

koster

Yıl : 5 Sayı **20**
Ekim - Kasım - Aralık

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ DERNEĞİ DERGİSİ

RÖPORTAJLAR

Kitack Lim

"Türkiye'nin köklü, zengin denizcilik tarihi ve coğrafi konumu; onu önemli bir deniz taşımacılığı merkezi haline getirmektedir."

Doç. Dr. Hacı Kara
Kapt. Gülin Bozkurt

DOSYA

Kaza
Geliyorum Der!

Erhan Göçmen

Yanlış Hesap
Bağdat'tan
Dönsün

ANALİZ

Geleceğin
Denizcileri
Rotasını Arıyor!

Osman Öndeş

Geçmiş Zaman
Olur ki...

Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

Güçlü Olmak mı,
Haklı Olmak mı?

Engin Koçak

ISTFIX



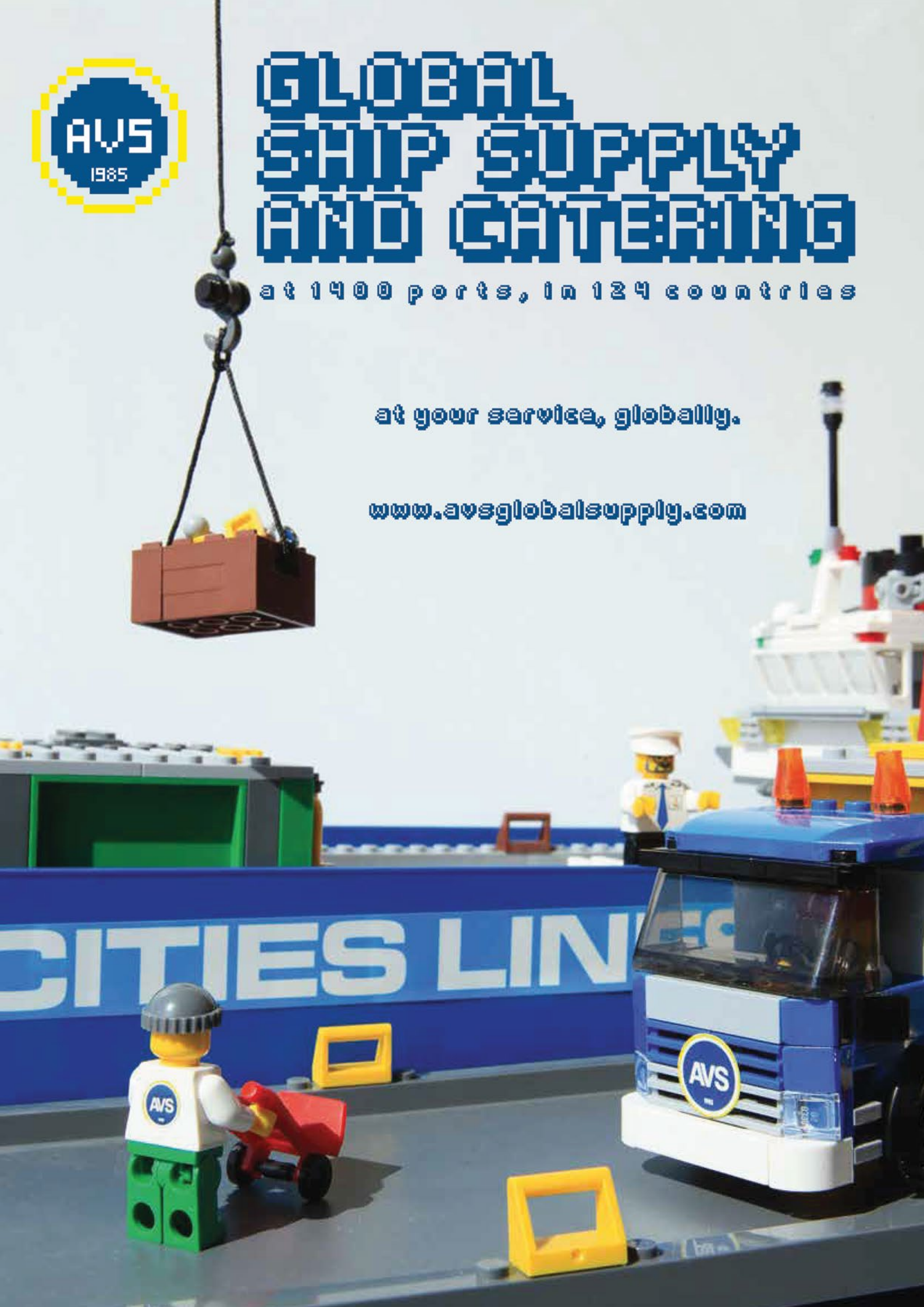


GLOBAL SHIP SUPPLY AND GATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com





UNIMARIN

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GENÇ FİLO, GÜVENİLİR ÇÖZÜMLER...



GEMİLERİMİZ



M/V MEHMET AGA / 9168 DWT



M/V MEHMET BEY / 8764 DWT



M/V HIZIR / 8100 DWT



M/V CELIK 1 / 7936 DWT



M/V TEVFIK BEY / 8139 DWT



M/V SELAM / 7713 DWT

UNIMARIN DENİZCİLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

Emek Mh. Nato Yolu No:282 Kat:2 Sancaktepe - İstanbul / TÜRKİYE / Tel: +90 216 540 5760 - 61 / Fax: +90 216 540 5762

unimarin@unimarin.com / www.unimarin.com



Hüseyin Kocabaş

6

Yıl Biterken

12

Yanlış Hesap
Bağdat'tan Dönsün

Erhan Göçmen

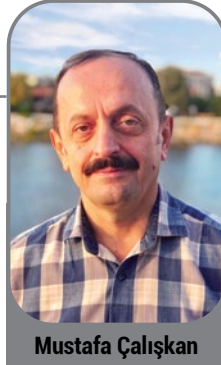
16

Röportaj



Kitack Lim

20

Şirketler, Kurum ve Kuruluşlar
için Hayat Memat Meselesi:
Kurumsallaşma

Mustafa Çalışkan

24

Ukrayna



Cumhuriyetçi



Yıl: 5
Ekim-Kasım-Aralık 2020
Yerel - Süreli
3 ayda bir yayınlanır

Sahibi

KOSDER Adına Yönetim Kurulu Başkanı
Hüseyin Kocabaş

Yazı İşleri Müdürü

Engin Koçak

Yayın Danışma Kurulu

Hüseyin Kocabaş, Burak Akartaş, Vehbi Koç,
Salih Zeki Çakır

İdare Merkezi

KOSTER ARMATÖRLERİ VE
İŞLETMELERİ DERNEĞİ
Küçüksu Cad. Kesim Sok. No:1
Temaş Plaza Kat:8
Daire: 15 Ümraniye - İstanbul
Tel: 444 43 86
Fax: +90 216 428 72 16
kosder@kosder.net
www.kosder.org

Yayına Hazırlık

İstanbul Denizcilik Araştırma, Geliştirme
Yayıncılık ve Danışmanlık A.Ş.

Genel Yayın Yönetmeni ve Koordinatörü

Sedat Dumlu
sedatdumlu@kosder.net

Editör

Fatih Karadereli
fatihkaradereli@gmail.com

Gökhan Çakıcı
cptgokhancakici@gmail.com

Grafik

MantaLive

Reklam Rezervasyon

kosder@kosder.net

Matbaa Baskı

ENTPA Basım Reklam Kağıt
San. Tic. LTD. ŞTİ.
Yavuz Selim Mah. Serdivan Cad. No:22/1
Beykoz / İstanbul

KOSTER Dergisi'nde yayınlanan tüm yazı ve fotoğrafların hakları, logosu ve isim hakkı KOSTER Dergisi'ne aittir. Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir. Bu yazılardan KOSTER Dergisi sorumluluk üstlenmez. Kaynak göstermek koşuluyla alıntı yapılabilir.

6

Hüseyin Kocabaş
Yıl Biterken

8

Navlun Piyasaları
Sektör Söyleşileri'nde
Konuşuldu

9

KOSDER'den Denizci
Öğrencilere Anlamlı
Destek

10

Gemi Adamlarının Evrak
Süreleri Uzatıldı

Türkiye, Danimarka ve
Hong Kong ile STCW
Anlaşması İmzaladı

11

Türk Bayraklı Gemilerde
Dijital Dönüşüm Devam
Ediyor

Türk Gemi Adamlarına
PCR Testi ve Karantina
Uygulaması Kaldırıldı

12

Erhan Göçmen
Yanlış Hesap
Bağdat'tan Dönsün

16

RÖPORTAJ
Kitack Lim

20

Mustafa Çalışkan
Şirketler, Kurum ve
Kuruluşlar için Hayat
Memat Meselesi:
Kurumsallaşma

22

Murat Bakal
Gemilerde Mesleki
Yetkinlik Nasıl Kazanılır?

24

Cumhur Güzelçiftçi
Ukrayna

28

DOSYA
Kaza Geliyorum Der!
- Dr. Öğr. Üyesi
Umut Yıldırım
- Tamay Çetin

38

Öğr. Gör. Uzakyol
Başmüh. Murat Yapıcı
Gemilerin İsimsiz
Kahramanları; Çarkçılar
- Bölüm I

39

RÖPORTAJ
Doç. Dr. Hacı Kara

41

Ali Çakır
2020 Yılı'nın
2021'e Etkileri

43

Dr. Öğr. Üyesi
Hasan Bora Usluer
Deniz Yetki Sahaları;
Güçlü Olmak mı, Haklı
Olmak mı?

45

Faruk Emre Yıldırım
Ertuğrul Fırkateyni

48

Mehmet Uğur Yavuz
Gemi Adamlarında Fazla
Çalışma Ücreti Asıl
Ücrete Dahil Edilebilir mi?

50

ANALİZ
Geleceğin Denizcileri
Rotasını Arıyor
- Osman Arslan
- Burak Şermet

54

RÖPORTAJ
Kapt. Gülin Bozkurt

58

Yasemin Coşkunöz
Gemi Adamlarında
Sefer Sonrası Beslenme
Nasıl Olmalı?

59

Duygu Karaoğlanoğlu
Gemide Yaşanan Stres
ve Risk Faktörlerinin
Gemi Adamlarına Etkileri

60

Osman Öndeş
Geçmiş Zaman Olur ki...

64

Engin Koçak
ISTFIX

69

Kitap Tanıtım



Doç. Dr. Hacı Kara

39

Röportaj



Kapt. Gülin Bozkurt

54

Röportaj



Osman Öndeş

60

Geçmiş Zaman
Olur ki...

Engin Koçak

64

ISTFIX

Yıl Biterken

Hüseyin Kocabaş
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



Geride bıraktığımız her yıl, yeni bir hikâyenin yazılmasına ve bizlerin hafızalarına belirli belirsiz anıların kazınmasına neden oluyordu. Hayatın rutinindeki işleyiş, insanlığın odak noktasını oluşturan temel unsurlar ve ortaya konan tahminler; başlangıçta senenin kısmi bir özetini bizlere sunuyordu, ta ki 2020'ye kadar! Koronavirüs (Kovid-19) pandemisinin ezber bozan etkisi ve dünyanın tamamında oluşturduğu kriz; can kayıplarına, toplumsal sıkıntılara akabinde de global ekonomi ve ticarete sert düşüşlere sebebiyet verdi. Bu gelişmeler; gerek küresel çapta gerekse denizcilik sektörü özelinde uzmanlar ve sektör bileşenleri tarafından detaylı bir şekilde yorumlanarak 'krizden en az hasarla çıkabilme' adına çözüm yolları arandı.

Senenin son günlerini yaşadığımız bu zaman dilimi, geçtiğimiz aylarda üzerinde fazlasıyla düşünülen 2020'den ders çıkararak, 2021'e dair hususlarda kafa yormayı daha anlamlı kılıyor. Bu çerçevede; 12 Aralık Cumartesi günü gerçekleştirdiğimiz ve sektörümüzün önde gelen brokerlerinin konuşmacı olarak katıldığı 'Navlun Piyasalarında 2021'e dair Beklentiler' başlıklı panel, özellikle koster navlun piyasaları açısından geleceğe ışık tutacak bir nitelik taşıyor. Organizasyonda aktarılan güncel verilerin ve değerlendirmelerin, Kovid-19'un gölgesinde girilen 2021'de denizcilerimizin doğru bir şekilde rotasını çizmelerinde fayda sağlayacağını umuyorum.

Malumunuz, Kovid-19 ile birlikte hem ulusal hem de uluslararası bazdaki deniz taşımacılığına yön veren kuruluşlar, ek tedbirler alarak süreci kolaylaştırmak için ciddi adımlar attılar. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) pandemi-

nin başlangıcından itibaren, gelişmeleri yakından takip ederek, tedarik zincirinin sekteye uğramaması için büyük çaba sarf etti. Derneğimizin yayın organı olan ve yayın hayatının 5. yılını nihayet erdirecek KOSTER Dergisi de, IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack Lim ile önemli bir röportaj gerçekleştirerek, küresel salgının dünya denizciliğine yansımalarını, IMO'nun hayata geçirdiği ve geçireceği uygulamaları ve Türk denizciliği hakkındaki düşüncelerini sizlerin istifadelerine sundu. Kendisine, KOSDER'e ve Dergimize gösterdiği teveccüh ve paylaştığı kıymetli bilgiler için teşekkür ediyorum.

Denizcilik sektörüne, uluslararası ticarete ve ekonomiye dair yaptığımız değerlendirmelerle birlikte Kovid-19'un bizlere hatırlattıklarını çok ayrı bir yere koymak gerekiyor. 'Her şeyin başı sağlık' demenin daha da anlam kazandığı bu yılda, büyük bir fedakârlık örneği gösteren 'İnsanlığın Kahramanları' olarak addedebileceğimiz sağlık çalışanlarımıza hürmetlerimi sunuyorum.

Kovid-19 ve yıl içerisinde farklı illerimizde gerçekleşen depremler nedeniyle hayatını kaybeden vatandaşlarımıza ve denizcilik camiamızın aramızdan ayrılan değerli isimlerine Allah'tan rahmet, tedavisi devam edenlere de acil şifalar diliyorum. Gelecek yılın, geçtiğimiz yılda yaşanan sıkıntıları unutturması dileğiyle, başta dünya sularında özverili bir şekilde mesleklerini icra eden deniz emekçilerinin ve tüm denizcilerimizin yeni yılını kutluyorum. 2021'in ülkemize ve tüm dünyaya sağlık, barış ve mutluluk getirmesini temenni ediyorum.

Istanbul
London
New Jersey

kimileri hep **yol** gösterir.

Omni

IN PARTNERSHIP WITH



LOCKTON

Broking done *differently*

Marine Insurance Brokers
www.omnilt.com



Navlun Piyasaları Sektör Söyleşileri'nde Konuşuldu

Türk denizciliğinin önde gelen brokerleri, navlun piyasalarında 2021'e dair beklentileri 12 Aralık Cumartesi günü KOSDER Akademi Sektör Söyleşileri'nde ele aldı.

ISTFIX Araştırma Müdürü Engin Koçak moderatörlüğünde video konferans yöntemiyle gerçekleştirilen söyleşide; M. Aysu Gürkan, Seden Öztörün, Ayhan Yılmaz, Bahadır Tonguç, Çağrı Tuna Sözer, Erhan Göçmen ve N. Sonay Üler konuşmacı olarak yer aldı.

"2021'in ilk yarısı iyi geçecek"

Organizasyonda ilk olarak söz alan Akis Denizcilik Kurucu Ortağı Seden Öztörün, 2020'ye dair kısa bir değerlendirme yaparak önümüzdeki yıl için beklentilerini aktardı. Navlun piyasaları açısından 2021 için umutsuz olmadığını dile getiren Öztörün, özellikle gelecek yılın ilk yarısının iyi geçeceğini vurguladı.

"Hububat ve bakliyat konusunda bütün hareketi belirleyen esas etmen doğa şartları"

Hububat ve bakliyat piyasası hakkında değerlendirmelerde bulunan Tiryaki Argo Gıda Gemi Kiralama Müdürü Ayhan Yılmaz, bütün insanların pandemi dolayısıyla son bir yıldır sıra dışı şartlarda hayatlarını sürdürdüğünü kaydetti. Bu durumun tüketicilerin ve ticari kararları veren kişilerin davranışlarını değiştirdiğine ve piyasa tahminlerini daha da zorlaştırdığına neden olduğunu söyledi. Hububat ve bakliyat konusunda bütün hareketi belirleyen esas etmenin doğa şartları

olduğunu ve bunun göz ardı edilemesi gerektiğini de ifade etti.

Gübre piyasasındaki gelişmeler

Aqua Chartering'den M. Aysu Gürkan, gübre piyasasındaki gelişmeler hakkında katılımcıları bilgilendirdi. Pandemi döneminde Avrupa ülkelerinin ciddi anlamda tarıma ağırlık verdiğini ve gıda temelli önlemler aldıklarını belirtti. Üretici tarafına bakıldığında ekim ayında gübre piyasasında yoğunluğun görülmeye başlandığı, sonrasında da artan bir ivmenin olduğu ve ilk çeyrekte de bu artışın devam edeceği bilgisini verdi.

"Koster navlun piyasaları açısından 2021 senesi, 2020'den çok farklı olmayacak"

2021 senesi boyunca koster armatörlerini pek mutlu edecek bir piyasa görülmeyeceğini ifade eden Oras Denizcilik Gemi Kiralama Müdürü Erhan Göçmen, koster navlun piyasaları açısından önümüzdeki yılın, 2020'den çok farklı olmayacağına değindi. Göçmen, koster piyasalarının genel olarak iyiye doğru evrilmesi için birtakım yapısal değişimlerin olması gerektiğine de vurgu yaptı.

Gelecek yıl nehir piyasasında armatörleri neler bekliyor?

Soylu Denizcilik Gemi Kiralama Müdürü Çağrı Tuna Sözer de söyleşide nehir piyasasını ele aldı. 2021'in ilk altı ayında uygulanacak kotaların nehir armatörü için çok da problem oluşturmayacağını söyledi. Bunun yanında Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) alımlarının nehir armatörünü olumsuz etkileyeceğini kaydetti.

"Aşının pozitif etkisini görürsek piyasalarda çok fazla dalgalanma olmayacaktır"

My Ship Group Kiralama Müdürü N. Sonay Üler ise; koronavirüs aşısının 2021'de piyasalarda etkili bir rol oynayacağına dikkat çekerek, aşının pozitif etki oluşturması durumunda piyasalarda çok fazla dalgalanma olmayacağını vurguladı.

"Genel olarak daha güçlü bir tüketici talebinin bizleri beklediğini düşünüyorum"

Söyleşide söz alan diğer bir konuşmacı ICS Türkiye Başkanı ve Supramar Kurucusu Bahadır Tonguç da 2021'de genel olarak daha güçlü bir tüketici talebinin denizcilik sektörünü beklediğini dile getirdi. Tonguç, aynı zamanda hurda piyasasındaki son gelişmeleri de paylaştı.



KOSDER'den Denizci Öğrencilere Anlamlı Destek

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER), İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi öğrencilerine 27 adet dizüstü bilgisayar hediye etti.

Dernek üyelerinden çok kısa bir sürede toplanan yardımlarla temin edilen bilgisayarları, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) adına Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi Dekanı Oğuz Salim Söğüt'e teslim etti.

İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt'ü makamında ziyaret ederek dizüstü bilgisayarları teslim eden KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş şu ifadeleri kullandı: "Dünya ve ülkemiz Koronavirüs ile birlikte çok zorlu bir sürecin içerisine girdi. Bu süreç yaşamın her alanını etkilediği gibi öğrencilerimizin eğitim hayatına da olumsuz olarak yansdı. Özellikle yüz yüze eğitimin ve iletişimin sektöre uğraması teknoloji alanında ekstra bazı ihtiyaçların ortaya çıkmasına neden oldu. Bizler de KOSDER olarak, ülkemizin güzide eğitim kurumlarından birisi olan ve geleceğin denizcilerini sektörümüze kazandıran İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne 27 adet dizüstü bilgisayar hediye ederek küresel salgın döneminin eğitim sistemimize ve öğrencilerimize yüklediği ağır yükü bir nebze de olsa üyelerimizle birlikte hafifletme gayreti içerisine girdik. Her konuda olduğu gibi bu anlamlı çalışmada da desteklerini esirgemeyen Derneğimizin kıymetli üyelerine, bugün bizleri burada kabul eden fakülte Dekanımız Prof. Dr.

Oğuz Salim Söğüt Beyefendiye teşekkür ediyorum."

"KOSDER üyeleri, öğrencilerimizin imdadına yetişti"

KOSDER'e gösterdiği refleks ve dayanışma örneği için teşekkür eden Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt ise şunları kaydetti: "Pandemi süreci bizim hiç tecrübe etmediğimiz ve hazırlıklı olmadığımız bir dönem oldu. Öğrencilerimizden uzak kaldık. Kampüse baktığımız zaman öğrencilerimiz olmadan tabii ki fakültenin yalnız ve hüzünlü olduğunu hissettik. Öğrencilerimiz şu anda öğrenimlerini uzaktan öğrenimle görüyorlar. Uygulamalı eğitim için fakültemize dönecekler ama bunun ne zaman olacağını kestiremiyoruz. Öğrencilerimiz, zorlu denizcilik eğitimi görürken aynı zamanda hayatın onlara getirdiği zorluklarla da aileleriyle birlikte mücadele ediyorlar. Onlara bu süreçte yardımcı olabilmek için acil destek kampanyası başlatmak istedik. Bu isteğimizi hâlihazırda 'Sen de Destek Ol' sloganıyla başlıyoruz. Uygulamalı eğitim için İTÜ Vakfı'nın aracılığıyla hızlı bir şekilde gerçekleştirebileceğimizi düşündük ve bu kampanyaya başladık. Bu arada bilgisayar ihtiyacı olan öğrencilerimiz bize müracaat ettiler. Bilgisayar ihtiyacı olanları tespit ettik. Burada Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneğimiz, değerli başkanı ve üye-

leri öğrencilerimizin imdadına yetiştiler, örnek bir refleks gösterdiler ve 27 tane öğrencimize bilgisayar hediye ettiler. Biz de bu kampanyamızın ilk adımında bu refleksi ve dayanışmayı gösteren, öğrencilerimize denizcilikle olan bağlarını güçlendirecek örnek bir inisiyatif gösteren Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneğimize çok teşekkür ediyoruz. Denizcilik ailemizin diğer üyelerinin de desteklerini bekliyoruz ve bu desteğin onlardan da hızlı bir şekilde geleceğine inanıyoruz."

Ziyaret sonunda Dekan Oğuz Salim Söğüt, KOSDER'in desteklerinden ötürü Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş'a teşekkür plaketi takdim etti.





Gemi Adamlarının Evrak Süreleri Uzatıldı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü gemi adamı belgelerinin sürelerinin uzatıldığını duyurdu.

Yapılan açıklamada; Covid-19 salgını dolayısıyla yurt dışında belge yenilemelerinde sıkıntı yaşanabileceğinden bahisle, halen uluslararası seferde bulunan gemilerde çalışmakta olan gemi adamlarının Gemi adamı Sağlık Yoklama Belgelerinin geçerlik sürelerinin herhangi bir onay belgesine ihtiyaç duyulmadan 31.03.2021 tarihine kadar uzatılmasının uygun görüldüğü, ülkemizden gemiye katılacak gemi adamlarının ise Gemi adamı Sağlık Yoklama Belgelerini yenilemesi gerektiği açıklandı.

Açıklamanın devamında şu ifadeler yer aldı: "Salgın sürecinin devam etmesi nedeniyle gemi adamı değişimlerinde yaşanabilecek zorluklara istinaden, uluslararası sefer yapan gemilerde görev yapmakta olan gemi adamlarının belgelerinin geçerlik ta-

rihlerinin uzatılması ihtiyacı hasıl olmuştur. Bu kapsamda, ihtiyaç halinde yurt dışındaki denizcilik idarelerine sunulmak üzere hazırlanan, Gemi adamı Cüzdanı, Gemi adamı Yeterlik Belgesi, GMDSS Radyo Operatör Belgeleri, STCW sertifikaları ile Gemi adamı Sağlık Yoklama Belgelerinin sürelerinin herhangi bir ilave işleme gerek olmadan 31.03.2021 tarihine kadar uzatıldığını bildiren ve IMO tarafından sirküle edilen Bakanlığımız yazısı sunulmuştur.

İş sözleşmesi normal süresi aşıl原因 ve yurda dönüşünü talep eden gemi adamlarının yurda dönüşlerinin ilk fırsatta sağlanması, mümkün olmadığı takdirde gerekçe ve kanıtlarıyla beraber kayıt altına alınması ve geminin sonraki seferlerine bağlı olarak yapılacak idareimizce

de onaylanan güncel planlamanın Liman Devleti Denetim Uzmanlarına sunulmak üzere hazır bulundurulması, anılan süreçte maaş ödemelerine hassasiyet gösterilmesi önem arz etmektedir.

Ayrıca, salgına bağlı olarak ortaya çıkabilecek her türlü olumsuzluk durumunun da dikkate alınması suretiyle, azami kontrat süresinin 11 ayı geçmeyecek şekilde gerekli planlamanın yapılması, gemi adamı değişimlerinin geminin uğrak yapacağı planlı limanlarda mümkün olmaması durumunda, gemi adamı değişimini sağlamak üzere uygun limanlara uğrak yapılması ve ülkemiz limanlarına sefer planlanması da dahil olmak üzere gerekli tüm önlemlerin alınması gerekmektedir."

Türkiye, Danimarka ve Hong Kong ile STCW Anlaşması İmzaladı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Danimarka ve Hong Kong denizcilik idareleri ile anlaşma yaptı. Yapılan anlaşma ile Türk gemi adamları, Danimarka ve Çin gemilerinde çalışabilecek.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden yapılan açıklamada: "Danimarka ile imzaladığımız anlaşmanın ardından dünyanın en büyük 5. bayrak taşıyıcısı olan Hong Kong ile de STCW anlaşması imzaladık. Anlaşma ile; iki ülkenin

gemi adamlarına karşılıklı denklik vererek, gemi adamlarımızın Hong Kong bayraklı gemilerde çalışmasının önünü açtı." ifadeleri kullanıldı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu da konuyla ilgili olarak:

"Türk gemi adamlarımız, isimlerini uluslararası denizlerde duyurmaya devam ediyor. Çin Halk Cumhuriyeti Hong Kong Özel İdari Bölgesi ile imzaladığımız mutabakat sonucunda gemi adamlarımız, Çin gemilerinde istihdam edilebilecekler." dedi.



Türk Bayraklı Gemilerde Dijital Dönüşüm Devam Ediyor

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, gemi işlemlerini e-devlet ortamına aktarıyor.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, gemi işlemlerinin e-devlet ortamına aktarılacağına bilgisini paylaştı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, dijital dönüşüm ile birlikte Türk bayraklı gemilerde verilen hizmetin kalitesinin ve hızının artacağını belirterek, "Verilen e-devlet hizmetimiz sayesinde liman başkanlıklarında teması en aza indirerek; koronavirüs ile mücadele kapsamında hem vatandaşımızın hem de personelimizin sağlığının korunmasına katkı sağlamış olacağız" dedi.

Gemi satışı için elektronik hizmet sunulacak

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından yapılan açıklamada, "Geliştirdiğimiz e-devlet uygulaması ile Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemi ve su

araçları ile alakalı başvuru, bilgi sorgulama ve ödeme gibi birçok işlemi vatandaşlarımızın liman başkanlıklarına gitmelerine gerek kalmadan elektronik ortamda gerçekleştiremelerini sağlayacağız" denildi.

Yapılan açıklamada şu bilgilere de yer verildi: "Bununla beraber, vatandaşımızın liman başkanlıklarına gitmesini gerektiren gemi satışı gibi işlemler için, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğümüzün 'Web Tapu' uygulamasına benzer şekilde, işlemlerin büyük bir bölümü ve kontrolü elektronik ortamda gerçekleştirilecek, vatandaşımız kendisine verilen randevu saatinde sadece imza atmak için liman başkanlığımıza gidecektir. Ayrıca, vatandaşımızın ulaşım, liman başkanlıklarında bekleme ve belge toplamak için harcayacağı süre önemli ölçüde azalarak sunduğumuz hizmetin kalitesi ve hızı artacaktır."

"Hizmetin kalitesi ve hızı artacak"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ise gemi işlemlerinin e-devlet ortamına aktarılması ile ilgili şu açıklamada bulundu: "Yeni e-devlet hizmetimiz ile vatandaşlarımız; bilgi sorgulama, ilk kayıt, nakil-terkin başvurusu, ödeme işlemlerini online olarak gerçekleştirebilecek. Verilen hizmetler sayesinde liman başkanlıklarında teması en aza indirerek; koronavirüs ile mücadele kapsamında hem vatandaşımızın hem de personelimizin sağlığının korunmasına da katkı sağlamış olacağız."

Bakan Karaismailoğlu, dijital dönüşümün gerçekleştirdiği diğer hizmetlerle birlikte Türk bayraklı gemilere sunulan hizmet kalitesinin daha da artacağını sözlerine ekledi.

Türk Gemi Adamlarına PCR Testi ve Karantina Uygulaması Kaldırıldı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Türk gemi adamlarının ülkeye girişinde PCR testi ve karantina uygulamasından muaf olduğunu duyurdu.

Ünal Baylan yaptığı açıklamada: "Kilit Personel" olarak ilan ettiğimiz gemi adamlarımız, vaka sayılarının kontrolünü sağlamak amacıyla Türkiye'ye

denizyolu ile giriş yapacak kişilere uygulanacak PCR testi veya karantina uygulamasından muaftır." ifadelerini kullandı.





Erhan Göçmen

Senior Broker
Gemi Kiralama Müdürü

2002 yılında 9 Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Bölümü'nden mezun olduktan sonra önce İzmir'de, daha sonra da İstanbul'da çeşitli denizcilik firmalarında gemi brokeri ve kiralama müdürü olarak görev almıştır. 2013 yılından bu yana Oras Denizcilik'te Gemi Kiralama Müdürü ve Senior Broker olarak çalışmaktadır.

Yanlış Hesap Bağdat'tan Dönsün

"İstanbul kapalı çarşıya kervanlar gelir. Tüccarların siparişleri kumaş, kürk, baharat vb. dağıtılır daha sonra tüccarlardan paraları tahsil edilmiştir.

Yine bir alışveriş sonrasında, tüccarın biri hesap yaparken dört işlem hileleri ile kervancıyı 400-500 altın içerde bırakır. Hesaptaki yanlışlığı anlayamayan kervancı Bağdat-Hicaz ve Mısır seferine çıkar.

Tüccar da, şimdi bu Mısır'dan altı-yedi ayda zor döner. Ben de bu parayı işletirim diye düşünür.

Kervancı yol uzun, zaman bol, bütün hesapları tekrar tekrar inceler.

Tüccarın yaptığı hileyi anlar. Kervan Bağdat'a girmek üzereyken, kervanı oğlu ve güvendiği bir kişiye emanet eder.

"Siz beni Bağdat'ta bekleyin." der. İyi bir Arap atı alıp dörtnala İstanbul'a dönmeye başlar.

Yolda, bu adam bu parayı hemen öyle vermez diye düşünüp bir plan kurar. İstanbul'daki dostlarından plan için yardım ister.

Ertesi gün tüccarın dükkânına iki kadın gelir. Tüccara:

"Sorup soruşturduk bu civarda en dürüst, en güvenilir kişi sizmişsiniz. Biz Hicaz'a gideceğiz. Size bu iki çantayı emanet etmek istiyoruz." derler.

Çantaları açıp tüccara gösterirler. Çantaların içi; inci, altın, pırlanta ve çeşit mücevherle doludur.

"Olur da gelemezsek bunlar size helali hoş olsun. Bize bir dua okutur, belki bir hayrat yaptırırsın." derler.

Bunları duyan tüccar sevinçten uçar. Kadınları hürmetle ağırlar.

Bu sırada kervancı içeri girer,

Bunu gören tüccar, daha kervancı lafa başlamadan

"Yahu hoş geldin. Bizim hesapta bir yanlışlık olmuş, paralarını ayırdım. Çocuklara da tembihledim, eğer ölürsem kervancının parasının mutlaka verin. Ben kul hakkı yemem kardeşim." der.

Parayı hemen verir.

Bu sırada kadınlar:

"Biz bu sene gitmekten vazgeçtik. Kismetse seneye!" deyip dükkândan çıkarlar.

Oyuna geldiğini anlayan tüccar, kervancının peşinden koşup:

"Hani sen Mısır'a gidecektin? Yaktın beni!" diye bağırır.

Atına binen kervancı:

"Yanlış hesap adamı Bağdat'tan döndürür." der ve yoluna gider.

Bu güzel deyimün yüzyılları aşmış günümüze kadar ulaşmasını sağlayan bir bakıma; kervancının uzun yolda bol zamanda hesapları teker teker inceleme basiretini göstermesi. Ticarete teşne herkesin, aslında, yolun uzunluğuna, kısalığına; zamanın bolluğuna, darlığına bakmaksızın belki de daha işe başlamadan sahip olması gereken basiret... Ölçmediğimiz, ölçemediğimiz hiçbir şeyi geliştiremeyiz. Dolayısıyla işe "ölçmek"ten başlamak gerekiyor sanırım.



Deniz taşımacılığı ile ilgilenen herkesin bu ilgi için bir motivasyonu var. Kiminin en iyi bildiği iş bu, kimin tek bildiği iş... Kimi bu işi çok kârlı bulduğu için, kimi alternatif iş kollarından daha kârlı bulduğu için yapıyor. Konunun işi bilmek kısmını bir kenara koyacak olursak, deniz taşımacılığının "kârlı" ya da "alternatif iş kollarından daha kârlı" olması hali, aslında ölçülebilir bir karşılaştırma yaparak ulaşılabilecek sonuçlar. Tabii ki, bu ölçümlerin tamamının hepsinin sabit verilerin dört işlem kullanılarak yapıldığını söylemek çok doğru olmaz. Denizcilik, kendinden menkul birçok riski kapsadığı gibi, geleceğe dönük analiz yapmayı, veri üretmeyi ve okumayı; sabit verilerin yanında riskleri, analizleri ve verileri sayılara çevirerek ölçümlerde kullanmayı da gerekli kılan bir iş kolu.

Çoğumuz koster piyasaları ile ilgili yorum yaparken "iyi", "kötü", "eh işte" vb. gibi sübjektif ifadeler kullanıyoruz. Aslında bu ifadelerin tamamı herkes için farklı şeyler ifade ediyor olabilir. Navlun piyasalarını bu görecelilik üzerinden okumak dost sohbetlerinde zaman akışına katkıda bulunuyor olsa da ölçülebilir ve bilimsel bir içerik üretmediği için bir "veri" olamıyor.

Maliyetler. Amortisman, Operasyon Maliyetleri, Sefer Maliyetleri (*)

Armatör ve işletmeci ofisleri olarak gemilerimize teklif edilen işlerle ilgili yaptığımız sefer hesaplarında hepimiz işin mahiyetine göre, teklif edilen taşımalarda kiracının taahhütlerine ve taşıma şartlarına göre sabit verileri ele alırken, bunlarla birlikte spesifik olarak teklif edilen taşımanın farklı konularda taşıdığı riskleri de sayılara dökerek dikkate alıyoruz. Yakıt sarfiyatı, liman masrafları, komisyon masrafları gibi maliyet kalemlerinin yanı sıra seferin uzunluğuna göre hesaplara dâhil edilmesi gereken sabit maliyetler ve yanı sıra sefer süresine bağlı olarak artacak ya da azalacak masraflar, belki de aynı yük teklifi için hesap yapan farklı armatör ve işletmeci ofislerinin farklı sonuçlar bulmasının en önemli sebebi. Olası navlun geliriyle birlikte yakıt, liman masrafları ve komisyon masraflarının yanına ekleyeceğimiz veriler, tam olarak o seferle ilgili olası bulduğumuz riskleri de mutlaka içeriyor olmalı. Mevsim şartlarına göre hava koşulları, kanal geçiş süreleri, liman tahditlerine bağlı olarak gerçekleşebilecek zaman kayıpları vb. teklif edilen olası taşımalarda sayısal olarak yer almayan an-

cak sefer hesaplarına mutlaka dahil edilmesi gereken risklerin maliyetleri olarak karşımıza çıkıyor. Bu risklerin doğru analizi ise; o sefer için talep edeceğimiz ya da kabul edeceğimiz navlun seviyesinin, kazanacağımız ya da kaybedeceğimiz para miktarının en büyük belirleyicisi.

Öte yandan teklif edilen taşımalar için yapılan sefer hesaplarından ayrı olarak, amortisman ve operasyon maliyetlerinin de detaylı ve dikkatli bir şekilde ele alınarak, doğru ölçümlerle hesaplanması bizler için çok önemli. Operasyon maliyetleri öyle ya da böyle her armatör ve işletmeci ofisin kendi organizasyonu içerisinde belirleyerek hesapladığı bir maliyetler silsilesiyken, kimimiz amortisman ölçümleri konusunda aynı derecede hassas değiliz. Bu hassasiyet eksikliğinden tek faydalanan ise zincirin bize en uzak halkası olan sefer kiracıları.

Örnekle;

2,500,000.00 Amerikan Doları fiyatla 7,000 DWT kapasiteli, (2,500 ton lighthouse ağırlığında) 10 yaşında bir kuru yük gemisini 1,000,000 Amerikan Doları öz sermaye ve 4 sene vadeli 1,500,000.00 Amerikan Doları banka

MALİYETLER		
AMORTİSMAN	OPERASYON MALİYETLERİ	SEFER MALİYETLERİ
Gemi Bedeli	Personel Masrafları	Yakıt Giderleri
Kredi Masrafları	Gemi İşletme Sarf Malzeme Giderleri	Liman Masrafları
Hurda Değeri (-)	5 Yıllık Bakım Giderleri	Komisyon Giderleri
	3 Yıllık Bakım Giderleri	Yük Gözetim Giderleri
	Yedek Parça Giderleri	Kanal Geçiş Giderleri
	Klas Kuruluşu ve Sörvey Giderleri	Yük Hasar Kaydı (Claim) Giderleri
	Bayrak Devleti ve Sörvey Giderleri	
	Temsil vs İkrâm Giderleri	
	Tekne & Makine Haber Kaydı (Claim) Giderleri	
	P&I Personel vs Kirlilik Hasar Kaydı Giderleri	
	Haberleşme vs İletişim Giderleri	
	Ulaştırma Giderleri	
	P&I Sigorta Giderleri	
	FD&D Sigorta Giderleri	
	Tekne&Makine Sigorta Giderleri	
	Savaş Riski Sigorta Giderleri	
	İşletme Giderleri	

(*) Maliyetler: Amortisman, Operasyon Maliyetleri, Sefer Maliyetleri

kredisi ile satın aldığımızı, bankadan aldığımız kredinin 4 senede bize toplam maliyetinin 350,000.00 Amerikan Doları olduğunu varsayalım. Bahsi geçen yatırımın armatör için maliyeti 2,850,000.00 Amerikan Doları olacaktır. Bu yatırımın ortalama 20 senelik verimli ticari ömrü olacağı varsayımından hareketle; 10 sene sonra geminin hurda fiyatını toplam yatırım maliyetinden çıkardığımızda 10 sene boyunca işleteceğimiz bu geminin bize net maliyetini tespit etmiş oluruz. Ortalama 250 Amerikan Doları/ton hurda fiyatını baz alarak, geminin 625,000.00 Amerikan Doları yaklaşık hurda değerini yatırım maliyeti olan 2,850,000.00 Amerikan Doları'ndan çıkardığımızda karşımızdaki net yatırım maliyeti 2,225,000.00 Amerikan Doları olacaktır. Bu net yatırım maliyeti yatırımcıya sırasıyla yıllık, aylık ve günlük olarak 222,500.00; 18,541.66 ve 618.85 Amerikan Doları'na mal olacak.

Yukarıdaki örnekte yer alan sayılar ve varsayımlar gemiden gemiye, kişiden kişiye ve şartlara bağlı olarak değişiklik gösterecektir. Ancak hiçbirimiz için değişmemesi gereken şey örnekte hesapladığımız 618.85 Amerikan Doları gibi bir günlük maliyetin gemilerimize teklif edilen taşımacılar için yapacağımız sefer hesaplarındaki mutlak varlığı olmalı. Olmalı ki, "iyi" yi, "kötü"yü ve hatta "çirkin"i subjektif olmaktan çıkarabilelim; ölçebilelim. Bu ölçüm-

ler hem armatör ve işletmecilerin mali durumları üzerindeki kontrollerini daha etkin kılacak hem de varsa düşürebilecekleri maliyetler ve talep etmeleri gereken navlun seviyeleri üzerinde daha sağlıklı çalışma olanağı verecektir.

2020-2021...

Oldukça uzun bir seneyi ardımızda bıraktık. 2020 yılına ilişkin genel değerlendirmelerimizi ve 2021 yılından

beklentilerimizi Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) düzenlediği KOSDER Akademi Sektör Söyleşileri'nde ([youtube.com/watch?v=Qf1W_HTHfWs](https://www.youtube.com/watch?v=Qf1W_HTHfWs)) diğer değerli katılımcılarla birlikte dile getirmeye çalışmıştık. Bu fırsatı bizlere sunan KOSDER'e; bu yayında emeği geçen başta Engin Koçak ve Sedat Dumlu olmak üzere bütün emekçilere bu vesileyle bir kez daha teşekkür ederim.





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com



Kitack Lim

IMO Genel Sekreteri

“Türkiye'nin köklü, zengin denizcilik tarihi ve coğrafi konumu; onu önemli bir deniz taşımacılığı merkezi haline getirmektedir.”

Dünya denizciliği Koronavirüs (Covid-19) ile birlikte zorlu bir sürecin içerisine girdi. Küresel pandemi döneminde denizciliğin uluslararası arenada çatı kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), ek tedbirler alarak deniz ticaretinin devam etmesi için önemli adımlar attı. Bunun yanında 1 Ocak 2020'de yürürlüğe giren Düşük Kükürt Yönetmeliği de denizcilik sektörü açısından büyük bir dönüm noktasını oluşturdu. Dergimizin bu sayısında, IMO Genel Sekreteri Kitack Lim ile özel bir röportaj gerçekleştirilerek yaşanan bu gelişmeleri, deniz taşımacılığını ilgilendiren diğer hususları ve Türk denizciliğinin mevcut durumunu konuştuk.

2020 yılında ekonomiler ve taşımacılık arasındaki kritik etkileşim test edilmiştir. IMO, deniz taşımacılığı ve denizcilerin refahını koordine etmek için insanüstü çaba sarf etti. Dünyanın, deniz taşımacılığının dünya için ne kadar önemli olduğunun farkına vardığını düşünüyor musunuz? Sizce

bu çabalar ışığında, ülkeler artık deniz lojistiğinin önemini kavradılar mı ve operasyonları kesintisiz sürdürmek için adımlar atıyorlar mı?

Covid-19 pandemisi küresel, şiddetli ve uzun süreli etkileri ile benzeri görülmemiş sıkıntılara sebep olmuştur. Yine de geçtiğimiz aylar bizlerin ve bütün dünyanın deniz taşımacılığına ne kadar bağımlı olduğunu gösterdi. Denizcilik ulusları, dünyanın dört bir yanındaki küresel tedarik zincirlerini birbirine bağlamanın merkezinde yer alan denizcilik sektörünün değerinin her zaman için farkında olmuşlardır.

Deniz taşımacılığı; ilaçların ve kişisel koruyucu ekipmanların yanı sıra hepimizin ihtiyaç duyduğu hammadde ve emtialar gibi önemli malları teslim etmeye devam etmede önemli bir fayda göstermiştir. IMO, diğer BM ajansları ve taşımacılık STK'ları ile birlikte deniz taşımacılığının sorunsuz bir şekilde

de yürütülmesini sağlamak amacıyla rehberlik geliştirmek ve yayınlamak için çok çalışmaktadır. Kağıtsız ticareti desteklemek için dijitalleşmeye verilen önemin de arttığını görmekteyiz.

Mürettebat değişikliklerini gerçekleştirmek ve sözleşmelerinin ötesinde denizde mahsur kalan denizcilerin rahatlamasını sağlamak için önümüzde hala büyük bir görev var. Denizcilerin kilit işçiler olarak belirlenmesi esastır. IMO, özellikle mürettebat değişikliklerinin kolaylaştırılması yoluyla operasyonların güvenli bir şekilde devam etmesini sağlamak için üye devletler, BM ajansları ve nakliye endüstrisi ile birlikte çalışarak hiçbir çabadan kaçınmamıştır. Covid-19 pandemisinin başlamasından bu yana denizcilik sektöründeki iş birliği ve uyum seviyesinden etkilendim.

IMO'nun elektronik veri alışverişini

zorunlu hale getiren Kolaylaştırma Sözleşmesi kapsamındaki standartlar Nisan 2019'da yürürlüğe girmiştir. Pandemi, bize bunun ne kadar hayati olduğunu gösterdi. Çeşitli devlet kurumlarının ihtiyaç duyduğu tüm bilgilerin tek bir portal aracılığıyla sunulmasına izin vererek ve liman faaliyetlerini tedarik zincirinin yararına olacak şekilde kolaylaştırarak, verimliliği güçlendirmek için denizcilik tek pencere kavramının daha geniş bir şekilde onaylanması gerekmektedir.

Yapacak çok işimiz var. Odak noktamız çözüm bulmak ve Covid-19 sonrası dünyaya hazırlanmak olmalıdır. Deniz taşımacılığı hizmetleri ve denizcilerin dünya ticaretini gerçekleştirme kabiliyeti, bu pandemiye müdahale etmenin ve nihayetinde üstesinden gelmenin merkezinde yer almaktadır.

Salgın başlamadan önce, deniz taşımacılığı da başka bir kritik değişime uğradı: IMO 2020 kükürt azaltımı.

Sizce deniz taşımacılığı bu değişikliği nasıl karşıladı? Hala iyileştirilebilecek alanlar var mı? Daha da önemlisi, kontrolü daha zor olan CO2 emisyonları için uzun vadeli plan nedir?

1 Ocak 2020'den itibaren gemilerin akaryakıtında "IMO 2020" küresel kükürt sınırının uygulanması bir başarı öyküsüdür. IMO üye devletleri ve kilit endüstri paydaşları, gemilerden kaynaklanan kükürt oksit emisyonlarını azaltmak için sorunsuz geçişi sağlamak üzere, uygulamanın ilk aylarında olduğu gibi yürürlüğe girmesine kadar yorulmadan çalıştılar.

Covid-19 pandemisine rağmen, 1 Ocak'taki geçişten bu yana uyumlu akaryakıt tedarikinin yeterli olduğu şimdiye kadar kanıtlanmıştır. IMO'ya bildirilen az sayıda uygun olmayan yakıt vakası olmuştur. Pandemi sırasında liman devleti kontrolünün karşılaştığı zorlukları fark etsek de, IMO 2020 'ye geçiş, yüzde 0,50 düşük kü-

kürtlü yakıt kesinlikle başarılı olmuştur. Bu insan sağlığı ve çevre için harika bir haberdır.

Sera gazı (GHG) emisyonları konusunda IMO, naklieden kaynaklanan toplam yıllık sera gazı emisyonlarının 2008 yılına kıyasla 2050 yılına kadar en az yüzde 50 oranında azaltılması ve uluslararası deniz taşımacılığının karbon yoğunluğunun 2030 yılına kadar 2008 yılına kıyasla karbondan yüzde 40 oranında arındırılması konusunda IMO Sera Gazı Stratejisi'nde belirlenen hedefleri karşılamak için sıkı bir şekilde çalışmaya devam etmektedir. Gemilerin karbon yoğunluğunu azaltmak için teknik ve operasyonel bir yaklaşımı birleştirmelerini gerektiren kısa vadeli önlemlerin yakın zamanda onaylanması önemli bir adımdır.

Bu durum 2021'de kabul edilmesi öngörülen karbon yoğunluğu derecelendirme sistemini belirlemek için



bağlantılı kılavuzların geliştirilmesinin temelini oluşturmaktadır. Orta ve uzun vadeli önlemlerle ilgili çalışmalar artık IMO'da odak noktası olacak.

Düzenleme madalyonunun bir yüzüdür. Emisyonları azaltmak için başta Ar-Ge ve altyapı olmak üzere büyük yatırımlara, yeni teknolojilere, yeni yakıtlara ve inovasyona ihtiyaç vardır. IMO, pilot projelerin yürütülmesini sağlayan küresel projeleri desteklemektedir. IMO ve BM Çevre Programı 2021 yılında büyük bir deniz inovasyon forumuna ev sahipliği yapacak.

Taşımacılıktan kaynaklanan sera gazı emisyonlarını kademeli olarak azaltmak kolay bir iş değildir. Önerilen ve kabul edilen önlemlerin etkilerinin, özellikle uluslararası taşımacılığa bu kadar güvenen Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri ve en gelişmiş ülkeler söz konusu olduğunda, tam olarak değerlendirildiğinden emin olmalıyız. Ancak üye devletlerin ve endüstrinin desteğiyle, karbonsuzlaştırmaya giden yolda denizcilığe liderlik etmek için elimizden gelen her şeyi yaptığımızı ikna oldum.

Pandemi nedeniyle, yerel (küreselden ziyade) üretime ve nihayetinde kısa mesafe deniz taşımacılığına olumlu etkiye artan bir vurgu var. IMO'nun araştırması bu konuda ne öneriyor?

Pandemi, hem taşımacılık ihtiyacının devam ettiğini hem de hayati malları ve malzemeleri sunmaya devam etmek için deniz taşımacılığının önemini göstermiştir. Bununla birlikte, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD), 2020'de uluslararası deniz ticareti hacminin yalnızca yüzde 4,1 oranında düşmesini ve küresel ticaretin 2020'nin üçüncü ve dördüncü çeyreğinde yeniden canlanmasını öngörüyor.

Bu nedenle, uluslararası deniz taşımacılığı ticaretinin, özellikle ihtiyaç duydukları malların kaynaklarından uzakta bulunabilecek Gelişmekte Olan Küçük Ada Devletleri ve genel olarak sürdürülebilir bir Covid-19 sonrası toparlanma için son derece önemli ve hayati olmaya devam edeceğinden eminim, çünkü deniz taşımacılığı en verimli ve uygun maliyetli taşıma şeklidir.

Türk denizcilik camiasında yakın dostlarınız olduğunu biliyoruz. Türk denizciliğinin mevcut durumunu ve bu camianın dünya denizciliğine katkısını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Türkiye, 1958 yılından bu yana IMO'nun değerli bir üyesidir ve IMO'nun yönetim organı olan IMO Konseyi'nin bir üyesidir. Türkiye'nin köklü, zengin denizcilik tarihi ve coğrafi konumu; onu önemli bir deniz taşımacılığı merkezi haline getirmektedir.

Covid-19 pandemisi hepimiz için zorluklara yol açmıştır ve deniz adamlarının deniz taşımacılığının merkezine yerleştirilmesini sağlamak tüm denizcilik ülkelerinin görevidir. Türkiye'ye dünya deniz taşımacılığına yaptığı katkılarından dolayı teşekkür ediyorum.

Pandemi sona erdiğinde ve normalleşmeye başladığımızda, ülkeler arasında, bölgeler arasında ve deniz taşımacılığı ve limanlarla ilgili olarak tüm taraflar arasında iş birliği kilit önemde olacaktır.



GAZİMAĞUSA TERSANESİ – KIBRIS



KOSDER
ÜYELERİNE
ÖZEL %10
İSKONTO

CAZİP
ÖDEME
KOŞULLARI



- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 120 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > 25.000.DWT'A KADAR HAVUZ İMKANI
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK



Daha fazla bilgi için bize ulaşın:

M. GÖKALP GÜNDOĞDU / ÇAĞLA İZKAN

Tel: +90 533 882 00 30 / +90 533 849 05 10 / repair@shipyardcyprus.com

Liman İçi PK6, Gazimağusa Tersanesi, G.Mağusa, K.K.T.C

Şirket Tel: +90 392 365 30 55 Fax:+90 392 365 26 08



Mustafa Çalışkan

Uzak Yol Baş Mühendis

Denizcilik hayatına 1987 yılında şimdiki adıyla İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Makine Bölümü'nden mezun olarak başladı. Yüksek lisansını Yıldız Teknik Üniversitesi İşletme Yönetimi Bölümü'nde tamamladı. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Denizyolları İşletmesi'nin muhtelif gemilerinde çalıştı. Savunma sanayinde bir süre proje mühendisi olarak çalıştıktan sonra Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde uzun yıllar daire başkanlığı yaptı. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nde Daire Başkanlığı ve Genel Müdür Vekilliği yaptı. Halihazırda Ulaşım Emniyeti İnceleme Başkanlığı'nda görev yapmaktadır.

Şirketler, Kurum ve Kuruluşlar için Hayat Memat Meselesi: Kurumsallaşma

Günümüzde salgın hastalıklar, ekonomik kriz ve belirsizliklerle risklerin olağanüstü arttığı ekonomik koşullarda koca koca firmaların iflas ettiğini, kapandığını, çalışanlarını ve müşterilerini perişan ettiğini duyuyoruz. İş başvurusunda, mülkümüzü kiraya verirken, mal alırken, müşteriyken, iş birliğine giderken, çalışırken vs. kurumsal kimlik arıyoruz.

Firmalar, kurumlar/kuruluşlar birer canlı organizma gibidirler. Nasıl ki bir canlı doğar, yaşar, ölür; organizasyonlar da öyle... Uzun ömürlü, kalıcı ve sağlıklı olmaları belirli kuralların hayatlarına hâkim olmasına bağlıdır.

Bu noktada **kurumsallaşma**; önemini yitirmeyen bir kavram olarak organizasyonların **kurumsallaşması** karşımıza çıkar. İmdi, kurumsallaşmanın efradına câmi, ağıyarını mani bir tanımla başlayalım. Kurumsallaşma, "Bir kuruluşun belirli kişilerin varlığından ve keyfi davranış/kararlarından bağımsız olarak, sürdürülebilir yapıda bekasını ve gelişimini" devam ettirmesidir.

Tarih boyunca, nüvesinde akıl ve güven olan kurumsallaşmanın neyine itibar edilir; hukukuna/adillğine, düzenine/sistematikliğine, doğruluğuna ve dürüstlüğüne, öngörülebilirliğine, rasyonelliğine, şeffaflığına, netliğine, tutarlılığına, hesap sorulabilirliğine, etik kodlarına, saygınlığına vs...

Aslında, kişi bazında da kavram karşımıza çıkar; hırsına, hevâ ve hevesine tabi olmayan yukarıdaki niteliklerle

kurumsallaşmış kişilik karakteri dost olarak hepimizin tercih nedenidir. İnsanların, dijital devrimin yaşandığı bu çağda, en fazla güvenilir, diğer bir ifadeyle kurumsallaşmış karaktere sahip bir dosta ihtiyaç duydukları da bir vakiadır.

Ülkemizdeki şirketlerin yüzde 95'inin aile şirketi olduğu, sadece yüzde 30'u ikinci kuşağa, yüzde 12'si üçüncü kuşağa, dördüncü kuşağa geçebilenlerin oranı ise yüzde 3'de kaldığı göz önüne alındığında kurumsallaşmanın önemi ortaya çıkıyor. Rasyonel gerçeklikten, hukuk-etik ve bilimsel yöntemlerden uzak, his ve hırsa dayalı, ben merkezli idare ve kararlarla yönetilen kurumların ömrü kısa olur; ne yazık ki günümüzde ortalama ömür 25 yıl olarak hesaplanmaktadır.

Kurumsallaşmış devlette, güç/kuvvet ve mensubiyet yerine hukukun üstünlüğü; kurumsallaşmış şirkette ise patron yerine kuralların hâkimiyeti vardır.

Kurumsallaşma, denizcilik gündeminin her daim en önemli konularından biri olmuştur. Genel olarak, Denizcilik, uluslararası ve stratejik sektör olması hasebiyle ülkemizin bir nevi vitrini/ itibarı olduğundan tüm denizcilik şirketleri tarafından kurumsallaşmanın veya kurumsal yapıyı sürdürmenin çok önemli ve öncelikli bir mesele olarak görülmesi gerekir. Her ne kadar kurumsallaşmış şirketlerimiz olsa da sayıları azdır. Buradan kurumsallaşmanın, özellikle denizcilik şirketlerinde isteğe bırakılabilecek bir konu

olmadığı sonucu da çıkarılabilir.

Ciddi deniz kirliliğine, kaçakçılığa konu olan veya hacizli olarak personelinin kumanyası dahi olmadan içinde mahkûm edildiği yabancı bir ülkede tutulan Türk bayraklı geminin ve gemi adamlarının halinin, o ülke medyasında yer alması, şüphesiz milli itibarımızı zedeleyen örneklerdendir.

Kurumsallaşmanın alametifarikası nelerdir?

Firmalara/kurumlara hayat veren kurumsallaşma sonucu:

- ▶ Tüm kuralların ve prensiplerinin en başta patronu/yöneticileri ve tüm çalışanları bağladığı,
- ▶ Beşeri sermayenin en büyük ve önemli değer olarak görüldüğü, nepotizmden (eş-dost akraba kayırmacılığından) uzak durarak, liyakat esasına göre profesyonellerce işlerin yapıldığı, kariyer ve performans yönetiminin etkin uygulandığı,
- ▶ Doğru işlerin doğru süreçlerle yapıldığı, (Peter Drucker)
- ▶ Tüm çalışanlarda patrandaki sorumluluk ve sahiplenme duygusunun oluşturulduğu, çalışan aidiyetinin ve sadakatinin azami oranda sağlanmasıyla personel devir daiminin asgariye indirildiği,
- ▶ Belge, bilgi, süreç, insan kaynakları, müşteri ilişkileri vs. yönetimiyle entelektüel sermayenin muhafaza edildiği,



- ▶ Her türlü anlaşmaların hukuka uygun yazılı yapılarak uygulandığı,
- ▶ Faaliyetlerin stratejik plan, bütçe ve takvimlendirilmiş program; zaman ve zeminde, belirlenmiş sorumluluklara göre sistemli icra edildiği,
- ▶ Belirsizliklerin akılcı bir risk yönetimi ile dengelendiği,
- ▶ Yenilik ve gelişmeye yatkın; değişim ve dönüşüme uyumun sağlandığı,
- ▶ Etik ve âdiliyet ilkelerinden asla ödün verilmediği,
- ▶ Kararların istişare, birleşik akıl ve bilimsel esaslara uygun katılım-cılıkla alındığı,
- ▶ Ürünlerin/hizmetlerin/taahhütlerin arkasında durulduğu, müşteri taleplerine hızlı reaksiyon verildiği,
- ▶ Fiyat politikasının sezgilere ya da duyumlara göre değil, maliyet ve rekabet şartlarına göre belirlendiği,
- ▶ Kurum içinde etkin bir koordinasyon ve raporlama sisteminin tesis edildiği,
- ▶ Veraset işlerinin şirketi etkilemeden sorunsuz çözümlendiği,
- ▶ Tüm firma faaliyetlerinde gösterişten, israftan ve karmaşıklıktan uzak yalınlığın ve mütevaziliğin benimsendiği,
- ▶ Devletle olan işlemler için farklı kaydın tutulmadığı, tüm işlemlerde tek kaydın esas alındığı,

Niteliklere haiz ve bu temel üzerine sağlam bir yapı inşa edilir. Bu yapının tesisi için gerekirse uzman bir kuruluştan profesyonel yardım da alınabilir.

Genel prensiplerin yaşamımızdaki kimi karşılıkları üzerinden kavramı somutlaştıralım:

Müspet manada, yıllar önce Sakıp Ağa'yı (Sakıp Sabancı, Allah rahmet eylesin...) bir fabrikasında işçilerin "Fabrikamıza Hoşgeldin" pankartıyla karşıladıklarını yazan bir gazete haberini; menfi manada, yine yıllar önce çalıştığım kamu kuruluşunda, kurum gelirlerini özet tablolar halinde excel'de düzenleyen bir personele kurumun nasıl mahkûm olduğunu hatırlıyorum.

Yanında bir kişi çalıştırandan, yüzlerce kişi çalışan firmalara kadar maalessen çalışan ve yönetici/patron birbirinden dertlidir. Hâlbuki kurumsal kültürde makbul karakter ve davranışlar için çalışanlarla etik sözleşme yapmadan; mevzuata uygun insani bir performans değerlendirme sistemi kurmadan çalışanların davranışlarından veyahut iş yapmamalarından/tembelliklerinden yöneticinin/patronun şikâyet hakkı yoktur. İstendiğinde pek tabidir ki, taraflar yazılı etik sözleşme ve performans yönetimi ile karşılıklı rıza hukukunu tesis edebilirler. İdare, gemi adamı-donatana karşılıklı hak ve yükümlülüklerin yerine

getirilmesinde Gemi Adamları Disiplin Komisyonu'nda olduğu gibi sektöre özel komisyon ve yaptırımlarla etkin rol alabilir.

Peki, bütün bu söylenenler akla yatkın ve ideal olsa da en büyük engel/zorluk nedir? diye sorulduğunda hiç şüphesiz uygulamada en büyük zorluk; bir taraftan kurumsallaşma istikametinde dönüşüm isterken diğer taraftan ellerinin bağlandığını ya da kısıtlandıkları duygusuna kapılan patron veya yöneticiler ile tüm çalışanların yıllara sâri edindikleri alışkanlıklardır. Tabidir ki, aşkın kişilikli patron ve yöneticiler eliyle kurumsallaşma hayat bulabilir. Dolayısıyla, patron ve kurum yöneticilerinin mevcut durumdan şikâyet ve kişileri karalama yerine, söz konusu kurumsal yapı ve kültüre dönüşüm için hızlıca kolları sıvayarak eğitim ve uygulama süreçlerini başlatmaları gerekir. Denizcilik özelinde konu, ülke çıkarını ve itibarını da ilgilendirdiğinden meslek örgütlerinin de süreçte koordinasyon ve rehberlik göreviyle etkin rol almaları vazgeçilmezdir.

Kurumsallaşma, patron için verimlilik, kârlılık, kalite, personel ve müşteri sadakati, büyüme, krizlere dayanıklılık; çalışan için huzur, güven ve mutluluk demektir. Tüm firmalar ve meslek örgütlerini kapsayan topyekûn dönüşüm için harekete geçme zamanı! Öyle ya, bir işe başlamak yarı yarıya bitirmek demektir.



Gemilerde Mesleki Yetkinlik Nasıl Kazanılır?



Murat Bakal

Marmara Üniversitesi
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür

İlk olarak yeterliliğin genel bir ifade ile tanımını yapmak gerekirse : "Geçerliliği kabul edilen bir öğretim programının başarıyla tamamlanması sonucu o program için öngörülen öğrenme kazanımlarının kazanıldığını onaylayan ve yetkili bir otorite tarafından basılı olarak verilen derece, diploma, ehliyet veya sertifika." olarak ifade edebiliriz.

Gemilerde çalışmak isteyen kişiler, her şeyden önce bir liman ya da gemi adamı cüzdanına sahip olmak zorundadır. Bu liman cüzdanının nasıl alındığı, hangi eğitimlerden sonra hangi kazanımların ve ehliyetlerin elde edildiği ayrı bir tartışma konusudur. Bugün burada tartışmak istediğimiz husus, sertifikasyon işlemlerini yerine getirmiş ve bir şekilde gemilerde çalışan insanların gerçek anlamda mesleki yeterliliklerini nasıl kazandıkları, yükselmeleri için gerekli olan şartların ne kadar gerçeği yansıttığıdır.

Genel anlamda bir öğrenmeyi üç kıstasda inceleyebiliriz;

1981 yılında Çaykara, Trabzon'da dünyaya gelmiştir. Denizcilik ile ilgili profesyonel eğitimine Kocaeli Üniversitesi Gemi Makineleri İşletme Bölümü'nü okuyarak başlamıştır. Eğitimini müteakiben Tuzla'da tamir ekiplerinde çalışarak profesyonel anlamda iş yaşamında tecrübeler edinmiş ve ardından deniz yaşamına devam ederek gemilerde Uzakyol Vardiya Mühendisi olarak görev yapmıştır. Eğitim hayatına Kocaeli Üniversitesinden sonra, Marmara Üniversitesi Makine Bölümü'nde lisans derecesinde devam etmiş ve bu mezuniyetlerinin ardından Piri Reis Üniversitesi'nde Uzakyol Baş ve İkinci Mühendislik eğitimini de tamamlayarak deniz yaşamını yönetici kademesinde uzak yol seferlerinde sürdürmüştür. Bu eğitim ve mesleki tecrübelerinin ardından karada da yönetici kademesinde görev alabilmek için Beykent Üniversitesi'nde işletme alanında master derecesinde mezuniyet sağlayarak MBA yapmıştır. Ardından çeşitli denizcilik şirketlerinde makine enspetörülüğü ve teknik müdürlük görevlerini icra etmiş olup halen Rana Denizcilik'te Teknik Müdür görevinin yanı sıra Marmara Üniversitesi Teknoloji Fakültesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına devam etmektedir.

Bilgi-Beceri ve Yetkinlik

'Bilgi' ders içeriğinin hatırlanmasını, tanınması ya da anlaşılmasını, 'beceri' hatırlanan ve anlaşılabilir bilgilerin uygulamaya yönelik kullanılmasını ifade eder. Bilgiler ve beceriler bir ders, bir ünite ya da bir dönem gibi kısa zaman diliminde gelişirler ve bireylere göre değişmeyen yanıtlara sahiptirler.

Becerilerin gelişmesi daha çok bilgi düzeyindeki öğrenmelere bağlıdır. Bir beceri, birden çok bilginin birleşiminden oluşan yeni bir yapıdır ve bu bilgilerin kullanılmasını içerir. Örneğin; ilişkilendirme, örnek verme, neden-sonuç ilişkisi kurma, kompozisyon yazma, genelleme yapma, benzer ve farklı yönleri bulma beceriye örnektir ve bir becerinin başarıyla yapılabilmesi, birden fazla bilginin aynı anda kullanılmasını gerektirir.

Yetkinlik Türkçede 'olgunluk, kemal, mükemmeliyet' olarak belirtilmektedir. Bu anlamda yetkinlik, "Bilgi ve beceri bakımından olgun olma, eksiksiz olma, başka bir deyişle; bilgi ve beceri bakımından gelişmiş olma." durumudur.

Yetkinlik bir anlamda becerilere benzer; ancak çok daha karmaşık bir yapıya sahiptir. Yetkinlik, kişinin başarısının gelişmesine yardım eden üst düzey düşünme becerisidir. Yetkinlik, bilgi ve becerinin özümsemesini, öğrenilen bilgiyle doğrudan bağlantısı olmaksızın daha bireye özgü ve yaratıcı eylemlerin yapılabilmesini içerir.

Sektörde 21. yılımı doldurduğum bu günlerde, gemilerde mesleki yeterlilik veya yetkinlik düzeyinin yeterli olmadığını rahat bir şekilde ifade edebilirim. Görev içeriğinin ve sorumluluk-

ların fazla olduğu ve nitelikli insan kaynağının istihdamını gerektiren pozisyonlar için işletmenin vizyonu ve misyonu doğrultusunda istihdam politikalarının oluşturularak işe alma ve yerleştirme sürecinin gerçekleştirilmesi gerekir. İnsan kaynağı gereksiniminin karşılanması sürecinde işletmenin izleyeceği istihdam politikası önemli bir yere sahiptir.

İnsan kaynakları yönetiminin en temel ve belirgin fonksiyonlarından biri olan gemi adamı seçimi için kurumun amaçlarını gerçekleştirecek kişilerin tespit edilmesi, günümüzde başlı başına bir iş olarak karşımıza çıkar. Her etkinliğin en önemli bileşeninin insan olduğunun anlaşılmasından bu yana, alanında etkin, nitelikli ve uzman personel gereksiniminin belirlenmesi ve uygun kişilerin işe alınmaları çok daha belirleyici bir süreçtir. Kurumun amaçlarını benimseyecek ve belirlenen işin gerektirdiği özellikleri gösteren çalışanlar bulmak kolay değildir.

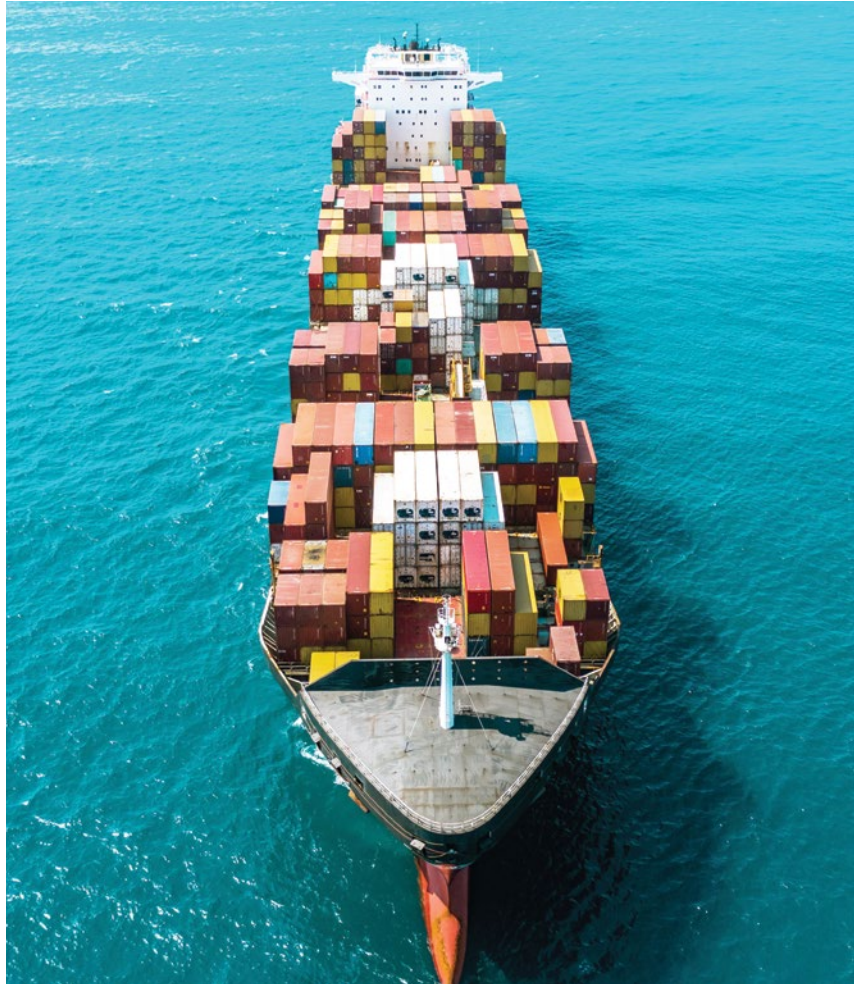
Bir şekilde ehliyetlerini almış ve gemilerde çalışan kişilerin mesleki yetkinlik açısından değerlendirmeleri yapıldığında karşımıza çıkan en büyük eksiklikler aşağıdaki gibidir.

- ▶ İngilizcenin yeterli seviyede bilmiyor olmaması
- ▶ Mesleki sorumluluktan uzak olunması
- ▶ Deniz örf ve adetlerine vakıf olmamak
- ▶ İnsan ilişkilerindeki başarısızlık

Yetersiz mesleki bilgi aslında her zaman karşılaşılan bir durum da değildir. Türk zabıtlarının ve personelinin genel olarak mesleki bilgi seviyesinin ortalamaların üzerinde olduğu söylenebilir. Burada mesleki yetkinlikten bahsettiğimiz için konuyu sadece spesifik olarak ele almamız gerekir. Örneğin; bir başmühendisin mesleki yetkinliğini sadece makineler hakkındaki bilgi seviyesi ile değil, diğer özellikleri ile de yorumlayabiliriz. Çünkü sadece denizde değil, karada da geçerli bir kurum olan sorumluluk bilinci, yöneticilik becerileri gibi farklı becerilerle bütünleştiğinde ortaya bir değer çıkmaktadır. Bu yönümüzün eksikliğini özellikle zabıtlarımızda gözlemlemekteyiz.

Peki, gerçek mesleki yetkinlik nasıl kazanılır?

Bir gemi zabıtının -mesleğinde ne kadar iyi olursa olsun- mutlaka iyi bir



İngilizceye sahip olması gerekir. Bir sövrey ya da denetleme zamanında yabancı bir dilde anlaşamaz ve sadece vücut dilimiz ile iletişim kurmaya çalışırsak yaptığımız işte yetkin olmayız.

Mesleki sorumluluk kavramı son derece önemli bir kavramdır ve genel olarak bu davranış biçimini sonradan kazanmak zordur. Bu nedenle; eğitim ve öğretimin ilk basamağı olan ilköğretim yıllarından itibaren çeşitli sosyal alanlarda, projelerde, oyunlarda kişilere sorumluluk vererek, o sorumluluk gerektiren iş gerçekleşmeyince kendini rahatsız hissetmesi gerekliliğini hisseden bireyler yetiştirmek zorundayız. Okuldan ve aileden gelen bu sorumluluk bilincini ilerleyen senelerde kazanmak çok zordur. Önemlilik arz eden bu duygu olmaz ise, insan mesleğinde etkin bir düzeye gelemeyiz.

Deniz örf ve adetlerine saygılı olma da üzerinde durulması gereken bir diğer konudur. Bir kişi istediği kadar spesifik alanda kendini kanıtlamış olsun, denizdeki örf ve adetleri bilmez ve uygulamaz ise bu meslek dalında yetkinlik kazanmış sayılmaz.

İnsan ilişkilerindeki başarısızlık da irdelenmesi gereken başka bir husustur. Özellikle gemi zabıtlarının en önemli görevlerinden biri de; üst ve astları ile iyi iletişim kurmaları ve işleri iyi yönetebilmeleridir.

Her şeyden önce bunu gerçekleştirebilmek için; egodan arınması ve karakter özelliklerinin yüksek olması gerekir. Baskı ve mobbing bir yönetim biçimi değil, yönetimi bilmeyenlerin kabile ülkelerine benzer bir şekilde güç gösterisi sağlama çalışmalarıdır. İyi ilişkiler kuramayan, iyi yönetici olmayan ve motivasyon sağlayamayan bir zabıt yetkin olamamıştır.

Genel olarak yetkin olmayı farklı bir perspektiften ele alarak ve yetkinlik düzeyini mesleğimiz ile ilgili teknik bilgilerin dışında tutarak, denizcilik mesleği başlığı altında değerlendirmeye çalıştık. Bu anlatılanlar çerçevesinde, özellikle yeni neslin ve meslektaşlarımızın mesleki hayatlarını bu yönleri ile de değerlendirip geliştirme çabası içine girmeleri, denizciliğimizin gelişimi açısından da büyük öneme sahiptir.



Cumhur Güzelçiftçi

Grand Bosfor Ltd. Kurucusu
Genel Müdür

Denizcilik hayatına 1994 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü'nden mezun olarak başladı. 1996 yılında Azov Shipping'in İzmir Temsilcisi Bumerang Denizcilik şirketinin pazarlama departmanı, 1998 yılında İnci Lojistik A.Ş. acente müdürü, 2003 yılında Arkas Holding'in Odessa'daki temsilciliğinin kurucu yöneticiliği, 2008 yılında Arcelor Mittal Packaging Ukraine Ltd.'nin Odessa organizasyonu için çözüm ortaklığı yaptı. Halen Odessa'da şirketi Grand Bosfor Ltd. ile denizcilik sektörüne hizmet vermektedir.

Ukrayna

Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin en renkilerinden birisi olan Ukrayna aynı zamanda Türkiye'nin kuzey deniz komşusudur. 44 milyon nüfusa sahip olan ülkede, verimli topraklar ve madenler tarım ve sanayinin gelişmesinde kök neden olmuştur. Dokuz adet UNESCO kültür mirasına ev sahipliği yapan ülkede, turizm ve eğlence sektörü önemli bir gelir kalemini oluşturmaktadır. Tüm bunların yanında ülkenin Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler içindeki en belirgin özelliği, limanlarıyla öne çıkmasıdır. Ukrayna, Sovyetler döneminde büyük Sovyet coğrafyasının yük giriş kapısı olarak konumlanmasına neden olmuştur. 2014 yılında Kırım'ın Rusya tarafından ilhak edilmesine kadar bu görevi yerine getirmeye devam etmiştir. Bu nedenle sadece denizyolu değil, tedarik zincirinde demiryolları ve karayolu taşımacılığı ile de önemli bir altyapıya sahip olmuştur.

2014 yılında başlayan jeopolitik krize kadar Ukrayna, Odessa ve Cernomors (eski adıyla Ilichevsk) limanları ile stratejik değerini arttırmaktaydı. Bu limanlar; Rusya, Moldova, Beyaz Rusya ve Orta Asya ülkeleri hatta Bal-

tıklara taşınan yükler için çok önemli limanlar olmuşlardır. 2014 yılından sonra limanların kapasiteleri düştükten sonra alternatif çözümler devreye sokulmaya çalışılsa da bu alternatifler Ukrayna limanlarının coğrafi ve altyapı avantajlarına halen sahip olamadılar. Bu da zaman içinde tekrar ticaretin yönünün bu limanlara kayma potansiyeli olduğunu işaret etmektedir.

Ukrayna'nın dış ticaret istatistikleri

2019 verilerine göre ülkenin;

ihracatı 50 milyar dolar civarındadır. İhraç edilen başlıca ürünler: Demir ve çelik ürünleri, hububat, mısır, soya fasulyesi, gübre vs.

İthalatı ise 60 milyar dolar civarındadır. İthal edilen başlıca ürünler: Petrol, her türlü endüstriyel makineler, elektronik - elektronik aletler ve aksesuarları, beyaz eşya, gıda ve tekstil ürünleri.

Başlıca ticaret ortakları: Rusya, Almanya, Çin, Belarus, Türkiye, Polonya ve İtalya

Türkiye ile ikili ilişkiler

Aşağıda iki ülke arasındaki ticari gelişim rakamlarla verilmiştir.

Türkiye ile Ukrayna arasında 2013 yılında görüşmelere başlanılan Serbest Ticaret Anlaşması'nda (STA) son aşamaya gelinmiştir. İki ülke arasında ilişkilerin önemli aşama kat ettiği bu

	2015	2016	2017	2018	2019	2018/2019 % Değişim
İhracatımız	1,181	1,330	1,465	1,684	2,156	28
İthalatımız	3,519	2,596	2,936	2,753	2,725	-1,2
Ticaret Hacmi	4,700	3,926	4,401	4,437	4,881	10
Denge	-2,338	-1,266	-1,471	-1,069	0,569	

Kaynak: 2015-2019 TÜİK (milyon Dolar)

dönemde, STA'nın bir an önce sonuçlanmasıyla karşılıklı ticaret hacminin 10 milyar dolara ulaşması beklenmektedir. Diğer taraftan iki ülke arasında askeri iş birliği ve imzalanan yeni anlaşmalarla ilişkilerin daha da derinleşmesini beklemekteyiz.

Başka bir anlaşma da iki ülke arasında pasaportsuz seyahat edilebilmesi için Aralık 2011'de imzalanmıştır. Bu durum karşılıklı uçak seferlerinin ve turist sayılarının artmasının önünü açmıştır. 2012 yılında 500 bin seviyesinde olan turist sayısı, 2019'da 1 milyon 996 bin olarak gerçekleşmiştir. Covid-19 salgınının yaşandığı 2020 yılında ise; ilk üç çeyrek rakamları ile Ukrayna'dan Türkiye'ye gelen turist sayısı ilk üç ülke arasında yerini almıştır. Ukrayna'da pek çok Türk markasına rastlamak mümkündür. Telekomünikasyon ve zincir mağazaların yanı sıra cazibe merkezi pazarlarda da Türk malları satılmaktadır.

Ukrayna limanları

Ukrayna Karadeniz kıyısı limanları ve iç limanlarıyla büyük/küçük kapasiteli 17 limana sahiptir. Bunlar arasında en önemlisi Odessa Limanı'dır. Bir liman şehri olarak kurulmuş olan Odessa, Sovyetler zamanında sahip olduğu lojistik altyapısı ile tüm Sovyet coğrafyasına hizmet vermiştir. Odessa, geniş bir alanda kurulmuş, her türlü yükün elleçlenebileceği liman imkânlarına sahip ve liman sonrası taşıma

için çok iyi planlanarak inşa edilmiş demiryolu bağlantısı olan önemli bir liman şehridir. Cornomora Limanı, Odessa Limanı'nın lojistik altyapısına entegre edilerek hizmet vermeye başlamıştır. 2014 yılına kadarki süreçte bu iki limanın kapasitelerinin dolması nedeniyle Yuzni Limanı özel sektör yatırımı ile devreye girmiştir. Üç büyük limanın yanı sıra; Kerson, Nikolaev, Berdiyansk, Izmail, Belgrad Dnistrovskiy (Akkerman), Mariupol şehirlerindeki limanlar da Ukrayna ile birlikte komşu ülkelere ve Orta Asya ülkelerine hizmet vermektedir.

Ukrayna limanlarının bağımsız ülkeler topluluğuna giriş kapılarından birisi olmasından dolayı, bu büyük coğrafyada yüklerin nihai varış yerlerine ulaşmasında ağırlıklı olarak intermodal taşıma modeli uygulanmaktadır. Son dönemde; tedarik zinciri yönetiminde liman ve liman sonrası bölgelerde depo yönetimi de intermodal taşımacılığının bir halkası haline gelmeye başlamıştır. Bu model, İpek Yolu Projesi'nin devreye girmesiyle de yoğun olarak kullanılmaya devam edecektir.

Günümüzde müşteriler yüklerinin sadece limana kadar taşınmasının yanında liman sonrası hizmetleri de tek elden almayı talep etmektedir. Hatta malların üretim bandından market raflarına kadar uzanan sürecini de lojistik şirketleri organize eder hale gelmişlerdir. Bu durum lojistik sektö-

ründeki oyuncuların teknoloji, hizmet çeşitliliği ve buna ayak uydurmuş bölgesel acenta ağı ile yeni normalde yakalamaları gerektiğini göstermektedir. Diğer taraftan liman sonrası hizmetlerinin önemini gören büyük konteyner taşımacılığı yapan oyuncuların da bu pazarda var olacak yeni organizasyon yapılarını oluşturdukları gözlemlenmektedir.

Ukrayna, Doğu ve Orta Avrupa'ya açılan bir kapı olarak yeni İpek Yolu taşımacılığında zemin kazanma adına adımlar atmıştır. Bu çerçevede; Rusya'nın tüm engellemelerine rağmen 2020 yılı temmuz ayında Çin'den Ukrayna'ya ilk demiryolu hizmeti servise başlamıştır. 6 Temmuz'da Wuhan'dan yola çıkan ilk konteyner treni Kiev'e, Xi'dan yola çıkan ilk konteyner treni ise; 9.000 km yolu 20 günde kat ederek 12 Ağustos'ta Kiev'e ulaşmıştır.

Bir Kuşak, Bir Yol Projesi dünya ticaretinin geleceğine şekil verecektir. Bu kuşak üzerinde işlerini büyütmek isteyen tüm taraflar yeni stratejini oluşturacak ve işlerini geliştireceklerdir. Bağlantılı olarak geleceğin lojistik şirketleri, teknolojileri, güçlü merkezi ve yerel organizasyon yapıları, yenilikçi bakış açıları ile yeni fırsatları yakalamaya çalışacaklardır. Kaynaklarını etkin kullananlar kazanacaktır. Ukrayna kuzey kol üzerindeki stratejik konumu ile cazibe merkezlerinden birisi olma-ya adaydır.



2020/Covid-19 ve ticaret hayatına etkisi

Covid-19 tüm ülkeleri etkilediği gibi Ukrayna'yı da olumsuz etkilemiştir. Çin'de salgının başlaması ile üretim faaliyetlerinde aksaklıklar başlamıştır. Çin'e ham madde götüren gemilerin yüklerini boşaltamaması, gemilerin liman operasyonlarındaki yavaşlamalardan kaynaklı gecikmeler, konteyner hareketlerinin durağanlaşması ve liman sonrası konteyner hareketlerinin durması gibi sayabileceğimiz birçok sebepten dolayı Çin'den sonra gemi varışlarındaki gecikmeler, bir sonraki limanın ihtiyacı olan boş konteyner pozisyonlamalarında problemler yaşanmasına neden olmuştur. Benzer problemler Avrupa limanlarında ve diğer limanlarda da devam etmiştir. Karayolu ve demiryolu ile giden yüklerin sınır geçişlerindeki kontrollerden dolayı geç varışları, dönüşlerinde aynı şekilde problemler yaşanmasına neden olmuştur. Tüm bunların sonucunda, navlun bedellerinde artışlar meydana gelmiştir. Acil veya geciken mallardan dolayı şirketler havayolu taşımacılığına yönelmişler fakat ortaya çıkan talep fazlası ve havayolu şirketlerinin uçuşlarını azaltmasıyla navlunlar burada da artmıştır. Navlun artışlarının üretim maliyetlerini yükseltmesiyle birlikte yaşanan gecikmeler ve salgındaki gidişatın belirsizliği,

siparişlerin iptallerine neden olmuştur. Ukrayna, salgının başlangıç döneminde Çin'den ithal edeceği tüketim mal siparişlerini yüzde 60 oranında iptal etmiştir. Ülkelerin kapılarını kapatması ile kara ve demiryolu taşımacılığı neredeyse durma noktasına gelmiştir. Havayolu şirketlerinin bir iki istisna dışında uçuşlarını durdurması ile ağırlıklı olarak taşıma deniz yoluna kaymıştır.

Alınan önlemler neticesinde ticaretin neredeyse durma aşamasına gelmesi tüm dünyada ekonomik sorunları zirveye taşımıştır. Haziran ayı itibarıyla başlayan dünyadaki normalleşme ile tedarik zincirindeki halkalar da çalışmaya başlamıştır. Büyük tonajlı yük alımları artmış durumdadır. Tahıl, maden, demir çelik gibi stoklanabilir ürünlerdeki büyük tonajlı alımlar, büyük tonajlı handy, handy max, supramax gemi taleplerinde artışa neden olmuştur. Stoklanması riskli ve hızlı tüketilmesi gereken mamullerde ise; part kargo tercih edildiği görülmektedir. Diğer taraftan, Çin çıkışlı yüklerin başka ülkelere kaydığı ve bu nedenle ülkelerin kendilerine alternatif pazarlar baktığının da altını çizmek gerekir. Bu duruma paralel olarak Ukrayna, Covid-19 öncesi Çin'den aldığı bazı ürünleri Türkiye'den almayı başlamıştır. Bu dönem ile birlikte Türkiye ile Ukrayna arasındaki ticaret

hacminde yüzde 20'lik bir artış olduğu görülmektedir.

Salgın henüz sona ermediği aksine ülkelerin ikinci dalga ile tekrar önlemler aldığı, ülke geçişlerini sınırladığı ve ekonomik aktivitenin zayıfladığı günlerden geçilmektedir. Maske ve sosyal mesafe kuralları Ukrayna'da da önemsenmemesi nedeniyle hastalık hızla yayılmıştır ve ülke tüm dünya da olduğu gibi aşı ve ilaç beklentisi içerisine girmiştir.

Covid-19, herkesin hayatında radikal değişimlere neden olan, bugün yaşayan tüm nesillerin gördüğü en büyük salgındır. Teknoloji hayatımıza daha fazla girmiştir. Daha fazla evlerimizde olmamıza rağmen iletişim azalmamış ancak önemli ölçüde şekil değiştirmiştir. Ekonominin aktörleri de değişecek ve değişime ayak uyduracaktır. Tüm krizler beraberinde yeni fırsatlar getirir ve yeni normal oluşur. Ben sektör oyuncularının tüm riskleri ve fırsatları değerlendirip, doğru risk analizleri ile kaynaklarını verimli kullanarak yatırımlarını yeni fırsatlara çevireceklerini düşünüyorum. Fark yaratılabilecek pazarlardan birisi olarak Ukrayna, yeni normalde stratejik konumlaması ile fırsatları sunmaya devam edecektir.

Sağlıklı günler dilerim.



ORCAN EFFICIENCY PACK ENERGY SAVING SYSTEMS



**WASTE HEAT TO ELECTRICITY
START SAVING TODAY!**

Economizer-
Exhaust Gases

Engine
Jacket Water



Electricity

Mechanical
Energy



www.artidenizcilik.com

arti@artidenizcilik.com

Yenilenebilir Enerji ve Yakıt Tasarrufu konularında en yeni teknolojileri Türk denizciliğine sunmaya devam ediyoruz.

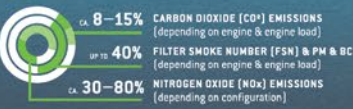
• **Orcan Energy**, gemide kullanılmayan atık ısı enerjisinden 80-95 kw arasında net elektrik enerjisi üretebilen, kompakt enerji geri dönüşüm sistemleri sunmaktadır.

• **Fuelsave** yakıt tasarrufu sistemleri, metanol içerikli bir sistem olup, makine emisyonlarını (SOx, NOx ve CO2) düşürmesinin yanı sıra, yanma verimini artırarak minimum %10 yakıt tasarrufu sağlamaktadır.

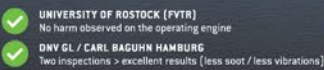
REDUCED FUEL CONSUMPTION



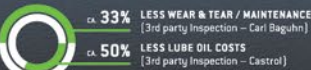
REDUCED EMISSIONS IMO tier I & IMO tier II compliant



NO HARM TO THE OPERATING ENGINE



REDUCED ENGINE WEAR & TEAR



EFFICIENCY ENHANCEMENT FOR MARITIME VESSELS.

PROVEN BENEFITS

DOSYA

KAZA GELİYORUM DER!



Global ticaretin bel kemiğini oluşturan gemiler, aynı zaman dünya sularının çetin şartlarıyla da mücadele ediyor. Bu mücadelenin yanı sıra personel kaynaklı hatalar ve diğer unsurlar da gemi kazalarının yaşanmasına neden oluyor. Hassasiyetle üzerinde durulması gereken bu olumsuzlukları bertaraf etme adına, kazaların sebeplerini dikkatle analiz etmek ve tekrar etmemesi için çalışmalar yapmak hayati önem taşıyor. Görünen o ki; denizcilikteki uygulamalı mesleki temel eğitimin daha aktif bir şekilde gerçekleştirilmesi, gemilerin bakım, tutum ve yaşlarının ön planda tutularak değerlendirilmeleri kazaların önüne geçilmesinde en kritik noktaları oluşturuyor.

Dr. Umut Yıldırım

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölüm Başkanı

Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ), Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, Güverte Bölümü'nden 2000 yılında mezun oldu. 2000-2010 yılları arasında ticaret gemilerinde zabıt ve kaptan olarak çalıştı. KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı'nda 2012 yılında yüksek lisans, 2016 yılında doktora eğitimini tamamladı. Dr. Yıldırım, halen Karadeniz Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölüm Başkanı olarak görev yapmaktadır.

Her şeyin merkezinde insan olduğu gibi deniz taşımacılığı da insan merkezli işleyen bir ticari faaliyet alanı. Bu durumda deniz kazalarını ve insan hatasını nasıl tanımlarsınız?

Günümüz taşımacılık modlarının en çok tercih edilen ve en düşük maliyetlisi deniz taşımacılığıdır. Dünya'da 1,64 milyon gemi adamı 96.265 gemi ile deniz taşımacılığını özveri ile sürdürmektedir (UNCTAD, 2019; ICS, 2020). Deniz kazası, bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve kişinin ölüm, yaralanma veya kaybolması, geminin batma, kaybolma, kayıp sayılma veya maddi hasara uğraması, karaya oturması, çatması, çatışması, çevre kirliliği sonuçlanan olay veya olayları ifade etmektedir (IMO, 2008). Yapılan birçok bilimsel çalışmada kazalardaki etkin faktörün insan hatası olduğuna dair fikir birliği bulunur (Rothblum, 2000; O'Neil, 2003; Darbra ve Casal 2004; Toffoli vd., 2005; Antoa ve Soares, 2006; Hetherington vd., 2006; Eliopoulou ve Papanikolaou, 2007; Martins ve Maturana, 2010; Hinrichs vd., 2011; EMSA, 2015). IMO (2000), insan hatasını birey ya da topluluğunun bir bölümün de kabul edilebilir ya da arzu edilebilir bir uygulamadan hareketle, kabul edilmeyen ya da arzu edilme- yen sonuçların doğmasıdır şeklinde tanımlamaktadır. İnsan hatası ve kazaya katkısı üzerinde temelde iki farklı bakış açısı vardır. Eski görüş olarak

adlandırılan birincisinde başarısızlığın nedeni olarak insan hatası görülür. Yeni görüş olarak adlandırılan diğerinde insan hatası bir neden olarak değil başarısızlığın belirtisi olarak görülmektedir (Dekker, 2002). Günümüz denizciliğin önemli bir parçası haline gelen ISM Kodu'nda denizcilikte insan hatasını kontrol etmeyi amaçlamakta, yürürlüğe girmesiyle insan hatasında azalma görülmesine rağmen hala ciddi kazalar meydana gelmektedir (Tzannatos, 2010).

İnsan faktörünü şekillendiren unsurlardan biri olan eğitimin kazalarda etkisi var mıdır? Ülkemiz denizcilik eğitiminde bu konuda tamamlanması ve düzeltilmesi gerekli gördüğünüz teorik/pratik hususlar nelerdir?

Deniz kazaları hakkındaki bilimsel araştırmalar ve kaza raporlarına göre niteliksiz ve yetersiz eğitim kaza nedenleri arasında önemli bir paya sahiptir. Bu nedenle eğitimin geliştirilmesi kendi başına en önemli kaza azaltma önlemlerinden biri olacaktır (Barnett, 2005; Davy ve Noh, 2011; IMO, 2011). Dünya'da tayfa ve zabitan eğitim program ve müfredatları gemi adamlarının eğitim, sertifikalandırma ve vardiya tutma esaslarını belirleyen STCW Sözleşmesinin standartlarına uygun şekilde gerçekleştirilmektedir. Fakat STCW Sözleşmesine taraf olan ülkemizde tayfa sınırı gemi adamı olabilmek için asgari eğitim seviyesi

ilkokul düzeyindedir ve gemici veya yağcı olabilmek için alınan eğitimin süresi 32 işgünüdür. Tayfa eğitimlerine katılabilmek için istenen mezuniyet seviyesinin en az ilkokul ve eğitim süresinin çok kısa olması gemi adamlarının denizcilik bilgisi ve de İngilizcesi öğrenmeleri için yetersiz kalmaktadır. Bu konulardaki eksiklikler gemide çalışma ortamında, talimlerde, denetimlerde açıkça görülmektedir. Denizcilik kültürünü yeterince almadan çalışmaya başlayan gemi adamları iş kazaları ve çevre kirliliği gibi birçok konuda soruna neden olurken kişisel olarak fiziksel ve ruhsal problemlerle mücadele etmektedir. Ayrıca tayfa veya zabıt tüm eğitim programlarımızda nitelikli denizci eğitimci sayısı artırılmalıdır.

Diğer taşımacılık faaliyetlerinde olduğu gibi denizcilikte de otomasyon sistemler ciddi şekilde işlevsel hale geldi. Bu sistemlerin kazaların önüne geçilmesi veya daha az kayıpla atlatılması açısından katkıları oluyor mu? Personelin bu konudaki yeterliliğini artırmak için sizce ne tür çalışmalar yapılmalıdır?

İnsan müdahalesini en aza indiren elektronik donanımlarla bir işlemi çalıştırma ve kontrol etme tekniği olarak tanımlanan otomasyon; işlevlerini ve denizcilikteki kullanım alanlarını her geçen gün artırmaktadır. Otomasyon sistemleri zabitanın bilgiye daha çabuk ulaşmasını sağlarken tek cihaza gü-

ven gibi son derece yanıtıcı bir durumun oluşmasına neden olmakta ve iletişim ile durumsal farkındalığının kaybedilmesini de kolaylaştırmaktadır. Nilsson vd., (2009), çalışmalarında tecrübeli vardiya zabitlerinin geleneksel köprü üstünde teknolojik olarak gelişmiş köprü üstüne göre daha iyi performans gösterdiği yönünde bir eğilim, daha az deneyimli vardiya zabitleri için de tersinin doğru olduğunu gözlemlemişlerdir. Deniz kaza araştırmaları da kazaların sıklıkla köprü üstü kaynaklı olduğunu göstermiştir (Özkan ve Atik, 2016). Bunu önlemek için eğitimler tam donanımlı köprü üstü simülasyon sistemlerinde gerçeğe dayalı senaryolar ile yapılmalıdır. Simülasyon bazlı uygulama eğitimleri ile zabitlerin vardiya disiplini, kaynakların (donanımsal, yazılı, çevresel ve personel) kullanımı, koordinasyon, iletişim, ortak zihinsel model, liderlik, emniyet stratejisi, ihtiyati düşünce becerisi, beklenilmeyeni bekleme ve alışılmadık durumlara karşı hızla ve doğru reaksiyon gösterebilmeleri geliştirilmelidir. Gemiler yapısal ve donanımsal olarak birbirlerinden farklıdır. Her gemi için parametreler, köprü üstü tasarım, donanım ve diğer özelliklerin seyir emniyetine olan etkisi değerlendirilerek zayıf noktalar belirlenmelidir. Zayıf noktalara karşı geliştirilecek gemiye özgü önlemler emniyetli yönetimi toplantıları ile saptanmalı ve kaptan daimi emirlerinde açıkça yazılmalıdır. Bu öneriler özellikle gemiye yeni katılan kaptan ve zabitler için son derece faydalı olacaktır.

Kaynaklar:

- Antoa, P. ve Soares C., G., 2006. Fault-tree models of accident scenarios of ropax vessels. *International Journal of Automation and Computing*, 2, 107-116.
- Barnett, L., M., 2005. Searching for the Root Causes of Maritime Casualties-Individual Competence or Organisational Culture?, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 4, 2, 131-145.
- Darbra, R., M. ve Casal, J., 2004. Historical Analysis of Accidents in Seaports, *Safety Science*, 42, 2, 85-98.
- Davy, J. G. and C. K. Noh, 2011. A study on educations role in establishing strategies for improving safety at sea. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 27(3), 483-499.
- Dekker, S.,W.,A., 2002. Reconstructing human contributions to accidents: the new view on error and performance, *Journal of Safety Research*, 33, 371-385.
- Eliopoulou, E. ve Papanikolaou A., 2007. Casualty analysis of large tankers. *Journal of Marine Science and Technology*, 12, 4, 240-250.
- EMSA, 2015. *European Maritime and Safety Agency. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents.*
- Hetherington, C., Flin, R. and Mearns, K., 2006. Safety in Shipping: The human element, *Journal of Safety Research*, 37, 4, 401-411.
- Hinrichs J.,S., Baldauf M. ve Ghirxi K.,T., 2011. Accident investigation reporting deficiencies related to organizational factors in machinery space fires and explosions, *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1187-1196.
- ICS, 2019. <https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>
- IMO, 2000. A 21/Res.884, Amendments

to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents-Resolution A.849.20.

IMO, 2008. *Casualty-Related Matters, Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*, MSC-MEPC.3/Circ.2.

IMO, 2011. *STCW including 2010 Manila Amendments STCW Conventions and STCW Code*, IMO Publishing, London.

Martins, M.,R. ve Maturana M.,C, 2010. Human error contribution in collision and grounding of oil tankers, *Risk Analysis*, 30, 4, 674-698.

Nilsson, R., Gärling, T. ve Lützhöft, M., 2009. An experimental simulation study of advanced decision support system for ship navigation, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12, 3, 188-197.

O'Neil, W., 2003. The human element in shipping. *WMU Journal of Maritime Affairs* 2, 2, 95-97.

Özkan, D.E. ve Atik, Ö., 2016. Gemi Köprüüstü Otomasyon Sistemlerinin Kaptan Ve Kılavuz Kaptanların Durumsal Farkındalık Seviyesiyle İlişkisi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 8(2), 293-320.

Rothblum, A.,R., 2000. *Human Error and Marine Safety*, National Safety Council Congress and Expo, 13-20 Ekim, Orlando, USA.

Toffoli, A., Lefevre, J., M., Bitner-Gregersen, E. ve Monbaliu, J., 2005. Towards the identification of warning criteria: analysis of a ship accident database, *Applied Ocean Research*, 27, 6, 281-291.

Tzannatos, E., 2010. Human element and accidents in greek shipping. *Journal of Navigation*, 63, 1, 119-127.

UNCTAD, 2019. *Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development.*





Tamay Çetin

Uzak Yol Kaptanı
Kaza İnceleme Uzmanı

Denizcilik hayatına 1999 yılında şimdiki adıyla İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü'nden mezun olarak başladı. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Denizyolları İşletmesi'nde zabıt olarak yolcu gemilerinde çalıştı. 2000-2006 yılları arasında dökmeci, kimyasal ve tehlikeli yük taşıyan gemilerde zabıtlık ve kaptanlık yaptı. 2008-2014 yılları arasında Denizcilik Müsteşarlığı'nda gemi denetim faaliyetlerinde ülke koordinatörü, 2014-2018 yılları arasında sırasıyla gemi denetim, seyir, arama kurtarma ve gemi sicil daire başkanı ve yabancı gemilerin denetimine (PSC) yönelik Karadeniz ve Akdeniz MoU toplantılarında ülke temsilcisi ve komite başkan yardımcısı olarak görev yaptı. Hâlihazırda Ulaşım Emniyeti İnceleme Başkanlığı'nda Kaza İnceleme Uzmanı olarak çalışmakta olup, aynı zamanda Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) üye ülkelerin inceleme sonucunda hazırlanan kaza raporlarının kalitesini ve yeterliliğini değerlendirmek üzere IMO'da Analiz Uzmanı olarak görev almıştır.

Muhtemel gemi kazalarının önlenmesi için profesyonel olarak risk analizi yapılıyor mu? Bilinen ve aktif bir şekilde kullanılan risk analiz yöntemleri var mıdır?

Bilindiği üzere, ülkemizde denizcilik alanında çalışma şartlarını düzenleyen 29.04.1967 tarihli 854 sayılı Deniz İş Kanunu ve diğer iş alanlarını düzenleyen genel 10.06.2003 tarihli 4857 sayılı İş Kanunu yürürlüktedir.

Öncelikle; iş kanunu olarak ülkemizde iki farklı kanun yürürlükte olup, genel iş kanunundan farklı olarak denizcilik faaliyetlerine özgü Deniz İş Kanunu uygulanmasının nedenlerine açıklık getirmek isterim. Diğer iş alanlarından farklı olarak, denizcilik faaliyetleri çalışma şartları; denizde 24 saatli sürekli çalışma ve bunların getirdiği zorluklar, uluslararası kurallara tabi olması, gemi operasyonları ve denizden kaynaklı riskler bakımından genel iş kanunundan farklılık gösterdiğinden ayrı bir kanun olarak ele alınmıştır.

İş kazaları ile ilgili olarak 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu gereği İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği kapsamında bütün işyerlerinde risk değerlendirme analizi yapılmaktadır. Risklerin belirlenmesinde tespit edilmiş olan tehlikelerin her biri ayrı ayrı dikkate alınarak bu tehlikelerden kaynaklanabilecek risklerin hangi sıklıkta oluşabileceği ile bu

risklerden kimlerin, nelerin, ne şekilde ve hangi şiddette zarar görebileceği belirlenir. Bu belirleme yapılırken mevcut kontrol tedbirlerinin etkisi de göz önünde bulundurulmaktadır.

Bilindiği üzere, gemiler kendi operasyonlarından kaynaklanan risklere maruz kaldığı gibi denizden kaynaklanan risklere de maruz kalmaktadır. Denizden gelen başlıca riskler; fırtına, kayalık ve sığ sular gibi seyir tehlikelerinin varlığı, şiddetli akıntı ve rüzgâr, sisli ve puslu havalardan kaynaklanan kısıtlı görüş olarak sıralanmaktadır. Gemi operasyonlarına dair başlıca riskler ise; gemide yangın, su alma, batma, karaya oturma, yanlış yükleme operasyonları nedeniyle denge kaybı, makine ve dümen arızası, deniz kirliliği, halat manevralarında halatın kopması ve havuzda bakım onarım operasyonlarından kaynaklı riskler olarak ifade edilmektedir. Bu kapsamda, denizcilik faaliyetleri ile ilgili çalışan gemi-liman işletmelerine ait gemiden ve denizden gelen risklerin bertaraf edilmesi ve/veya azaltılması amacıyla risk değerlendirme raporu hazırlanması gerekir.

Kazalardan sonra yapılan araştırmalarda söz konusu risk raporları incelendiğinde; risklerin normal yerleşik binalar ve işyerlerinde yürütülen faaliyetlere göre hazırlandığı, liman ve gemi işletmelerinin ana faaliyeti olan denizcilik ve gemi operasyonlarına

dair risklerin belirlenmediği ve bu tehlikelere karşı önlemlerin alınmadığını görmekteyiz. Denizcilik faaliyetlerinden kaynaklı riskler ve önlemlere yer verilmediğinden, deniz kazaları önlenememektedir. Deniz kazalarını önlenmesinde kritik öneme sahip İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) uzmanının niteliklerinin artırılmasına yönelik düzenleme yapılmasına ihtiyaç vardır.

Limanda ve gemide kaza ile sonuçlanabilecek önemli faaliyetler; gemide yükleme tahliye, gemi manevrası, gemi trafik hizmetleri Vessel Traffic Service (VTS) ve kılavuz kaptan/römorkör faaliyetleri en az uzakyol kaptanı/zabiti yeterliğinde olan personel tarafından yapılmaktadır. Liman faaliyetlerinde kritik görev yapan gemi kaptanları, kılavuz kaptanlar ve VTS operatörleri, römorkör kaptanlarının faaliyetlerinden kaynaklanan risklerin/tehlikelerin belirlenmesi ve bunlara önlem alınmasına yönelik faaliyetler sadece bu meslek disiplininde bilgi, tecrübe ve nitelikteki İSG uzmanları tarafından etkin olarak kontrol edilebilir ve emniyetli olarak yönetilebilir. Diğer bir ifade ile yükleme tahliye, gemi manevrası, VTS hizmetleri ve kılavuz kaptan/römorkör faaliyetleri gibi limanda ve gemide kaza ile sonuçlanabilecek önemli faaliyetler yapan personelin (Uzakyol kaptanı/birinci zabıt) bilgi-tecrübe-öğrenim teknik yeterliğine denk nitelikte İSG uzmanlarının çalışmaları ile deniz ka-

zalarının önlenmesi ve/veya en aza indirilmesi mümkün olabilir.

İSG uzmanlarında branşlaşmanın olmayışı denizcilik alanında faaliyet gösteren gemi ve işletmelerde operasyonel risklerin tanımlanmasında ve önlemlerin alınmasında zafiyete yol açmaktadır. Genel iş kanunundan ayrılarak denizcilik faaliyetlerine özgü hazırlanan Deniz İş Kanunu uygulanarak iş kanununda branşlaşmaya gidilmiştir. İş kanununda branşlaşmaya gidilerek Deniz İş Kanunu oluşturulmasına benzer şekilde İSG uzmanlarının da denizciliğe yönelik branşlaşmasına ihtiyaç vardır.

Türkiye, denizcilik eğitim kurumlarının fazlalığı, boğazları, limanları ve jeopolitik avantajlarıyla gemi insanı yetiştirme konusunda önemli imkânlara sahip. Bu imkânların denizcilik eğitimi açısından yeterli seviyede kullanılabilirdiğini düşünüyor musunuz? Özellikle gemi kazalarının önüne geçilmesi adına eğitimde giderilmesi gereken eksiklikler sizce nelerdir?

Üniversiteleri, temel ve ortaöğretimden ayırarak en büyük fark; üniversitelerde uygulamalı dersler için imkân ve fırsatların çok daha fazla olmasıdır. Üniversitelerin başarısı da bu uygulamalı derslere ayırdıkları zaman ve donanım oranında artmaktadır. Üniversite eğitiminde en büyük beklenti; kişisel-sosyal gelişimin yanı sıra öğrencilere mesleki hayatları boyunca gerekli olan tüm bilgi, yetenek ve becerileri uygulamalı ortamda en üst düzeyde verilmesi için imkân ve fırsatlar sunmasıdır.

Uygulamalı eğitimlerde dünyanın önde gelen üniversitelerinde; öğrencilere mesleğin gerektirdiği tüm alanlarda sınırsız uygulama imkân ve fırsatları tanınmakta, eğitim sürecince öğrenciler meslek sanatlarını her yönüyle uygulamalı olarak icra etmekte ve uygulama becerilerini en üst düzeyde artırmaktadır. Bu başarılı uygulamalar neticesinde; üniversiteler ilim ve bilgi üretmek için insanlığın hizmetine sunmaktadır. Konunun daha iyi anlaşılması açısından izlediğim bir belgesel programında dikkatimi çeken bir husustan bahsetmek istiyorum. Belgeselde dünyanın en başarılı üniversitelerinde görev yapan yöneticilere; "Sizi diğer üniversitelerden ayıran özellik nedir? Dünyanın önde gelen ve tercih edilen üniversiteleri arasında olmanızın kaynağı nedir?" gibi sorular soruluyor. Bu sorulara cevaben yöne-

ticiler: "Öğrencilerimiz için sınırsız uygulama imkân ve fırsatları var! Diğer üniversitelerden farkımız sadece budur." ifadelerini kullanıyorlar.

Denizcilik mesleği yetenek gerektiren uygulamalı mesleklerin başında gelmekte olup, öğrencilerimiz okul dönemindeyken aşağıdaki meslek derslerini almaktadırlar:

- ▶ Gemicilik- Gemi Manevrası,
- ▶ Vardiya Tutma Standartları-Ça-
tışmayı Önleme Tüzüğü Kuralları
- ▶ Seyir
- ▶ Elektronik Seyir Sistemleri
- ▶ Yük İstif
- ▶ Draft-Ullage Sörvey Miktar Tes-
piti
- ▶ Yük İşlemleri ve Gemi Stabilesi
- ▶ Uluslararası denizcilik sözleşme-
lerinin uygulaması olan bayrak
Devleti ve Liman Devleti Denetimi
(PSC), gemi bakım ve onarımları,
tersane işleri, klas denetimleri.
- ▶ Gemi İşletmeciliği, Deniz Ticaret
Operasyonları
- ▶ Liman ve Terminal İşletmeciliği
- ▶ Gemi İnşa
- ▶ Deniz Sigortaları
- ▶ Deniz Hukuku vb.
- ▶ Astronomik Seyir
- ▶ Denizde Haberleşme
- ▶ Denizde Güvenlik
- ▶ Deniz Kimyası
- ▶ Meteoroloji ve Oşinografi
- ▶ Gemi Makineleri
- ▶ Emniyetli Yönetim ve Kalite Yö-
netimi (ISM)

Bahse konu dersleri dikkatle incelediğimizde; her bir ders denizcilik sektörümüzde kendine özgü sahada iş ve meslek kolu haline gelmiştir. Diğer bir deyişle, öğrencilerin eğitim aldığı 20 farklı ders, günümüzde 20 alanda iş-meslek olarak icra edilmektedir. Belirtilen her bir dersi içeren, belli sayıda ilgili meslek kurum/kuruluşunda staj/uygulama yaparak denizciliğin her alanında beceri ve yetenek kazanabilirler.

Öğrencilik hayatım içerisinde okul ve staj dönemine baktığımda, aldığım birkaç ders hariç denizcilik mesleki eğitimleri tamamen okulda teorik olarak yapıldı ve uygulama olarak; sadece açık denizde gemide ambar temizliği ve boya raspa yapısı, geceleri zabıt nezaretinde vardiya tutuyorduk. Limanda ise; yüklenme tahliye operas-

yonlarında vardiya zabiti nezaretinde operasyonlara izin verildiği ölçüde dâhil oluyorduk. Stajın verimliliği; staj yapılan şirket, kaptan ve zabıtların niteliği oranında artıyor ve bu personellerin müsaade ettiği işlerde operasyonlara katılabiliyorduk. Öyle ki; mesleğin gerektirdiği işleri gemide yapmanın ve uygulamanın şirket ve kaptan tarafından yasaklandığına şahit oluyorduk. Kaptan ARPA Radar arızalanacak diye tüm zabıtlara ve stajyere ARPA radar kullanımını yasaklamıştı. "Bu alanda staj defterini doldurmamız gerekiyor ne yapacağız?" diye sorduğumuzda ise, "Kaptanın emri!" deniyordu. Kısaca, öğrenci standart altı gemide, standart altı şirket-kaptan ve zabıtlarla staj yapmışsa, mesleğini öğrenmek için heyecanla gittiği gemide hüsrana uğruyor ve staj dönüsünde mesleğinden ayrılmak durumunda kalabiliyordu. Bu yaşanan durumların günümüzde de maalesef devam ettiğini gözlemliyoruz. Öğrenci şayet şanslı ise, staj dönemi verimli geçiyor. Staj yaptığı gemiyi ve operasyonlarını iyi öğrendiği için o gemi tipinde meslek hayatını devam ettiriyor. Öte yandan diğer gemi-yük operasyonları hakkında yeterli uygulaması olmadığı için çalışacağı gemi tipi staj yaptığı gemi tipi ile sınırlanıyor. Bu durum bile sadece gemide staj yapmanın meslek gereksinimleri açısından yetersiz olduğunu gösteriyor.

Gemi kazalarına baktığımızda; kazaların en çok boğazlarda, dar kanallarda, limanlardaki kalkış ve yanaşma manevralarında, yük istif ve yüklenme tahliye operasyonlarında yaşandığını, bu operasyonların da üst düzey mesleki nitelik gerektiren işler olduğunu görüyoruz. Gemi manevrasının en iyi uygulama alanı, boğaz geçişleri ve limana yanaşma/kalkış manevralarıdır. Açık denizde nitelikli gemi manevrası olmadığı için altı ay açık denizde staj yapmak gemi manevrasında gemi adamını yetkin hale getirmez. Bu hem zaman israfına hem de nitelikli gemi manevra kabiliyetleri gelişmediği için kazalara neden olmaktadır.

Bununla birlikte şöyle bir izahatla karşı karşıya kalabiliriz: "Gemi zaten limana geliyor ve boğaz geçiyor, öğrenci uygulama görebilir". Stajyer müsaade edildiği ölçüde gemide manevraya katılır. Manevra sayısını da ele alacak olursak, bu durum gemi seferi ve tipine göre değişimle birlikte; gemi altı ayda ortalama beş limana uğrar bu da beş kalkış-varış manevrası demektir. Bu durumda gemi belki hiç boğaz ge-

çiş yapamayacak, stajyer de gözlemci pozisyonunda kalarak operasyonlara aktif katılım sağlayamayacaktır.

Liman operasyonlarında stajyer, günde altı farklı gemide manevra yapılabilir, Boğaz'dan günde beş farklı tip gemiyle geçebilir, yine limanda günde üç farklı tip gemide draft sörvey yapabilir. Altı ay boyunca açık denizde uygulama şansı bulamadığı faaliyetleri, liman işletmesinde bir günde uygulama şansı ve imkânı bulacaktır. Bir

günde farklı gemi tiplerinde manevra ve farklı tipte yüklere yönelik yük operasyonlarını görme imkânı olduğundan, liman işletmesinde yapılan bir günlük staj, altı aylık açık denizde bir gemide yapılan stajdan daha nitelikli ve sayısal olarak da fazla uygulama imkânı taniyacaktır. Bunlara ilaveten, liman faaliyetlerinde ilgili uzmanın nezaretinde uygulama bizzat yapılacağı için staj daha verimli, kontrollü ortamda ve standart uygulamalarla yapılacaktır.

Mevcut durumda, öğrenciler sadece gemide staj yapmakta, gemi haricinde diğer 19 alanda yeterli uygulama imkânı ve fırsatları olmadığından öğrencilerin yetenekleri ve becerileri bu alanlarda zayıf kalmaktadır. Zaten deniz kazalarına baktığımızda gemi üzerinde veya açık denizde kazalar yok denecek kadar azdır. Kazalar genellikle limanlardaki nitelik gerektiren gemi manevralarında, yük operasyonlarında ve boğaz geçişlerinde gerçekleşmektedir.

DERS ADI	NİTELİKLİ UYGULAMA ALANI	UYGULAMA KAPSAMI (GEMİ TİPİ)	UYGULAMA SAYISI (MİN-MAX)	UYGULAMA SÜRESİ	UYGULAMADAN SORUMLU KİŞİ
GEMİ MANEVRA	Liman işletmesi	Tüm gemi tipinde mümkün	30	1 Ay	Liman Kılavuz Kaptanı
	(Yanaşma-kalkış manevrası)				
	Türk Boğazları geçiş manevrası	Tüm gemi tipinde mümkün	30	1 Ay	Boğaz Geçiş Kılavuz Kaptanı
	Römorkör manevraları	Römorkör	30	1 Ay	Römorkör Kaptanı
ÇATIŞMAYI ÖNLEME TÜZÜĞÜ	Boğaz geçiş manevraları	Tüm maddeler görülebilir	Transit gemi ve yerel trafik	5 gün	VTS Operatörü
	Gemi Trafik Merkezleri				
ELEKTRONİK SEYİR DENİZDE HABERLEŞME	Klas kuruluşları	Radyo ve teçhizat Emniyet Sörveyeri	5 farklı tipte gemi	10 gün	Klas Sörveyörü
YÜK İSTİF- GEMİ STABİLİTESİ	Liman işletmesi	Tüm gemi tipinde mümkün	30 uygulama	1 ay	Terminal Şefi- ve 2. Kaptan
			Katı Sıvı gaz-yolcu konteyner farklı tip gemilerde		
DRAFT/ULLAGE SURVEY	Gözetim firmaları	Tüm gemi tiplerinde mümkün	10 uygulama	10 gün	Gözetim firması Eksperti
ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER	Liman Başkanlıkları		20 uygulama PSC	1 ay	PSC Uzmanı
(PSC)+ KLAS KURALLARI	Klas tekne ve makine sörveyeri	Tüm gemi tiplerinde mümkün	Farklı gemi tiplerinde 5 uygulama	20 gün	Klas Sörveyerü
GEMİ İŞLETMECİLİĞİ	Armatör ve broker firmaları	Tüm gemi tiplerinde mümkün	10 uygulama	20 gün	DPA ve Brokerler
DENİZ SİGORTALARI	Sigorta firmaları	Tüm gemi tipleri	5 uygulama	10 gün	Sigorta Eksperti
DENİZ HUKUKU	Deniz hukuk büroları	Tüm gemi tipleri	3 uygulama		Avukat
DENİZ KAZASI	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	Tüm gemilere uygulanabilir	3 uygulama		Kaza inceleme Uzmanı
METEROROLOJİ VE OŞİNOGRAFI	Meteoroloji Genel Müdürlüğü			5 gün	Meteroroloji Uzmanı
	Deniz Kuvvetleri				
	(SHOD)				
GEMİ MAKİNELERİ	Makine üretici firma servisleri	Tüm gemilere uygulanabilir	2 uygulama	5 gün	Servis Makine Mühendisi
ISM	Klas kuruluşları	Tüm gemilere uygulanabilir	5 uygulama	10 gün	Klas Sörveyörü

Özetlemek gerekirse; denizcilik staj sistemini öğrencinin şansına bağlı kalmaktan kurtarmak, stajları mesleğin gereksinimlerini en üst düzeyde karşılayacak niteliğe kavuşturmak ve uygulama sayısını artırmak için, gemi dışındaki uygulama alanlarında; liman işletmelerinde, tersanelerde, bakanlıklarda, gemi işletmelerinde, VTS'lerde, kılavuz ve römorkör firmalarında staj yapılması son derece önemlilik arz etmektedir.

Konunun iyi anlaşılması açısından, tabloyu ders bazında en iyi uygulama alanlarını, uygulama kapsamı-süresini ve uygulama sayısını mesleki tecrübemizle hazırlamaya gayret gösterdik. Bu çalışma geliştirilerek çok daha iyi uygulamalar hayata geçirilebilir.

Tablodan da anlaşılacağı üzere; on beş farklı meslek profesyoneli nezaretinde yaklaşık yedi ay gibi bir sürede denizcilik mesleğinin nitelik gerektirdiği tüm alanlarda uygulama yapılmak suretiyle öğrencilerimizin yetenek ve becerileri geliştirilebilir. Ağırlıklı olarak stajların açık deniz yerine, kıyılarımızda faaliyet gösteren kurum/kuruluşlarda yeterli sayıda ve nitelikte yapılması denizcilik eğitiminin gelişmesi ve yeterliği için önemli bir zorunluluktur.

Mevcut durumda ülkemizde eğitimler; Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) model kurs müfredatına göre verilmekte olup, bunlar da bahar ve kış aylarında okulda genellikle teorik ve simülasyon uygulamaları şeklinde, yaz aylarında ve uzun staj döneminde gemide yapılmaktadır. Gemi işletmesi politikaları çerçevesinde, gemi kaptanı ve çarkçıbaşı kontrolünde staj yapılmaktadır. Gemide yapılan stajların etkinliği ve verimliliği tamamen gemi kaptanı ve çarkçıbaşı inisiyatifinde ve şirket politikalarına göre değişmektedir. Şanslı öğrenciler iyi firmalarda staj yapmakta ve verimli staj dönemi geçirmekte, şanslı olmayanlar ise ambar temizliği, raspa boya gibi nitelik gerektirmeyen işlerde çalışmaktadırlar. Denizcilik mesleğinin niteliklerine uygun zabitan ve gemi adamı yetiştirmek için standart uygulamalı eğitimlerin okul döneminde verilmesi gerekmektedir.

Açık denizlerde nadiren kaza olmakta ve vardiyada uyuma nedeniyle karaya oturma veya çatışma şeklinde kazalarla karşılaşmaktayız. Kazaların yerine bakıldığında genelde kazalar limanlar, demir yerleri, boğazlar ve dar

su yollarında meydana gelmektedir. Bu kazaların nedenleri; boğazlarda manevra yetersizliği, yük operasyonlarında hatalar, liman kalkış ve yanaşma manevralarında yetersizlikler şeklinde sıralanabilir. Yani kazalar açık denizde değil liman sahalarında ve kıyılarda yaşanmaktadır. Gemi manevrası, limanlarda yük operasyonlarında, tersanelerde bakım onarımlarda mesleki yetkinlik ve nitelik gerektiren faaliyetlerde kazalar yaşanmaktadır. Bu kazalar sadece gemide yapılan uygulamalı stajın yeterli olmadığını gösterirken, öğrencilerin gemi dışında; liman işletmelerinde, tersane ve havuzlama işlemlerine yönelik tersanelerde, römorkörlerde, PSC uygulamalarına yönelik liman başkanlıklarında, klaslarla sörveylerde, VTS merkezlerinde, yük operasyonlarında ve liman işletmelerinde staj yapmalarının gerekliliğini ortaya koymaktadır. Zira öğrenciler meslek hayatlarında bahsettiğimiz bu uygulamalarla karşılaşacak ve uygulamalardaki başarılarına göre gemi, şirket, bayrak devleti ve klas kuruluşu performansları belirlenecektir. Diğer yandan muhtemel başarısızlıklar; sadece kazalara değil

ekonominin ve işletmenin ticari faaliyetlerinin olumsuz etkilemesine de neden olmaktadır. Gemi haricinde; liman işletmelerinde, boğazlarda ve tersanelerde öğrencilerin uygulamalı olarak staj yapmasıyla en çok kazaların yaşandığı bu alanlarda kazalar azaltılabilir; öğrencilerin ve zabitanın kabiliyetleri/yetkinlikleri artırılabilir.

Kazalar, denizin risklerine ve gemi operasyonlarından kaynaklanan risklere karşı uygulamalı denizcilik eğitimlerinin yetersiz kaldığını göstermektedir. Emniyet açısından baktığımızda, gemileri denizin risklerine karşı korumak için denize elverişli hale getirmek amacıyla uygun teçhizatla donatarak "Denize Elverişlilik Belgesi" verilmektedir. Buna benzer şekilde, denizcileri de denizin risklerine karşı koruyacak uygulamalı eğitimlerin verilmesine ihtiyaç vardır.

Ticari, ekonomik ve teknik açıdan bakıldığında denizcilik okullarında alınan eğitimlerin denizcilik sektörünün beklentilerini karşılamadığı görülmektedir. Bu beklentileri şu şekilde sıralayabiliriz;



- ▶ Boğaz geçişlerinde kaza yapılmaması.
- ▶ Limana kalkış ve varış manevralarında kaza yapılmaması.
- ▶ Liman denetimi ve bayrak denetimlerinden sıfır eksiklik ile çıkılması.
- ▶ Taşınan yükün hasar görmemesi ve eksik çıkmaması.
- ▶ Tersane ve havuz işlemlerinin başarılı yapılması.

Mevcut eğitimlerin ve stajların gerek beklentileri karşılama gerekse kazaları önlemede yetersiz kaldığını görüyoruz.

Beklentileri sırasıyla incelediğimizde;

Boğaz geçişlerinde kaza yapılmaması

Mevcut uygulamada stajyerler, gemiye gitmekte belki staj yaptığı gemi hiç boğaz geçmemekte veya boğaz geçmekte ancak kaptanın müsaade ettiği ölçüde manevralara iştirak edebilmektedir. Kaptanlar boğaz geçişlerini bizzat kendileri gerçekleştirmekte hatta ikinci kaptana bile kendi başına boğaz geçme imkânı ve şansı verilmemektedir. Bu durumda; stajyerler ve zabıtlar sadece boğaz geçişlerinde gözlemci statüsünde olup, bu personellerin gemi manevra kabiliyetleri gelişmemekte, gelişmesine imkân ve fırsat verilmemektedir. Tüm dünya gemileri Boğazlarımızı serbestçe geçerek faydalanmakta maalesef üniversitelerimizde bulunan öğrenciler aynı şekilde Boğazlarımızın imkânlarından ve burada görev yapan kılavuz kaptanların tecrübelerinden faydalanamamaktadır. Bu imkânların öğrencilerimize tanınmasıyla kazaların en

çok yaşandığı Türk boğazlarında Türk denizcilerinin kaza yapma riskleri azalacaktır. Aynı zamanda staj gemisi bulma problemi de ortadan kalkacaktır.

Boğazlarımızdan yılda 38 bin gemi geçtiği göz önünde bulundurulduğunda; öğrenciler bu sayede kılavuz kaptanlar nezaretinde en az 30 farklı cins ve tonaj gemiyle İstanbul Boğazı'nı geçerek boğaz geçiş manevra kabiliyetlerini artıracaklar ve böylece İstanbul Boğazı'nda yaşanan kazalar da azaltılacaktır. Denizcilik idareemiz, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve üniversitelerin iş birliği ile hayata geçirilecek bu uygulamanın Türk denizciliğinin gelişmesine, boğazların ve gemilerin emniyetine ciddi katkı sağlayacağına inanıyorum.

Limana kalkış ve varış manevralarında kaza yapılmaması

Ülkemiz limanlarına uğrak yapan gemilere bakıldığında da, 2019 yılında 55 bin 302 adet geminin limanlarımıza uğradığını görüyoruz. Manevra sayısı açısından ülkemiz limanlarını ziyaret eden bu sayıdaki gemiyle, yanaşma ve kalkış olmak üzere toplam 110 bin 604 adet manevra yapılmıştır. Bu da iç sular ve boğazlardan geçiş yapan gemiler hariç olmak üzere, günlük yaklaşık olarak 54 liman başkanlığında en az 303 manevra yapıldığını göstermektedir. Bu manevralarda; römorkör operasyonlarının gerektiği şekilde yapılamaması nedeniyle halat kopması, römorkörün batması, limana yanaşma-kalkış manevralarında gemiye ve rıhtıma zarar vermesi gibi ölüm-yaralanma, maddi hasar ve bazen de deniz kirliliği meydana gel-

mektedir. Römorkör operasyonlarında gemiye ve römorköre ciddi anlamda fiziksel kuvvetler uygulandığından ölümle sonuçlanabilecek riskler oluşabilmektedir. Özellikle tehlikeli yükleri elleçleyen limanlar ve gemilerde bu risklerin boyutu ve yol açabileceği zararlar daha da artmakta olup, telafisi mümkün olmayan kayıp ve zararlar ortaya çıkmaktadır.

İstatistiklerden de anlaşıldığı üzere, römorkörcülük sektörünün hem dünyada hem de ülkemizde hızlı bir şekilde gelişmesinin ardından bu alanda standart olmayan uygulamalardan kaynaklanan kazaları ve riskleri azaltmak için standart eğitim ve uygulama ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Deniz kazalarını önlemek amacıyla denizcilik idaresi; kılavuz kaptanın sahada pratik uygulama olarak görev başı eğitiminden başlayarak, VTS eğitimi, römorkör eğitimi ve tecrübeli kılavuz kaptan gözetiminde kılavuzlayacağı gemi sayısı dahil olmak üzere ihtiyaç duyulan kılavuz kaptan sayısının belirlenmesine kadar süreçleri mevzuat kurallarıyla belirlemiştir. Bu uygulamalarla denizcilik idaresi ülkemizde görev yapan kılavuz kaptanların standardını en üst seviyeye çıkarmış ve deniz emniyetine ciddi katkılar sağlayarak deniz kazalarının azaltılmasında başarı sağlamıştır.

Kılavuz kaptanların uygulamalı eğitimlerinde olduğu gibi gemi manevralarında da römorkör operasyonlarında bulunan riskleri bertaraf etmek ve/veya asgari seviyeye indirmek için öğrencilerin en az 20 adet gemi manevrasında römorkörlerde uygulamalı staja tabi tutulması gerekmektedir. Ülkemiz liman sahasında günlük or-



talama 303 manevranın emniyetli olarak yapılması; tıpkı kılavuz kaptan eğitim ve uygulamalarında olduğu gibi, stajyer öğrencilerin de yeterli mesleki teorik ve uygulamalı staj eğitiminden sonra yeterli ve tecrübeli hale getirilmesi ile mümkün olabilir. Denizcilik idaremi, kılavuzluk ve römorkör teşkilatları, liman işletmeleri ve üniversiteler işbirliği içerisinde bu uygulama hayata geçirilirse; Türk denizciliğinin gelişmesine, limanlarımızın ve gemilerimizin emniyetine ciddi katkı sağlanacaktır.

Liman denetimi ve bayrak denetimlerinden sıfır eksiklik ile çıkılması

Gemi işletmecilerinin, donatanların, klas kuruluşlarının ve hatta bayrak Devletlerinin gemilerin PSC'lerden (Liman Devleti Denetimleri) sıfır eksik ile çıkmasına ve yüksek performans göstermesine yönelik beklentileri olduğunu hepimiz bilmekteyiz. Bu beklentilere cevap verecek şekilde stajyer öğrencilerin/zabitanların yeterli uygulamalı eğitimlerden geçmeleri gerekmektedir. Mevcut durumda öğrenciler gemilerde staj yapmakta, belki staj döneminde hiç PSC'ye girmemekte veya bir iki kez girebilmektedir. Bu da

geminin PSC'den başarılı geçmesine yönelik tecrübe ve bilgi eksikliğine yol açmaktadır.

PSC'lerde Bakanlığımızın stratejik hedef ve politikaları doğrultusunda beklentilerinin karşılanması ve ayrıca gemi işletmecilerinin de beklentisi olan PSC performansının arzulanan ölçüde iyi olması için; öğrencilerin liman başkanlıklarında PSC ile birlikte en az 20-30 farklı gemi ve tonajda staj yapmaları gerekmektedir.

Taşınan yükün hasar görmemesi ve eksik çıkması

Limanlarda yük operasyonlarının hatalı yapılması nedeniyle ciddi deniz kazaları gerçekleşmektedir. Mevcut staj uygulamalarında öğrenciler gemiye gitmekte ve staj yaptığı geminin tipine göre taşıdığı yük operasyonları hakkında bilgi ve tecrübe sahibi olmaktadır. Staj yaptıkları gemide altı ay boyunca belki de 1-5 arasında yük operasyonu faaliyetine tanık olmaktadır. Bahse konu staj gemisi yolcu gemisiyse bu sayı sıfıra düşmektedir.

Öğrencinin şansı varsa lashing (bağlama-sabitleme) operasyonlarına da

tanık olmaktadır. Altı ayda en fazla 1-5 kez draft sömrey veya ullage sömrey yapabilir. Konteyner yükleri, katı yükler, sıvı yükler, dökme yükler, petrol/kimyasal yükler, tehlikeli yükler vb. denizcilikte taşınan yüklerin çeşitliliği bu denli fazla olup bu kadar çeşitli yükleri tek gemide staj yaparak tecrübe etmek mümkün değildir.

Bu noktada eğer staj liman işletmesinde yapılacak olursa; öğrencilerimiz bu faaliyetleri haftada 10 kez yaparak katı, sıvı ve gaz olmak üzere her çeşit yük operasyonları hakkında tecrübe edineceklerdir. Liman işletmesinde yapılan stajlar sayesinde, denizcilerimizin meslek hayatlarında çok farklı gemi tipi ve farklı cins yük operasyonlarında karşılaşacakları riskleri de bertaraf etmek mümkün olacaktır. Aksi halde, tek gemide staj yaparak kazaları önlemek ve denizcilik sektörünün beklentilerine cevap vermek mümkün değildir. Denizcilik idaremi, liman işletmeleri, gözetim firmaları ve üniversiteler iş birliği içerisinde bu uygulamayı hayata geçirebilirlerse uygulama, limanlarda yük operasyonlarının emniyetli yapılmasına ve gemilerde, limanlarda yük operasyonlarından kaynaklanan kazaların önlenmesine ciddi katkı sağlayacaktır.

Tersane havuz işlemlerinin başarılı yapılması

Tersanelerde gemilerin etkin ve verimli bakım onarımlarının yapılması ve kazaların azaltılması için klas sömreyörü nezaretinde öğrencilerin, tekne makine sömreyeri kapsamında tersanelerde en az 10 havuz special sömreyde staj yapmaları gerekmektedir. Mevcut uygulamada öğrenciler staj döneminde belki hiç tersane havuz tecrübesi yaşamamakta bu alanda yeterli tecrübe ve bilgi eksikliği ortaya çıkmaktadır. Bu durum gemilerin bakım onarımlarının gerektiği gibi yapılmamasına yol açtığı gibi ciddi deniz kazalarına da sebebiyet vermektedir.

Özetle; stajların tek gemide yapılması denizcilik sektörünün beklentileri ve kazaların önlenmesi için yeterli değildir. Deniz kazalarını önlemek için bu kazaların yaşandığı alanlarda ve mesleki nitelik gerektiren faaliyetler üzerinde uygulamalı stajların yapılmasına ihtiyaç vardır. Bu nedenle açık deniz stajlarının kısaltılarak, gemi manevraları ve yük operasyonlarının yapıldığı nitelik gerektiren liman sahalarındaki faaliyetlere yönelik uygulamalı stajlara daha çok zaman ayrılarak önem



verilmesi gerekmektedir.

Stajların nitelik gerektiren faaliyetler üzerinde yapılması; kazaları azaltacağı gibi gemi işletmecileri üzerindeki staj yükünü liman işletmelerine, denizcilik idaresine ve diğer denizcilikle ilgili paydaşlara dağıtacağından, dengeli ve nitelikli staj yapılmasına da olanak tanınacaktır.

Açık deniz stajlarının kısaltılarak, gemi manevraları ve yük operasyonlarının yapıldığı nitelik gerektiren liman sahalarındaki faaliyetlere yönelik uygulamalı stajlara daha çok zaman ayrılarak önem verilmesi için IMO'nun da model kurslarında düzenleme yaparak bu uygulamaları hayata geçirmesi son derece önemlidir.

Öncesinde tecrübe edilmiş ve gerçekleşmesi muhtemel kazalarda etkin müdahale ve kriz yönetimi planı nasıl yapılmalıdır? Bu konuda özellikle kıyı devletleriyle nasıl bir iş birliği yapılabilir?

Öncelikle kazanın zararını en aza indirecek operasyonel müdahaleleri yapmak gerekir. Bu noktada kazanın yeri çok önemlidir. Kaza uluslararası su veya kıyı devleti yetkisinde ise farklı durumlar karşımıza çıkabilmektedir. Kaza kıyı devleti karasularında veya limanlarında olmuşsa, kazaya karışan gemilerde kıyı devleti de kazayı inceleme hakkına sahiptir.

Kaza olduğunda öncelikle Bakanlığımızda yer alan Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı ve Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi ile iletişime geçilmesi gerekmektedir. Merkez Başkanlığımız hem kıyı devleti hem de diğer bayrak devleti kaza inceleme birimi ile iletişime geçer ve kazanın nasıl inceleneceğine dair karar verilir. Genellikle kazalarda her iki bayrak devleti yetkilileri ile birlikte gemiye çıkılmakta, kıyı devleti de isterse kaza incelemesine dahil olmaktadır. Kaza yapan geminin yetkilileri şu hususa dikkat etmelidirler; bayrak devleti ile birlikte kıyı devleti yetkililerinin de gemiye çıkması esastır. Buzluk devletinin izni olmadan gemiye çıkılmasına müsaade edilmemelidir. Kıyı devletine bayrak devleti uzmanları ile gemide inceleme yapılması gerektiği bildirilmelidir.

Kaza uluslararası sularda olmuş ise; bakanlığımızın arama ve kurtarma birimine ve kaza inceleme birimine olay raporlanmalıdır. Kaza birimimiz kaza



inceleme yerine intikal ederek gerekli incelemeleri yapar, akabinde raporlar tamamlandıktan sonra tekrar kazanın önlenmesine yönelik tavsiyeleri ilgililere bildirir. Kazada diğer bayrak devleti varsa bakanlığımız bayrak devletinin kaza inceleme birimi ile temas geçerek kazayı birlikte inceler. Merkez başkanlığımızın izni olmadan diğer bayrak devleti yetkililerinin gemide inceleme yapmasına müsaade edilmemelidir ve karşı tarafa bu kural bildirilmelidir.

Yapılan araştırmalar ve elde edilen istatistik veriler deniz ticaret filosunun yaşlandığını ve daha fazla kazaya neden olduğunu gösteriyor. Özellikle yaşanan Türk koster filosunun yenilenmesi bölgemizdeki gemi kazalarının önüne geçilmesi açısından nasıl bir fayda sağlayacaktır?

Deniz kazalarının nedenlerine bakıldığında ağırlıklı olarak; makine, teçhizat ve donanımlarının arızalanması ve operasyonel hatalarda da insan faktörü ön plana çıkmaktadır. Söz konusu arızaların ana nedenleri ise; yaşlı gemilerin bakım onarımlarının maliyetli olması nedeniyle ertelenmesi veya yeterli seviyede yapılamaması vb. olarak sıralayabiliriz. Örneğin; incelediğimiz kazalarda, durgun, sakin ve makul hava şartlarında bile yaşlı gemilerin yoğun korozyon ve çürümelere bağlı olarak hızlı bir şekilde batarak kaza yaşadığını görmekteyiz. Bazen de yaşlı gemilerin yaşına bağlı

olarak yapısal kondisyonunun zayıflaması nedeniyle kırılarak battığına şahit olmaktadır.

Bahsettiğimiz gemilerin kaza yaptığı yerlerin Libya açıkları ve kendi karasularımızda olduğu dikkatimizi çekmektedir. Bu gemilerin sefer bölgeleri ve çalışma alanlarına baktığımızda, Avrupa harici limanlara çalıştıklarını görmekteyiz. Avrupa denizcilik otoriteleri, kaza yapma risklerinden dolayı bu gemileri yoğun denetimlere tabi tutmakta ve denetimler sonucunda da gemilere Avrupa limanlarına giriş yasağına varan yaptırımlar uygulamaktadır.

Kaza riski yüksek olan yaşlı koster filosu, Avrupa limanlarında ağır yaptırımlarla karşılaştığı için ülkemiz ile Karadeniz ve Arap ülkeleri limanları arasında çalışmak durumunda kalmışlardır. Buralarda çalışan yaşlı gemiler; can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike oluşturmaktadır. Bu tehlikeleri ortadan kaldırmak ve deniz kazalarını en aza indirmek amacıyla ekonomik ömrünü tamamlamış gemiler hurdaya ayrılarak deniz emniyetine ve çevreye ciddi oranda katkı sağlanabilir. Ağırlıklı olarak yaşlı gemilerde korozyona bağlı yapısal sorunlar ve makine arızalanma riskleri yeni gemilerde görülmeceğinden bu nedenlere bağlı kazalar oldukça azaltılmış veya tamamen önlenmiş olacaktır.



Murat Yapıcı

Öğr. Gör. Uzakyol Başmüh.

T.C. Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksek Okulu
Gemi Makineleri İşletmeciliği Program Sorumlusu

Denizcilik Hayatına 1997 yılında Pendik Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi Gemi Makineleri Bölümü ile başladı, ardından Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Meslek Yüksekokulu Gemi Makineleri İşletme Bölümü'nü bitirdi. 2004-2013 yılları arasında; lisans eğitimini tamamladı ve çeşitli tip ticaret gemilerinde 3.müh. 2. Müh ve Başmüh. görevini gerçekleştirdi. 2013 yılında yüksek lisans eğitimine başladı. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsünde Deniz Ekonomisi, Piri Reis Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde Deniz Turizmi programlarından mezun oldu. 2016 yılı itibarıyla doktora eğitimine devam etmektedir. Öğr Gör. Yapıcı, halen Galatasaray Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu Gemi Makineleri İşletmeciliği program sorumlusu olarak görev yapmaktadır.

Gemilerin İsimsiz Kahramanları; Çarkçılar - Bölüm I



Milattan Önce 3000 yılından **günümüze** kadar yaklaşık 5000 yıldır devam eden deniz ticareti, gelişimini sürdürmektedir. İlk olarak yakın mesafede yük taşımacılığı için kullanılan ticaret gemileri zaman içerisinde okyanus aşırı yolcu ve yük taşımacılığı amacıyla kullanılmışlardır.

Özellikle gemilerde yelken ve kürek gücünün zamanla yetersiz kalması ile teknolojik gelişmeler deniz ticareti sektörünü olumlu etkilemiştir. 1760-1840 yıllarında İngiltere'de gerçekleşen sanayi devrimi ile beraber kas gücü yerine buhar gücünün makinelerde kullanımı artmıştır. Böylelikle birçok sektörde; tekstil, kara ulaşım ve deniz ticaretinde kullanımı yaygınlaşmıştır. Ticaret gemilerinde buhar gücünün kullanımı ile beraber teknik bilgisi ve yeteneği olan makinelerin bakım tutumlarından sorumlu bir görev alanı ihtiyacı artmıştır. Bu alanı gemilerde çarkçılar ve ona bağlı tayfalardan oluşan makine departmanı oluşturmuştur.

18. ve 19. Yüzyılda deniz ticaret gemilerinde kullanılan makineler için buhar gereksinimi çok fazla idi. Bunun sonucu olarak ticaret gemilerinin yük kapasiteleri kadar ambarlarında kömür depolamak zorundaydılar. Pistonlu buhar makinelerinde gereken buharın elde edilmesi için çok fazla kazan kullanılmaktaydı. Kazanların yakıtı olan köürün kazana atılmasını sağlayan kazancı, ateşçi olarak adlandırılan

tayfa sınıfları gemilerde çalışmıştır. Buhar basıncının pistonlu buhar makineleri ve buhar türbinlerinde yüksek ve sürekli olması istendiğinden yoğun bir çalıştırma gerekmekteydi. Bu durum çok fazla ateşçinin istihdamına dolayısıyla makine dairelerinin çok büyük ve çalışma koşulları açısından aşırı sıcak ortamlar oluşmasını sağlamıştır.

Makine dairelerinde çok fazla personelin çalışması bir yönetim ihtiyacı doğurmaktadır. Özellikle gemilerin seyirinin 24 saat olduğu düşünülürse vardiya sistemi ve göre görev paylaşımı ile süreklilik paylaşılmıştır. Makine dairesi yönetiminde çarkçılar (Engineer officer) ve makine zabıtlarından oluşan bir yönetim kademesi oluşturulmuştur. Bu kademenin başına başçarkçı, çarkçıbaşı, başmühendis gibi isimler ile adlandırdığımız (Chief Engineer) personel getirilmiştir. Çarkçıbaşıları gemilerde makine dairesinin tüm işleyişinden sorumludur. Geminin tüm teknik sorunları ile ilgilenen başçarkçı aynı zamanda kaptana karşı sorumludur.

Teknolojinin sürekli gelişimi ile beraber makine dairesinde yer alan tüm makinelerin gelişimlerden etkilenmesi doğaldır. Bu gelişimler makinelerin bakım ve işletiminde dolayısıyla çarkçıların bilgilerini güncellemelerini gerektirmektedir. Örneğin; 1892 yılında Alman Mühendis Rudolf Diesel tarafından bulunarak 1893'te patenti

alınan dizel motoru gibi. Pistonlu buhar makineleri ve buhar türbinleri gemilerde ana ve yardımcı tahrik sistemi olarak kullanılırken dizel motorları kullanımı artmıştır.

Buhar makinelerinde buhar yanma odası olarak tabir edilen bölgede pistonun hareketini sağlarken, dizel motorlarında Rudolf Diesel pudra kıvamına getirdiği kömür tozlarını yakmaya çalışmıştır. Ren zaman içerisinde pudra kıvamına getirilerek yakılan kömür tozları yerine petrol türevli yakıtlar kullanılmıştır.

Tüm bu gelişmeler yaşanırken makine dairesinde görev alan makine personelinin eğitimi ve kendini geliştirme ihtiyacı artmıştır. Makine dairelerinde ateşçi görevini gerçekleştiren kazanlıkların sayısı, buhar kullanımının azalmasına paralel azalmıştır. Bu durum teknik bilgiye haiz çarkçıbaşıları ve çarkçılar ile nitelikli tayfa sınıfının istihdamını arttırmıştır.

Kaynaklar:

www.tarihiolaylar.com/tarihi-olaylar/sanayi-devrimi-1107

www.biyografi.info/kisi/rudolf-diesel

www.sozluk.gov.tr/

www.gallois.be/ggmagazine_2006

Doç. Dr. Hacı Kara

**İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı**

“Ülkemizin deniz alanlarındaki menfaatlerini koruyacak bir örgütlenmenin yaygınlaştığını görmek oldukça umut verici ve sevindirici bir gelişmedir.”



Son dönemde ülkemizin Doğu Akdeniz’de gerçekleştirdiği başarılı çalışmalar ve diğer ülkelerin bu bölgedeki hak iddiaları, Uluslararası Deniz Hukuku açısından konuyu tartışmaya açtı. Türkiye’nin bu çerçevede; hak ve menfaatlerini koruma adına verdiği haklı mücadeleyi ve deniz hukukunun temel prensiplerini, İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı Doç. Dr. Hacı Kara ile konuştuk.

Deniz hukuku hangi alanları düzenlemektedir?

Deniz hukuku kendi içerisinde Deniz Kamu Hukuku (Admiralty Law) ve Deniz Özel Hukuku (Maritime Law) olarak ikiye ayrılmaktadır. Deniz Kamu Hukuku; deniz alanlarının hukuki rejimini, devletlerarası ilişkilerden doğan hak ve yükümlülükleri ile uluslararası kuruluşlarının yapısı ve görevleri gibi hususlarını düzenlemektedir. Deniz Özel Hukuku’nun temel kaynağı ise Deniz Ticareti Hukuku olup, ticaret gemilerinin denizlerde seyrüseferleri ile ilgili hususları düzenlemektedir. Bu iki hukuk dalı birbirinden tamamen ayrı ve bağımsız değildir. Birçok noktada kesişmektedir; çünkü ticaret gemileri dünya üzerinde bazen kara-

sularında bazen de açık denizlerde seferini sürdürmektedir. Taşındığı bayrak dolayısıyla sicil devletinin hak ve yükümlülükleri ile gemilerin seferlerini sürdürdükleri deniz alanları ile ilgili diğer devletlerin yetkileri çatışmaktadır.

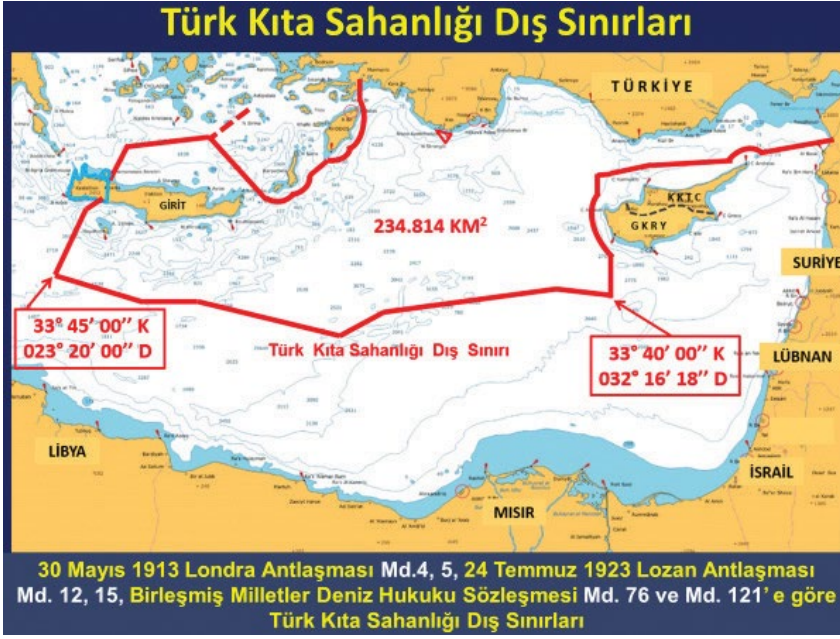
19. yüzyıldan bu yana Uluslararası Deniz Hukuku alanında çalışmaların, konferansların yapıldığını, anlaşmalar ve sözleşmeler imzalandığını görüyoruz. Buna rağmen bulunduğumuz dönemde özellikle deniz yetki alanları konusunda yaşanan anlaşmazlıkları hangi nedenlere bağlıyorsunuz?

Uluslararası hukuk çok uzun bir süreçten geçmiştir. Bugün gelinen nokta ise son değil ama önemlidir. Uluslararası hukukun ve deniz hukuku dalının gelişmesine rağmen halen problemler yaşanmasını devletlerin menfaatleri çerçevesinde anlamak gerekir. İç hukukun en önemli aracı devlet eliyle uygulanıyor olmasıdır. Devletler bakımından genel görevli ortak bir güç olmadığından, devletler menfaati ne gerektiriyorsa ve uluslararası camiadan da herhangi bir yaptırım görmüyorsa kuralları kolayca ihlal etmektedir. Görmezden gelmektedir. Bir anlamda güçlü devlet, bu gücün tüm unsurlarını kullanmaktan sakınmamaktadır.

Doğu Akdeniz’deki gelişmelerden sonra kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gibi kavramlar ülke gündeminde yer etmeye başladı. Türkiye’nin son dönemde bu bölgede gerçekleştirdiği sondaj çalışmalarında bu kavramlar nasıl bir dayanak/önem oluşturuyor?

Deniz alanlarından biri olan kıta sahanlığı (Continental Shelf), kıyı devletinin, karasularının ötesinde fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu, 200 mil genişlikteki bir deniz alanıdır. Münhasır ekonomik bölge (Exclusive Economic Zone) ise, kıyidan itibaren 200 mil genişlikteki deniz alanında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altını ifade eden, bu deniz alanında kıyı devletine önemli ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan deniz alanıdır.

Münhasır ekonomik bölgede nitelik itibarıyla sağlanan haklar, kıta sahanlığı üzerindeki haklardan daha geniş kapsamlıdır. Münhasır ekonomik bölge 200 deniz miline kadar olan bölgede kıta sahanlığı haklarını da kapsamına almaktadır. Halbuki kıta sahanlığında



sadece sabit türden canlı organizmalar kapsam dahiline alınmışken, münhasır ekonomik bölgede ise canlı ya da cansız doğal kaynakların tümü kapsama alınmıştır. Bu da 200 deniz miline kadar olan bölgede münhasır ekonomik bölge rejiminin daha etkin olduğunu, kıta sahanlığı rejimine göre daha fazla haklar sağlamakla olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla sınırlı olan enerji kaynaklarını aramanın, teknik imkânların artması ile Doğu Akdeniz'e de kaydığını görmekteyiz.

Türkiye ile Yunanistan arasında Doğu Akdeniz konusunda tırmanan gerilime Avrupa Birliği'nin (AB) de dahil olmasını nasıl yorumluyorsunuz? AB'nin takındığı bu tavrın uluslararası hukuk açısından bir dayanağı var mı?

Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum kesimi AB'ye üye iki ülkedir. 2008 küresel kriz sonrasında Almanya'nın da Yunanistan ile ortak menfaatler noktasında birleştiğini görmek mümkündür. Almanya, AB'de etkin bir güç olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca Türkiye, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf değildir. Hâlbuki Yunanistan bu sözleşmeye taraf ülkelerden birisidir. Hem menfaatleri ortak olan birliğe üye devletleri korumak hem de gelişmiş ve güçlenmiş bir Türkiye görmemek için Yunanistan, Türkiye'ye tercih edilmektedir. Menfaatlerin söz konusu olduğu bu ortamda ise deniz hukuku hükümlerinin AB tarafından görmezden gelinmesi doğal karşılanmaktadır; ancak Türkiye'nin haklarını kullanmak noktasında direyetli ve ilkeli davranması, bu ihtilafı diğer ülkeler açısından daha karmaşık

hale getirmektedir.

Dışişleri Bakanlığı Doğu Akdeniz'deki yetki alanları paylaşımı konusunda "Deniz yetki alanları hakkaniyet ilkesine göre belirlenmelidir." tezini savunuyor. Belirtilen bu 'hakkaniyet ilkesi'ni bir deniz hukukçusu olarak nasıl yorumlarsınız?

Hakkaniyet ilkesi hukukun temel kuralıdır. Uluslararası sözleşmeler temelde ihtilafların çözümünde hakkaniyet ilkesinin gözetilmesi gerektiğini düzenlemektedir. Hakkaniyet adaletin temelidir. Hakkaniyet hakça çözüm olarak anlaşılmaktadır. Her insanın vicdanına uygun olan kavramlar değişiklik gösterir. Burada anlaşılacak hakkaniyet uluslararası hukukun yıllardır uygulanması sonucu ortaya çıkmış, tüm uluslar için geçerli değerler olarak kabul edilir. Yani ortak vicdanlarda kabul gören değerlerdir.

Jeopolitik durumumuz itibarıyla bizleri de yakından ilgilendiren ve son dönemde ülke siyasetine damgasını vuran deniz hukuku alanındaki gelişmelerin gerek akademik gerekse analitik olarak ülkemizde yeteri kadar yorumlandığını ve takip edildiğini düşünüyor musunuz?

Üç tarafı denizlerle çevrili olup denize arkasını dönmüş olmanın izahı mümkün değildir. Türkiye'nin coğrafi konumu itibarıyla deniz hukukunda söz sahibi olan bir dünya ülkesi olması gerekirdi. Ancak son yıllarda sevindirici bir şekilde karasal sınırların yeterli olmadığı denizlerin de büyük menfaatlerle dolu bir alan olduğu an-

laşılmıştır. Geçte olsa ülkemizin deniz alanlarındaki menfaatlerini koruyacak bir örgütlenmenin yaygınlaştığını görmek oldukça umut verici ve sevindirici bir gelişmedir. İmkânların da zaman içerisinde artacağını düşünmekteyim.

Son olarak geçtiğimiz ekim ayında denizcilik fakülteleri öğrencilerinin istifadesine sunduğunuz 'Deniz Hukuku' kitabınız hakkındaki düşüncelerinizi alabilir miyiz?

Daha önce hukuk fakülteleri için yayımlanan Deniz Ticareti Hukuku kitabının yanı sıra Denizcilik Fakülteleri için de ayrı bir kitap hazırlanmasının daha faydalı olacağı kanısına vardım. Gerek Deniz Ticareti Hukuku kitabı, gerekse Deniz Hukuku kitabı uzun yıllara dayanan bir hazırlık sürecinden geçmiştir. Denizciler -istisnalar hariç- temel olarak hukukçu değildir. Bu nedenle eserde öncelikle en basit hukuki kavramların kazandırılması hedeflenmiştir. Ayrıca gemi ticaret yaparken, yük veya yolcu taşıırken, ya da başkaca bir faaliyet yürütürken deniz yetki alanlarında bulunmakta bu alanlarda sefer yapmaktadır. Bu nedenle denizcinin hem uluslararası deniz hukuku hem deniz ticareti hukuku bilgisine sahip olması gerekir. Gemi adamı hangi görevde bulunursa bulunsun sonuçta bir hizmet sözleşmesi ile çalışmaktadır. Özellikle gemi bayrağının ve uygulanacak hukukun yabancı olduğu hallerde ise hizmet sözleşmesi daha karmaşık hale gelmektedir. Dolayısıyla iş hukukuna dair hak ve borçların da bilinmesi önem arz etmektedir. Bu vesileyle belirtmeliyiz ki Türk Deniz İş Kanunu 1967 tarihidir. Kanunun çağın ruhuna ve deniz hukukundaki gelişmelere göre güncellenmesi gerekmektedir. Özellikle iş mahkemelerinin uzman mahkemeler olmaması büyük ihtilafların doğmasına yol açmakta ve adil olmayan çözümlere götürmektedir. Bu nedenle hem gemi adamını hem de gemi sahibini veya işvereni koruyacak yeni bir düzenleme yapılması zorunluluktan öte acil ihtiyaç haline gelmiştir. Son olarak gemide veya gemi ile işlenen suçlarla ilgili çok temel ceza hukuku ilkelerinin bilinmesi önem arz eder. Bu konu da mümkün olan en kısa ve anlaşılır olarak esere eklenmiştir.



Ali Tevfik Çakır

Omni Sigorta

1976 yılında Deniz Nakliyat'ta denizcilik endüstrisine giriş yapan Çakır, 1978-1982 yıllarında Amerika Birleşik Devletleri'nde acentelik, kiralama ve konteyner eğitimlerinin ardından sektörün lider armatör kuruluşlarında görev yaptı. Deniz sigortaları brokerliği görevlerinde de bulunan Çakır Omni Sigorta bünyesinde çalışma hayatını sürdürmektedir.

2020 Yılı'nın 2021'e Etkileri

65 yaş üstü bir birey olarak, en son yüz yıl önce görülen benzeri bir pandemiye Mart 2020 tarihinden bu yana yaşayarak artık "Biz neler gördük, neler yaşadık!" demeyi hak ediyoruz inancındayım. Üzülmediğim konu ise; mini mini yavrularımız, pırıl pırıl gençlerimiz ve tahsil hayatına bir şekilde ara verip tekrar devam etme gayreti içinde bulunan kardeşlerimizin, eğitimlerine arzu edildiği gibi ve gerektiği şekilde devam edememeleridir. Umarım eğitim konusunda yaşanan sorunlar ileride ülkemiz ve dünyamız adına derin izler bırakmaz.

Koronavirüs (Kovid-19) ile ilgili çok şey yazıldı, söylendi ve tartışıldı. Evlere kapanma daha sonra açılım daha sonra tekrar kapanmalar, bizlerde ciddi şekilde beden ve zihin yorgunluklarına neden oldu. Hatta toplumları çekilmez bir yaşam tarzına zorladı. Bazı insanlar sokak yasaklarına rağmen "Kişisel özgürlüğüm benim!" düşüncesiyle cezalarla muhatap oldu. Belirsizlikler ve güven kaybı bir sorundur. Yaşananlar, ister bir proje çalışması olarak iddia edilsin, isterse insanoğlunun var oluşundan beri ve yüz yıl önce yaşanan toplu ölümlere neden olan bir virüs olarak dile getirilsin... Her hâlükârda Kovid-19'un nerdeyse tüm dünya ülkelerini ekonomik, sosyal ve siyasi yönden etkisi altına aldığı gerçeğini ve durumun kişisel olmadığını kabul etmek zorundayız.

Denizcilikte, armatör ve işletme kuruluşları tarafından can, mal ve çevre güvenliği açısından alınması gereken ön tedbirler ve aynı olayın ikinci defa

yaşanmaması için, "loss prevention", "risk assesment", "root cause analysis", "corrective actions", "lessons to learn" gibi uygulamaların yapıldığı malumunuzdur. Koronavirüs nedeniyle dünyadaki tüm kurum ve kuruluşların -ki bunların bir kısmı sigorta sektörü için de önem arz ediyor- bu uygulamaların ne kadar önemli ve yararlı olduğunu anladıklarını düşünüyorum ya da ben anlaşıldığına inanıyorum! Zira olayların çıkış nedenini, alınacak tedbirleri, risk analizlerini, düzeltici faaliyetleri, çıkarılması gereken dersleri ve benzeri konuları günlük yaşantımızda da sürekli duymaya başladık. Şubat ayında, Çin'deki olayları takip edip mart ayında mesai arkadaşlarıma naçizane uyarılarımı yaptığım zaman aldığım tepkileri düşündüğümde ve temmuz ayında maske, mesafe, hijyen ile alınan tedbirlerin yeterli olmayacağını bu derece bir açılım ve duyarsızlık neticesinde, İspanyol gribinde yaşananların bir tekrarı olacağını söylediğimde; "Ağabey sen yine abartıyorsun!" şeklinde tepkileri almaya devam ettim. Ekim ve kasım aylarından itibaren gerek ülkemizde gerekse Avrupa ve Amerika'da yaşananları tahmin etmek için kâhin olmaya gerek yoktu. Yaşanmışlıklardan ders çıkarmak yeterliydi! Keşke dediklerimde yanılıysaydım! ABD'de yaşananları ve ABD'nin Kovid-19'a karşı tavrını ve sonuçlarını Aret üstadımın yazılarından takip etmişsinizdir.

Denizcilik sektöründe, buna denizcilik sigortaları da dahil olmak üzere, geleneksel olarak güvene ve saygıya dayalı ilişkilerin sürekliliğini sağlamak

için görüşmelerin genelde yüz yüze yapıldığı bilinmektedir. Kiracılarla ilişkiler her ne kadar aracı brokerler üzerinden ve yazılı ortamda sürdürülüyor olsa da, sigorta sektöründe her daim yüz yüze görüşmelerle bilgilerin paylaşılması, sigortacının ve sigortalının birbirlerinden beklentilerinin ifadenendirilmesinde yararlı olmaktadır. Harsar yönetimde de bilgi paylaşımı aynı koşullarda yapılması arzu edilen bir durumdur. Maalesef içinde bulunduğumuz pandemi nedeniyle, neredeyse tüm sigorta şirketleri aldıkları kararla çalışmalarını evlerinden yürütmeleri sonucu, yüz yüze görüşme durumu geçici bir süre için imkânsız olmuştur.

Deniz sigortalarının merkezi, bir başka deyişle mutfağı sayılan Lloyd's, kurulduğu yıllar olan 1650'lerden bu yana tarihte ilk kez kapılarını sigortacılara ve sigortalılara kapattı. Bu olay bence sigorta tarihinde bir dönüm noktası teşkil edecektir. Günümüzde alt yapıları ve teknik donanımları uygun olan şirketler, görüşmelerini görüntülü olarak yaparak hizmetlerini aksatmadan yürütmeye çalışmaktadır. Acil ve kritik durumlarda ise, şayet deniz sigorta danışmanlık (broker) şirketinin yurt dışında temsille yetkili bir elemanı varsa gerekli tedbirler almak suretiyle kısa süreli toplantılar gerçekleştirilmektedirler.

International Group'a dahil P&I kluple-ri, Şubat 2021 tarihindeki yenilemeler öncesi, 2021-2022 dönemi için geçerli olacak genel artışlarını açıkladılar. Bunun dışında, her bir müşteri için harsar kayıtlarına göre ek artışlarını özel

görüşmelerinde karşılıklı mutabakat yolu ile belirleyeceklerdir.

Deniz sigorta danışmanlık (broker) şirketleri, yaptıkları çalışmalar ve incelemeler çerçevesinde gerek P&I, gerekse tekne ve makine sigorta şirketlerinin kredi derecelendirme kuruluşlarının sınıflandırmalarını, şirketin hasar ödeme yeteneklerini, rezervleri, poliçe şart ve koşullarını, teminat vermedeki hız ve becerilerine ek olarak; hasar bölümünün hasar yönetimi, gibi birçok kriteri incelemek ve değerlendirmek durumundadırlar. İşte bu değerlendirmeler sonucu, gemi veya gemilerin yaş, kondisyon, sefer sahaları, klas kuruluşları, işletmenin ve kiracıların beklentilerine uyumlu olan sigorta şirketini tespit ederler. Sigorta şirketi ile ilişkilerde çok önemli olan sürekliliğin sağlanması için de mevcut sigorta şirketi ile en iyi şartları sağlayarak ilişkilerin devam edilmesi yönünde gayret sarf etmeleri gerektiği kanısındayım.

Maalesef mevcut şart ve koşulların,

global düzeyde gittikçe artan hasarların, ayrıca piyasalardaki belirsizliklerin devam etmesi nedeniyle neredeyse tüm sigorta şirketlerinin prim ve muafiyetlerde artışlar talep ettiklerini tecrübelerimiz ile yaşıyor ve basından takip ediyoruz. Sigorta şirketleri prim ve muafiyet artışına ek olarak, pandemi döneminde yaşanmış olumsuzlukları dikkate alarak poliçelerde bazı değişiklikleri ve istisnaları yürürlüğe sokmaktadırlar. Bu durum bir bakıma kira sözleşmelerinde kiracıların ek maddelerine benzer bir durumdur. Sigorta şirketleri ile ilgili kredi kuruluşlarının kredi değerlendirmelerini sürekli yenilemelerinin, poliçelerdeki muhtemel değişiklikler ve ileriye yönelik öngörü ve stratejilerin belirlenmesinin çok daha önem arz ettiği hassas bir döneme girdik. Bu nedenle sigorta poliçelerinin, mesleğinde tecrübeli ve uzman kadrolar tarafından tetkik edilmesi ve mağduriyetleri önleyici tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Tüm sağlık çalışanlarının üstün çaba ve gayretlerine şükranlarımı tekrar

tekrar sunmak isterim. Aynı zamanda, denizciliği bir yaşam felsefesi olarak gören, denizciliğin tüm canlılar için ne derece önemli olduğunu bir kez daha ispat eden; pandemi nedeniyle ailelerinden gerektiğinden fazla uzak kalmalarına rağmen dirayetli, basiretli bir duruş sergileyen ve her koşula hazır olan tüm denizci kardeşlerime sonsuz teşekkürlerimi sunar, sağlık dolu bir hayat dilerim.

Bununla birlikte aralık ayında art arda gelen değerleri büyüklerimiz; Faruk Ürkmez, Turgut Kıran, Davit Erol Kaspi ağabeylerimizin ve diğer kardeşlerimizin yakınlarının vefat haberleri camiamızı derin üzüntüye sevk etmiştir. Vefat eden tüm büyüklerimiz ve kardeşlerimize Allah rahmet eylesin, mekânları cennet olsun.

2021 yılının ve takip eden yılların; her konuda duyarlılığımızın arttığı, güvenin gerekliliğinin bilincinde olduğumuz, saygının her daim geçerli olduğu, adaletin var olduğuna inandığımız, hayallerimizin devam ettiği sağlıklı dolu seneler olmasını dilerim.





Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü
T.C. Galatasaray Üniversitesi

Denizcilik hayatına 1999 yılında Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksekokulu, Uzakyol Güverte Bölümü eğitimi ile başladı. 2001 ile 2014 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nda görev yapan Usluer, 2016 yılı itibarıyla İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü'nde doktora eğitimini tamamladı. Dr. Öğr. Üyesi Usluer, halen Galatasaray Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü olarak görev yapmaktadır.

Deniz Yetki Sahaları; Güçlü Olmak mı, Haklı Olmak mı?

Değerli KOSTER Dergisi okuyucuları, Deniz Yetki Alanları Bölüm III yazısı," Sınır Taşsız Vatan; MAVİ", Deniz Yetki Alanları Bölüm IV "Doğu Akdeniz'de İkinci Önemli Mutabakat" ve Deniz Yetki Alanları Bölüm V "Türkiye'nin Deniz Yetki Sahaları; Mevcut ve Olması Gereken" başlıkları ile karşınıza çıkmıştı. Yazı ile ilgili içerik çalışması esnasında; 22 Kasım 2020 tarihinde aziz bayrağımızı dalgalandıran bir Türk ticaret gemimize yapılan sözde hukuki görünümü fakat tamamen hukuksuzluk barındıran bir tavırla karşılaşmanın üzüntüsünü yaşadık. Büyük önder Mustafa Kemal Atatürk'ün de "Denizcilik sadece ulaştırma işi değil, iktisadi iş olarak anlaşılacak ve tersaneler, gemiler, limanlar ve iskeleler inşa edilecek, deniz spor kulüpleri kurulacak ve korunup geliştirilecektir. Çünkü: Toprakların ucu deniz olan bir ulusun sınırını, halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizer." sözünden de anlaşılacağı gibi gerek askeri gerekse sivil denizciliğine ait gemilerimizin uluslararası denizcilikte sancak varlık göstermesi Türk halkının hudut çizilemeyecek kudret ve yeteneği ile hareket etmesi sonucudur.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti; kuruluş felsefesinin mimarı Büyük Önder Atatürk'ün milliyetçi doktrinleri ile bezendiğinden, kuruluşundan itibaren denizcilik ile ilgili hassasiyet göstermiştir.

Bahse konu üzücü olay; 22 Kasım 2020 tarihi sabah saatlerinde, Avrupa Birliği (AB) idaresinde, Avrupa Birliği Deniz Gücü (EUNAVFOR MED IRINI) IRINI Harekâtı'nın (Alman, İtalyan, Fransız ve Yunan deniz unsurlarından teşkil edilmiş) deniz unsurlarından Alman Sachsen sınıfı (Tip 124), F-222 borda numaralı, Hamburg isimli fırkateyninin Libya Misurata Limanı'na taşımacılık yapmak üzere seyir halinde olan, Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş.'ye ait M/V Roseline A isimli ticaret gemisini gayri nizami ve gayri hukuki olarak kontrol etmesiyle gerçekleşti.

AB ve Alman yetkililer tarafından yapılan açıklamayla; IRINI operasyonu ve unsurları, mevcut operasyonda Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 2292 (2016) ve 2526 (2020) sayılı kararları uyarınca Libya'ya gerçekleştirilen ambargonun uygulanmasına

katkıda bulunmak üzere AB tarafından yetkilendirilmesinden dolayı haklı bulunmuştur. AB'nin İtalyan, Alman, Yunan ve Fransız deniz kuvvetlerinin birleşmesi ile yapılan operasyon verilen ad ile de çelişmiştir. Bu arada IRINI Yunanca'da 'barış' anlamına gelmektedir. Dikkate değer bir diğer husus ise mesafelerdir ki; barış getirmeye çalışan ülkelerin denizlerden Yunanistan'a en yakın limanından 100 milden daha uzak olan Libya'nın, Almanya ve Fransa için ise 100 milden daha da uzak bulunması manidardır. Ayrıca Fransa'nın Arap yarımadası ve Kuzey Afrika'daki sömürgeci faaliyetleri geçmişte daha ağır günümüzde de hafiflemiş olarak karşımıza çıkmaktadır.

Peki bahse konu maddeler ne demektir?

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin;

1-2292 (2016) 3.paragrafında "... provided that those member states make good-faith efforts to first obtain the consent of the vessel's flag State prior to any inspections pursuant to this paragraph..." ifadesi yer almakta



ve EUNAVFOR MED Operation Sophia harekâtına katılan (veya diğer ülkelerin) savaş gemilerinin Libya'ya giden veya Libya'dan çıkış yapan ve anılan bu ülkeyle bağlantılı silah kaçakçılığına karıştığından şüphelenilen gemileri, Libya kıyıları açıklarında/açık denizlerde belirli şartlar altında denetlenmesi ancak denetleme öncesinde ilgili bayrak devletinin rızasının alınması şartı ile mümkün olabileceği açıktır.

Bu açıklamayı destekleyen iki önemli şartın sağlanması gerekmektedir;

- ▶ Müdahale eden devletin veya teşkilatlanmanın, Libya'ya veya Libya'dan silah veya ilgili malzeme taşıdığına inanmak için makul gerekçeleri olması,
- ▶ Denetim öncesi, ilgili geminin bayrak devletinin onayını almak için iyi niyetle davranılması hususlarıdır.

2-2526 (2020); Birleşmiş Milletler'e (BM) üye devletlere Libya açıklarında şüpheli görülen deniz taşıma araçlarını arama yetkisi verilmesidir.

Avrupa Birliği Deniz Kuvvetleri, IRINI Operasyonu'nu (EUNAVFOR MED IRINI); BM'nin Libya'ya silah kısıtlamasını uygulaması amacıyla 31 Mart 2020'de başlattı. IRINI Operasyonu, Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası (CSDP) çatısı altında bulunan bir AB askeri operasyondur. Roma'da merkezi bulunan Avrupa Birliği Deniz Gücü (ABDG-EUNAVFOR) IRINI Harekâtı'nın operasyon komutanlığını İtalyan Tuğamiral Fabio Agostini,

operasyon komutan yardımcılığını Fransız Tuğamiral Jean-Michel Martinet ve denizdeki taktik komutanlığını da Yunan Tuğamiral Theodoros Mikropoulos yaptı.

Temel olarak unsur komutası an itibarıyla İtalyanların kontrolündeyken, Yunan amiralin operasyon sorumlusu olması, 22 Kasım 2020'de vuku bulan olay için yanlı kalınmasının da sebebi gibi durmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti'nin Doğu Akdeniz'de faaliyet gösterdiği yeraltı kaynakları arama çalışmalarının, özellikle Akdeniz'de en uzun sahil hattına sahip ve denizel hakların bu bağlamda en fazlasına sahip olması gereken ülke olan Türkiye'nin, saha dışında tutulmaya çalışılması en kaba tabirle söz sahibi olmayan ülkelerin kabadayılıkla bu coğrafyada yer sahibi olmaya çalışmasına benzemektedir.

16. yüzyıldan günümüze kadar gelen ve uluslararası hukukta da önemli bir yeri olan fikir babası Hugo Grotius'un 'Denizlerin Serbestisi-Mare Liberum' felsefesine bile ters davranış sergilenmiştir. Uluslararası suda, silahlı ve tehdit unsurları içermeyen bir ticaret gemisine operasyonda bulunulması ve geminin yaklaşık 16 saat alıkonulması tamamıyla hukuksuzluğun 2020'de vücut bulmuş halidir.

Aynı zamanda Güney Kıbrıs Rum yönetiminin bu alanda arama faaliyetinde bulunması doğal karşılanırken, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Devleti'nin aynı alanda arama yapmasına özellikle Yunanistan'ın, Güney Kıbrıs Rum yönetimi kalkanı ile AB'de hak-

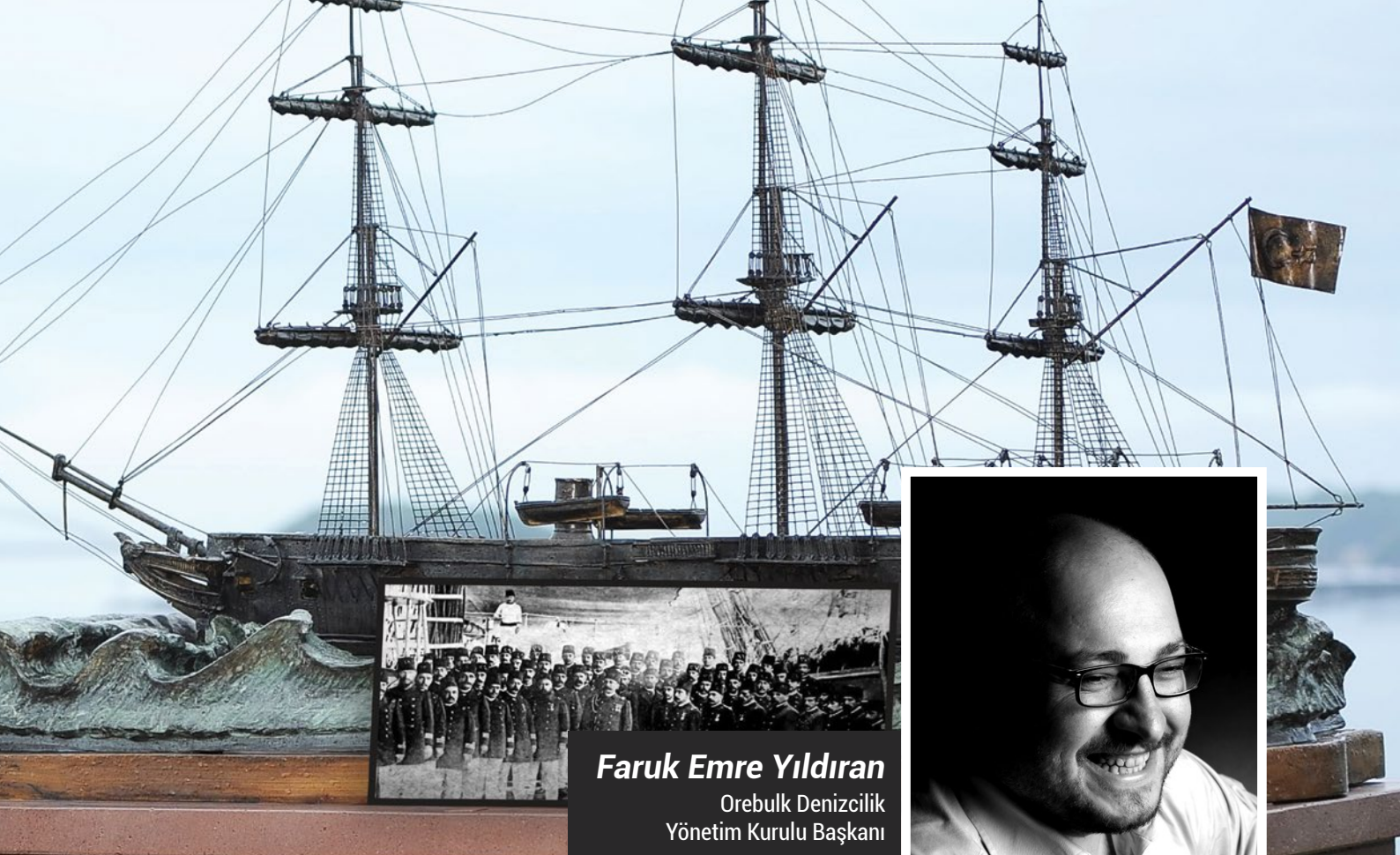
larının gasp edilmesi beyanı sonucunda yanlış propagandası yapması gerçekliği ile karşılaşılmaktadır. Birçok arama alanına millerce uzak olan Yunanistan kendinde arama hakkını doğal görürken, Türkiye'nin kıyısı bulunan Akdeniz'de ve özellikle Doğu Akdeniz'de arama yapmasına karşı durulması akıl ve mantıkla izah edilebilecek bir durum değildir.

Dikkati çeken bir diğer ve aslında çok önemli husus ise; 1949 yılında kurulan ve 1952 yılından beri Türkiye Cumhuriyeti'nin üye ülkesi olarak bölgede önemli bir yerinin olduğu NATO teşkilatlanmasıdır. Aynı zamanda harekâtı gerçekleştiren unsurlardan İtalya ve Fransa'nın 1949, Yunanistan'ın 1952, Almanya'nın ise 1955'ten itibaren NATO ülkesi olmasıdır. Yani kuruluş felsefesi gereği müttefik olan bu ülkeler, sözde Libya'da askeri dengeyi ve barışı sağlamak adına NATO teşkilatlanmasında müttefik durumda bulunan ve topraklarında konuşlanmış üslerde kendi silahlı kuvvetlerinden askerleri bulunan Türkiye Cumhuriyeti'nin ticaret gemisine dostane olmayan tutumlarda bulunmaları müttefiklik hususunda soru işaretleri barındırmaktadır.

Fakat yakın tarihe bakılırsa;

- ▶ Özel kuvvetlerimize 4 Temmuz 2003 yılında yapılan yakışsız ve kabul edilemez saldırıda müttefikliğe gölge düşürürken,
- ▶ 22 Haziran 2012 tarihinde, hava kuvvetlerimize ait silahlı ve tanıma sistemleri açık halde hareket eden RF-4E Phantom model uçagımız ihlal gerekçesi ile Suriye tarafından ihtarlı olarak düşürülmüş ve IRINI harekâtını gerçekleştiren AB tarafından arbulmaya çalışılırken,
- ▶ Roseline A gemimize hukuksuzca çıkarma yapılırken aynı arabulucu AB ortak görev gücü tarafından gerçekleştirilen operasyon serinin AB ve savundukları "Barışın tarafındayız." savında, utanç duyulması gereken etkilerinden olmuştur.

Son olarak; kuruluş amacında barış ve güçsüzlere yardım ve dayanışma olan Avrupa Birliği misyonlarının devamı için oluşturdukları savunma unsurlarının yaptığı hukuksuz ve orantısız yaklaşımlar şu soruyu akıllara getirmektedir: "Güçlü olmak mı, Haklı olmak mı?"



Faruk Emre Yıldırım
Orebulk Denizcilik
Yönetim Kurulu Başkanı



Ertuğrul Fırkateyni

Uzaktan da olsa konuşulanları duya-biliyordum. Duyduklarımdan ilk anladığım sevinmeye yetmiş de artmıştı bile. Yıllardır içimde biriken o hasret son bulacaktı artık. On bir yıl, dile kolay söylemek. Yaşamayana anlatması zor geçen zamanın sessizliğini. Yirmi dört yıllık ömrün on bir yılını bekleyerek geçirmek. Beklemek değil, beklenen tarafından hırpalanmaktı anlatamadığım. Geçmiş anılara tutunarak hayal kurmak ama sonrasında hangisinin hayal, hangisinin gerçek olduğunu unutarak beklemek Haliç'te yıllarca. Bedenine denizin o iç gıcıklayan, birden ürperten ama sonrasında rahatlatan suyu değdi mi bir daha dönüşü yok artık sevdanın. Dalgalarla hırpalasa da aslında, usul usul siner içine. İçten içe çürütür bedenini hissedemezsin. Bir ılıkık vardır içinde soğuşun vurduğu ayaz zamanında bile. Dedim ya hangisi hayal, hangisi gerçek çıkartamazsın. Ayırt edemezsin artık ve inanırsın tutunduğun bir anıya.

Cherbourg ve Toulon limanlarını Britanya'dan dönerken ziyaret etmiştim. Hayranlıkla izliyorlardı bizleri. Gençtim, tüm dünyaya kafa tutabilecektim o zamanlar peki ya şimdi şu halime

bak! Bağrıışlar geliyordu uzaktan, sevinç çığlıkları olduğu belliydi seslerinin tınısından. Bahriyelilerden geliyordu bu umut haykırıışları. Kasımpaşa kahvehanelerinde biçare kalmayacağız diye bağırıyorlardı. Haliç'ten boğaza doğru esen tatlı bir rüzgâr vardı ve taşıdığı umut tüm İstanbul'u sarmıştı. İlk defa Japonya'ya gidilecekti. İyi ki gelmişti Japon Prensi Komatsu Akihito İstanbul'a. Hayranlığından bahsetmeye gerek yok burada. Tüm dünyayı dolaşsa da dolaşmasa da İstanbul'dan daha güzel bir yer olmadığına daha gelmeden biliyordu zaten. Antik dünyanın incisi dünya geleceğinin de mihenk taşıydı. İstanbul'un adını bile anmaya gerek yoktu anlatmak için. İmparatorun şehri, sultanın tahtı, hatta sadece başkent demek yeterliydi tüm dünyada İstanbul'u anlatmak için. Çok heyecanlıyım burada, konudan konuya atlıyorum ama rüzgâr bedenimi umut ateşiyle okşuyor. Yokohama Limanı'na gidecekmışiz. Japonya'ya bir heyet gönderilerek iade-i ziyaret yapılmasını emretmiş payitaht. Bizzat ben Japon İmparatoru'na mücevherli imtiyaz nişanı ve diğer hediyeleri götürecekmışim.

14 Temmuz 1889, güzel bir yaz günü

İstanbul'da. 2 yıl sürdü hazırlığımız. Yorucuydu, ne yaparsak yapalım tam hazır olamamıştık ama yola çıkmamız gerekiyormuş ve çıkmak üzereyiz artık. Tüm İstanbul bir düşün yeri gibi. Sarayburnu'nda tüm İstanbul uğurluyor bizi. Bağırıyorlar, el sallıyorlar, selam söylüyorlar Japonya'ya. Şarkılar, marşlar...

"Ey gaziler, yol göründü yine garip serime..."

Dua ediyorlar çıktığımız bu macerada sorun yaşamamamız için. Sandallarla yanımıza kadar geldiler. Bir çocuk vardı sandalda elini uzattı geminin bordasına dokunmak için. Yeni oyuncasını severmiş gibi dokundu. Elini uzattı usulca ve okşadı. Bana dokundu, tüm benliğime dokundu o minik elleriyle. Bir ananın ardından başka bir denizcinin eşinin gözyaşı düştü denize. O damlanın ağırlığı titretti denizi. Ağlamamak gerekti denizcinin ardından ama sevgiydi bu, sevdaydı anlatılamayan. Denizci hep ailesi tarafından sevilse de, kendisi sadece denizi severdi. Onlar da bunu biliyordu ama dillendirilmiyordu büyük bir sır gibi.

Selimiye Kışlası'nın kuleleri, bayrak direğiyle kerteriz alınmıştı ve üst üsteydi artık. Pruvamızda Çanakkale rotamız Japonya idi. İstanbul ardımızda kalmıştı ve artık ufukta görülüyordu. Kaptandan bir emir geldi. Kazana kömür atmayın artık. Bir sonraki limana kadar yelkenle seyredeceğiz.

Koca imparatorluk ekonomik olarak darboğazdaydı. Payitaht denizi ve denizciyi sevmez idi. Sultan Abdülaziz Dolmabahçe Sarayı'ndayken sarayın çevresi donanma ile kuşatılmış tahttan indirilmişti. Sultan II. Abdülhamit bu sebeple, dünyanın 3. büyük donanmasını Haliç'e hapsedip çürümeye bırakmıştı. Bir zamanlar denizlere nam salmış, bizden habersiz geminin yüzdürülmediği denizlerde gemilerimiz gezemez, donanmamız cenk edemez hale gelmişti. Ekseri Fransız şirketlerine ait gemiler yolcu ve yük taşımalarımızı bile bizim yerimize yapıyorlardı. Japonya'ya gidecek olan Ertuğrul Fırkateyni Haliç'te beklese ve erki (kondisyonu) kötü olsa da. İlk defa okyanus aşırı bir seyahat yapacak geminin seçiminde ekonomik endişeler ön plana çıkmış ve gerekli kömür sefer boyunca sağlanamayacağından zırlı

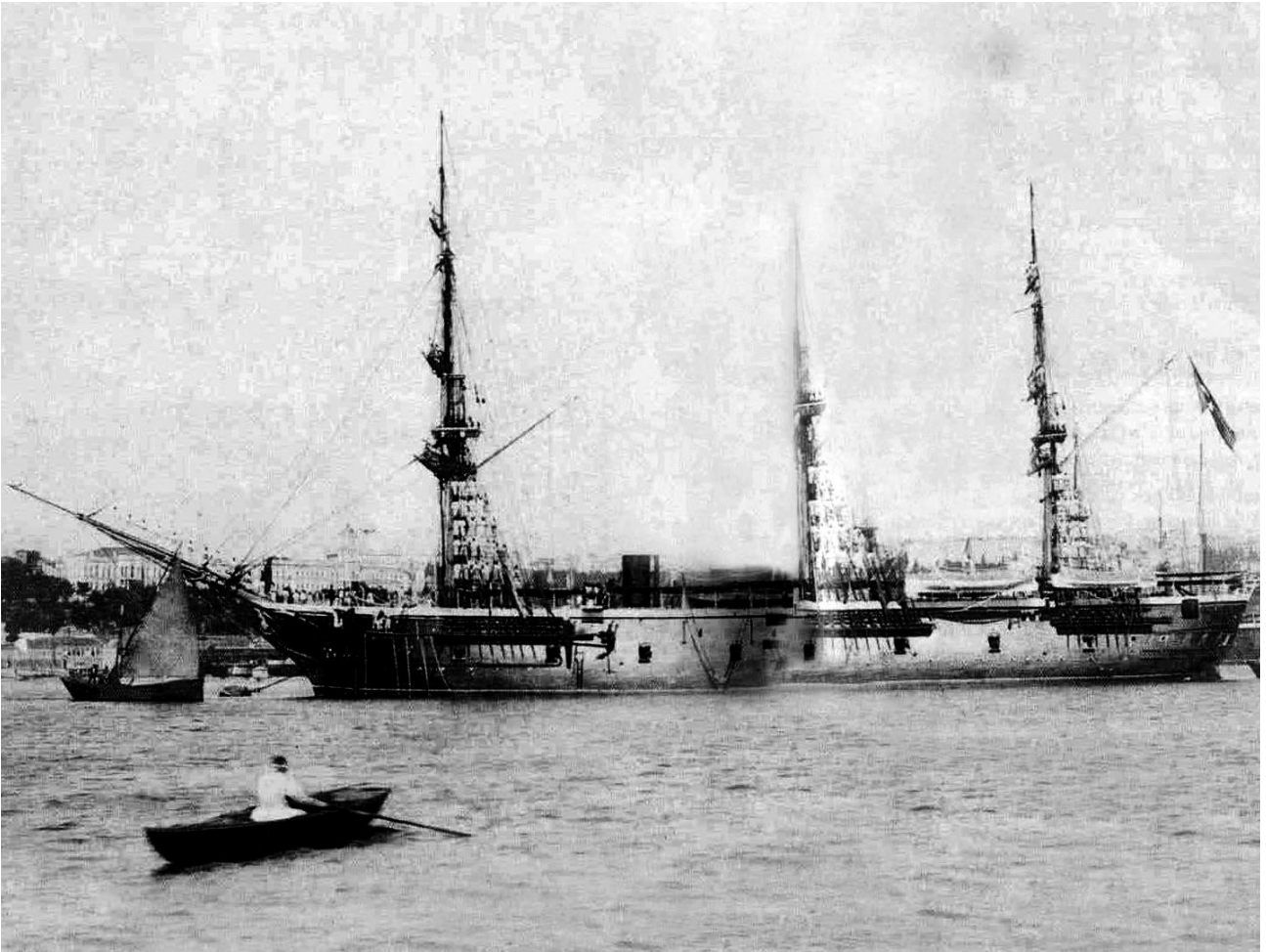
donanma gemileri yerine, daha ekonomik bir seçenek yelkenli ve kazanlı Ertuğrul Gemisi'nde karar kılınmıştı.

Bir devrin bitip başka bir devrin tohumlarının atılacağı Çanakkale... Çanakkale Boğazı'nı ardımızda bırakarak devam ediyorduk yolumuza. Yolculukta ilk molamızı Marmaris'te verdik. İkmal yaptıktan sonra 26 Temmuz 1889'da Port Said'e ulaştık. Süveyş Kanalı'nı geçip Kızıl Deniz üzerinden Singapur'a planlanmıştı seferimiz lakin 28 Temmuz'da kuma oturduk. Sekiz metre su çekimimiz (draft) vardı ama Nil Nehri'nin sığ suları işte. Bizi tam kurtardılar derken iskeleye yanaşma manevrasında ani bir rüzgâr çıktı ve dümen bodoslaması hasar gördü. Canım ne acıydı. Tüm acıyı omurgamda hissetmişim o an. Yaşlandığım belliydi ama kime anlatacağın ki bunu. Menzildi varılması gereken ve görev kutsaldı.

23 Eylül 1889'da hasar gören dümen bodoslaması tamir edildi ve sırasıyla 24 Eylülde Cidde'ye, 7 Ekim'de de Aden'de demirleyerek kömür ikmali yaptı. 11 Ekim'de Aden'den demir alıp 20 Ekim'de Bombay'a ulaştık. İnsan

selydi adeta Bombay Limanı'nda bizi bekleyen. Hindistan'da bulunan Müslümanlar ayağa kalkmıştı ve görmek istemişlerdi İslam'ın sancaktarlarını. Günde ortalama 20 bin, bir hafta içinde ise toplam 150 bine yakın kişi görmeye gelmişti, ayak basmıştı ayın ve hilalin dalgalandığı Türk toprağına. Yorgun güvertede gezinmişlerdi, sıkı sıkıya tutunmuşlardı küpeşteye. Bağlanmışlardı inançlarına sarılır gibi. Ertuğrul bir haberci gibi gelmişti onlara. İngiliz zulmünün bir gün biteceğinin haberi. Gün gelecekti Gandhi diyecekti "Mustafa Kemal İngilizleri yenene kadar tanrıyı İngiliz sanıyorduk" diye. İşte Ertuğrul getirmişti ilk haberi onlara. Aynı topraklardan gelen bir haber. Türkler hala burada. Nasıl ki Hindistan'da Babür İmparatorluğu'nu kurup tüm halklara eşit davrandık. Aynı alev hala göğsümüzde yanıyor. Haber veriyoruz size gelecekten demişti Ertuğrul, Hindistan'a.

26 Ekim 1889'da halkın ziyaretine son verildi ve ertesi günkü sefer için su, yiyecek, kömür ikmali yapıldı. 10 Kasım'da Kolombo'ya uğrayarak 13 Kasım'da buradan ayrıldık. 28 Kasım'da Singapur'a ulaştığımız.



limana İstanbul'un selamını iletiyordu. Yerel halk coşku ve heyecanla karşılıyordu bizi. Tüm kapılar sonuna kadar açılıyordu. Türk bahriyesinin subayından levendine kadar her bir bireyi büyük bir intizam ile temsil ediyordu donanmayı. Tam 4 ay kaldık Singapur'da. Hava şartları uygun değildi seyir için. Bütçemiz azalıyordu yalan değil, planımızda da yoktu bu kadar kalmak ama burada olduğumuzu duyan akın ediyordu bizi görmek için. Sumatra'dan, Cava'dan ve Siyam'dan heyetler gelmişti. Mezalimden bahsediyorlardı hep, ama çözüm daha yoktu.

3 Mart 1890'da Singapur'dan hareket ettik. Bu uzun bekleyiş sadece masrafları arttırmamış, söylentilerin çıkmasına da sebep olmuştu. Bazı yabancı gazetelerde, Ertuğrul'un kalma sebebinin 'Biten kömürü tedarik için para olmaması' şeklinde haberler yayınlanmıştı bile ama bu seferin kolay olacağını bilse hiçbir denizci gönüllü olmazdı ki zaten... Biz hep zoru başardık.

"Kıtaları ipek bir kumaş gibi keser biçerdik.

Kelleler damlardı kılıcımızdan. Bir biz vardık cihanda, bir de küffar..."

Rüzgârların şiddetinden ve Singapur'da alınan kömürün yetmemesinden dolayı, Saygon'da yeniden kömür almak zorunda kaldık. 20 Mart'ta tekrar hareket etsek de aksi rüzgârlar devam ettiğinden geri dönüp, 8 Nisan'a kadar bekledik. 15 Nisan'da Hong Kong'a ulaştık. Sıçanlar gemiyi bastı, çözüm bulduk ve bu dersten de kurtulduk. Buradan da kömür ve diğer ihtiyaçları alarak 22 Mayıs'ta Nagasaki'ye doğru yola çıktık; fakat hava muhalefeti ve kömür ihtiyacından dolayı bu kez de Foçu'da bekledik biraz. Foçu'dan Nagasaki'ye oradan da 7 Haziran 1890'da son durağımız olan Yokohama Limanı'na ulaştık.

Yokohama'ya girişimiz çok muhteşemdi. Bir taraftan bizleri selamlamak için toplar atılırken diğer taraftan binlerce Japon "Yaşasın... Yaşasın..." sesleriyle limanı inletiyordu. İmparator Meiji'ye imtiyaz nişanını ve diğer hediyeleri Tuğamiral Osman Paşa teslim etti. Üç ay boyunca el üstünde tutulduk ama vazife ifa edilmişti, bu seferde evde beklenendik. Dönüş yolculuğu için mevsimin uygun olması lazımdı. Ancak bu sırada gemide baş gösteren kolera salgınından dolayı 35 nefer yatağa düşmüş, 13 nefer ise gö-

rev başında şehit olmuştu. Hastaların iyileşmesinden sonra dönüş için hazırlıklara hız verildi. 15 Eylül 1890'da Yokohama'dan hareket ettik. 16 Eylül'de Kumanonada'ya girdik, güneybatıya doğru seyrediyorduk. Hava bulutlu ve puslu. Gelirken de bu havalara yakalanmıştık, atlatmıştık. Bunu da atlatılabirdik. Yıllarca bizleri limanlara hapsedseler de, kıçtankara gemilerimizi o engin denizlerden alıkoysalar da içimizdeydi deniz aşkı. Denizciydik, denizci millettik.

Bir müddet daha yol aldık lakin kısa süre sonra büyük bir fırtınaya yakalandık. Dalgaların yüksekliğini bilemiyordum. Daha önce böylesini görmemiştim ki. Haliç'te, taş kızakta iç denizler için yapılmıştı ben. Makinem bütün gücüyle çalışmasına rağmen dağ gibi yükselen dalgalar ve rüzgâr, beni Funakura Kayalıkları'na doğru sürüklüyordu. Rüzgârın uğultusu, çatırdayan kalas sesleri ve birden büyük bir gürültü koptu. Mizana direğim kırılmıştı artık. Kolum, kanadım kırılmıştı. Hayalim olan ufka yelken açamayacaktım ama savaşmalıydım.

Fırtınayla mücadele ederek Oşima Adası'na yaklaşıyordum, adanın güney ucunda yer alan Kaşinozaki Burnu ve aynı ismi taşıyan fenerin açıklarına doğru sürükleniyordum. Uzaktan cılız bir ışıkta fener, ulaşılama umutunun o cılız ışığı. Herkes canhıraş uğraşıyordu. Kazana ne bulurlarsa atıyorlardı. Kömür, kırılmış güverte kaplamaları ve hatta denizcilerin aileleri için aldıkları hediyeler bile. Su üstünde kalacaktık, savaşacaktık daha önceden harp etmediğimiz bu düşmanla.

Gecenin karanlığı fırtınanın da etkisiyle erken çökmüştü. Her bir yanım dev dalgalar tarafından eziliyordu. Direğim kırılmış, dengem bozulmuştu. Bir yana yatık olarak son bir çırpınış deniz fenerine doğru gidiyordum. Kaptan Ali Bey tören üniformasını giymiş, tüm mürettebata cesaret aşılıyordu. Denizden korkulmazdı. Deniz aşktı, sevdıydı...

O an dalganın tepesindeyken, dalga çukuruna doğru ilerlediğimiz o an! 16 Eylül 1890'da saat 21.00 sularında Funakura Kayalıkları'na bindirdim. Kayalıklara çarpıp çarpmaz ortadan ikiye bölündü bedenim, yavaş yavaş sulara gömülüyordum Kelime-i Şehadet sesleriyle. Denizde ölenlerin tabutu olmaz derler, yanılıyorlar. Geçmişte batan her bir gemi tüm denizcilerin

ebedi istirahatgâhlarında bir tabuttur. Denizin üstünde rüzgâr, dalgaların uzaklaşan gürültüsü, kesilen çığlıklar ve İstanbul'dan ayrılırken duyduğum marş, sonsuzluğa yüzüyorum...

*"Ben billâhi kail olmam genç yaşında ölüme,
kal selâmet nazlı yârim bir yana sen bir de ben"*

Kronoloji

19 Ekim 1863 – Ertuğrul Fırkateyni Haliç'te denize indirildi.

1865 Kazanı, makinası ve diğer tahrik donanımları takıldıktan sonra Britanya'dan Kosova ve Hüdavendigâr gemileriyle birlikte Toulon, Cherbourg ve diğer limanlara uğrayarak İstanbul'a doğru yola çıktı.

1876 Haliç'te bir dubaya bağlı kaderine terkedildi.

1887 Sultan 2. Abdülhamit, Japonya Prensi Komatsu'nun İstanbul'u ziyaret etmesinin ve kendisine hediyeler sunmasının ardından Japonya'ya heyet göndererek karşı ziyaret yapılmasını emretti.

Ziyaret için 600 Beygir gücünde 450 Ton kömür kapasiteli Ertuğrul Fırkateyni seçildi.

14 Temmuz 1889 - Ertuğrul Fırkateyni, 56'sı subay toplam 609 mürettebatıyla İstanbul'dan yola çıktı.

7 Haziran 1890 - Ertuğrul, 11 ay sonra Japonya'nın Yokohama Limanı'na demirleyerek aylar süren zorlu yolculuğunu tamamladı.

13 Haziran 1890 - Heyet Başkanı Osman Paşa, Sultan II. Abdülhamid'in mektubunu, nişan ve hediyelerini takdim etmek üzere İmparator Meiji'nin huzuruna çıktı.

15 Eylül 1890 - Heyet 3 ay sonra, İstanbul'a dönmek üzere Yokohama Limanı'ndan ayrıldı.

16 Eylül 1890 - Japon adasının güneyine doğru ilerleyen Ertuğrul Fırkateyni tayfunun ser, rüzgârlı ve yağmurla karışık bölgesine girdi. Saat 21.00 civarında Ertuğrul Fırkateyni, Kii Yarımadası'nın Kaşinozaki Feneri önünde kayalara çarparak battı. Kazadan sadece 69 denizci kurtuldu. 550 Osmanlı leventi ise hayatını kaybetti.

10 Ekim 1890 - Kazadan kurtulan 69 denizci, iki Japon kruvazörüyle İstanbul'a doğru yola çıktı.

2 Ocak 1891 - Kazadan kurtulan denizciler İstanbul'a ulaştı.



Mehmet Uğur Yavuz
İŞKUR Çanakkale İl Müdürü

1978 Ordu Fatsa doğumlu olan Yavuz, 2002-2010 yılları arasında çeşitli uluslararası nakliye firmalarında yönetici olarak görev yaptı. Yavuz, 2010 yılında İŞKUR'da başlayan kamu kariyerinde sırasıyla SGK İcra memuru, Sosyal Güvenlik Denetmeni, SGK Merkez Müdürü unvanlarıyla çalışmalarını sürdürdü. Kendisi halen İŞKUR Çanakkale İl Müdürü olarak hizmet vermektedir. Ayrıca çeşitli yayın organları için muhasebe uygulamaları, iş ve sosyal güvenlik hukuku üzerine yazılar yazmaktadır.

Gemi Adamlarında Fazla Çalışma Ücreti Asıl Ücrete Dahil Edilebilir mi?

Gemi adamlarının çalışma süreleri diğer çalışanlara göre farklı düzenlenmiştir. Gemicilerin yaptıkları işin niteliği ve özelliği göz önüne alındığında aslında bu tabii bir durumdur. Yakın yol seferi veya iç sularda, günlük sefer yapan gemilerde gemi adamlarının gemide kalma zorunlulukları yoktur. Ancak; Deniz İş Kanunu kapsamına giren ve uzak yol seferi yapan gemilerde çalışan gemi adamları, hem çalışmaları süresince hem de fiilen iş başında olmadıkları zamanlarda gemide kalmak zorundadırlar. Özellikle çalışmaksızın geçen sürelerin iş süresinden sayılıp sayılmayacağı hususu mesai hak edişlerinin hesaplanmasında büyük önem taşımaktadır.

854 Sayılı Kanun'u 4857 Sayılı İş Kanunu'ndan ayırarak temel hususlardan birisi belki de çalışma süresini haftalık olarak da sınırlandırmasıdır. Deniz İş Kanunu 26/1. maddesinde iş süresinin, günde sekiz ve haftada kırk sekiz saat olarak çerçeveye içine almış ve çalışma süresinin haftanın **iş günlerine** eşit olarak bölünmesini emretmiştir. Aynı kanun 26/2. maddesinde ise iş süresinin, gemi adamının iş başında çalıştığı ve vardiya tuttuğu süre olduğunu zikretmektedir. Buradan hareketle gemi adamının gemide bulunduğu sürelerin tamamının çalışma süresi olarak kabul edilemeyeceği rahatlıkla söylenebilir; fakat gemi adamının fiilen çalıştığı veya fiilen çalışmamakla birlikte gücünü işverenin emrinde bulundurduğu, iş verilmesi

veya çıkması için beklediği sürelerin çalışma süresinden sayılacağı unutulmamalıdır.

Deniz İş Kanunu kapsamında çalışan gemi adamının işvereni, herhangi bir sebebe dayanmak zorunda olmaksızın gemi adamına fazla saatlerle çalışma yaptırabilir. Yani mesaili çalışma için işverenin işçisinden onay alma zorunluluğu yoktur. Dolayısıyla gemi adamları 854 sayılı kanuna göre tespit edilmiş bulunan iş sürelerini aşacak şekilde çalıştırılabilirler. Elbette bu şekilde yapılan çalışmalar, fazla saatlerde çalışma olarak değerlendirilecektir.

Gemi adamının ister seyir halinde olsun, ister limanda gemi içinde iken olsun çalışmadan veya vardiya tutmadan geçirdiği süre fazla çalışma olarak değerlendirilmez. Öte yandan gemi adamının iş başında çalıştığı veya vardiya tuttuğu süreler, günlük 8 veya haftalık 48 saati aşarsa bu çalışmalar gemi adamı için fazla çalışma olarak değerlendirilir. Haftalık esasa göre fazla çalışmadan söz edilebilmesi ancak gemi adamının haftanın yedi günü çalışmasıyla mümkün olur. Ters durumda fazla mesai belirlenirken günlük çalışmalar esas alınmalıdır.

Gemi adamlarının iş sözleşmelerinin fazla çalışma ücretinin, asıl ücrete dahil olduğu şeklinde sözleşmeye hüküm içermesinde kanunen bir engel

yoktur; fakat fazla mesai süresi belirlenirken 180 sayılı Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmesi ile 1999/63/EC sayılı Avrupa Birliği Direktifi'ndeki "azami çalışma süresi 24 saatlik sürede 14 saati, 7 günlük sürede 72 saati geçemez. Dinlenme süresi ise 24 saatte 10 saatten, 7 günlük sürede 77 saatten az olamaz." kuralı ve benzer bir düzenleme içeren Gemi Adamları Yönetmeliğindeki "dinlenme süresi günlük 10 saat, haftalık ise 70 saatten az olamaz." kuralı göz önüne alınarak iş sözleşmesi kurulmalıdır. Daha açık ifadeyle fazla çalışma ücreti asıl ücrete dahil edilecekse, çalışma üst sınırının günlük 14 saat, haftalık 91 saat olarak sözleşmelerde yer alması yerinde olacaktır.



Beşiktaş Marine



Beşiktaş Marine

At Beşiktaş Marine, we aim to provide customers with good service, superior products and competitive prices. Working in close partnership with top manufacturers all over the world, we offer high-quality, cost-effective and tailor-made solutions for our customers' needs.



Expert Ship Service and Repair

Ship Chandling and Technical Store



Crewing and Ship Agency Service



Provision and Bonded Store



Beşiktaş Marine

+90(216) 701 15 00

+90(216) 701 15 05

+90(535) 898 19 84

info@besiktasmarine.com

service@besiktasmarine.com

@besiktasmarine

@MarineBesiktas



www.besiktasmarine.com

ANALİZ

Geleceğin Denizcileri
Rotasını Arıyor



Osman Arslan
Kocaeli Üniversitesi



Denizcilik hayatına 1999 yılında Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksekokulu, Uzakyol Güverte Bölümü eğitimi ile başladı. 2001 ile 2007 yılları arasında Uzak Yol Yeterliliği ile çeşitli gemilerde görev yapan Arslan, 2015 yılı itibarıyla İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Politika Bölümü'nde Yüksek lisans eğitimini tamamladı. Piri Reis Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nde doktora eğitimine devam etmektedir. Kendisi halen Kocaeli Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nde Öğretim Görevlisi olarak görev yapmaktadır.

Denizci Öğrencilerin Mesleki Motivasyonları ve Sürdürülebilirliği

Dünya ticaretinin yüzde 90'nın deniz yoluyla yapıldığını düşünecek olursak üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin bu alandaki gücünü koruyabilmesi ve geliştirilmesi ancak iyi yetişmiş bir deniz iş gücü ile mümkün olacaktır. Yükseköğretim altında faaliyet gösteren denizcilik fakülteleri ve meslek yüksekokulları çok fazla paydaştan oluşan denizcilik sektörüne her seviyede iş gücü yetiştirmektedir. Yükseköğretimde denizcilik eğitimleri Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün STCW 78 Konvansiyonu'ndaki normlar, Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı'nın denizcilik eğitimleriyle ilgili kuralları ve YÖK Kalite Akreditasyon Yönetmeliği'ne göre düzenlenmektedir. Özellikle gemilerde görev yapacak gemi adamlarının uluslararası standartlara göre yetiştirilmesi, mesleki bilgi ve beceriyle donatılmış olması, deniz örf ve adetlerini bilen, doğru kararlar alabilen ve disiplinli denizciler yetiştirmek sektörün ihtiyaç duyduğu kalifiye elemanlar açısından önem arz etmektedir. Çünkü teknolojinin gelişmesiyle birlikte yeni nesil gemilerin inşa edilmesi ve uluslararası kural ve kaideler bunu gerekli kılmaktadır. Burada özellikle nitelikli deniz iş gücünün elde tutma oranlarının yükselmesi ve aynı zamanda denizde kalma sürelerinin artmasına yönelik çalışmalar deniz iş gücünün daha uzun ömürlü (longevity) olmasını sağlayacaktır. Fakat istatistiklere baktığımızda özellikle zabıtların denizde çalışma sürelerinin ortalama 4 yıla kadar düş-

tüğünü görmekteyiz. Bu durum belirli bir tecrübeye ulaşmış ve katma değer yaratmaya başlayacak olan bu kişilerden yeteri kadar istifade edilemediği anlamına gelmektedir.

İşin bu noktasında günümüzde son derece popüler bir kavram olan sürdürülebilirlik kavramı karşımıza çıkmaktadır. Aslında işin özü sürdürülebilir bir deniz iş gücüne sahip olmaktan geçmektedir. Sürdürülebilir ekonomi ve sürdürülebilir çevreden bahsediyoruz ancak gerek ekonomik gerekse çevresel sürdürülebilirliği ancak insan faktörü ile ulaşılabileceği unutulmamalıdır. İnsan faktörünün eğitilmesi ve becerilerinin geliştirilmesi bu hedefe ulaşmakta kilit rol oynamaktadır. Sürdürülebilir deniz iş gücü için eğitim boyutu önemli olmakla birlikte mesleki eğitimin kalitesinin artırılmasına yönelik olarak geliştirilecek stratejiler bu hedefe ulaşmamızda büyük rol oynayacaktır.

Sürdürülebilir bir deniz iş gücüne sahip olma konusunda her ne kadar yükseköğrenimin payı büyük olsa da orta öğretimin de burada önemini vurgulamak gerekir. Çünkü 8333 km uzunluğunda kıyısı olan ülkemizde orta öğretimdeki gençlere denizcilik kültürünün aktarılması daha temel düzeydeyken denizi tanıyan denizle iç içe yaşayan bireyler yetiştirilmesine olanak tanır. Bunun için sektörle iş birliği yapılarak denizcilik ile ilgili ortak girişimlerde bulunulabilir. Bu kap-

samda denizcilik ile ilgili hem öğretmenlere hem de öğrencilere yönelik kamplar düzenlenebilir ya da denizcilik temalı resim yarışmaları yapılabilir. Her ne kadar küçük faaliyetlermiş gibi gözüksede eminim ki o genç beyinlerin içerisinde bir yerlerde iz bırakacağını düşünüyorum.

Pek tabii bu işin uzun soluklu yapılabilmesi mesleği yakından tanımayı gerektirir. Denizi sevmeyen insan yoktur sanırım ama ince bir farkla insanların pek çoğu karadan denize baktığında mutlu olduklarından ve denizi sevdiklerinden bahsederek. Fakat uzun bir seyrin ardından demirlemiş bir gemiden yani denizden karaya bakmak mahrumiyetlik çerçevesinden bakıldığında insanda aynı duyguyu yaratmayabilir. Her meslekte olduğu gibi denizciliğinde güzel yanlarının olmasıyla birlikte pek çok zorlukları da içinde barındıran bir meslek olduğunu unutmamak gerekir. Gelecek vaat eden gençlerimize denizciliğin iyi yanlarından bahsederken zorluklarını da anlatmak hatta mümkünse göstermek gerekir. İşte burada önemli olan deniz hayatına daha kolay uyum sağlayabilecek bu işe gönül vermiş idealist kişileri bularak denizcilik mesleğine yönlendirmek olacaktır.

Yükseköğretimde ise bu şekilde yönlendirilerek bilinçli bir şekilde gelen öğrenciler olduğu gibi sadece denizcilik temalı bir belgesel ya da film izlerken etkilenip denizci olmaya karar

veren öğrenciler de olmaktadır. Evet, daha küçük yaşlarda denizi tanıyarak ve denizi bir yaşam biçimi haline dönüştüren öğrencilerin denize kazandırılması elbette daha kolay olacaktır ama aslında etkilenme kaynağı ne olursa olsun bu öğrencileri denize ve sektöre kazandırmak gerekmektedir.

Bu anlamda yükseköğretimdeki öğrencilere yön verebilecek ve onlara ilham kaynağı olabilecek en önemli faktörlerin başında denizci akademisyen hocaların bilgi ve tecrübelerini paylaşmaları gelmektedir. Çünkü öğrencilerle kurmuş olduğumuz diyaloglarda birçok öğrencinin hocalarını örnek aldığını ve deneyimlerinden etkilendikleri görülmüştür. Hatta buna bir örnek verecek olursak deniz işletmeciliği okuyan bazı öğrencilerin sonrasında deniz ulaşırma ve benzeri bölümlerde de eğitim alarak deniz hayatına katıldıkları görülmüştür.

Yine denizci öğrencilerden edindiğimiz izlenimler sonucu öğrencilere ilham olabilecek bir başka faktörün üniformalı bir eğitim alma isteklerinin olmasıdır. Üniforma aslında bir disiplin göstergesidir ve bu işin hiyerarşik bir düzen içinde işlediğini bize göstermektedir. Bu üniformayı taşımak öğrencilerde yapacakları işle ilgili sorumlulukları hatırlatmasıyla birlikte okullarda oluşturulacak mevzuata göre hazırlanmış kural ve kaideler çerçevesinde üniformalı bir eğitim onları motive edebilir.

Bir başka konu ise uygulamaya dayalı derslerin öğrencileri almış oldukları eğitim konusunda motive etmesidir. Özellikle artırılmış gerçeklikle ilgili simülasyon eğitimleri öğrencilerin son derece ilgisini çekmektedir. İstihdam edilecekleri yerlerde göreve başlamadan önce henüz eğitim aşamasındayken görev ve sorumluluklarıyla ilgili konuların simülasyon edilmesi ve uygulayarak öğrenmeleri onları nitelikli birer personel yapacaktır.

Öğrencilerin okullarında kuracakları ya da kurulmuş olan çeşitli kulüpler vasıtasıyla denizcilikle ilgili yapılan sosyal aktiviteler hem denizcilik eğitimini hem de denizi benimsemelerine katkı sağlayacaktır. Öğrencilerin okullardaki ilk yıllarından itibaren düzenlenecek teknik geziler ile sektörü yerinde tanımaları, denizcilikle ilgili çeşitli alanlarda faaliyet gösteren iş kollarının tanıtılması amacıyla okullarda sektör günleri ve kariyer günlerinin düzenlenmesi öğrencilere hem sektö-



rü tanıma hem de kariyer hayatlarına başlangıç için fırsatlar sunabilmektedir.

Denizcilik öğrencilerinin denizle iç içe yaşamalarına olanak tanıyacak sportif faaliyetler bir başka motivasyon kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle okulların bünyesinde kurulacak olan yelken, kürek ve dalış gibi su sporlarıyla ilgili kulüplere öğrencilerin yönlendirilmesi denizi sevmeleri açısından önemli bir rol oynayacaktır.

Öğrencilerin motivasyonu konusunda sektör akademi iş birliği de göz ardı edilmemelidir. Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren işletmelerin üniversitelerde sosyal sorumluluk ve araştırma projelerine destek vermesi özellikle öğrencilerin kişisel gelişimlerine katkı sağlayacaktır. Ayrıca okullarda

gerçekleştirilecek seminer, sempozyum ve konferanslarda verilecek bilgiler öğrencilerin meslekleriyle ilgili çeşitli konularda bilgi sahibi olmasını sağlayacaktır. Aynı zamanda işletmeler ile üniversiteler arasında staj ve uygulamalı eğitime dönük protokollerin yapılması da öğrencilerin geleceğe yönelik mesleklerini tanıma konusunda iyi bir rehber olabilir.

Özellikle denizci öğrencileri mesleki anlamda motive edecek en önemli unsurlardan bir diğeri ise istihdam edilecekleri sektördeki sosyal hakları, iş-yaşam dengesi, gemilerdeki sosyalleşme imkanlarıyla birlikte yaşam kalitesinin artırılması belki de öğrencileri denizcilik mesleğine yönlendirecek en önemli motivasyon kaynağı olacaktır.

Kapt. Burak Şermet

Omikron Manning Service
Kurucu Ortağı ve Direktörü

İstanbul Üniversitesi İşletme Bölümü ve TÜDEV Güverte Bölümü'nden mezun olan Burak Şermet, 1999-2008 yılları arasında Türk ve yabancı armatör firmalarda birinci, ikinci zabıt ve kaptan olarak çalıştı. Şermet, 2008-2010 yılları arasında Anadolu Tersanesi yeni inşa şirket temsilcisi ve 2010-2015 yılları arasında da Horizon Denizcilik'te İK müdürü olarak görev yaptı. Burak Şermet, 2015 yılından bu yana Omikron Manning Service kurucu ortağı ve direktörü olarak denizcilik sektörüne hizmet vermektedir.



Türk Denizcileri Geleceğe Yön Verebilir mi?

ICS (International Chamber of Shipping) verilerine göre; uluslararası denizcilik endüstrisi, dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ının taşınmasından sorumludur. Yine ICS verilerine göre; bir ulaştırma yöntemi olarak deniz ticaretinin artan verimliliği ve artan ekonomik serbestleşmesi sayesinde, daha fazla büyümesi için beklentiler güçlenmeye devam etmektedir. Uluslararası ticaret yapan ve her türlü kargoyu taşıyan 50.000'den fazla ticaret gemisi mevcut olan dünya deniz ticaret filosu; 100'den fazla ülkeden ve neredeyse her milletten bir buçuk milyonun üstünde denizci tarafından yönetilmektedir.

Her ne kadar, sektör ile ilgili arz-talep dengesizliklerinden kaynaklanan dönemsel ekonomik krizlerle karşılaşılrsa da, uzun dönemli analizler sektöre olan ihtiyacın artarak devam edeceğini ve dünya genelinde gemi insanı istihdamının da artacağını göstermektedir. Bu bağlamda Türkiye, küresel standartta zabitan yetiştiren ve yine aynı standartlarda deniz ticaret filolarına sahip olan ender ülkelerden biridir. Bu avantaj; özellikle şirketlerin yönetim kadrolarına, denizden gelecek teknik anlamda yetişmiş zabitan istihdamı şansı sağlarken; küresel dev firmalar diyebileceğimiz birçok şirketin elinde bulunduramadığı kendi istihdam şansını yaratabilmektedir.

Ülkemizde son yirmi yıldır artan denizcilik fakülteleri ve mezun sayısına rağmen, uluslararası birçok denizcilik firmasında görev yapan Türk zabitan

sayısı; Çin, Filipinler, Endonezya, Rusya Federasyonu ve Ukrayna vatandaşı zabitan sayısının kıyaslanmayacak derecede altında kalmaktadır. Elbette bunun ana sebepleri; mezunların kendi ülkelerinde alternatif istihdam şansı yaratabilmeleri; uluslararası standartlarda gemi insanı istihdam bürolarının sayılarının az olması ve bu büroların yeterli kalitede hizmet verememesi; yeni mezun zabitanın özellikle yabancı dil ve çok uluslu firmalarda çalışmak için kendilerine tam olarak güvenmemeleri olarak sayılabilir.

Diğer yandan, 2000'li yıllardan sonra ülkemizde sektörün aldığı yol ve küreselleşme etkileriyle; Türk denizcilik firmaları farklı ülke vatandaşı denizcilerle istihdam alternatiflerini artırırken, Türk zabitanlar da yine dünya çapında faaliyet gösteren denizcilik firmalarında kendilerine kariyer planları yapabilmektedirler. Bu durum uzun yıllardır geleneksel yapıda çalışan sektörün dışa açılmasını sağlarken, uluslararası standartların daha kolay uygulanması ve bu standartların başta belirtildiği üzere gemi insanı ve işletme yönünden kuvvetli olan sektörümüzün kalite yönetimi adına daha hızlı yol kat etmesine imkân tanımaktadır. Özellikle denizcilik fakültelerinde eğitimlerine devam eden geleceğin zabıt adayları, kendilerini yüksek standartlara uyumlu olarak öncelikle yabancı dil (İngilizce) olmak üzere, uluslararası denizcilik kurallarına hâkim, çok uluslu milletlerle birlikte çalışmaya uyumlu, işletmenin

yönetim kadrosu ve armatörün milletinden bağımsız olarak kendilerini mesleki gelecekleri için hazırlamak durumundadırlar. Elbette iyi yetişmiş zabitanın hem ülkesinde bulunan armatörlerine oluşturacakları değer hem de Türk denizcileri olarak diğer büyük işletmelerde bulunmaları, ülke ekonomisine katkı sağlayacağı gibi önemli bir istihdam yolunu da açacaktır.

Bugüne kadar olan tecrübelerimiz, kendini iyi hazırlamış ve motivasyonu yüksek Türk zabıtların, sektörde bilenen milletlerden çok daha donanımlı olduklarını bize göstermiştir. Vize kısıtlamaları gibi dezavantajlara rağmen zabıtlarımız, önemli denizcilik şirketlerinin öncelikleri olmayı başarmışlardır. Çalıştıkları şirketlere karşı aidiyetlik duygusunu yüksek oranda yaşamaları, zorlu çalışma şartlarına rağmen ellerinden gelenin en iyisini yaparak çalıştıkları gemileri sahiplenmeleri gibi vasıflar, Türk zabıtlarında öne çıkan özelliklerdir.

Her sektörde olduğu gibi teknolojik gelişmelerden denizcilik sektörü de fazlasıyla etkilenmiştir. Fakat bu durum, istihdamı azaltmadığı gibi tam aksine teknik anlamda daha donanımlı zabitan ihtiyacını artırmıştır. Sonuç olarak; önümüzdeki yıllarda çok uluslu ve bir arada çalışan ekiplerden oluşan filoların ön plana çıkacağı ve Türk zabitanın bu düzende önemli pay sahibi olacağı aşikârdır.



Kapt. Gülin Bozkurt

Denizde Yaşam Danışmanı & Eğitmen

"İyi ki kendi içimdeki okyanusları aşabilmeye cesaret edip benden yeni bir ben çıkarabilmek için yola koyulmuşum."

Denizlerin insanlara kazandırdıkları ve değiştirdiği hayatlar, yaşama dair yazılan bambaşka hikâyelerin ilham kaynağı oluyor. Fedakârlıkları, ayrılıkları ve mücadeleyi de içerisinde barındıran bu gerçek hikâyeler, okuyucularını heyecanlandırmaya ve zihinlerde yeni ufukların açılmasına imkân tanıyor. Tam 6 kez okyanusu aşan Kaptan Gülin Bozkurt da "Aşmam Gereken Okyanuslar Var" diyerek çıktığı yolda kendi başarı öyküsünü yazdı. Bizler de aynı zamanda Eğitmeni olan Gülin Bozkurt'la kitabını ve yaşadığı serüvenlerin detaylarını konuştuk.

Öncelikle kısaca sizi tanıyabilir miyiz?

İstanbul'da doğup büyüdüm. Karadenizli babanın üç kızının ortancasıyım. Ailemin erkek çocuk ihtiyacını giderircesine çocukluğum evcilik oynamak yerine top peşinde koşarak, misket oynayarak ve ağaç tepelerinde geçti. Sıra dışı ve maceracı ruhumun bu günlerde tohumlarının atıldığına inanıyorum.

Üniversiteden İngilizce öğretmeni olarak mezun oldum. Kısa bir İngiliz-

ce öğretmenliği deneyimim var ama o dönem bu mesleğe devam etmeme kararı aldım. Ailem tekstille uğraşıyordu. Babam erkek terzisiydi onun atölyesinde çok vakit geçirdim. Bir şekilde ben de tekstille uğraşmaya başladım. Tekstilde markalara ürün geliştireyordum. Arkasından kendi firmamı kurdum. Kadınlara beyaz gömlek imal etmeye başladım. Çok keyifli ve güzel bir tekstil tecrübem oldu fakat evlilik yaşantımın yoğun sosyal temposu içinde hem beraber yürütmekte zorlandığımdan hem de geçinmek için çalışmaya mecbur olmadığım için, günün şartlarına kendimi kaptırıp sıradanlığa doğru gittiği fark edemedim o günkü Gülin kariyerine sahip çıkmak, ilerlemek yerine konforu ve kolayı seçmişti. Evliliğimi bir güvence olarak görerek kolayca bırakıvermişim iş yaşantımı! Tekstil hayatım bittikten sonra hobi olarak 2004 yılında yelkene başladım. Bu dönemde çocukluğumun maceracı ruhu tekrar beni sarıp sarmalamaya başlamıştı. Yelken yapıyordum, eğitimler alıyordum, bir yelkenli teknem de olmuştu. Artık ailemi, sevdiğilerimi ve dostlarımı tekneyle gezdiriyor, teknemin kaptanlığını yapıyordum. Özgür ruhlu Gülin tekrar hayat sahneme çıkmıştı.



Büyük fedakârlıklarla ilk kez 40 yaşında okyanusa açıldınız. Sizi okyanusa çağırın şey neydi, neyi aradınız, aradığınızı bulabildiniz mi? Kısacası; neden "Aşmam Gereken Okyanuslar Var" dediniz?

Yelken çok önemli bir duygu verdi bana. Bilerek yaptığım ve gittiğim bir şey değildi, sadece merak ettim. Burada beni çeken çok önemli bir şey oldu; yelken bana çocukluğumdaki bir takım duyguları hatırlattı. Karadenizli bir ailenin oldukça hareketli, doğayı keşfetmekten hoşlanan, maceracı ve de evin erkek rolünü üstlenmiş çocuğuydum. Yelkendeki hareketlilik, denizin doğasıyla baş basa olmak, özgürlük hissi çocukluğumdaki Gülin'i hatırlattı ve bundan çok hoşlandım. Çünkü özellikle evliliğim döneminde tam bir şehirli kadına dönüşmüş ve doğadan ruhen kopmuştum. Çocuksu otantik halimi çok özlediğimi fark ettim ve kendi kendime 'Ben buna devam etmek istiyorum' dedim. Bu sayede; rüzgârın yanağıma deyişini, sabahın erken saatleri koyda denizin üstündeki hafif sisin dağılışını seyretmeyi, doğanın içinde olmayı ve sessizlik gibi bir sürü duyguyu hissetmeye ve hatırlamaya başladım.

Bunu yepyeni dünyaya girmeyi istedim ve eğitimler almaya başladım. Özellikle Marmaris'te teknede kalarak haftalık eğitimlere katıldım. Hayatımdaki bu yenilikler hem ruhuma iyi geldi hem de bu sayede içimde güdük kalmış bir Gülin parçasını besler oldum. O dönemde evliliğim de iyi gitmiyordu. 40 yaşına kadar dışardan onay bekleyen, sevgiyi dışardan almaya çalışan, kendini beğendirmeye ve hep haklı olduğunu ispat etmeye çalışan ancak sürekli haksızlığa uğradığını düşünen kurban bir Gülin vardı. İyice sıkışmıştım. Kendine hayrı olmayanın kime hayrı dokunabilirdi ki! Ben kendimi sevmeyi, değer vermeyi, kendime şefkatle sarılmayı bilmez iken kızlarıma bunu nasıl öğretebilirdim! Üst üste gelen olayları artık daha fazla kaldıramaz olmuş ve kendimi man-cılık gibi gerilmiş hissediyordum. O an ki durumda düzenimi değiştirmek, ayrılmak ve yeniden başlamak en uygun çözüm olarak gelmişti. Ayrılmaya karar verdiğim dönemde, konforlu günlerde sahip çıkamadığım kariyerimin büyük eksikliğini hissettim. Yeni hayata başlamak için elimde bir mesleğimin olmaması, tüm dikkatimi sevdiğim yelken hobime çevirmeme sebep oldu. Bu çıkarımla daha yoğun eğitimlere başladım çünkü artık yeni



hedefim yelken eğitmeni olmaktı. 49 feetlik yelkenli teknem de zaten vardı. Onu ekmek teknesi yapmak, bu yelkenli teknemle eğitimler vermek, mümkünse kırsal bir yerde yaşamak, çok daha küçük bir yaşantıda yelken eğitmeni olarak hayatımı devam ettirmeyi iyi bir seçenek olarak gördüm.

Denizde yeni tanıştığım dostlarımda çok önemli bir şeyi fark ediyordum. İstanbul'da içinde bulunduğum birçok ortamda bulamadığım samimiyetin ve içtenliğin aslında basit, sade ve otantik bir yaşamda olduğunu gördüm. Bu da beni cesaretlendirdi. Yelken hobimi meslek haline getirmek üzere profesyonel eğitimler almaya başladım. Ulusal ve uluslararası düzeyde çalışabileceğim tüm belgeleri aldım ve aynı zamanda yat kaptanı oldum. Konforlu alanımdan çıkarken dayanak noktam olarak gördüğüm yelkeni ve eğitmenliği hakkıyla yapabilmem için cüzdanımda duran ehliyetlerin kâfi gelmediğinin, bizzat denizlerde tecrübe kazanmam gerektiğinin bilincindeydim.

O dönemde karşıma çıkan iki fırsat vardı. Dünya denizlerini gezmek üzere iki tekne hazırlanıyordu. Bir tanesi benim de eğitmenim olan Cumhuriyet hoca'nın teknesi, diğeri de Ekber Levent'in teknesiydi. Kalbimin sesini dinleyerek hayranı olduğum denizci Ekber'in 38 feetlik küçük bir teknesinde yerimi aldım. Toy bir kaptanın denizlerde pişmesini sağlamak ve deneyimsiz bir denizcinin daha deneyimli bir denizci/eğitmen olabilmesi için okyanuslara açılmak, yeni denizleri ve yeni hayatları keşfetmek istedim. Andre Gide'in güzel bir sözü aklıma geldi burada, der ki; " İnsan kıyıyı kaybetmeye cesaret etmedikçe, yeni denizleri keşfedemez." Bunlar hep kendi

yaşamım için yaptığım seçimler idi. Peki ya kızlarım. Onlar annelerinden ayrılıp, denizlerde uzun süreler yaşamasını seçerler miydi? İşte bu benim için en zorlayıcı karar anıydı. 11 ve 14 yaşında iki kız çocuğunu babalarına bırakıp gidebilmek, bu duyguyu göğüsleyebilmek. Esas can alıcı karar bu idi. Kurban bir anne değil rol model olabilecek dengeli, ayakları üzerinde durabilen, zihni berrak, kalbi açık huzurlu bir anneye dönüşebilmeyi arzu ediyordum.

Gitmeden olur muydu? diye soranlar çok oldu, en başta da evlatlarım. Ben o anda daha iyisini, gitmekten başkasını bilmiyordum.

TED konuşmamda sevdiğim bir metaforundan bahsetmiştim. Güney Yarım Küre'deki enlemlerin özel isimlerini anlatmıştım. 40., 50. ve 60. Güney enlemine özel isimler verilir çünkü burası denizcilik adına çok zorlu seyirlerin yapıldığı yerlerdir. 40. Güney enlemine Kükreyen Kırklar, 50. Güney enlemine Öfkeli Elliler ve 60. Güney enlemine de Çiğlik Atan Altmışlar denir. Benim yaptığım benzetme şöyle idi: "Altmışında içinde çiğliklerle, elli yaşında da öfkeyle dolu biri olmak istemiyorsan kırk yaşında içinde kükreyen sese kulak ver ve çık şu konforlu alanından, harekete geç!" O yüzden kırk yaşında içimde kükreyen bu sese kulak verip bütün düzenimi değiştirdim. Bu ailemi, sevdiğilerimi, dostlarımı, alışkanlıklarımı, şehrimi en önemlisi de kızlarımı bırakmak demektir. Böylesi zorlayıcı kararı ve tüm sonuçlarının sorumluluklarını üzerime alarak teknedeki minicik bir kabin ve küçücük bir dolaba hayatımı sığdırdım ve denizlerde yaşamaya, seyirler yapmaya başladım.



Bu yeni yaşamda nasıl varlığımı sürdürebileceğimi hatta sürdürüp sürdüremeyeceğimi bile bilmiyordum. Tek bildiğim; bir karar vermiş ve sonucunda hayatımın dümenine geçebilmeye odaklanmışım. Kitabımda anlattığım denizlerde geçirdiğim ilk 13 aylık dönemde, doğayı keşfedişim hayat ile doğa arasında bağlar kurarak yaralarımı sarmaya başlayışım, iki büküm ruhumu tekrar ayağa kaldırışım ve denizci olarak yaşadığım deneyimler çok değerli bir tecrübe oldu.

2011 yılının Kasım ayında Ekber ile beraber bir yelken okulu kurup, 49 feetlik tekneimizde açık deniz ve okyanus yelken eğitmeni olarak görev yapmaya başladım. Kıyı seyirleri, açık deniz ve okyanus seyirleri yaparak yeni denizciler yetiştirdik. 2018 yılına kadar devam eden bu dönem hayatımın en kıymetli birikimlerini yaptığım süreç oldu.

Yolumun kesiştiği herkese ve her şeye çok teşekkür ediyorum. Çünkü onların sayesinde bugün daha fark eden, kendine daha yaklaşabilmiş bir insan olabildim. Çocuklarımla olan ilişkim de yepyeni bir boyuta ulaştı. Birbirimize kalben bağlı bir o kadar bağımsız sağlıklı bir ilişki. Bugün artık kızlarım 24 ve 21 yaşında, aradan 10 yıl geçti. Şimdi şunu görüyorum ki; iyi ki kendi içimdeki okyanusları aşabilmeye cesaret edip benden yeni bir ben çıkarabilmek için yola koyulmuşum. Hala yoldayım ve hala aşmam gereken okyanuslarım muhakkak var ama yolda olmanın da iç huzuru içindeyim. Büyümeye, gelişmeye, değişmeye,

hizmet etmeyen parçalarımı dümen suyuma bırakmaya devam...

Kitap yazma düşüncesi seyahatlerinizden önce sizde yer etmiş miydi? 'Aşmam Gereken Okyanuslar Var' kitabınızın oluşum sürecini anlatır mısınız?

Yazma alışkanlığı olan biri değildim. Tekneye yaşadığım 7 yıl boyunca da maalesef teknenin seyir defterini yazmak, küçük notlar almak, deniz dergilerine kısa yazılar yazmak ve blog yazıları dışında kullanmadığım bir yitimdi. Denizde olduğum sürece yüzlerce insan tekneye misafirimiz oldu ve ben eğitmenliklerini yaptım. Uzun süre tekneye kalınca onların hayat hikâyelerinin içine giriyordum. Deniz yaşantısı böyle bir şey! Tekneye gelen her yeni insanın hikâyesi bana bambaşka ve yepyeni heyecanlar veriyordu. Hikâye toplamaktan hoşlandığım denizlerde fark ettiğim bir şeydi. Denizlerden dönmeye karar verdiğimde ben artık biriktirdiğim hikâyeleri, yaşadıklarımı ve özellikle meteoroloji deneyimlerimi bir kitap haline getirmeye karar verdim. Bunun yanında bir motivasyon konuşmacısı olmak da hayallerimin arasındaydı. Döndüğümde meteoroloji kitabı yazmak için her şey hazırdı ancak ben değildim; yazamıyordum ve kitaba başlayamıyordum. Bütün öğrencilerim benden bir meteoroloji kitabı çıkacağını bekliyorlardı.

İki kızım da 3 yıl arayla aynı gün doğdular. Onlar da benim gibi balık kadını. 13 ay süren ilk yolculuğumda çocuk-

larıma o yaralı anne yüreğiyle özlemi, sevgimi, denizlerde yaşadıklarımı, duygularımı, ağlayışlarımı kısacası her şeyimi yazdığım bir blok açmış adına da Gülin'in balıkları demiştim. 2018 yılı 5 Mart günü benim o güne kadar bir türlü klavyenin tuşuna basıp da çıkaramadığım meteoroloji kitabı birden sırasını Aşmam Gereken Okyanuslar Var'a bıraktı. İlk yolculuğumda kızlarıma yazmış olduğum blogtaki yazılarımı çıktı alarak kitapçık haline getirmiştım. Kızlarımdan ikisi de Amerika'da yaşıyorlardı. Hala çocuklarıma özlem içindeydim. Onları sık görüyordum ama o an doğum günlerinde birlikte değildik. Ben blogta yazdığım mektupları okumaya başladım. 5 Mart 2018'de bütün günüm o yazıları okuyarak ve ağlayarak geçti. O günün akşamında kitabın ilk satırlarını yazmaya başladım. Benden öncelikle bu duyguların çıkması gerekiyormuş. Denizlerde şifalandırmaya çalıştığım bütün yaralarım, denizlere giderken güdük kalmış tüm parçalarım, denizlerde kurduğum vicdan mahkemeleri, okyanuslardaki duygularım, anne yüreğiyle hissettiklerim... Bütün bunlar benden çıkmak istediler. Durduramayacağım bir hızla yazmaya başladım. Kitap yazmayı bilmediğim için önce düz bir yazı halinde yazdım. Hikâyemin daha ilk satırlarını çıkardığımda bir yayın evine gittim. Kitabı görmeden hikâyemi basmak istediklerini söylediler. İşim çok kolaylaşmıştı. Kitabım yazılmadan hikâyeme sahip çıkmış bir yayın evim vardı. Bu da beni daha da kamçılıyordu. Bir yıl boyunca adeta bir inzivaya kapanır gibi kapandım ve bu kitabı bitirdim. Adını da Aşmam

Gereken Okyanuslar Var koyduğumuz kitabım bu şekilde 2019 Nisan ayında hayat bulmuş oldu.

Aynı zamanda eğitimci yönünüzle de ön plana çıktığınızı görüyoruz. Dünya sularında önemli bir başarıya imza atmış Denizci-Eğitimci biri olarak denize ve doğaya gönül verenlere hangi tavsiyelerde bulunursunuz?

Aldığım eğitimler sonucunda ve küçük tekneyle yaptığım ilk 13 aylık okyanus aşırı seyir sonrasında artık açık deniz ve okyanus yelken eğitmeni olmuştum. Amerikan orjinli uluslararası bir organizasyonun eğitmeniydim. Her doğa sporunda olduğu gibi denizde de emniyetin, bilginin ve tecrübenin ne kadar kıymetli olduğunu bizzat denizin üstünde tecrübe ettim. Bu sebeple önce eğitim sonra deneyim şart diyorum. Denizlerde sen ve teknen bir takımsın. Eğer bir kaptan olarak tecrübende noksanlıklar varsa mukavim bir tekne kaptanın bazı eksikliklerini kamufle edebiliyor. Teknenin bir takım zaafı varsa kaptanın tecrübesi bu bildiği teknenin eksikliklerini kapatabiliyor. Hem tekne gidilen denizlere yeterli donanımda ve mukavemette değil hem de tecrübe yetersizse malesef denizlerde üzücü olaylara rastlayabiliyoruz.

Ben eğitime ve bilgiye çok önem veriyorum çünkü hayati bir sorumluluk... Önce kendi hayatınız ve sonra da teknenin içinde bulunan insanların hayatları söz konusu. Onun için bilgisi olan insanın üzerine tecrübeyle bilgeleşiyor olması benim için çok kıymetli. Doğaya bir gözlenici olarak bakıp tüm değişkenleri anında fark edebilmek, olana uyumlanarak sabırla, özenle kabul ve zihin berraklığıyla sağ salim seyirler yapabileceğimizi düşünüyorum. Bu geçen yıllar içerisinde benim pusulam doğa oldu. Hayattaki her şeyi doğa ile okuyorum. Meteorolojik bütün verileri de, teknedeki bir takım olayları da, her şeyi metaforik bir şekilde hayatla bağdaştırıyorum. Bu hem hayatımı hem de yaşadığım olayı anlamlı kılıyor. Doğaya size her şeyi söylüyor. Bunu duyabilmek için bilgi, tecrübe aynı zamanda da fark ediş gerekiyor. Bir denizcinin olmazsa olmaz şeylerinden birinin kendine ve doğaya saygı göstermesi olduğunu düşünüyorum. O yüzden de bilgi, tecrübe ve deneyimle doğada var olabilmeyi becerebilmenin kurallarını iyi öğrenmek gerekiyor.

Son olarak; dünya sularına ve edebi-

yata dair yeni projeleriniz var mı? Gülin Bozkurt, 'taze rüzgarların peşine' tekrar düşecek mi?

Ben hep taze rüzgârların peşindeyim. Her gün versiyonumun bir iyisine uyanmak üzerine günümü geçiriyorum. Bütün çabam kendimi eğitmek üzerine... Mutlu ve coşkulu yaşamayı seven, evrenin bütün kurallarını kendine ilke edinmiş, içsel yolculuğuna devam eden ve kendisini en iyi haline getirmeye gayret eden bir insanım. Şu anda denizlerde eğitim vermemsem de denizlere hizmetim hâlihazırda yaptığım işle devam de ediyor. Denizde yaşamın danışmanlığını yapıyorum. Denizlerde üzgün ve küskün tekne olsun istemiyorum. Çocuğunuz heves ediyor bir köpek alıyorsunuz, hevesi geçiyor bakımını üstlenemiyorsunuz ve bırakıyorsunuz. Böyle terk edilmiş bir canlıyı görmek beni derinden üzüyor. Ben marinalarda böyle sahibi tarafından sahiplenilmemiş ve yaşama dahil olmamış tekneleri görmenin derin üzüntüsünü yaşıyorum. 'Bu duruma ne yapabilirim?' dedim. Bulduğum formül şu oldu; denizde yaşam danışmanlığı...

Denizde yaşam danışmanlığı diye bir meslek yok, yada ben profesyonelce yapamı bilmiyorum. Denizdeki yaşamın nasıl kurulacağını danışmanlığını yapıyorum. Denizde yaşam kurmak isteyen ya da kurmuş insanlarla bir araya geliyorum. Onların ailelerini, yaşam biçimlerini, aile üyelerini, iş yaşantılarını, alışkanlıklarını, her şeyini inceliyorum. Bu insanların tekne alıp alamayacaklarına, alırlarsa nasıl bir donanımda tekne almaları gerektiğine, içini nasıl donatırlarsa kendi yaşantılarına aşına bir şey yapabileceklerine, teknenin A dan Z'ye iç dekorasyonundan yemek menüsüne kadar her şeyi tasarlıyorum. Karı-Koca varsa çocukların bu işe dahil olabilmeleri için oryantasyonlar hazırlıyorum. Benim amacım şu; eğer siz bir tekneyi alıyorsanız yani bir cana can katıyorsanız, o zaman yaşantınıza en uygununu almanızı ya da yaşamınızın değişen koşullarına göre bunu da değiştirmenizi ama sonuçta mutlu bir deniz yaşamı kurmak için de mutlu bir tekneye sahip olmanızı sağlıyorum. Tekne benim için bir can. Ben yıllarca teknelerimde seyir yaparken onlarla birlikte ağladım. Onların ruhunu hissettiğimi düşünüyorum ve hissediyordum da. Ne kadar çok doğru alınmış ve doğru bakılan, yaşantıya doğru dahil olmuş tekne olursa ben de o kadar mutlu olacağım.

Diğer yandan ben yazmayı ve yazmanın inzivasını da çok sevdim. Aşmam Gereken Okyanuslar Var'ı yazarken kendime en yaklaştığım dönemi yaşadım. Ondandır içsel gelişimim, kendimle olan barışmalarım, içimdeki yaralarım ve fark edişlerim çok daha hızlı bir ivme kazandı. O yüzden yazmayı çok sevdim. Bundan yaklaşık iki ay evvel 17 yazar arkadaşım ile bir öykü kitabım çıktı; Aşk Var Düşersen diye. Şimdi de ilk olarak yazmayı hayal ettiğim meteoroloji kitabımı yazıyorum. Denizlerde yaşarken kuvvetli fırtınalardan nasıl sakınacağımı, nasıl gözlemler yapıp havayı koklayacağımı öğreten meteoroloji hocam Gökhan Abur'un bana öğrettiği bu bilgiler ile denizde meteorolojinin ne denli önemli olduğunu fark bizzat görerek yaşadım. Kendisi çok deneyimli bir Meteoroloji Mühendisi. 10 yıl boyunca onunla irtibatım hiç kesilmedi. Okyanuslardan da onunla irtibat kurdum, bana hep destek oldu. Birçok hava olayını birlikte konuştuk. Ona hava olayları ile ilgili bir kitap yazacağı söyledim ve bilgisini paylaşmasını istedim. Burada önemli olan bir şey var; 'Ben denizde yaşayanım'. Denizdeki yağmurun ve fırtınanın içerisinde geçtim. O yüzden hocamın değerli bilgisi ve benim anılarım, bilgilerim, doğanın kaos ve düzen anlayışı ve felsefesi eşliğinde bir denizcinin gözüyle havaya bakışımı Gülin'ce bir meteoroloji kitabı olarak derlemeye niyet ettim. İnsanın içindeki erdemleri bizzat yaşadığım doğanın diliyle tekrar kendimize anımsatmak en büyük hayat amacımdır. Evet her şey sırası geldiğinde çıkıyor. Şimdi dolan kovamdan bunları akırtmak istiyorum.



2018 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi, Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nden Onur Öğrencisi olarak mezun oldu. Akabinde, aynı üniversitede Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nde yüksek lisans eğitimini tamamladı. Megalife Rezonans Terapi Merkezi'nde hizmet vermekte olup, Galatasaray Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nde öğretim görmektedir.



Yasemin Coşkunöz
Uzman Diyetisyen

Gemi Adamlarında Sefer Sonrası Beslenme Nasıl Olmalı?



Bu sayıdaki yazımız bilimsellikten uzak sohbet havasında geçecek. Konumuz; eve dönen gemi adamlarının sefer sonrası beslenme alışkanlıkları...

Uzun bir seferden dönen denizciler genellikle yeme içme alışkanlıklarına dikkat etmezler. Önce ev yemeği, ardından fast-food, sonrasında tatlı, sonra tekrar yemek gibi...

Bu durum birçok kişi için geçerli olsa da nedeni net değildir. Uzun dönem gemide toplu beslenme hizmetiyle karnını doyurmuş kişinin daha lezzetli yemeklere ulaşmış olması buna neden olabilir. Öte yandan uzun dönem gemide kalan kişinin karaya geçmesiyle, vücudundaki basınç ve buna bağlı olarak da metabolizması değişecektir. Bu durum artan beslenme ihtiyacına neden olabilir. Hatta henüz keşfedilmemiş bir takım biyokimyasal değişimlere bile sebebiyet verebilir.

Bu yazıda nedenlerden öte sonuçlar üzerinde duracağız; çünkü anlaşılan o ki; net bir neden bulmak neredeyse imkânsız!

Peki gemi adamları evlerine döndüklerinde beslenmelerine dikkat etmezlerse ne olur?

İlk ve en hızlı değişim vücut ağırlığında olacaktır.

Gemi adamları gemideyken aldıkları daha düşük veya en iyi ihtimalle aynı kaloriyle evde harcadıkları enerjiden çok daha fazlasını harcarlar. Gemideki pozisyonları ne olursa olsun sedanter yani düşük hareketli bir bireyden daha aktif olurlar. Eve dönüşle birlikte bu aktif yaşamdan uzaklaşırlar, üstelik daha yoğun kalorili beslenmeye başlarlar. Muhtemelen bir ay içerisinde kendilerini tartıda farklı gözlemlemeye başlamış olurlar.

Yağlı beslenmeye bağlı, değişen kolesterol seviyeleri.

Gemiden ayrılınca haliyle uzun dönem uzak kaldığı tatları deneyimlemek isteyen gemi adamı, hızlı hazır gıda tüketimini artıracaktır. Bu tip beslenme planı; uzun vadede kan kolesterol seviyelerinde bozulmaya neden olacaktır. Üzerine konuşma yapmak için yeterince araştırma olmasa da gemi adamlarında yüksek oranda görülen kalp-damar rahatsızlıklarının nedeni bu durum olabilir.

Kan şeker profilinde bozulma...

Gemi adamlarında zaman zaman gözlemlenebilen bir durum olan diyabet veya bozulmuş glikoz toleransının bir sebebi de; gemiden ayrılma olabilir. Öte yandan uzun dönem gemide beslenmek de bu durumun nedenleri arasında yer alabilir.

Sindirim sistemi problemleri...

Uzun dönem boyunca alışık olunan beslenmenin dışına çıkmak haliyle ishal ve kabızlık problemine yol açacaktır. Ayrıca kişide, mide ağrısı ve krampları da görülmesi oldukça mümkündür.

Fark edildiği üzere, gemi adamlarında eve dönüşte gözlemlenen sonuçların hemen hemen hepsi yanlış beslenme alışkanlığına bağlı gelişmektedir. Önerim; başlangıçta bir anda köklü bir değişim yapmamanız olacaktır. Hafif beslenin ve özellikle ilk günlerde bolca sebze tüketin. Sıvı alımına dikkat etmeliyiz ve özellikle ilk günlerde olduğundan aktif yaşamalıyız.

Beslenmeniz sağlığınıza, sağlığınızı mutluluğunuza neden olsun!



Duygu Karaoğlanoğlu
Psikolog

Maltepe Üniversitesi Psikoloji (İngilizce) Bölümü'nü tamamlamış ve ardından başladığı Yakın Doğu Üniversitesi Klinik Psikoloji yüksek lisans programına devam etmektedir. 2018 yılından bugüne psikoloji alanında eğitim ve klinik çalışmalarını sürdürmektedir. Kurucusu olduğu Duka Psikoloji 'de psikolog olarak aile ve çift, yetişkin ve ergen alanları üzerinde çalışmaktadır.

Gemide Yaşanan Stres ve Risk Faktörlerinin Gemi Adamlarına Etkileri

Gemi adamları için gemi sadece iş yeri değil aynı zamanda oldukça uzun bir süre için gerçek bir yaşam ortamıdır. Bu nedenle, denizcilik kıyıya dayalı yaşamdan, geminin çalışma ortamına geçişler ile ilişkili bir dizi ayrılık ve birleşmeyi içeren bir yaşam tarzı olarak görülebilir.

Gemi adamlarının yaşamları, iki dönüsel aşama ile karakterize edilir: "Denizde uzun süre çalışmak ve ardından evde uzun süre kalmak." Çalışma süresi boyunca denizciler, gemilerde yaşarlar, partnerlerini ve ailelerini geride bırakırlar. Bu süre zarfında çiftlerin, farklı programlara sahip olmaları ve farklı zamansal ritimleri takip etmeleri nedeniyle birlikte zaman geçirmeleri zorlaşır. Bunun sonucunda, paylaşılan bir zamansal çerçevede çiftler arasındaki etkileşimin sürekliliği bozulabilmektedir. Beklemenin sonucu ilgili kişiyi mutlu edebilse de bekleme süreci strese neden olabilir.

Peki, stres aslında nedir?

Stres bir olaya veya duruma verilen yanıttır. Normal çevreye uyum sürecinin bir parçasıdır. Denizcileri etkileyen işle ilgili stres, diğer çalışma faaliyetlerinden daha özel bir strese sahiptir. Denizcilik riskleri, faaliyetin

türüne veya gemideki işlere bağlıdır. Yalıtılmış ve kapalı bir ortamda çalışmak, gemi adamlarının psikolojik işleyişi için zorluk yaratabilir. Denizcilerin uyku düzenleri bozulabilir, bu da düşük uyku kalitesi ve yorgunluğa yol açabilir. Bu süreçte yalnız kalıp, yeteri kadar verimli uyuyamadıklarından dolayı çevrelerinde bulunan stres faktörlerinden daha çok etkilenirler. Maruz kaldıkları stresin yanında, kısıtlı iletişim olanaklarına sahip olmaları bu stresi destekleyici faktörlerden biridir.

Sonuç olarak, stres altında çalışmak, çalışanların yaşam kalitesini, refahını kötüleştirir ve sağlıklarını olumsuz yönde etkileyebilir. İlgili stres durumlarının oluşması; ciddi psikolojik stres veya potansiyel olarak travmatik olaylar, gemi enkazları ve kazaları, korsanlık, kaçaklar ve şiddetli deniz kazaları gibi birçok olası tehlikeden kaynaklanabilir. Bunlara ek olarak gemi adamlarında kimyasal maddelere maruz kalma, sigara içme, alkol tüketimi ve obezite gibi birçok faktör psikolojik desteğe ihtiyacı doğurabilir.

Psikologlara en sık bildirilen sağlık sorunları; uyku ve yeme bozuklukları, travma sonrası stres bozukluğu, özellikle yaşamları için aşırı tehditlere

maruz kalan denizcileri etkileyen intihar düşünceleri ve teşebbüsleridir.

Ailelerinden uzak olmaları, iletişimsizlik veya sınırlı iletişim gemi adamlarında iş tatminsizliğine de yol açabilir. İş tatmininin düşük olması çalışma performansını da etkiler. Dünya ticaretinin çoğunlukla gemilerle yapılıyor olması sebebiyle, gemi adamlarının iş tatmin düzeyi ve çalışma performansı ilişkisinin sağlıklı olması büyük bir önem taşır. Çünkü iş tatminsizliği, stres ve faktörleri bir araya geldiğinde kısır bir döngü oluşturarak gemi adamlarının psikolojik desteğe ihtiyaç duymalarına neden olur.

Yukarıda bahsedilen stres durumlarına maruz kalan gemi adamları, tüm olumlu girişimlerine rağmen bu durumu aşamıyorsa mutlaka bir uzmandan psikolojik destek almalıdır.

Sağlıklı günler dilerim.

Kaynak:

Güvendiren, H. (2020). *Gemi Adamlarında Bağlanma Stilleri Ve Belirsizliğe Tahammülsüzlüğün Ruhsal Belirtilerle İlişkisi, İstanbul.*

1954 yılında Deniz Harp Okulu'nu bahriye zabiti olarak birincilikle bitiren Osman Öndeş daha sonra Deniz Kuvvetleri'ne katıldı. Meslek yıllarında bir yıla yakın ABD Maryland, İngiltere'de South Shields, Newcastle, Glasgow, 1968-70 yıllarında Malta Adası'nda yaşayan Öndeş 1972'de kendi isteğiyle emekli oldu. Yurt içi ve yurt dışında çok sayıda gazete ve dergide yüzlerce makalesi ve araştırması yayımlanan Öndeş, bununla birlikte Türk denizcilik sektörüne çok sayıda eser kazandırmıştır.



Osman Öndeş
Deniz Ticaret Tarihi Yazarı

Geçmiş Zaman Olur ki...

Cumhuriyet'ten Önce Yakıt İkmalcisi Firmalar Kimlerdi?

Günümüzdeki "Bunker Supplier/Gemi yakıtı tedarikçisi firmaların büyük deleri diyelim, yakıt olarak kömür ikmalcisi olan firmalardı. Cumhuriyet öncesindeki bu firmaların sahipleri Osmanlı tebası da değildiler. Özetle yabancıardan oluşmaktaydılar. İstanbul'da yakıt ikmal konusunda şöyle bir anlatımı nakledelim; "Eski İstanbul fotoğraflarında bacalarından simsiyah kömür dumanları yükselen Şirket-i Hayriye devrinden kalma kö-

mür kazanlı ve buharlı eski Boğaziçi vapurları kömürleri yani yakıtları azalınca Kuruçeşme Adası'na yanaşarak kömür ikmal yapıları. Öyle ya; ada yaşam anlamında hiçbir önem arz etmezdi. Olsa olsa ya hapishane olurdu, ya köpekler sürülürdü veya kömür deposu yapılırdı... Haliç vapurları için de küçük teknelerle Unkapanı Köprüsü'nün Cibali İskelesi tarafına kömür götürülür, orada kömür küfeleri ile işçiler sırtlarında kömür indirirlerdi. Haliç vapurları Cibali İskelesi yanındaki depolardan kömür ikmal yapıları... Kuruçeşme'deki kömür tevziat (da-

ğıtım) depolarının bulunduğu yerde Sultan Abdülaziz'in kızı Nâzime Sultan için yaptırdığı bir yalı ile bitişiginde Saray Damadı - Damad-ı Şehriyârî unvanlı Enver Paşa'nın eşi Naciye Hanım Sultan'ın yalıları vardı. Müthiş bir cehalet eseri olarak bu cânım yalıları yıktılar, yerine kömür depoları yaptılar.

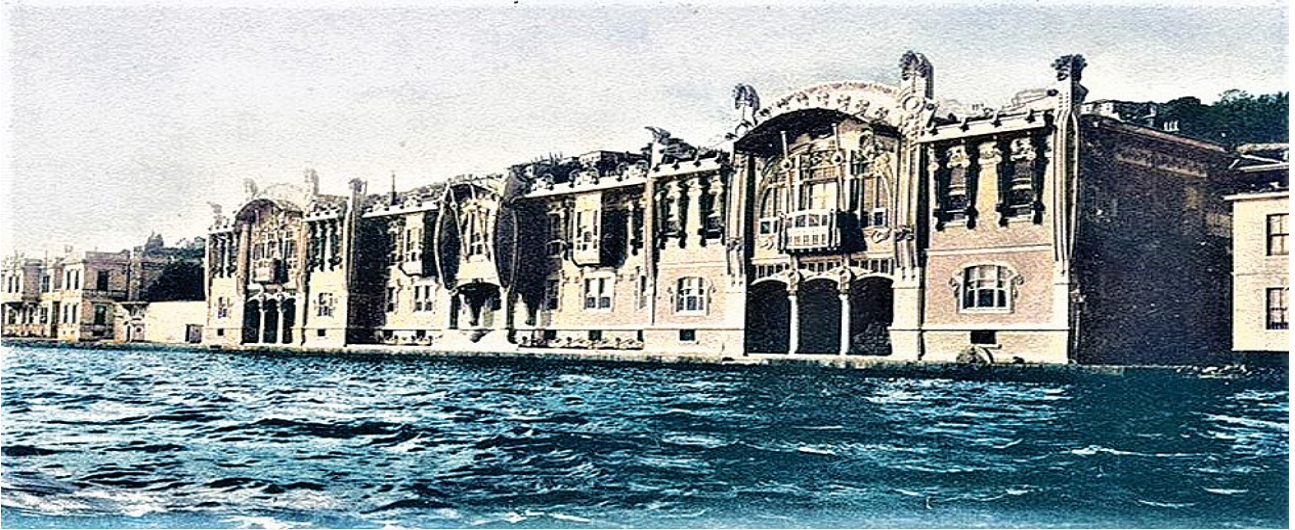
Kuruçeşme'deki sahil saraylarını yıktılar, yerine kömür depoları yaptılar.

Bahriyede iken bir süre kömürlü yarıdımçı gemilerde komutanlık (Süvarilik) yaptım. Sefere çıkmadan çoğu gece vakti Kuruçeşme'ye yanaşır kömür yüklerdik. Kömür hamalları uygarlık adına sefalet içinde yoksul işçiler olurdu.

20. yüzyılın başlarından itibaren Ortaköy-Kuruçeşme sahilinde yer alan sahil sarayları ve yalıları, Kuruçeşme'de çıkan tek tek yangınlar ya da 1908-1920 yılları arasında çıkan Kuruçeşme Koyu'ndan Sarraf Burnu'na kadar olan alanı kapsayan yangınlar sonucu yandılar, yakıldılar ve yıkıldılar. Cumhuriyet Dönemi toplumu, Osmanlı hanedanına ve üst düzey kesimine ait sahil saraylarının ve yalıların olduğu Ortaköy-Kuruçeşme kıyı şeridi ile ilgilenmemiş, bu yalıları satılmış ve yıkılmış, bazılarının arsaları ifraz edilmiştir. Bununla birlikte, Prost'un çalışmalarına başladığı 1936 yılı öncesinde, Boğaziçi ile birlikte Ortaköy-Kuruçeşme kıyı şeridi boşalma eğilimi göstermiştir. 1936 yılında çıkarılan nazım imar planı raporunda,



Sahil sarayları yerine inşa edilen Kuruçeşme kömür depoları.



Kuruçeşme kömür depolarının yerindeki yalı, Sultan Abdülaziz'in kızlarından biri olan Nazime Sultan için 1897 yılında o zamanlar İstanbul Boğazı'nda hiç görülmemiş "avant-garde" bir çizgide İtalyan mimar (3) Raimondo d'Aronco tarafından tasarlanmıştır. Kuruçeşme'de bulunan bu değişik ve özel yapı daha sonra Çırağan Sarayı yanınca Meclisi Mebusan olarak, hanedan yurt dışına çıkınca da depo olarak kullanılmış ve en sonunda Boğaz'daki yüzlerce yalının kaderini paylaşarak cehalet sonucu yıkılmış ve yerine Zonguldak'tan getirilen kömürler için kömür deposu inşa edilmiştir!

Boğaziçi'nde yer alan bütün depoların ve sanayi yapılarının kaldırılması önerilmiştir. Yapılan imar planlarında, Boğaziçi'nde yer alan korular ve 1920'li yıllarda "Sahilhane" olarak görülen yalıların pek çoğunun, 1949'lu yıllarda yıkıldığı, yerlerine küçük barakalar inşa edilerek "Kömür Deposu" olarak kullanıldığı görülmektedir. Menderes döneminde (1950-1960), Boğaz Sahil Yolu Tophane'den Kabataş'a pek çok binalar ve tarihi yapılar yıkılarak açılmıştır.

Dünyada benzeri olmayan Naciye Sultan Yalısı ile mimar Raimondo d'Aronco eseri olan Nazime Sultan Yalısı'nın yerine ' Kuruçeşme Kömür Tevziat Depoları İşletmesi'ni kurmak için müthiş cehalet gerekmiştir! Böylece bir zamanlar, Boğaziçi'nin en güzel yalılarıyla en medenî bir semti olan Kuruçeşme sahilleri, yıllarca baştan-başta kömür yığınlarıyla kaplı halde karalara ve kömür tozlarına bürünmüştür.

Gemilerin yakıt ikmalcisi firmalar kimlerdi?

Osmanlı'da ilk yakıt ikmal şirketi: Société Ottomane d'Héraclée

1896'da, Osmanlı Bankası, Fransız Sermayeli 2 Yatırım Fonu, Gemi Mühendisi Yanko Bey, Sarraf Zarifi ve Orman - Madin- Ziraat Bakanı Melhame Paşa ortaklığında, 10 milyon Frank sermaye ile Société Ottomane d'Héraclée (Ereğli Şirketi) kuruldu. Bu şirket Osmanlı Devleti'nin birinci derecedeki kömür üretici ve pazarlama şirketi olarak 30 Haziran 1906'da yeniden genel kurul toplantısını gerçekleştirdi. Bu toplantıda Baron Robert de Nervo başkan seçildi. Başkan Yardımcısı ve üyeler şu kişilerden oluşuyordu; Kont d'Arnoux, André Bernard, Paul Boutan, Karamanyan, Emond, Pierre Fournier, Haladjian, Alexis Bey, Yanko Bey, Leon Zarifi, de la Bassetière, Eugène Albérici Naville, Alexandre Pangiris Bey, Henry Wiener, Génébrias de Fredaigues, Jules Deffès, Gaston Auboyneau. Şirketin Genel Müdürü M. Havard - Duclos ve Albert Cazes bu firma tarafından

çıkarılan kömürün gemilere pazarlanmasından sorumlu kişi oldu. Şirketin kömür çıkarımı, merkezi İstanbul'da bulunan ancak Türkiye genelinde acente açma yasal hakkına sahip olan Zonguldak Ereğli'de idi. Kuruculardan Gaston Auboyneau Osmanlı Bankası başkan yardımcısıydı. Şirket bu bankanın desteğiyle, sadece maden tesisleri değil, bunları birbirine bağlayan bir liman ve demiryolu hattı inşa ederek yolcu taşımacılığına da olanak kazandı. Bu yetkiyle Société Ottomane d'Héraclée imtiyaz fermanı 20 Aralık 1891'de alındı ve şirket 18 Mayıs 1896'da Paris'te kuruldu. İptal edilmeyen veya uzatılmayan imtiyazın süresi 42 yıl olarak belirlendi.

I. Dünya Harbi yılları sırasında Osmanlı ordusunun ve donanmasının çoğunluğu ve sivil halkın kömür ihtiyaçları bu firmadan karşılandı. 1937'de şirket adını Société Française d'Héraclée olarak değiştirerek bir Fransız firması haline geldi.

İstanbullu levanten Albert Cazes, Albert Cazes & Co. firmasıyla yakıt ikmalciliği yapan bir kömür komisyoncusuydu. Firmanın Burgaz, Dedeoğaç, Kavala, Midilli ve Rodos'ta kömür istasyonları vardı. Albert Cazes & Co.'nun ofisi Tahir Han No.10 Rihtim Cad., Galata adresinde bulunmaktaydı.

Armatör, kömür madeni sahibi ve yakıt ikmalcisi müteşebbis Panos Michael Courtgi

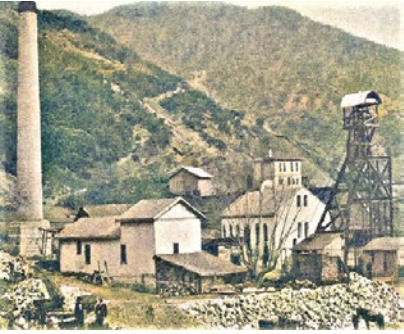
Osmanlı tebası olan Panos Michael (Mikael) Courtgi, Midillili tüccar Mic-



Black Sea Coaling Albert Cazes & Co.'nun Heraklea (Bender- Ereğli) ilanı.
Kaynak: Aldo Campaner, Gino ve Mario Campaner arşivi.



Panos Michael Courtgi ve ailesi.
Kaynak: Midilli Müzesi.



Panos Michael Courtgi'nin Kozlu'daki kömür madeni ocağı.
Kaynak: Midilli Müzesi.

hael Courtgi'nin en büyük oğlu olarak 30 Ocak 1850 tarihinde Midilli (Lesbos) Adası'nın Midilli kasabasında dünyaya geldi. Büyük büyükbabası 1790'da Gürcistan'ın Tiflis şehrinde göç etmiştir. Bu nedendir ki "Courtgis" soyadı Gürcistan kökenli olduklarını işaret eden "Gecourtgis" den gelmektedir. Haziran 1865'de Midilli'de liseden mezun oldu. Midilli'de 1867'de meydana gelen müthiş deprem sonucu adada büyük yıkımlar meydana geldiği için Michael Courtgis (Courtgi) ailesi ve çocuklarıyla birlikte İstanbul'a yerleşti.

Panos Michael Courtgi 1870'de imparatorluğun başkenti İstanbul'da yeni bir yaşamla karşılaştı. Bu büyük liman kentinde memleketlisi olan bazı dostlarını buldu veya dostluklar kurdu. Bunlardan toptancılık yapan Panagiotis Chilimitzas yardımcı olmak amacıyla kendine ait bir ofisi kendisine verdi. Yaratıcı kişiliği ve azmi sayesinde 1872'de Chlimitzas ve arkadaşı Vasilios Manavis ile bir limited şirket kurdular. Bu şirketle yaptıkları işler onlara çok büyük kazanç getirdi. (4)

1873'de İstanbul'da en önde gelen Galata Bankeri sayılan Georgios Za-

rifi ile tanıştı. Georgios Zarifi aynı zamanda imparatorlukta sayılı toptancılardan biriydi. Zarifi ile tesis ettiği dostluk sayesinde, kendisinden büyük yardımlar gördü ve hatta karşılaştığı hemen her sıkıntı Zarifi tarafından çözümlendi. 1874'de İstanbul'da Michael Coumpas ile "P.M. Courtgis & Co." şirketini kurdu ve 1876'da Midilli'de "Courtgis-Coumpas & Co." şirketini hayata geçirdi. Bu şirket dışında Midilli'de zeytinyağı ve sabun üretimine ve markalayarak pazarlama işlerine yöneldi. Ancak tüm bu ticarî faaliyetlerinde Georgios Zarifi ile ortak çalışmanın her şeyin üstünde önem taşıdığını da öğrendi. Georgios Zarifi'nin Osmanlı Devleti'ndeki çok yüksek itibarı sayesinde Osmanlı askeriyesine, diğer bazı nazırlıklara zeytinyağı, sabun, hububat, tuz gibi ikmal maddeleri temin eden kumanyacı haline geldi. George Zarifis'in yüzde 30 payla ortak olduğu Türkçe resmî adıyla Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası'na ait Başbakanlık Osmanlı Devlet Arşivleri'ndeki belgeleri çalışarak bilimsel makale hazırlamış olan Doç. Dr. Metin Ünver benzersiz bir kaynak sağlamıştır.

Courtgi Bahr-ı Sefid Vapur Kumpanyası'nın merkezi Karaköy'deki Mehmet Ali Paşa Han No.11'de Vagon-Li'nin bulunduğu hanın yanında sahilde idi. Her iki han, Adnan Menderes tarafından yol açılma kazıları sırasında yıkılmıştır. Bu han aynı zamanda Dersaadet Ticaret Odası ilk genel merkezi olarak da tarihi bir önem taşıyordu.

Panos Michael Courtgi'nin Kozlu'da işlettiği kömür ocakları ve iflası

1865'de artan kömür ihtiyacını karşılamak amacıyla kömür üretimini artırmak için askerî bir düzenleme yapılmış ve işletmeciler, Bahriye Nezareti adına kömür çıkaran müteahhitler olarak çalıştırılmaya başlanmıştır. 1867'de 100 maddelik Ereğli Maden-i Hümayun İdaresi'nin Nizamnamesi (Dilaver Paşa Nizamnamesi) yürürlüğe girmiş ve çıkarılan kömürün tamamının Bahriye Nezareti İdaresi'ne satılması zorunluluğu getirilmiştir. Aynı süreçte Havza, Alacaağzı (Armutçuk), Kozlu, Zonguldak, Kilimli, Çatalağzı ve Amasra olmak üzere altı üretim bölgesi düzenlenmiştir. 1884'te, Michael Panos Courtgi Şirketi'ni kurarak havzada kömür işletmeciliğine başlamış ve 1885'te, Kozlu'da, 1 Numaralı "Kurci Kuyusu" olarak bilinen, havzanın ilk kuyusunu açmıştır. Aynı sene

Karamanyan Şirketi, Alacaağzı'nda, havzanın ilk varagelini kurmuştur. 1895'te, Michael Panos Courtgi Şirketi, Kozlu'da, "Domuzini Kuyusu" olarak bilinen, havzanın ikinci kuyusunu açmıştır. Çıkardığı kömürleri çoğunlukla kendi gemileriyle taşıdığı bilinmektedir.

Kömür havzasında kurulan ilk işletme 1884'te Panos Michael Courtgi tarafından kurulan Courtgi Kumpanyasıdır. Çıkardığı kömürü kendi vapurları için kullanmış ve zamanla Osmanlı Donanması'nın birinci derecedeki kömür ikmal simsarı (Bunker Broker) haline gelmiştir. Bir süre bu yol ile temin edilen kömür yine yetersiz kaldığından Courtgi Kumpanyası kömür ithal etmek zorunda kalmıştır.

Courtgi vapur kumpanyası'nın faaliyetlerinin sona ermesi

Panos Michail Courtgis aynı zamanda Midilli Adası'nda geniş zeytinliklere sahipti. Üretimini yaptığı zeytinler P.M.Courtgis Ltd. tarafından "Lesbos" markasıyla şişelenmekteydi. Şirket ayrıca "Lesbos" markasıyla sabun yapmaktaydı. İkinci şirketi "Lesbos Mytilene Metelin Marbles Courtgis"dir. Midilli'nin ünlü mermer ocaklarından bazılarının sahibi olmuş ve "Lesbos Mytilene Metelin Marbles Courtgis" markasıyla pazarlamıştır. Tüm bu ticarî faaliyetlerinde lacivert üzerine "P.M.C" harfleri bulunan armatörlük baca forsu ve flaması işareti olan resmi kullanmıştır.

Kaynaklar:

- (1) Özlem Atalan; *Turkish Studies International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 10/10 Summer 2015*.
- (2) Halûk Şehsuvaroğlu; "Boğaziçi Yalıları" Taha Toros Arşivi.
- (3) Raimondo Tommaso D'Aronco (1857-1932) Osmanlı İstanbul'un-da Art Nouveau tarzında muhteşem eserler inşa etmiş İtalyan mimardır. Sultan II. Abdülhamid saltanatı devrinde Sarayın Baş mimarı olarak 16 yıl görev yaptı. (Raimondo Tommaso D'Aronco (1857-1932) was an Italian architect renowned for his building designs in the style of Art Nouveau. He was the chief palace architect to the Ottoman Sultan Abdülhamid II in Istanbul, Turkey for 16 years.)
- (4) Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi C.VII, 2020, Deniz Ticaret Odası Yayını.






MARBOX
DENİZCİLİK CEBİNİZDE
www.marbox.com.tr



ISTFIX
IDEAS

www.turkdeniz.com
www.istfix.com
www.denizstrateji.com

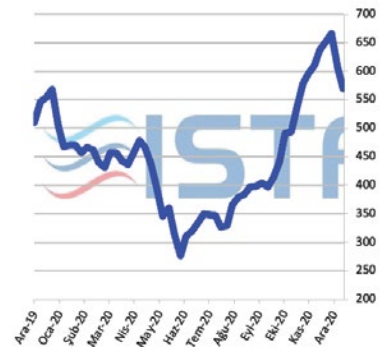
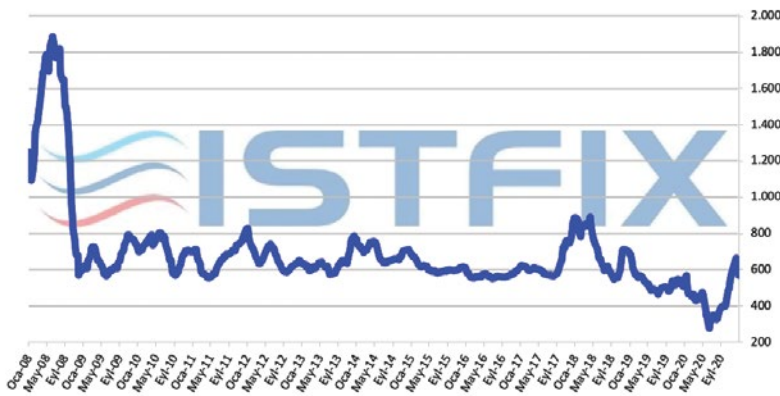
   /turkdenizcom
 (0543) 742 10 53

4. ÇEYREK KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER



Engin Koçak
ISTFIX Araştırma Müdürü

ISTFIX Bileşik Endeksi 2020 yılının üçüncü çeyreğine tarihi dip olan 320 puan seviyesinden girmişti. Endeks son çeyreğe ise 400 puanın üzerinde girmeyi başarmıştı. Son çeyrekte endeks 650 puana kadar çıkma başarısı gösterdi. Genel itibarıyla 2020 gibi çok zor bir yılın sonunda dahi, tüm armatörlerin en azından toplam kârlılık bakımından "suyun yüzeyine çıktığı" görülmekte.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020

ISTFIX - Son 1 yıl

EKONOMİ VE EMTİA HABERLERİ



- ▶ Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası (Fed) yılın son toplantısında da faizleri değiştirmedii.
- ▶ Avrupa'da ve Birleşik Devletler'de koronavirüs kısıtlamaları hızla sıkılaştırılmaya başlandı. Hollanda'da önlemler 19 Ocak 2021'e kadar uzatıldı ve karantina kuralları sıkılaştırıldı. Fransa'da önlemlerle beraber vaka sayısı düşerken ölümler hız kesmeden devam ediyor. İtalya ve İspanya'da da durum aynı. New York'ta yeniden tam karantina uygulaması beklenebilir.
- ▶ Avrupa Birliği ve Birleşik Krallık, Brexit sonrası ticaret anlaşması için taslak metinde anlaşma sağladı. Yetkililer, müzakerecilerin anlaşmaya son rötuşları yaptığını söyledi. Bazı kaynaklara göre tartışmalar aslında zaten arka planda olumlu seyretmekteydi, fakat taraflar basın önünde uzlaşmaz gözükmekteydi.
- ▶ Ukrayna, 1 Temmuz 2020'de başlayan 2020/2021 hasat sezonunda geçen hafta itibariyle 21,1 milyon ton ihracat gerçekleştirmiş bulunuyor. Bu rakam geçen seneye göre yüzde 11 düşüşe tekabül ediyor. Halihazırda mısır ihracatları geçen seneki 13,2 milyon tondan 11,8 milyon tona gerilemiş durumda iken buğday ihracatı da geçen seneki 6,5 milyon tondan 5,2 milyon tona geriledi.
- ▶ Avrupa Komisyonu son AB tahıl hasat verisini güncelledi. Son rapora göre Avrupa yumuşak buğday hasadı yüzde 11,7 düşüşle 115,8 milyon tona gerileyecek. Benzer şekilde mısır hasadı da yüzde 14 düşüşle 54 milyon tona geriledi. Toplam tahıl üretimi de yüzde 8 gerilemeyle 271,3 milyon ton olacak.
- ▶ Avrupa Birliği'nin birlik dışına yumuşak buğday ihracatı da düşüyor. İhracat kasım sonu itibariyle 9,3 milyon ton ile geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 24 aşağıda seyretmekte. Bu durum aynı zamanda koster taşımalarını da olumsuz etkilemekte.

Tahıl & Diğer Tarım Ürünleri

- ▶ Rusya resmi olarak 2020/2021 hububat hasadını 131,1 milyon ton ile 2017/2018 rekoru olan 135,5 milyon tonun hemen altında kapattı. Ülke yanı zamanda tarihinin en iyi buğday hasatlarından birini de gerçekleştirmiş oldu.
- ▶ Rusya Başkanı Vladimir Putin'in geçen haftalarda Rusya'daki yerel gıda fiyatlarındaki artışa serzenişinden sonra ülkede 15 Şubat-30 Haziran dönemi için ton başına 30 dolar civarı buğday ihracat vergisi getirilmesi tartışılmaya başlandı. İç piyasayı dengelemek için Rusya geçtiğimiz hafta bu tarih aralığı için 17,5 milyon ton genel hububat ihraç kotası koymuştu.



- ▶ Avrupa Birliği'nde buğdaydaki acıklı performans mısır için geçerli gözüküyor. Son tahminlere göre blok, 2020/2021 hasat döneminde 64,2 milyon ton mısır hasadı gerçekleştirecek. Bu rakam 2019/2020 dönemine göre 2,5 milyon ton, yani yüzde 4'lük bir düşüşe tekabül etse de hasat performansı son 5 yıllık ortalamasının yüzde 2 üzerinde kalacak. Birliğin en büyük üreticisi Romanya'da üretimin bu sezon 10,7 milyon ton ile geçen dönemin yüzde 25 altında kalacağı da gelen haberler arasında.
- ▶ APK-İnform'a göre Rusya 2020-2021 hasat yılının ilk iki ayı olan eylül ve ekim ayında 400.000 ton ayçiçeği ihraç etti. Bu geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 64'lük bir artışa tekabül ediyor ve aynı zamanda son 20 yılın da rekoru.
- ▶ Lakin bundan sonra ihracatlar üzerindeki baskı artacak gibi duruyor. Kaldı ki; 9 Ocak 2021'den 30 Haziran tarihine kadar olan dönemde ayçiçeği ihracatına uygulanan vergi ton başına 165 avrodan az olmamak kaydıyla önceki yüzde 6,5 seviyesinden yüzde 30'a çıkartılacak.

Çelik & Hurda

- ▶ Avrupa Komisyonu Türk sıcak hadde rulo sac (HRC) üretimine geçici anti-damping vergisi getirdi. CIF Avrupa fiyatı üzerinde ve gümrük vergisi eklenmemiş bazda Türkiye'den yapılacak HRC ithalatına yüzde 4,8 ila 7,6 arasında vergi koydu.
- ▶ Avrupa Çelik Birliği (Eurofer) ay-

rica Avrupa Komisyonu'nun Türkiye'den Avrupa Birliği'ne ihraç edilen sıcak hadde rulo sac ürünlerinin kayıt altına alınması kararı konusunda memnuniyetini dile getirdi. Bu durumda, 14 Kasım 2020 tarihinden itibaren Avrupa Birliği'ne Türkiye'den yapılan ihracatlar, vergiye tabi olacak.

- ▶ Türkiye'nin inşaat çeliği ihracatları ekim ayındaki artışa rağmen düşüş seyrine devam etti. Eylül ayına göre ihracat yüzde 10 artsa da ilk 10 ayın genelinde ihracatlar halen geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 7,4 düşüştü. Türkiye bu dönemde 4,4 milyon ton inşaat çeliği ihraç etti. En büyük alıcı 730.000 ton ile İsrail oldu.

- ▶ İtalya'nın Avrupa Birliği dışına çelik ihracatı ağustos ayından sonra eylül ayında da iyileşti. Yılın ilk 8 ayındaki ihracat geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 16,2 aşağıdaydı. Fakat eylül ayında ihracat arttı ve ilk 9 ay için açık yüzde 15,7 seviyesine geriledi. İtalya, Avrupa Birliği dışına 2,73 milyon ton çelik ürünü ihraç etti.

Diğer

- ▶ Hindistan 6 Ocak 2021'e kadar ülkeye 1,3 milyon ton civarı üre teslimatı gerçekleşeceğini ifade etti. Bu durum küresel üre talebini ciddi biçimde desteklemekte. Mısır çıkışlı üre fiyatları da hem küresel hem de bölgesel taleple

geçen iki haftada ciddi yükseliş kaydetmiş bulunuyor.

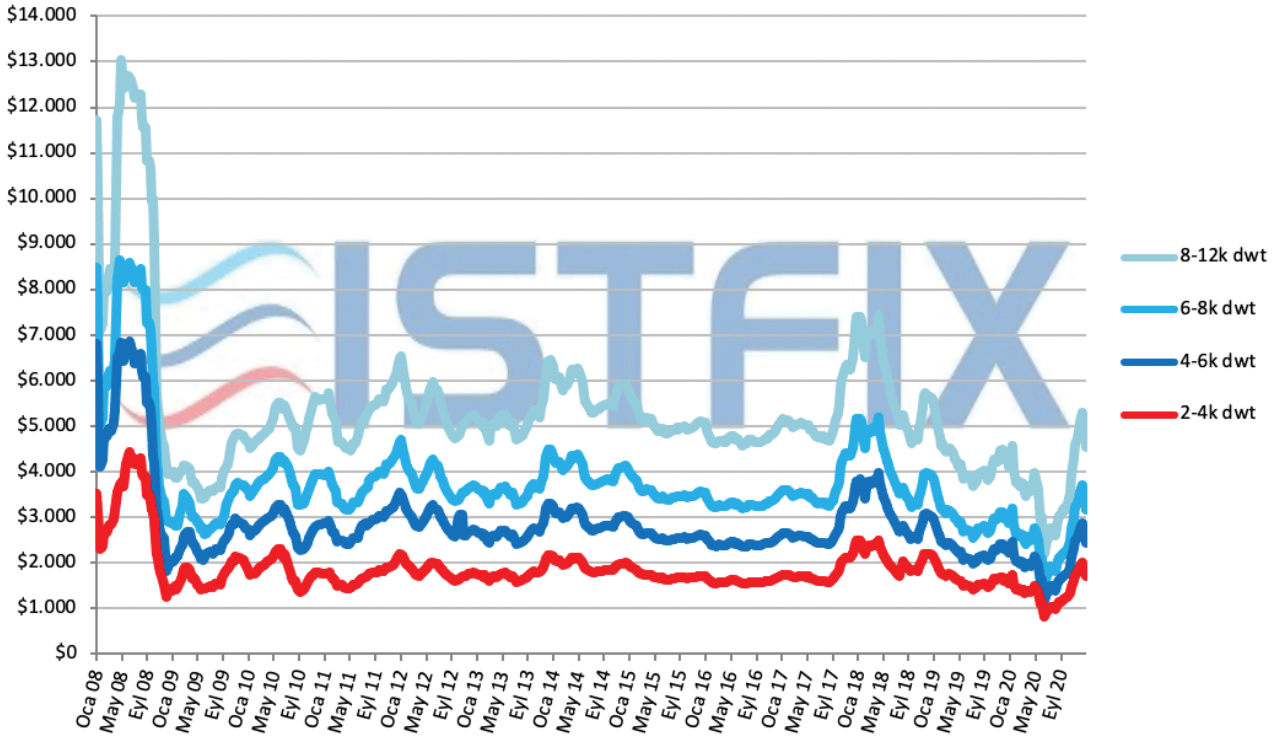
- ▶ Türk Ticaret Bakanlığı'na göre Türkiye'nin Fransa'ya yaptığı çimento ihracatı 2020'nin ilk sekiz ayında geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 16 arttı.
- ▶ Genel olarak Türkiye'nin çimento ihracatı dolar cinsinden yüzde 2,3 arttı. Bu artış Türk lirasının diğer para birimlerine karşı ciddi değer kaybına rağmen gerçekleşti.

Petrol

- ▶ Petrol fiyatları yılın üçüncü çeyreğini 40 dolar/varil seviyelerinde kapatmıştı. Yılın son çeyreğini ve dolayısıyla yılı ise yüzde 25'lik bir artışla 50 dolar/varil seviyelerinin üstünden kapattığı görüldü.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
28-Ara-2020	1,706	2,439	3,157	4,532
05-Eki-2020	1,238	1,770	2,292	3,289
30-Ara-2019	1,655	2,366	3,064	4,397



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

Günlük getiriler 2020 yılının genelinde geçen senenin aynı dönemlerine göre hep aşağıda kalmıştı. Son çeyrekte bu tablo tersine döndü ve getiriler geçen senenin aynı dönemini geride bıraktı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük	Yükleme Lmn.	Tahliye Lmn.	Yük. ton/gün	Thl. ton/gün	Navlun \$/ton
1,000	FERRO-SILICON	TAGANROG	ZONGULDAK	1000	1000	30.00
1,250	STEEL PRODUCTS	BARTIN	CONSTANTA	1250	1250	14.50
1,400	FERRO-SILICON	CHERNOMORSK	MARMARA	1400	1400	21.50
1,415	STEEL COILS	EREGLI	VOLOS	1000	1000	21.25
1,500	GENERAL CARGO	BENGHAZI	ISKENDERUN	750	750	20.00
1,500	AMMONIUM NITRATE	DAMIETTA	CASABLANCA	750	750	64.00
1,500	AMMONIUM NITRATE (IN BB, 70')	DAMIETTA	CHALKIS	750	750	63.00
2,000	MINERALS IN BB	AVEIRO	ALEXANDRIA	1000	750	32.50
2,200	YELLOW MILLET (50')	KHERSON	MERSIN	1100	1100	26.00
2,200	SCRAP (70')	SFAX	ISKENDERUN	700	7000	25.00
2,300	PAPER IN REELS	VIANO DO CASTELO	TERNEUZEN	1400	1400	31.25
3,000	WHEAT	KHERSON	IZMIR	1000	1000	22.00
3,000	MINERALS	SOUSSE	TRAPANI	2000	1250	11.50
3,000	MINERALS	BARCELONA	EGYPT MED.	1200	1200	17.00
3,000	OLIVE STONES (56')	SFAX	MONOPOLI	1500	1500	16.75
3,000	GENERAL CARGO	GABES	ALGIERS	1200	1200	16.00
3,000	MINERALS IN BULK	TUNISIA	CROATIA	2000	1500	16.00
3,000	SCRAP (70')	ASHDOD	MARMARA	1000	1000	40.00
3,000	MINERALS	RADES	VARNA	1500	1500	17.00
3,000	STEEL PRODUCTS	CHIOGGIA	ISKENDERUN	1200	1200	18.00
3,000	MINERALS IN BB	DURRES	MARMARA	1200	1200	18.00
3,000	SODA IN BB (52')	MERSIN	GIURGIULESTI	1500	800	20.00
3,000	GRAINS (50')	KHERSON	ISKENDERUN	1000	1000	26.00
3,250	STEEL COILS	DERINCE	ANTWERP	1600	1600	35.00
3,300	CEMENT	MARMARA	TRIPOLI (LIBYA)	1100	1100	15.00
3,300	MINERALS IN BB	GULLUK	KHERSON	1500	1500	13.00
3,300	STEEL COILS	NOVOROSSIYSK	ZONGULDAK + DILISKELESİ	1200	1200	23.00
3,400	SCRAP (60')	BIZERTE	ISKENDERUN	1200	1200	14.75
3,500	AMMONIUM SULPHATE	KHERSON	NEA KARVALI	1500	2000	22.00
3,500	AGRI PRODUCT (58')	TARRAGONA	ROTTERDAM	1750	1750	31.00
3,500	PAPER IN REELS	VIANO DO CASTELO	FOWEY	1500	1500	17.00
3,500	MINERALS	RADES	GENOA	1750	1750	14.50
3,500	GENERALS	ISKENDERUN	KHERSON	1200	1200	12.85
3,650	STEEL PRODUCTS	GIJON	CAGLIARI + GAETA + DILISKELESİ	2000	1100	39.00
3,900	WHEAT BRAN PELLETS (60')	KHERSON	IZMIR	1600	1600	22.00
3,900	STEEL COILS	MARMARA	PORTO MARGHERA	1500	1250	25.00
4,000	SCRAP (60')	KOLDING	CASABLANCA	2000	1200	36.50
4,000	REBARS	CANAKKALE	BRAILA	1500	1200	14.00
4,000	REBARS	CANAKKALE	BRAILA	1500	1200	14.00
4,250	MOP	NIKOLAEV	ALIAGA	3000	2500	21.00
4,300	MOP	NIKA-TERA	SAMSUN	3000	2500	17.00
4,350	MOP	NIKOLAEV	CEYHAN	3000	2500	23.50
4,400	AMMONIUM SULPHATE	SAMSUN	BRINDISI + VASTO	2000	1500	29.00
4,500	CLAY IN BULK	NIKA-TERA	GEMLIK	2000	1500	16.50
4,600	MINERALS	BARTIN	AVILES	1500	2000	37.25
4,700	ALUMINIUM	NOVOROSSIYSK	VARNA + DERINCE + KALAMAKI	2000	1500	30.00
5,000	HRC	NOVOROSSIYSK	ISKENDERUN	1500	1500	25.00
5,000	MINERALS IN BULK	KHERSON	MARMARA	1500	1500	16.00
5,500	STEEL TURNINGS (43')	ST. PETERSBURG	PASAJES	1750	1000	35.25
5,500	FLY ASH	ISKENDERUN	AALBORG	1500	2000	39.00
5,500	MOP	NIKOLAEV	IZMIT	4000	2500	16.00
5,500	SCRAP (60')	FOS	ISKENDERUN	1000	2000	25.00
5,500	HRC	MARMARA	ANTWERP	2000	2000	33.50
5,500	SULPHUR	KALAMAKI	SAMSUN	3000	4000	12.00
5,500	STEEL PRODUCTS	FOS	GEMLIK + DILISKELESİ	3000	2500	24.50
5,600	SOYBEANS (49')	NIKA-TERA	TBS	2500	1500	17.00
5,600	SOYBEANS (49')	NIKA-TERA	IZMIR	2500	1500	20.00
6,000	SFMP (56')	IZMAIL	MERSIN	1500	1500	19.50
6,000	SOYBEANS (50')	NIKA-TERA	IZMIR	2500	1500	19.00
6,000	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV	MERSIN	2000	1750	22.00
6,000	CEMENT IN BB	SAMSUN	ODESSA	1500	1500	11.00
6,000	SODA IN BULK	MERSIN	CASTELLON	3000	3000	22.75
6,000	UREA	ABU QIR	POZZALLO	2500	1500	19.00
6,000	MINERALS	BOURGAS	MARMARA	1500	1500	13.00
6,000	FERTILIZERS	NEA KARVALI	IZMIR	2000	3300	12.00
7,000	CLAY IN BULK	TEKIRDAG	BIRKENHEAD	2000	2000	40.00
7,000	MINERALS IN BULK	ISKENDERUN	LEBANON	2000	2000	7.00
7,000	CLAY IN BULK	PLYMOUTH	CASTELLON	4000	4000	20.00
9,000	WRIC	VOLOS	HAIFA	1600	2000	22.00
10,000	UREA (52')	ABUQIR	SETE	3000	4000	22.00
10,000	SCRAP (60')	NANTES + BORDEAUX	IZMIT	2500	3000	38.00
11,000	MINERALS IN BULK	YALI	HAIFA	3000	3000	13.25

Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulunduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

GEMİ ALIM SATIMI

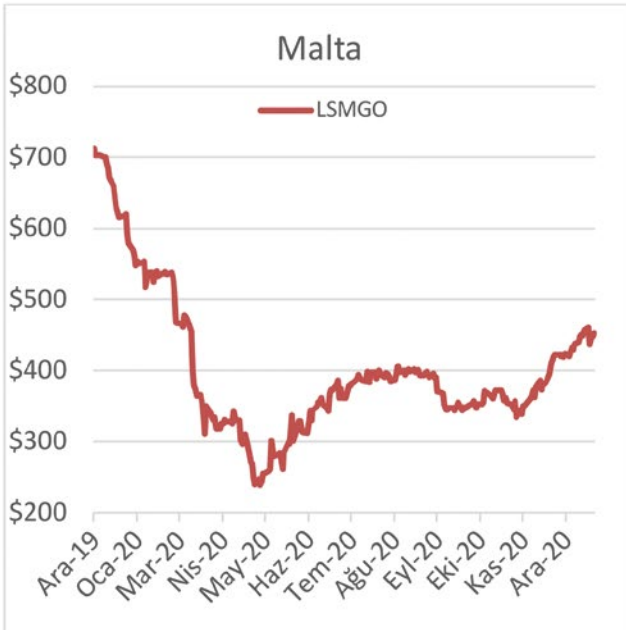
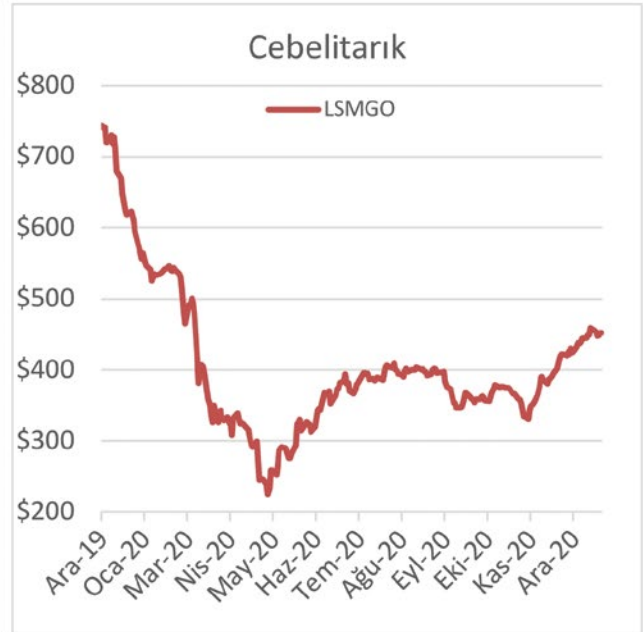
2020 son çeyrekte raporlanan satışlarda:

- ▶ "HC Svea Kim" (9.000 dwt, 2000 Hol-ladan inşası, RINA klaslı) gemisinin 2 milyon dolar civarına satıldığı raporlandı.
- ▶ Üç kardeş olan "BBC Ursa", "BBC Cape", "BBC Century" (7.500 dwt, 2000-2001 Portekiz inşası) gemilerinin 2 milyon doların biraz altında satıldığı raporlandı.

YAKIT

Gemi yakıtları geçen senenin yüzde 35 kadar aşağısında 2020'yi kapattı.

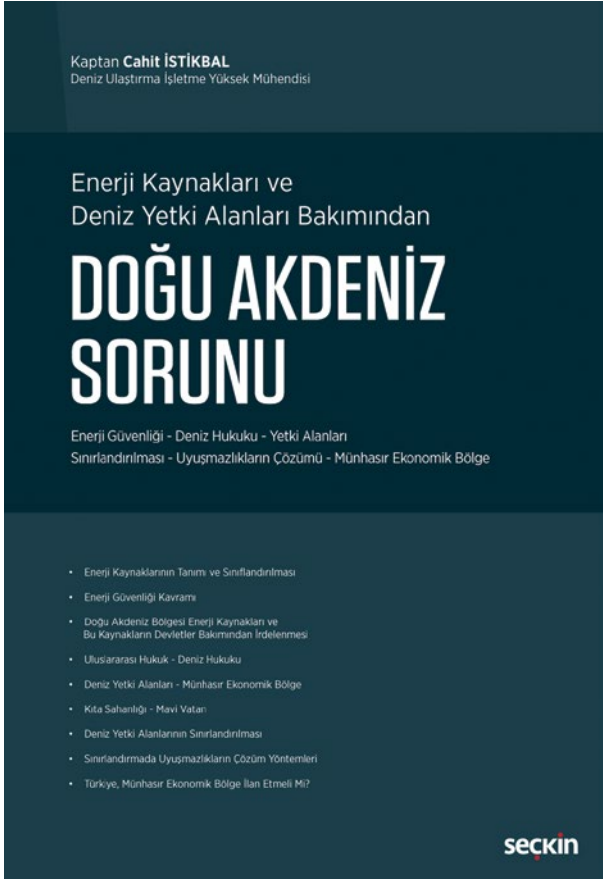
USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
25.12.2020	428.00	452.00	452.00	482.50
Geçen Yıl	596.00	705.00	713.00	759.50
Değişim	-28.19%	-35.89%	-36.61%	-36.47%



Enerji Kaynakları ve Deniz Yetki Alanları Bakımından Doğu Akdeniz Sorunu

Kaptan Cahit İSTİKBAL

Uzun yıllar denizcilik alanında araştırmalar yapmış, uluslararası denizcilik örgütlerinin yönetiminde bulunmuş ve alanında BM Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) pek çok çalışmaya katılmış olan, aynı zamanda Hukuk alanında da lisansüstü eğitimine devam etmekte olan Kaptan ve Deniz Ulaştırma Y. Müh. Cahit İSTİKBAL tarafından yazılmış olan bu kitap, Doğu Akdeniz sorununa kaynakların mevcut durumu ve uluslararası hukuk bakımından incelemektedir. Kitap, Doğu Akdeniz de ki deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda ortaya çıkan uyumsuzlukları incelemekte ve ileri sürülen tüm tezlerin kuvvetli ve zayıf noktalarını uluslararası hukuk ve güncel hukuk öğretileri ışığında değerlendirmektedir.



Aganta

Başar ÖZDEMİR

Demirin lokmaları suya karışıyor
Bir toz bulutu havada
Göz gözü görmekten biçare
Telsizden kaptanı duyuyorum
Birinci kilit suda...
Hayallere bir kilit vuruyoruz Efendi Kaptan



www.imgetercume.com

www.tercumeofisi.com

160 dilde çeviri hizmeti

- ✓ *Yeminli tercüme*
- ✓ *Noter onaylı tercüme*
- ✓ *Apostilli tercüme*
- ✓ *Konsolosluk onaylı tercüme*
- ✓ *Teknik-ticari-hukuki tercüme*
- ✓ *Denizcilik ve gemi tercümeleri*

MERKEZ:

Naci Kasım Sokak,
No: 10 Daire:4
Mecidiyeköy-Şişli-İstanbul
info@imgetercume.com
0212 217 5541
0544 741 1071

ŞUBE:

İzzettinbey Cad.
Yurtseven Sokak,
Eldebran Sitesi A2 Blok
Kat:1 Daire: 3
Bulgurlu- Üsküdar/İstanbul
info@imgetercume.com
0216 223 0643
0544 741 1071



ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO

EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA | ISTANBUL

+90 216 494 49 02

+90 533 281 24 77

+90 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr

www.yafdiesel.com.tr

UZMAR®

7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 TAKIM ÜYESİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

KILAVUZLUK
RÖMÖRKÖRCÜLÜK
ACİL MÜDAHALE
GEMİ KURTARMA

İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR

