya dair yeterli bilgiye sahip oluyorum.				,493

26.Genel ve Denizcilik İngilizcesinin etkili öğretimi için okullarda gerekli kaynak ve teknolojik altyapı yoktur.		,457		
27.Mesleki İngilizce dersine giren eğitimcilerin İngilizce yeterlilikleri dersin öğrenimi için yeterli seviyede değildir.		,475		
28.Denizcilik İngilizcesi dersine ana dili İngilizce olan misafir hocaların girmesinin eğitimin kalitesini arttıracığına inanıyorum.		,491		
29.Deniz tecrübesine sahip olmayan öğretmenlerin derse girmesi Denizcilik İngilizcesi dersine olan motivasyonumu değiştirmez.				,440
30.İngilizceyi geliştirmek için para ödeyerek kursa gitmek zorunda olduğumu düşünüyorum.			,527	
31. Denizcilik Liselerine girişte ayrı bir dil sınavı yapılması kaliteyi artırır.			,351	
32.Okulda bize öğretilenler ile pratikte bizden istenilenler birbirinden farklıdır.			,431	
33.Mesleki İngilizce dersine Genel İngilizce öğretmenlerinin de girmesi dersin öğrenimini kolaylaştırır.		,453		
34.Personelinin çoğunu yabancı uyruklu gemi adamlarının oluşturduğu gemide onlarla İngilizce iletişim kurmakta zorlanırım.			,721	

35.Türkiye'de denizcilik eğitiminin gelişmesinde alınan Mesleki İngilizce dersinin etkisi olmamaktadır.			,525	
---	--	--	------	--





ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Sercan SARAY
Doğum Tarihi ve Yeri : 09.05.1988 / İZMİT
E-posta : ser_saray@hotmail.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2014, İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- **Yüksek lisans** : 2020, İstanbul Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı