

koster

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ DERNEĞİ DERGİSİ

RÖPORTAJ

Sabrina Chao

"Denizciliğimizin okyanus ötesi yolculuk yapabilen sıfır karbonlu gemilere ihtiyacı var."

Erhan Göçmen

İyi mi Kötü mü?

DOSYA

Teoriden Pratiğe
Denizcilikte
İnovasyon

ISTFIX RAPORU

Osman Öndeş

Geçmiş Zaman Olur ki...





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 CELİK 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



Pınar Kalkavan Sesel

6

Dünya Denizciliğinin Nabzı
İstanbul'da Atacak

20

İyi mi Kötü mü?



Erhan Göçmen

22

Röportaj



Sabrina Chao

26

Marmara Denizi'ne ve Limanlarına
Gelen-Giden ve Uğrayan Gemilerin
Deniz Yakıtları ile Sülfür Emisyonları



Hüseyin Avni Şan

28

Geleceğin Yeşil Gemileri



Murat Bakal



Yıl: 7

Yerel - Süreli
3 ayda bir yayınlanır

Sahibi

KOSDER Adına Yönetim Kurulu Başkanı
Zeynep Pınar Kalkavan Sesel

Yazı İşleri Müdürü

Gökhan Çakıcı

Yayın Danışma Kurulu

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

İdare Merkezi

KOSTER ARMATÖRLERİ VE
İŞLETMELERİ DERNEĞİ
Koşuyolu Mah.
Katip Salih Sok.
No:36
Kadıköy-İstanbul
Tel: +90 216 327 23 23
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

Ömür Topaloğlu
omurtpl@windowslive.com

Grafik

MantaLive

Reklam Rezervasyonkosder@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

Pınar Kalkavan Sesel
Dünya Denizciliğinin
Nabızı İstanbul'da Atacak

8

Türk Denizciliği
KOSDER'in İftar
Yemeğinde Bir araya
Geldi

11

Ziyaretler

16

KOSDER Akademi
Sektör Söyleşileri

20

Erhan Göçmen
İyi mi Kötü mü?

22

RÖPORTAJ
Sabrina Chao

24

Ali Tevfik Çakır
Rusya-Ukrayna Savaşı
ve Deniz Sigortalarında
Risk Yönetimi

26

Hüseyin Avni Şan
Marmara Denizi'ne ve
Limanlarına Gelen-Giden
ve Uğrayan Gemilerin
Deniz Yakıtları ile Sülfür
Emisyonları

28

Murat Bakal
Geleceğin Yeşil Gemileri

30

Prof. Dr. Selma Ergin
Y. Müh. Engin Güler
Katı Oksit Yakıt Pillerinin
Kosterlere Uygulanması

32

DOSYA
Teoriden Pratiğe
Denizcilikte İnovasyon
-Prof. Dr. Yasin
Arslanoğlu
-Dr. Efe Akyürek
-Mehtap Özdemir

42

Dr. Öğr. Üyesi
Hasan Bora Usluer
Deniz Zabitani Olabilmek
için Nereden Başlamalı-
yım?

44

Murat Bingül
Denizcilik Sektörü İşe
Alım Süreçlerinde Belir-
leyici Yetenekler
Yeni Trend: Soft Skills

50

Mustafa Burak Nalbant
İngiliz Hukuku Açısından
Kurtarmanın Unsurlarına
Genel Bir Bakış

54

Doç. Dr. Özgür Özgüç
Türkiye'nin Enerjide Dışa
Bağımlılığını Azaltacak
Hamlesi: Offshore

58

Hülya Güler
Başarıya Giden Yolu
Aramak...

60

RÖPORTAJ
Ufuk Çeyrek Ural

64

Osman Öndeş
Geçmiş Zaman Olur ki...

66

Röportaj
Osman Azman

68

Ekrem Kıyıcı
Kriz Zamanlarında
Denizcilerin Psikolojisi

70

Yasemin Coşkunöz
Sağlıklı Beslenme Deyin-
ce Akla İlk Gelen nedir?

72

ISTFIX

76

Kitap Tanıtım



Murat Bingül

44

Denizcilik
Sektörü İşe
Alım Süreçle-
rinde Belirle-
yici Yetenekler
Yeni Trend:
Soft Skills



Doç. Dr. Özgür Özgüç

54

Türkiye'nin
Enerjide Dışa
Bağımlılığını
Azaltacak
Hamlesi:
Offshore



Ufuk Çeyrek Ural

60

Röportaj



Osman Azman

66

Röportaj

Dünya Denizciliğinin Nabzı İstanbul'da Atacak

Pınar Kalkavan Sesel
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



Dünyanın büyük bir bölümünü kaplayan denizler, oluşturdukları coğrafi yapının yanı sıra ülkeleri, toplumları ve kültürleri birbirine bağlayan önemli bir manevi değeri temsil ediyor. Aynı zamanda bu kıymetli sular, sağladığı avantajlar ve bitmek bilmeyen kaynaklarıyla bizlerin yaşam serüvenine ortaklık ediyor. İnsanlığın varlığını devam ettirebilmesinde hayati bir yere sahip olan ve sunduğu imkânlarla adeta yaşamı anlamlı kılan denizler, deniz ticareti ile birlikte yüzyıllardır toplumların hayatını şekillendiriyor. Deniz ve insan arasındaki ilişkiyi daha da sağlamlaştıran deniz ticareti ise; dünya sularının kapısını tüm toplumlara ardına kadar açıyor.

Denizcilik, ticaretin getirdiği ekonomiyle birlikte her ne kadar rekabet ortamının merkezinde yer alsa da, birleştirici ve sınırları ortadan kaldıran yapısıyla da ön plana çıkıyor. Bulunduğu konum itibarıyla deniz zengini olan ve kendine özgü coğrafyasıyla ön plana çıkan Türkiye, deniz ticaretinin ortaya koyduğu katma değerle birlikte dünya vitrininde kıymetli bir noktada bulunuyor. Özellikle medeniyetlerin beşiği olarak bilinen ve ülkemizin gözbebeği olan İstanbul, dünya denizciliğinin önemli merkezlerinden birisi olmaya devam ediyor. Tarih boyunca üç büyük imparatorluğa başkentlik ve farklı kültürlerle ev sahipliği yapmış bu eşsiz şehir, küresel denizcilik endüstrisi açısından içerisinde

ciddi bir potansiyeli barındırıyor. İstanbul'un Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan coğrafi yapısı; gemilerin kıtalar arası geçişini sağlamanın yanında, dünyanın her yerinde taşımacılık faaliyetlerini sürdüren denizcilerin yönünü ülkemize çevirmelerine olanak sağlıyor. Bu avantajları arkasına alan Türk denizcileri, aynı zamanda küresel pazarda armatör ve işletmecilerle bir araya gelerek büyümeye ve gelişmeye gayret gösteriyor. Bu amaç çerçevesinde; hayata geçirilecek çalışmalar, proje ve organizasyonlar da denizcilerimizin dünya denizciliğinin nabzını tutmaları adına önem arz ediyor. Derneğimizin 22 Eylül Perşembe günü Türk Armatörler Birliği (TAB) ile ortaklaşa gerçekleştireceği İstanbul Uluslararası Denizcilik Konferans ve Gala Yemeği (ISTSHIP)'ni tam da bu noktada atılmış önemli bir adım olarak görüyoruz. Ülkemizin ve Türk denizciliğinin tanıtımının başlıca amaç olarak belirlendiği ISTSHIP-22 ile aynı zamanda global deniz taşımacılığının ortak paydasını oluşturan konu başlıklarını uluslararası boyutta söz sahibi konuklarla gündeme getirerek denizcilik endüstrisinin bugünü ve geleceğine yön verecek yaklaşımları ortaya koymayı hedefliyoruz. Öte yandan organizasyonumuzun ilk misafiri ülkesi olarak belirlenen Yunanistan ve dünyanın çeşitli ülkelerinden gelecek armatör ve işletmecileri ISTSHIP çatısı altında buluşturacak olmanın heyecanını yaşıyoruz. İlerle-

yen yıllarda dünyanın önemli denizcilik organizasyonları arasında anılacak ISTSHIP'e gösterdikleri ilgiden ötürü; başta KOSDER ve TAB üyeleri olmak üzere Türk denizciliğinin tüm paydaşlarına şimdiden şükranlarımı sunuyorum.

Denizciliğimizin bugünü şekillendirmeye ve gelecekteki rotasını çizmeye çalıştığımız bu dönemde; geçmişte atılmış sağlam temelleri de göz ardı etmememiz gerekiyor. Özellikle, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren ve kendi karasularımızda özgürce bayağımızı dalgalandırmamıza vesile olan Kabotaj Kanunu; denizciliğimiz için bir dönüm noktası olmakla beraber, Türk denizcilerinin ilerlemesinin önünü açmıştır. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün tam bağımsızlığa ulaşmak için ileri görüşlülüğüyle attığı önemli bir adım olan bu kanun, ekonomimiz ve denizciliğimizin kalkınmasında büyük rol sahibidir. 'Denizci Millet' olma yolunda da ülkemize aşama kat ettiren Kabotaj Kanunu'nun 96. yıl dönümünde, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nızı kutluyor, başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere, tüm şehit ve gazilerimizi, denizciliğimize canı pahasına hizmet eden deniz emekçilerimizi saygı, rahmet ve minnetle anıyorum.

Istanbul
London
New Jersey

kimileri hep **yol** gösterir.

Omni

IN PARTNERSHIP WITH



LOCKTON

Broking done *differently*

Marine Insurance Brokers
www.omnilt.com

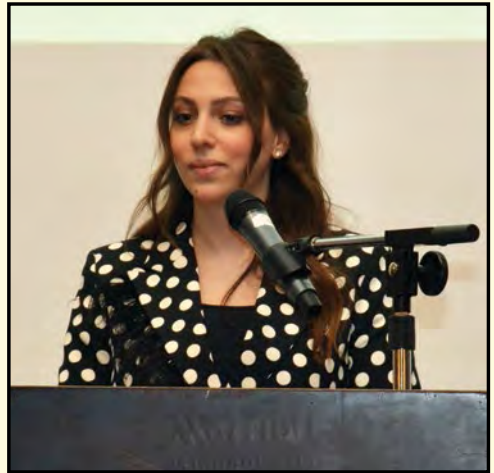


Türk Denizciliği KOSDER'in İftar Yemeğinde Bir araya Geldi

Derneğimizin 6'ncısını düzenlediği geleneksel iftar yemeği sektör temsilcilerimizin yoğun katılımıyla 21 Nisan Perşembe günü gerçekleştirildi.

İstanbul Marriott Hotel Asia'da yapılan organizasyona; İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı, Kocaeli Liman Başkanı Erol Ekmekçi, Ambarlı Bölge Liman Başkanı Engin Erat, KKTC Türk Denizcilik İşletmeleri Eski Genel Müdürü Cemalettin Şevli, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu Üyeleri, DTO Eski Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Can Özgülenç, KOSDER Eski Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, Türk Loydu Vakfı Başkanı Cem Melikoğlu, Karadeniz MOU Sekreteri Onur Turhan, akademisyenler, STK başkanları, KOSDER üyeleri ile 500'ü aşkın sektör mensubu katıldı.





ISTSHIP'22



Guest Country : **Greece**

ISTANBUL INTERNATIONAL SHIPPING CONFERENCE **AND** GALA DINNER

ISTANBUL CALLING

SEPTEMBER 22, 2022 THURSDAY

SAVE THE DATE

Will be held for the first time in Istanbul,
one of the maritime hubs of the world



ORGANIZED BY





Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) heyeti, denizcilikten sorumlu İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı'ya bir ziyaret gerçekleştirdi.

Ziyarete; KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Burak Akartaş, Gökhan Özcan, Metin Şener, Teoman Mustafa Akyol ve Dernek üyemiz Suat Dinçelek yer aldı.

Ziyarete; pandemi nedeniyle gemilerde ve limanlarda hayata geçirilen uygulamalar, personel değişimi ve gemilere giriş-çıkış işlemlerine ilişkin hususlar ile denizcilığe dair diğer konu başlıkları ele alındı.

Ziyaretin son bölümünde, söz konusu gündem maddeleri ile ilgili gelişmeler çerçevesinde önümüzdeki günlerde görüşmelerin devam etmesi kararlaştırıldı.



Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, İstanbul Liman Başkanı Muhammet Erdoğan ve Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler Daire Başkanı Hakan Demirlioğlu Derneğimize bir nezaket ziyareti gerçekleştirdi.

Ziyarete; KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Yönetim Kurulu Üyeleri; Gökhan Özcan ve

Mehmet Engin Özturan hazır bulundu. Ziyarete; denizcilığe dair güncel gelişmeler ve sektör paydaşlarının so-

runlarına ilişkin konular da ele alındı.



Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu; Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ve Karadeniz MOU Sekreteri Onur Turhan'ı ziyaret etti.

KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Burak Akartaş, Gökhan Özcan, Mehmet Engin Özturan ve Metin Şener'in yer aldığı heyet, ilk olarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar'ı makamında ziyaret etti.

Ziyarete; Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün gerçekleştirdiği kurtarma-yardım operasyonları, kılavuzluk

hizmetleri, römorkaj hizmetleri ve boğaz geçişleri konularında görüşmelerde bulunuldu.

KOSDER Yönetim Kurulu, Durmuş Ünüvar'ın ardından Karadeniz MOU Sekreteri Onur Turhan'ı ziyaret etti. Onur Turhan'dan Karadeniz MOU'nun işleyişi ile ilgili detaylı bilgi alan heyet; Türk armatör ve işletmecilerinin bölge limanlarında yaşadıkları sıkıntıları

Turhan'a aktardı.

Görüşmede ayrıca; Karadeniz MOU ve KOSDER'in önümüzdeki süreçte çeşitli platformlarda bir araya getirilerek, bölgede taşımacılık faaliyetlerini sürdüren Türk denizcilerinin sorunlarının kısa sürede çözüme kavuşturulması hususunda fikir birliğine varıldı.





Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'ne (VDAD) bir nezaket ziyareti gerçekleştirdi.

Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Burak

Akartaş ve Tolga Tomba'nın yer aldığı KOSDER heyetini, VDAD Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt ve Yönetim

Kurulu Üyeleri ağırladı.



WISTA (Uluslararası Deniz Ticareti ile İştigal Eden Kadınlar) Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Nazlı Selek ve Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Suzan Atasoy KOSDER'e bir nezaket ziyareti gerçekleştirdi.

WISTA Türkiye heyetini; KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Genel Sekreter Begüm Nergiz Birben ve Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan karşıladı.

Söz konusu ziyarette; WISTA Türkiye ve KOSDER'in ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilecek etkinliklerde iş birliği içerisinde hareket etmeleri konusunda görüş alışverişi yapıldı. Görüşmede ayrıca; önümüz-

deki süreçte iki STK'nın üyelerini farklı platformlarda bir araya getirerek daha aktif bir iletişim ve çalışma sahasının oluşturulması adına fikir birliğine varıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Eski Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, KOSDER'e bir ziyaret gerçekleştirdi.

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Gökhan Özcan, Metin Şener, Teoman Mustafa Akyol ve Tolga Tomba ziyarette hazır bulundu.

Ziyarette; İlk olarak Yönetim Kurulu'na hayırlı olsun dileklerini ileten Cengiz Kaptanoğlu, başarı temennisinde bulundu. Aynı zamanda KOSDER'in de-

nizcilik sektöründe büyük bir öneme sahip olduğunu dile getiren Kaptanoğlu, kendisinin de her zaman KOSDER'e destek vermeye hazır olduğunu ifade etti.

Cengiz Kaptanoğlu'nun ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getiren Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel de: "Türk denizciliğimizin değerli isimlerinden birisi olan Eski Meclis

Başkanımız Sayın Cengiz Kaptanoğlu'nun Derneğimize yaptığı ziyaret ve gösterdiği teveccüh bizleri ziyadesiyle mutlu etti." dedi. Başkan Sesel ayrıca, Cengiz Kaptanoğlu'nun katkı ve önerilerinin kendileri için çok kıymetli olduğunu vurgulayarak, bu katkının KOSDER'in daha da başarılı olmasına adına büyük bir önem arz ettiğini söyledi.



Gemi Brokerleri Derneği (GBD) Yönetim Kurulu, Derneğimize bir nezaket ziyareti gerçekleştirdi.

Yönetim Kurulu Başkanı Semih Dinçel, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı İsmail Şahin, Genel Sekreter Serhan Özcan ve Yönetim Kurulu Üyesi Seden Öztoran'un bulunduğu GBD heyetini, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar

Kalkavan Sesel, Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Gökhan Özcan, Metin Şener, Teoman Mustafa Akyol ve Tolga Tomba ağırladı.

Ziyarette; her iki denizci sivil toplum kuruluşunun ilişkilerinin daha ileriye taşınması konusunda görüş alış veriş yapılarak, GBD ve KOSDER'in iş birliğinin artırılması konusunda fikir birliğine varıldı.



Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF)'nin yeni seçilen yönetim kurulu, KOSDER'e bir nezaket ziyareti gerçekleştirdi.

TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Arif Bostan ve beraberindeki heyeti, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik ile KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi ve aynı

zamanda TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı görevini yürüten Teoman Mustafa Akyol ağırladı.

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, TÜRDEF'in 6. Ola-

ğan Genel Kurulu'nda Yönetim Kurulu Başkanı seçilen Arif Bostan ve yönetim kurulu üyelerini tebrik ederek, kendilerine başarı dileklerinde bulundu.



Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu Türk Loydu'na bir ziyaret gerçekleştirdi.

Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Gökhan Özcan ve Metin Şener'in bulunduğu KOSDER heyetini, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, Yönetim Kurulu Üyesi Yılmaz Onur, Deniz Sektörü Direktörü Okan Çetin ve Dış İlişkiler Bölümü Mü-

dürü Mehmet Avcı karşıladı.

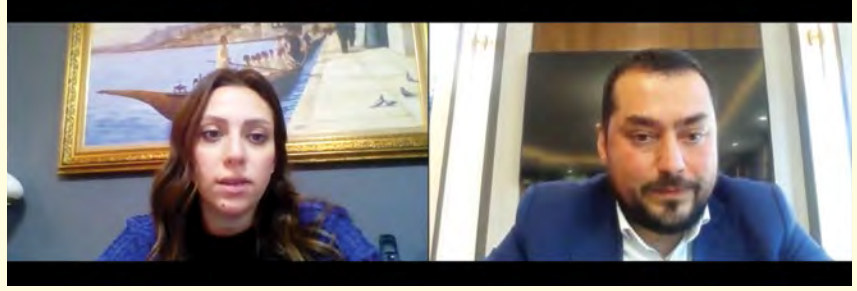
Ziyaretten duyduğu memnuniyeti dile getiren Başkan Cem Melikoğlu ardından Türk Loydu'nun çalışmaları hakkında KOSDER heyetini bilgilendirdi. Görüşmede iki kurumun daha yakın ilişkiler içerisinde olması gerektiğini ifade eden KOSDER Yönetim Kurulu

Üyeleri; Türk Loydu'nun uygulamaları hakkında fikir, görüş ve taleplerini aktardı.

Görüşme sonunda; Başkan Cem Melikoğlu ziyaret dolayısıyla KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel'e hediye takdim etti.

Gemi Alım-Satım Sözleşmelerinde Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Esenyel & Partners Yönetici Ortağı Selçuk Esenyel, gemi alım-satım sözleşmelerinde dikkat edilmesi gereken hususları KOSDER Genel Sekreteri Begüm Nergiz Birben'in moderatörlüğünde anlattı.



Havuzdan Karaya Raylı Sistemde Gemi Transferi Teknolojisi

Yalova Doğruyol Tersanesi'nden Teknik Müdür Atakan Yurtvermez, havuzdan karaya raylı sistemde gemi transfer teknolojisini KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan'ın moderatörlüğünde KOSDER Akademiye anlattı.



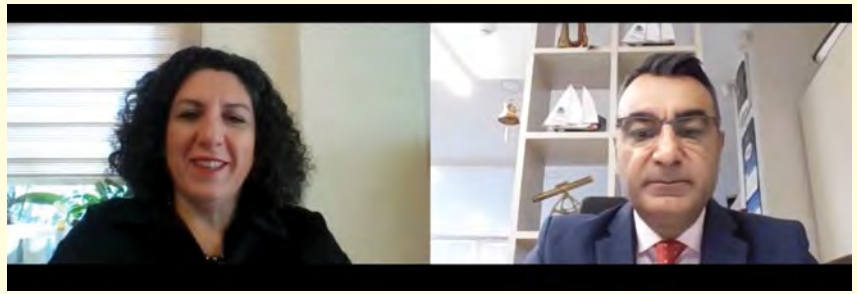
Doğu Akdeniz'in Tam Ortasında Bir Türk Tersanesi

Shipyarđ Famagusta Pazarlama Müdürü ve Makine & Enerji Yüksek Mühendisi Çağla İzkan, Akdeniz'de önemli bir lokasyonda bulunan Shipyarđ Famagusta'nın denizcilere sunduğu avantajları ve diğer tüm detayları, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi ve Gemi Baş Mühendisi Teoman Mustafa Akyol'un moderatörlüğünde KOSDER Akademi'ye anlattı.



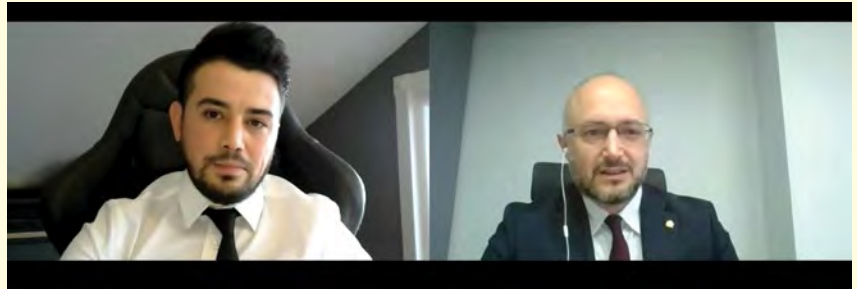
Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri

Wista Türkiye Yönetim Kurulu Başkanı ve NSN Hukuk Bürosu Ortağı Nazlı Selek, Türk Ticaret Kanunu'nda denizde kurtarma hizmetleri konusunu, KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik'in moderatörlüğünde KOSDER Akademi'de anlattı.



Ocean Voyager, Yerli Malı VDR (Köp-rüüstü Ortam Kayıt Cihazı) Tanıtımı

Ocean Voyager Şirket Müdürü Mehmet Taşçı, yerli üretim olan VDR cihazını KOSDER Denetim Kurulu Başkan Yardımcısı Yusuf Yalçın Çapoğlu'nun moderatörlüğünde KOSDER Akademi'de tanıttı.



İçten Yanmalı Motorlarda En Az Sürtünme/En Az Tüketim İçin Geliştirilen İnovatif Yağlayıcı: Nanol

Turna Solutions Satış Müdürü Seyhan Yorulmaz, Nanol Technologies CEO'su Tanja Ilic ve AR-GE biriminden Samuli Lempiainen İçten Yanmalı Motorlarda En Az Sürtünme/En Az Tüketim İçin Geliştirilen İnovatif Yağlayıcı Nanol'u KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Avni Şan'ın moderatörlüğünde tanıttı.



Dekarbonizasyon - Geleceğe Uygun Bir Deniz Yakıtı Olarak Metanolün Yükselişi

KOSDER Akademi, dünya denizciliğinin geleceğini yakından ilgilendiren bir konuyu daha gündeme taşıdı. Dekarbonizasyon - Geleceğe Uygun Bir Deniz Yakıtı Olarak Metanolün Yükselişi" başlığıyla yapılan söyleşinin konuğu Sea Commerce America A.Ş. Başkanı Kaptan Saleem Alavi olurken, moderatörlüğünü de Öğretim Görevlisi-Teknik Müdür Murat Bakal üstlendi.



Taşımacılıkta Sigortanın Olmazsa Olmazı: Gemi/Yük Sörvey ve Ekspertiz Hizmetleri

Link Gözetim Ekspertiz Hizmetleri Genel Müdürü Süleyman Sarı, gemi/yük sörvey ve ekspertiz hizmetleri konusunu tüm detaylarıyla KOSDER Akademi'de anlattı. KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan'ın moderatörlüğünü üstlendiği söyleşide ayrıca katılımcıların konuya ilişkin yönelttiği sorular da ayrıntılı bir şekilde cevaplandırıldı.



Rusya-Ukrayna Savaşının Denizcilik Sektörüne Etkileri

KOSDER Akademi'nin 'Rusya-Ukrayna Savaşının Sektörümüze ve Navlun Piyasalarına Etkileri' gündemiyle gerçekleştirdiği söyleşide; İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Navis Danışmanlık Koordinatörü Engin Koçak, Grand Bosfor Sahibi Cumhur Güzelçiftçi, Mercom Tarımsal Hammaddeler Direktörü Osman Yıldırım ve Larona Brokers Sahibi Faruk Emre Yıldırım konuk olarak yer aldı. Rusya-Ukrayna krizine dair son gelişmelerin de ele alındığı söyleşinin moderatörlüğünü ise; KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan üstlendi.



Yük Hasarları ve Alınması Gereken Önlemler

KOSDER Akademi'nin bu seferki söyleşi konusunu; deniz taşımacılığının üzerinde dikkatle durulması gereken operasyonel işlemlerinden, yük hasarları ve alınması gereken önlemler oluşturdu. Kalimbassieris Maritime İzmir ve İskenderun ofisleri P&I Koordinatörü Gökhan Kızılkaya'nın konuk olarak katıldığı söyleşinin moderatörlüğünü de KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik yaptı.



Savaş Atmosferinde Tekne Harp ve Grev Sigortaları Analizi

Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesiyle denizcilik sektörünün gündeminin ilk sıralarında yer eden savaş sigortaları konusu KOSDER Akademi'de ele alındı. Savaş Atmosferinde Tekne Harp ve Grev Sigortaları Analizi başlığıyla gerçekleştirilen söyleşinin konuğu Omni Sigorta Sigorta ve Reasürans Brokeri Burçak Başipilikçi olurken, moderatörlüğünü de Soylu Denizcilik Kiralama Müdürü Çağrı Tuna Sözer üstlendi.



Rusya-Ukrayna Savaşının Denizcilik Sektörüne ve Sözleşmelere Etkisi

Rusya-Ukrayna savaşının denizcilik sektörüne etkileri KOSDER Akademi'de konuşulmaya devam etti. Esenyele&Partners Yönetici Ortağı Selçuk Esenyele'in konuk olarak önemli bilgiler aktardığı söyleşinin moderatörlüğünü de Akis Denizcilik Kurucu Ortağı Seden Öztörün Çarklar yaptı.



MEPC76 - EEXI ve CII Hakkında Her şey KOSDER Akademi'de Konuşuldu

1 Ocak 2023'e bir yıldan daha az bir zaman kala MEPC76 - EEXI ve CII hakkındaki tüm detayları Oddysip Kurucu Ortağı Kapt. Yusuf Özcan Demir KOSDER Akademi'de anlattı. KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Avni Şan'ın moderatörlüğünü üstlendiği söyleşide çok sayıda katılımcının yönelttiği sorular detaylı bir şekilde cevaplandırıldı.





ASYA MARİN MAKİNA

Gemi Yardımcı Makina Bakımı & Onarımı
Gemi Jeneratör Bakım ve Onarımı
Gemi Pompa Bakım & Onarım
Gemi Elektrik & Elektronik
Gemi Ana Makina Bakımı
Gemi Turbocharger
Gemi Yedek Parça



Asya Marin Makina Gemi Makineleri bakım onarım alanında faaliyet göstermektedir. Yılların verdiği deneyimle birlikte, müşteri memnuniyeti odaklı hizmet anlayışı ve kaliteden ödün vermeden, planlanan işi tamamlama, temel felsefemizdir.



Asya Marin
M A K İ N A

Adres:

AYDINLI MAH. BEYNUR SOK. BEYOĞLU SAN. SİT. E2 BLOK NO:25 TUZLA/İSTANBUL

T. 0216 393 34 54 www.asyamarinmakina.com - info@asyamarinmakina.com





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.

İyi mi Kötü mü?

Bu yazının yazıldığı Mayıs ayında, 2022 yılının ikinci çeyreğinde, koster navlun piyasaları yönünü aramaya devam ediyor. Son yıllarda geleneksel trendlerin oldukça dışında seyreden piyasalar, Rusya'nın Ukrayna'yı işgaliyle yine ezberlerin bozulduğu, konjonktürün ve perspektifin tamamen değiştiği bir ortamı yaşıyor. Global ölçekte artan emtia fiyatları, enflasyon canavarı, Ukrayna-Rusya savaşı, Çin'de ağırlaşan pandemi etkisi, Rusya üzerindeki yaptırımlar, artan yakıt fiyatları, aşağı yönlü revize edilen ekonomik büyüme beklentileri ve FED başta olmak üzere merkez bankalarının para politikaları... Gündem ağır.

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ve sonrasındaki gelişmelerle bunların koster piyasalarına etkileri hepimizin malumu. Ukrayna'nın hem Azak Denizi'ndeki, hem Tuna nehri içindeki hem de Batı Karadeniz'deki limanları açısından koster piyasaları için önemini burada tekrar etmek gereksiz. Geline nokta da Azak Denizi'ndeki limanlar bırakalım ticarete etki etmelerini, sadece bombalarla, savaşla anılır oldu. Batı Karadeniz'deki Ukrayna Limanla-

rı da aynı şekilde, orada rehin alınmış olan gemiler dışında, denizcilikle ilgili bir gündemin parçası değil. Kapasite açısından oldukça sınırlı olan Tuna nehrindeki Ukrayna limanları ise bir miktar gemi için hala uğrak yapılabilen limanlar statüsünde. Diğer limanların devreden çıkmış olması, Ukrayna'nın Karadeniz üzerinden yaptığı ihracat için tek çıkış noktası olarak kalan bu limanları daha da önemli hale getirdi; ancak sınırlı kapasite ve liman performansı söz konusu limanlarda aşırı yoğunluğa ve uzun beklemelemlere de sebebiyet veriyor.

Rusya'nın Karadeniz'deki limanları ise hem uğrak yapılması riskli hem de ekstra savaş prim maliyetleri sebebiyle oldukça maliyetli. Rusya kendisine uygulanan yaptırımlar dolayısıyla ihraç ettiği ürünlerin fiyatlarında aşağı yönlü revizyonlar yaptı. Bu durum Rusya'nın hem nehir limanlarının hem de Karadeniz'deki deniz limanlarının yoğun trafiğini korumasına yardımcı oluyor. Mevcut riskler Rus limanlarından yapılan taşımaların navlun bedellerine de yansımış durumda. Bu yansıma da koster gemileri için iki farklı

piyasanın oluşmasına sebep oldu. Özellikle Rus nehir limanlarından yapılan seferlerde rekor navlunlar kayıt edildi. Önümüzdeki dönemde, beklentiler dahilinde, Rus nehir limanlarından yapılacak seferlerde düşüşler gerçekleşirse bunun Karadeniz'deki konvansiyonel koster piyasalarına etkisi de, maalesef olumsuz manada, oldukça fazla olacaktır.

Bir önceki sayıda finansal piyasaların gidişatı, para politikaları, merkez bankaları ve faiz beklentileri ile bunların navlun piyasalarına etkileri ile ilgili de, dilimiz döndüğünce görüşlerimizi paylaşmıştık. 2021 yılının kasım ayında yazdığımız o yazıda enflasyonun geçici olduğu savının gün geçtikçe kan kaybettiğinden, FED'in 2022 yılında iki ya da üç faiz artışı yapma olasılığının belirdiğinden, 2021 yılındaki tatminkar navlun piyasalarının artan para arzıyla (düşük faiz - ucuz para), emtia fiyatlarıyla paralellik gösterdiğinden bahsetmiştik. Bugün geldiğimiz noktada Birleşik Devletler, 40 yılın en yüksek enflasyonuyla mücadele ederken FED'in politika faizini 2022

yılında yüzde 3 civarına, 2023 yılında da %4-4.5 seviyesine çıkarması hedefi finans piyasalarında ağırlıklı kabul edilmiş strateji olarak görünüyor. Bu önlemlerin bile rekor enflasyona çare olup olmayacağı hala tartışmalı. Önümüzdeki dönemin yeni gündemi resesyon olacak gibi görünüyor. Bütün bunların navlun piyasaları ile ilgisi yukarıda izah etmeye çalıştığımız para arzı, faiz oranları ve navlun piyasalarının birbirleriyle paralelliğinde. Para politikaları enflasyonu dizginleyecek derecede etkili olacağı seviyeye geldiğinde navlun piyasalarının da ivmesini kaybettiğine şahitlik ediyor olacağız. En azından benim şahsi görüşüm bu yönde.

Güncel navlun piyasalarına baktığımızda ise, genel olarak armatörlerin piyasayı "iyi" olarak nitelendirdiğini gözlemliyoruz. Ancak "iyi"nin herkes için farklı bir seviyeye işaret ettiğinin de farkında olmak lazım. 2021

son çeyreğinde görülen seviyelerin, bu enflasyon ortamında, paranın bu kadar değersiz, emtianın bu kadar değerli, yakıt fiyatlarının bu kadar yüksek, işletme giderlerinin bu kadar maliyetli olduğu bu dönemde hala elde edilebiliyor olması piyasaların normal olmalıydı. Mevcut koster navlun piyasasında "Dwcc x 1 Usd= Günlük Time Charter getirisi" seviyesini iyi olarak nitelemek, bana göre hem makul değil hem de Rusya – Ukrayna savaşı gibi koster piyasaları için major etkiye sahip bir felaketin bu piyasaya etkisini ölçmeyi gözardı etmek anlamına geliyor. "İyi-kötü" değerlendirilmesi yapılacaksa bu değerlendirme eldeki yatırım aracının (gemi) amortismanının güncel navlun getirileri ile ne kadar sürede sağlanabildiğine dair hesaplamalarla yapılabilir. Bu yöntem hem değerlendirmeyi daha bilimsel ve objektif kılacak hem de getirileri enflasyon etkisinden bağımsız (paranın efektif değeriyle) yapabilmeyi sağlayacaktır.

Güncel piyasalara değinecek olursak; trend, bana göre, aşağı yönlü. Rus nehir limanlarından taşımalar zayıflarsa, nehir tipi koster filosu deniz limanlarından olan taşımalarda daha sık görüleceğinden savaşın koster piyasalarına etkisini, gecikmeli de olsa görmeye başlarız. Tuna nehri limanları, yukarıda da izah ettiğimiz üzere, önemli sayıda gemi için hala bir opsiyon, beklentiler çok sayıda gemiyi o bölgede meşgul ediyor. Rus deniz limanları yoğun, yüksek riskli ve getirili seferler oralara gitmeyi göze alan armatörler için çekici. Ancak Rusya çıkışlı işlerin navlunlarında da, artan yakıt fiyatlarına rağmen, erozyon olduğu gözlemleniyor. Akdeniz içi taşımalar zayıf, hurda fiyatları düşüşte, kosterlerle yapılan hurda taşımalarında ciddi derece zayıflama mevcut. Kontinent-Baltık piyasaları yaz tatili öncesinde volatil yapıda; talepte zayıflama navlunları baskı altına alıyor ancak Rus gemilerinin piyasadaki tutunulabilen bir ip.



Sabrina Chao

BIMCO Başkanı

Denizciliğimizin 2030 yılına kadar okyanus ötesi yolculuk yapabilen sıfır karbonlu gemilere ihtiyacı var.

Denizcilik sektöründeki en önemli kuruluşlardan biri olan The Baltic and International Maritime Council - Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) başkanısınız. Sektörün pandeminin etkilerinden kurtulduğunu görüyorsunuz. Sektörü orta ve kısa vadede ekonomik olarak sizce neler bekliyor?

Pandemi süresi boyunca denizcilik sektörü, birçok engelle ve mürettebat değişikliği krizine rağmen dünyaya günlük mal tedarik etmeye devam etti. Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesinin, küresel ekonomi ve dolayısıyla nakliye üzerindeki tam etkisi bilinmiyor. Bununla birlikte; dünya genelinde, işletmeler ve tüketiciler, artan gıda ve enerji fiyatları ile başa çıkmaya çalışırken, isteğe bağlı harcamaların azaldığını görmeyi bekleyebiliriz. Bu nedenle, küresel ekonomik büyümenin savaştan önceki yüzde 4.0-4.5 tahmininden önemli ölçüde düşük olması beklenmelidir.

Ukrayna ile Rusya arasındaki gerginlik, bölge denizciliğini ve dünya deniz ticaretini olumsuz etkiledi. Bu konudaki düşünceleriniz neler?

Kuru dökme yük pazarı için, Ukrayna'daki savaşın hem emtia arzının yetersizliğinden hem de fiyat artışlarından kaynaklanan talebin azalmasından dolayı net bir olumsuzluk yarattığına inanıyoruz.

Ukrayna'daki savaşın tanker pazarı üzerinde bu kadar etkili olması beklenmiyor ancak tanker pazarlarında uzun zamandır beklenen toparlanmanın daha da gecikeceğine ve beklenenden daha sessiz kalacağına inanıyoruz.

Konteyner segmenti için ne Rusya ne de Ukrayna kilit pazarlar değildir.

Konteyner piyasasının temel kaygısı; tüketici belirsizliği arttıkça ve isteğe bağlı harcamalar azaldıkça, ekonomik büyümenin daha da yavaşlaması ve özellikle mal ticaretinin de düşme eğiliminde olmasıdır. Bununla birlikte; 2022 yılında filo büyümesi düşük bir oranda kalacak ve bu da muhtemelen konteyner oranlarının her durumda çok kârlı seviyelerde kalmasını sağlayacaktır.

BIMCO'nun özellikle çevrenin korunması konusunda devam eden önemli çalışmaları var. Sıfır karbon emisyon hedefine ulaşma ihtimalinden ve planlanan yeni politikalarından bahsedersiniz?

BIMCO geçtiğimiz günlerde güncellenen sera gazı pozisyon bildirisini yayınladı. Güncellenmiş pozisyonda, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Birincil Stratejisini (IS), vizyonunu ve hedeflerini desteklemeye devam ediyoruz. Bununla birlikte, daha fazla çabaya ihtiyaç duyulduğuna inanıyoruz ve bu nedenle 2050 yılına kadar nakliye için net sıfır karbon hedefini destekliyoruz.

Bu konuda başarılı olabilmek için; armatörler, nakliyeciler ve kiracıardan enerji tedarikçilerine, tersanelerden motor üreticilerine kadar sektörümüzün iş birliği içerisinde sorumluluk alması gerekiyor.

Endüstrinin geçişi desteklemek için sözleşmeye dayalı düzenlemelere de ihtiyacı olacak ve BIMCO; yürürlüğe giren Karbon Yoğunluğu Göstergeleri (CII's) ve AB ETS maddeleri üzerinde çalışıyor.

Ayrıca; başarılı olmak ve bunun uygulanması amacıyla ısrarcı bir savunucu olarak kalmak için küresel pazara dayalı bir önlemin gerekli olduğuna inanıyoruz. Sıfır karbonlu yakıtların ileriye dönük fosil yakıtlarla rekabet edebilmesi ve ikisi arasındaki fiyat farkını daraltması ve kullanımının teşviki çok önemlidir. Güncellenmiş konumuzda, böyle bir önlemin karbon fiyatı açısından öngörülebilirlik ve istikrarı içermesi ve böylece ticari sözleşmelere dahil edilmeye uygun olması gerektiğini vurguluyoruz.

BIMCO'nun önceki dönem başkanı Şadan Kaptanoğlu yaptığı konuşmalarda denizcilikte inovasyonun önemine sık sık vurgu yapmıştı. BIMCO'nun 5 milyar dolarlık bir AR-GE finansmanı teklifi olduğu biliniyor. Bu

çerçevede, inovasyon için nasıl bir yol haritası izlemeyi düşünüyorsunuz?

Sıfır karbonlu teknolojiler ve yakıtlar için araştırma ve geliştirmeyi acilen genişletmemiz ve hızlandırmamız gerekiyor. IMO ve AB'nin hedeflerine ulaşmak için, denizcilüğümüzün 2030 yılına kadar okyanus ötesi yolculuk yapabilen sıfır karbonlu gemilere ihtiyacı var. Derin deniz gemilerini sıfır karbonlu yakıtlarla işletmek için gereken teknolojiler henüz mevcut değil ve endüstri olarak, her gemi tarafından tüketilen ton başına 2 ABD doları yakıtın toplanmasıyla finanse edilen 5 milyar dolarlık bir Ar-Ge fonu önerdik.

BIMCO, gemilerin kullandığı yakıtlara zorunlu katkı payı olarak yapılacak ödeme ile inovasyonu finanse etmek için bir IMO Denizcilik Araştırma Kurulu'nun kurulmasını desteklemektedir.

Küresel pazara dayalı bir önlemin uygulanmasının destek göreceğini umuyoruz. Dünya Bankası'nın yakın tarihli bir raporu, piyasa temelli önlemlerin "sera gazı emisyonlarını hızlı ve etkin bir şekilde azaltmanın en uygun maliyetli yolu" olduğu sonucuna varıyor.

Sektörün de sektörler arası yeniliğe ihtiyacı var ve bunun için finansmana ihtiyacı var. Bu nedenle; 5 milyar dolarlık bir Ar-Ge fonu önerdik.

Sektörün ve denizcilerin en önemli sorunlarından biri korsanlık... BIMCO öncülüğünde hazırlanan Gine Körfezi Deklarasyonu amacına ulaştı mı? Denizcileri ve gemileri tehdit eden gemi korsanlığını tamamen ortadan kaldırma çabalarındaki son durum nedir?

Korsanlığın bastırılmasına ilişkin Gine Körfezi Deklarasyonu, Nijerya'daki korsanlıkla mücadeleye siyasi destek sağlama çabalarımızda önemli bir rol oynadı ve oynamaya devam ediyor. Bildiri Mayıs 2021'de başlatıldı ve 2021 boyunca saldırı sayısındaki belirgin düşüşe rağmen korsanlık ciddi bir sorun olmaya devam ediyor ve korsanlığın ortadan kaldırılmasına yardımcı olmak için destek çağrısı yapma çabalarımızı sürdürüyoruz.

Nijerya'da korsan eylem gruplarından gelen tehdit devam ediyor. Nijerya'nın kolluk kuvvetleri oluşturma girişimi (Derin Mavi Projesi), lojistik destek yapısının olmaması nedeniyle hala operasyonel değil.

Önümüzdeki dönemde odak noktamız uluslararası insan hakları standartlarına uygun olarak, korsanların tutuklanması ve kovuşturulmasıyla daha fazla ve daha güçlü kolluk kuvvetlerini teşvik etmek olacaktır. Bölgedeki devletlerin etkin kolluk kuvvetlerine sahip olamamasıyla, bölge tüm sorumluluğu üstlenmeye hazır olana kadar bir süre için uluslararası desteğe hala ihtiyaç duyulduğunu savunacağız.

BIMCO'da uzun bir dönem Şadan Kaptanoğlu ile sona erdi ve kendisi BIMCO'nun ilk kadın başkan oldu. Böylesine önemli bir kurumun kadın başkanı olmak nasıl bir duygu? Zorlukları olduğunu düşünüyor musunuz?

Dünya kargo filosunun yarısından fazlasını temsil eden üyeleriyle dünya çapında güvenilen BIMCO'nun Şadan Kaptanoğlu'ndan sonra ikinci kadın başkanı olmaktan onur duyduğumu ve bu fırsatı bulduğum için gurur duyduğumu ifade etmek istiyorum.

BIMCO başkanı olarak zorluklar cinsiyete bakılmaksızın aynıdır. Karbondan arındırma, korsanlığı ortadan kaldırmaya ve hükümetleri denizcilerimizi kilit işçi olarak belirlemeye çağırma çabalarıyla hepimiz aynı zorluklarla karşı karşıyayız. Başkanlığımın başında, sektörümüz ve gemi adamlarımız hakkında farkındalık yaratmaya yardımcı olmak için yola çıktım. Pandemi, politika yapımcılar tarafından toplumda oynadığımız önemli rol hakkında bilgi eksikliğini ortaya çıkardı ve örneğin mürettebat değişikliği krizi ve korsanlık gibi acil sorunların çözümü söz konusu olduğunda eylemsizliğe neden oldu. O zamandan beri bu farkındalığın artmasına yardımcı olmak için üç sektörel film ürettik; "Gemiler Dünyayı Yönetiyor", "Denizciler Desteği Hak Ediyor" ve "Geri Dönüş Yok".

De karbonizasyon görevinde başarılı olmak için, hükümetlerin muazzam miktarda düzenleyici baskısıyla karşı karşıya olduğumuz için güçlü sektörel kurumlara her zamankinden daha fazla ihtiyacımız var. Geçişin önündeki engellerin üstesinden gelmek, endüstrinin karbondan arındırma yolunda karşılaştığı en önemli sorun olabilir ve bu yolculukta BIMCO'da yer almaktan onur duyuyorum.



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.



Rusya-Ukrayna Savaşı ve Deniz Sigortalarında Risk Yönetimi

Denizcilik yaşantısına DB. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. ile başlayan benim kuşağım denizcilerinin şahit olduğu teknolojik gelişmeleri; "Latince 'aynısını yapmak, tıpkıbasım' manasına gelen faks makinesinden metaverseye, uzun süre hat beklenen ankesörlü telefonlardan ve satırlarca "MOM" yazdığımız telex makinelerinden 5g cep telefonlarına..." diye özetleyebiliriz.

Yurdumuzda talihsizlik olarak düşündüğüm; 1980 darbesi, muhtıralar ve 15 Temmuz 2016'daki hain darbe girişimi; yurt dışında ise, 1989'da Berlin Duvarı'nın yıkılışı ve ardından 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması, soğuk savaş dönemine geçiş...

Fazla etkilenmediğimiz halk dili ile sarılık ve domuz gribi; ülkemizde de ilk kez 11 Mart 2020 tarihinde görülen Koronavirüs (Covid-19) vakasının Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından pandemi ilan edildişi...

Değişik dönemlerde yaşanan, mağduriyetlere neden olan küresel ekonomik krizler ve denizcilik sektörünü en fazla etkileyen 2008 yılı ve takip eden seneler...

Yukarda sunduğum olumlu yöndeki teknolojik ve olumlu/olumsuz siyasi ve ekonomik gelişmelerle birlikte bir film gibi geçti yıllarımız. Tahminim benim yaşımda olanların birinci ve ikinci dünya savaşlarıyla ilgili yaşan-

mışlıkları olmamıştır. Umarım üçüncü dünya savaşına da muhatap olmayız.

Tüm sektörlerde 2020 Mart ayından 2022 Mayıs ayına kadar hem olumlu ve hem olumsuz gelişmeler yaşandığı biliniyor. Olumlu yönden bakarsak; pandemi sürecinde özellikle insanlık için deniz taşımacılığının önemi ve gerekliliği konusunda farkındalığın arttığı ve az da olsa navlunların yükseldiğini görüyoruz. Diğer taraftan kapanmalar ve karantinalar nedeniyle, gemi personelinin belirlenmiş kontrat dışında görevlerine devam etmeleri, limanlarda uzun süre beklemeler sonucu yaşanan olumsuzluklar, ticari kayıplar ve diğer zorluklarla geçen son iki yıl.

Özellikle belirtmek istediğim ise; 1982 yılından beri "Koruma ve Tazmin (P&I)" sigortaları ile ilgilenen biri olarak 20 Şubat 2022 yenilemeleri kadar sert geçen bir dönemi hatırlamıyorum. Bu dönemin neden bu kadar zor geçtiğinin ise, değerli armatör ve işletmecilerimize hizmet sunan deniz sigorta brokerleri tarafından izah edildiğinden eminim, bu sebeple konuya tekrar değinerek sizlerin değerli vakitlerinizi almak istemiyorum.

Ülkemizde ve tüm dünyada Covid-19 vaka ve nedeni ölümlerin azalmasının mutluluğunu yaşadığımız bir sırada; 24 Şubat 2022 tarihinde başlayan Rusya-Ukrayna savaşı neticesinde Joint War Committee tarafından Karadeniz'in riskli bölge ilan edilmesi harp ve grev sigortacılarından ardi ardına yedi



günlük poliçe iptalleri ve gittikçe artan harp sigortası ek primleri taleplerinin gelmeye başlaması nedeniyle sancılı bir sürece girildi.

Her şeyden önce bilinmesinde yarar gördüğüm bazı hususları sizlerle paylaşmak isterim.

Tüm sigorta şirketleri, teknik olarak reasürör ve sigorta şirketi arasındaki risk devir prosedürlerini belirleyen reasürans anlaşmaları yapmaktalar. Bunun dışında yurt içindeki sigorta şirketlerinin bazıları ise trete anlaşmalarında belirtilen limitler ve şartlar doğrultusunda teminat ve poliçe sunmaktadırlar. Buna değinmemdeki neden, bu şirketlerin teminat verdikleri herhangi bir deniz rizikosu karşısında aldıkları tavırların kendi bünyelerinden kaynaklanmadığını ancak reasürörlerin sundukları şartlar sonucu bu aksiyonu almak zorunda olduklarını belirtmek içindir.

Sahip olduğumuz ve/veya süreli kiramızda bulunan (Time charter bazında) gemiler, şayet korsan riski bulunan bölge geçişi, ve/veya giriş/çıkışı yapacak ise Kaçırma ve Fidyeye (K&R)-Kaçırma için Kira Kaybı (K&R LOH) ve Joint War Committee sirkülerlerinde yayınlanan harp istisna bölgelerine girecekleri zaman ise harp ve grev sigorta şirketinden, brokerleri aracılığı ile, varsa ek prim (War A.P.) ve Harp ve Grev ek kira kaybı (War LOH) teminatlarını soruşturmaları ve riskli bölgeye girmeden ek teminatlarını al-

mış olmaları ve riskli bölgede kaldıkları süre zarfında bu teminatın geçerli olması hususunda itina göstermeleri naçizane tavsiyemizdir.

"Joint war committee" tarafından belirlenen riskli bölgelere gidilmesi durumunda doğması muhtemel mağduriyetlerin giderilmesi için sadece K&R – K&R sigortası ve War A.P. – War Loh ile sınırlı değildir. Ayrıca "Koruma ve Tazminat (P&I)" sigorta poliçelerinde Excess War P&I (Gemi değerinden sonra başlayan harp P&I) teminatının bulunması gerekmekte olup; harp tekne makine poliçelerinde olması gereken primary war P and I (sıfırdan gemi market değerine kadar P&I) teminatının da harp tekne makine limitinden bağımsız ikinci bir limitle sunulmuş olmasına, böylece bir boşluğun kalmamış olmasına da dikkat edilmesi gerekmektedir.

Örneğin; gemimizin harp sigorta poliçesindeki değeri USD 3 milyon olsun. Bu değer gemimizin market değerini yansıtmakta olduğundan emin olunmalı çünkü Koruma ve Tazminat (P&I) poliçemizdeki excess war P&I teminatı yani harpten dolayı oluşan P&I hasarları geminin market değerini aştıktan sonra başlamaktadır.

Joint war committee tarafından günlük olarak yayımlanan savaş riski bölgesinde bir füze saldırısı veya mayın temasından dolayı meydana gelecek olası tekne hasarı, personel ölüm veya yaralanma, deniz kirliliği ve enkaz kal-

dırma şayet USD 3 milyonu aşar ise, bu durumda aşan kısım için Koruma ve Tazminat (P&I) poliçesindeki aşkın harp teminatı (excess war P&I) devreye girmektedir. Günümüzde Koruma ve Tazminat (P&I) poliçelerinde harp P&I teminatı çoğunlukla (Grup kulüplerinin ise tamamında) sadece "excess war P&I" niteliğinde yani geminin market değerinden sonra başlayacak şekilde verilmektedir.

Yukarıda sunduğum sigorta teminatları, deniz sigortaları bağlamında doğması muhtemel mağduriyetlerin önlenmesi açısından deniz sigorta brokerleri ve acenteleriniz ile ilgili siz değerli armatör ve işletmecilerimizi ilgilendiren hususlardır.

En az yukarıdaki hususlar kadar önemli olan diğer bir konu ise; gerek gemilerimizin gerekse denizcilik şirketimizin ticari faaliyetlerinin sürdürülmesi açısından ABD, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler ve hatta bazı diğer ülkelerin özel olarak Rusya ile ilgili aldıkları yaptırımlar (sanction) konusunda hukuksal destek alınması gerektiğidir.

Deniz sigorta danışmanlığı sunan bizler için yukarıda sunulan ek teminatların temini konuları yalnızca tavsiye niteliğinde olup, varlık ve risk yönetimi nedeniyle sayın armatör ve işletmecilerimiz tarafından verilecek kararlar olduğu tarafımızca malum bir durumdur.



Hüseyin Avni Şan

Densa Tanker İşletmeciliği
Limited Şirketi Genel Müdürü

1989 yılında Beykoz Denizcilik Okulu Güverte bölümünden mezun oldu. 1993 yılına kadar çeşitli gemilerde güverte zabıtlıkları yaptı, 1999 yılına kadar Kaptan olarak kimyevi madde tankerlerinde çalıştı, 2003 yılına kadar tanker firmasında operasyon müdürlüğü yaptı. 2003 yılında Densa Tanker İşletmeciliği Ltd. Şti firmasının kurucu ortakları arasında yer aldı, 2015 yılında firmanın tek ortağı olarak teknik gemi işletmeciliği ve armatörlük yapmaktadır.

Marmara Denizi'ne ve Limanlarına Gelen-Giden ve Uğrayan Gemilerin Deniz Yakıtları ile Sülfür Emisyonları

Dünyamızı Etkileyen Gaz Emisyonları;

Günümüzde gaz emisyonlarının sayısı 450 adet olmakla beraber bunların çoğu önemsiz olup fakat insan sağlığı ve eko sistemi olumsuz yönde etkileyenler ise; CO₂, CO, CH₄(Metan), NO_x, SO_x, P (Parçacıklı maddeler) BC (Siyah Karbon), Uçucu Organik Bileşenler ve NO₂ (Nitroz Oksit/Azot Proksit) dir.

Dünyamızı etkileyen bu gaz emisyonlarına gemilerin katkısı görece düşük olsa da kıyıya 400 km ve daha yakın olarak salınımı ise ciddi tehdit yaratmaktadır.

Deniz Taşımacılığının Çevre Kirliliğine ve Küresel Isınmaya Katkısı;

Denizler, gemi kazalarının sebep olduğu yakıt ve özellikle sıvı ve katı yüklerin denize karışması, gemilerden katı ve sıvı atıkların, tank yıkama sularının, bulaşık ve tuvalet sularının atılması, balast suyunun temiz ya da kirliliğiyle basılması ile gemiler yolu ile kirlenmektedir. Atmosfer ise gemilerde kullanılan yakıtın yanmasından hasil olan ve atmosfere salınan SO_x, NO_x, CO, CO₂ ve PARTİKÜLLER ile kirlenmekte ve küresel ısınmaya, bunun sonucu olarak ise iklim değişikliklerine ve bunun neticesi olarak ise çeşitli kanser türleri dahil olmak üzere insan

ve diğer canlılar için ciddi rahatsızlıklar yaratmaktadır.

Özellikle Sera Gazı Salınımı Bakımından Yararlı Bu Kirlilikte Gemilerin Rolü;

Deniz taşımacılığında gemiler yılda yaklaşık 1000 milyon ton CO₂ salınımı yapmaktadır. Deniz taşımacılığı kaynaklı emisyonlar önlem alınmaz ise 2050 ye kadar %50-250 arasında artacaktır. Bu nedenle IMO bu konu üzerinde ciddi olarak durmakta ve önümüzdeki 30 yıl içinde gemilerde CO₂ salınımı olmayan yakıt kullanılması için kurallar koymaktadır. Bu cümleden olmak üzere SO_x ve NO_x salınımını istenen seviyeye indiren LNG alternatifi de 30 yılsonunda önemini kaybedecektir.

Küresel sera gazı salınımının %3 ü deniz taşımacılığından kaynaklanmaktadır. 2050 ye kadar bunun %5'e çıkacağı beklenmektedir.

Devasa bir konteyner gemisi 50 milyon arabanın yarattığına eşit sera gazı salınımı hasil etmektedir. Bu küçük bir ülkenin sera gazı salınımindan daha fazladır.

Kirlenmeyi Yaratan 3 Gemi Tipi; Konteynerler, Dökmeciler ve Tankerler;

Küresel CO₂ salınımı içinde %3,1 paya sahip olarak gemilerden kaynaklanan 1000 milyon ton CO₂ salınımı içinde en fazla paya sahip olan gemi tipi konteyner gemileridir (%25). Diğer iki sınıf ise Dökmeciler ve tankerlerdir. Bu üç gemi tipinin toplam payı ise %55'dir. Yani 550 milyon tondur.

Ulaşım Modları İçinde En Fazla SO_x Salınımı Gemilerden Kaynaklanmaktadır.

Küresel ölçekte SO_x ve NO_x'in ise %10-15'i gemilerden kaynaklanmaktadır. Karayolu yakıtları içindeki Sülfür miktarı 10 ppm (0.001%)'dir. 2020 Sülfür uygulamasının talebi ise gemiler için küresel ölçekte %0,5'dir. Dolayısıyla ulaşım modları ile mukayese edildiğinde gemilerden SO_x salınımı karayolu ve hava yoluna göre çok fazla olmaktadır. (Havayoluna göre 80 kat fazladır.)

Örnek olması gerekir ise; Hong Kong'da SO_x emisyonunun %52'si, Los Angeles/Long Beach'de %45'i gemilerden kaynaklanmaktadır. Şüphesiz tek sebep gemiler değildir. Fakat önemli payı bulunmaktadır.

Denizlerin Kirlenmesinin Önlenmesi;

"Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin

MEPC 280(70) sayılı kararı ile, 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren gemilerde kükürt içeriği en fazla % 0.5 olan yakıtların kullanımına başlanacağı, bununla ilgili olarak, 01 Mart 2020 tarihinden itibaren eğer gemide eşdeğer bir uygulama mevcut değilse, kükürt içeriği % 0.5'i aşan yakıtların gemide yakıt olarak taşınmasının da yasaklandığı, söz konusu sülfür düzenlemesinin uygunluğunun, tüm dünyada yoğunlaştırılmış denetimlerle kontrol edileceği bildirilmektedir.

Söz konusu kural gereklerinin karşılanmasına yönelik olarak, IMO'nun MEPC 259(68) sayılı kararı ve ilgili diğer kurallar kapsamında, yetkilendirilmiş klas kuruluşları gözetiminde gemilere donatımı yapılarak sertifikalandırılan Egzoz Gazı Temizleme Sistemleri (Scrubber) MARPOL Ek 6 Kural 4 kapsamında eşdeğer uygulama olarak kabul edileceği, bu eşdeğer uygulama ile ilgili olarak, bazı ülkelerin egzoz gazı temizleme sistemi yıkama sularının tahliyesinin sınırlandırılması ile ilgili yerel düzenlemeler de yapabileceğinin göz önüne alınması gerektiği, uygulamayla ilgili olarak Liman Devleti Denetim Uzmanlarının; MARPOL Ek 6 Kural 10 ve IMO'nun MEPC 321(74) sayılı 2019 PSC rehberi ışığında gemide ilk incelemelerini gerçekleştireceği, bu kapsamda; Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (IAPP), yakıt teslim belgeleri, yağ kayıt defterleri, makine jurnali, yakıt iskandil değerleri, gemi uygulama planı ve ilgili diğer kontrolleri yapacakları, bu kontrollerde "açık

gerekçeler" tespit edildiğinde, yakıt-taki sülfür uygunluğunu doğrulamak için yakıt numunelerinin alınıp diğer ayrıntılı kontrollere tabi tutulacağı belirtilmektedir.

Uygulamalar;

Belirtilen tarihten sonra, ana makineyi değiştirmeksizin, iki alternatifi bulunmaktadır:

1-Gaz yıkama Sistemi ("Scrubber") takılması: Bu sistem geminin egzoz gazına alkali suyu uygulayarak istenmeyen kimyasal maddeleri bertaraf etmektedir. (open-loop, closed-loop veya hybrid olmak üzere üç çeşidi bulunmaktadır.) Bunu haiz gemiler yukarıda belirtilen değişikliklerden etkilenmeyeceklerdir; diğer bir ifadeyle bu gemiler 0,5% kükürt oranını aşan yakıt kullanmaya devam edebileceklerdir.

A-OPEN-LOOP; Kükürt temizliğinde kullanılmış olan suyu denize geri pompalayan scrubber sistemidir ve deniz kirliliğine sebep olmasıdır. (Bundan dolayı birçok limanda yasaklanmıştır)

B-CLOSED-LOOP; Kirli suyu geminin içinde bulunan özel tanklarda saklayan sistemleridir.

C- HYBRID; Liman dahilinde kirli suyu tanklarda saklayıp, bunları açık denizlerde dışarı pompalayan sistemdir.

2- Gemiler tercih edebileceği ikinci alternatif uyumlu yakıtı kullanmaya başlamasıdır. Burada ise iki tür yakıt söz konusudur.

A- 0.5% kükürt oranlı yakıt kullanılması (Ana Makineler için Fuel oil cinsi yeni geliştirilen yakıt)

B- 0.1% oranlı Gasoil ("ultra low sulphur") yakıt kullanılması (ki zaten bu yakıt ECA bölgesinde kullanılmaya devam etmektedir.)

Gemilerden SOX salınımının Küresel Ölçekte Düşürülmesi ile ilgili IMO Regülasyonu;

IMO 'nun MARPOL Annex VI 14 Regülasyonu gereği, ECA (Emisyon Kontrol Bölgeleri) dışında küresel ölçekte gemilerde kullanılan yakıt içindeki sülfür miktarının 1.1.2020 tarihinden itibaren %0,5 den daha fazla olmaması. ECA bölgelerinde ise bu oran 1.1.2015 tarihinden itibaren Max %0,1'dir.

Tüm anlattıklarımıza bakıldığında dikkat edilmesi gerekli olan konu OPEN LOP Kullanan gemilerin her biri yıkanan her bir ton fuel için 45 ton ılık, asidik kirlenmiş deniz suyunu denize basmaktadır. Bu su polisiklik, aromatic hydrocarbon ve ağır metal içermektedir. Ağır metaller hayvan ve insanların sinir sistemini etkilerken PAH'lar akciğer, mide ve Karaciğer kanseri yapmaktadır. Ayrıca yıkama suyunun denize verilmesi denizlerdeki sülfür oranını artırmaktadır. Hal böyle olmakla beraber; içlerinde Türkiye'nin de bulunduğu birçok ülke limanlarında ve karasularında açık scrubber yıkama suyunu denize bastırmayı ve gemi içerisinde yakılarak bertaraf edilmesi yasaklamıştır.





Murat Bakal

Marmara Üniversitesi
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür

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 makine 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 Eğitimi 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 kademelerinde görev alabilmek için Beykent Üniversitesi'nde işletme alanında master derecesinde mezuniyet sağlayarak MBA yapmıştır ve ardından İstanbul Gedik Üniversitesi Makine Mühendisliği alanında da tezli yüksek lisans ve İrlanda Dublin Üniversitesi'nde işletme alanında doktora eğitim programlarına katılmıştır. Kariyeri boyunca çeşitli denizcilik şirketlerinde makine enspektörlüğü ve teknik müdürlük görevlerini icra etmiş olup halen K Ships Management şirketinin Teknik Müdürlük görevinin yanı sıra Marmara Üniversitesi Teknoloji Fakültesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına devam etmektedir.

Geleceğin Yeşil Gemileri

Özellikle 2020 yılından itibaren düşük sülfürlü yakıtların kullanıma geçilmesi ile birlikte denizcilik sektörü; sülfür, çevre kirliliği, karbon salınımı ve emisyonlar konusunda daha bilinçli olma-ya başladı.

Bilindiği gibi son olarak deniz taşımacılığında çevre ile ilgili yeni regülasyonlar gemilerden atmosfere salınan sera gazı emisyonlarının düşürülmesi ve enerji verimliliğinin artırılmasına yönelik olmaktadır.

Bunların içinde bir taraftan ECA bölgesi gibi bazı bölgelerde düşük sülfürlü ve temiz yakıt kullanılması bu yolla da SOX ve NOX salınımlarının azaltılması hedeflenirken, diğer taraftan yakıt enerji verimliliği kuralları (SEEMP/Ship Energy Efficiency Ma-

agement Plan) ve Energy Efficiency Design Index (EEDI) parametreleri uygulamaya konulmuştur. Tüm bunların nedeni ise; temiz bir hava yaratmak ve atmosfere salınan greenhouse gases (Sera Gazı) emisyonlarını düşürmeyi istemeleridir fakat her ne kadar bu önlemler alınmaya çalışılsa da yine de yeterli olmamaktadır. Bu nedenle önümüzdeki yıllara ilişkin bu sorunları çözecek araştırmalar, yatırımlar ve yeşil gemi projeleri devam etmektedir.

Bu yazımızda en iyi yeşil gemilerin ve çevre dostu gemilerin bir listesini oluşturduk ve sizlere sunduk.

Maersk'in Üçlü E-Gemileri

18000 TEU'luk Triple-E konteyner gemileri piyasaya sürüldüğünde, dünya-

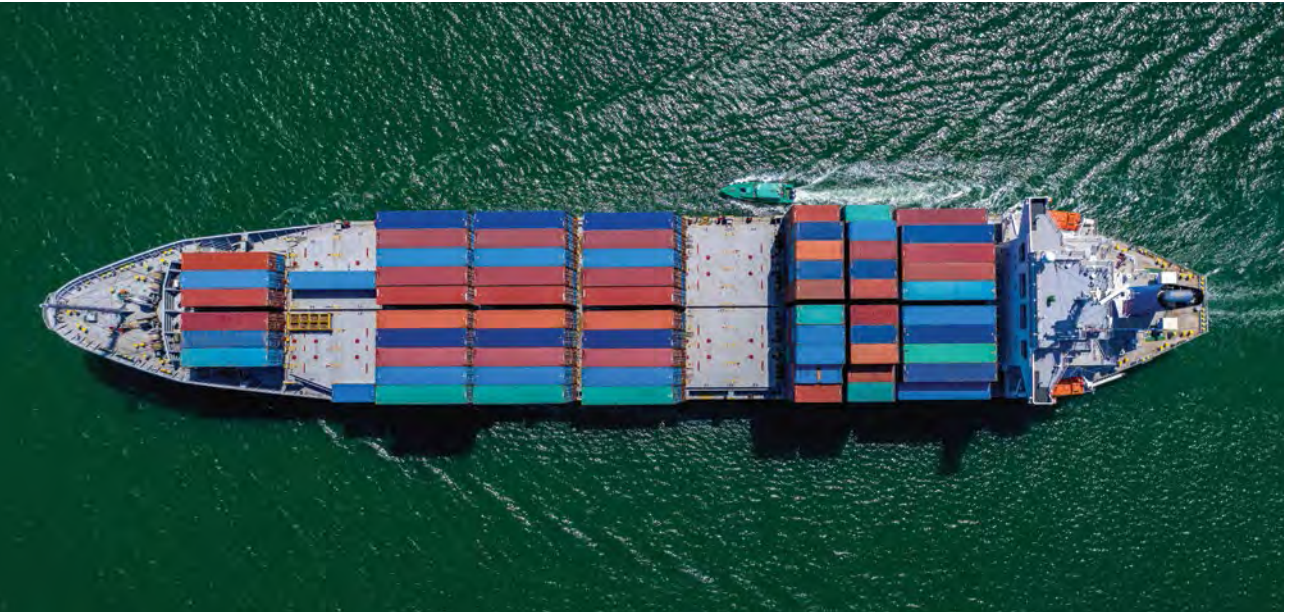
nın en büyük konteyner gemileri olacaklar ve devasa boyutta en iyi yeşil teknolojilere sahip olacaklar. Bu gemilerin denizcilik sektöründe önemli bir devrim yaratması beklenmektedir.

NYK'nın Eko Gemisi 2030

NYK'nın Eco Ship 2030'u, modern gemi inşasını tamamen yeni bir düzeye çıkaracak iddialı bir gemi konseptidir. Aklınıza gelebilecek her türlü çevre dostu teknolojiye sahip Ecoship 2030, güneş pilleri ve rüzgâr yelkenleriyle birlikte yakıt pili teknolojisiyle çalışacak.

STX Avrupa'nın Eoseas'ı

Eoseas, STX Europe'un beş gövdeli bir yolcu gemisi konseptidir. Gemi yakıt



tüketimini azaltmak için LNG-Dizel, güneş ve rüzgâr enerjisini kullanacak. Bu gemi ile güç tüketiminin, yüzde 50 oranında azaltılması hedefleniyor.

Eco Marine Power'ın Rüzgâr-Güneş Gemisi

Fotovoltaik hücreli rijit yelken kullanan ilk gemi olduğu varsayılan Eco Marine Ship, kesinlikle geleceğin en umut verici gemilerinden biri olarak gösteriliyor.

Kawasaki Kisen'in Fütüristik Araba Taşıyıcı

Fütürist, gelecek nesil Kawasaki'nin Kisen'in araba taşıyacak gemileri, sadece tasarımı için değil, aynı zamanda "yeşil oranı" için de harika bir gemi. Gemi, karbon emisyonunu yüzde 40 oranında azaltmayı planlıyor ve 2000 araba taşıma kapasitesine sahip olacak.

DNV'nin Ecore'u

FKAB, TGE Marine, Cargotec ve MAN Diesel & Turbo (DNV) tarafından birlikte başlatılan bir konsept olan ECore, yalnızca yakıt maliyetlerini ve emisyonları düşürmekle kalmayıp, aynı zamanda yükleme verimliliğini de artıran çok büyük bir cevher taşıyıcıdır (VLOC).

Wallenius Wilhelmsen Logistics'in E/S Orcelle

Wallenius Wilhelmsen Logistics'in E/S Orcelle, dünyanın ilk sıfır emisyonlu gemi konseptidir.

Wallenius Wilhelmsen grubuyla birlikte halen geliştirilmekte olan E/S Orcelle'in, yenilenebilir enerji kaynaklarının devreye girmesiyle 2025 civarında önümüzdeki 20 yıl içinde piyasaya sürülmesi planlanıyor.

DNV'nin Denemesi

DNV'nin deneme sürümü, yüzde 34 daha az karbondioksit salmayı hedefleyen çevre dostu bir VLCC konseptidir. Triality konsepti, çift yakıtlı düşük hızlı motorlardan faydalanacak ve herhangi bir ballast suyu gerektirmeyecek.

Sauter Carbon Offset Design (SCOD)'nin Yeşil Tankeri – Zararlı Emisyonların yüzde 75 Azaltılması

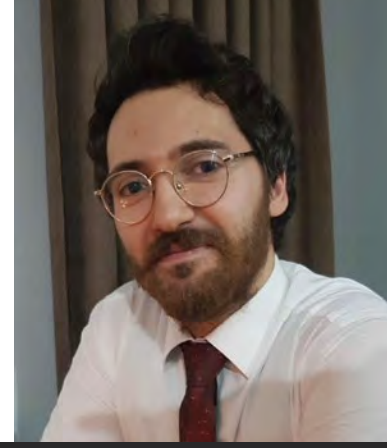
Sauter Carbon Offset Design (SCOD) benzersiz tanker gemisi konsepti, zararlı sera gazlarının yüzde 75'e kadar çok yüksek oranda azaltılmasını hedefliyor. Kargo gemisi, yakıt kaynağı olarak Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (LNG), yelkenler ve güneş enerjisini kullanacak. Geminin maliyet ve fayda verimliliği açısından uzun vadeli fayda sağlaması bekleniyor.





**Prof. Dr.
Selma Ergin**

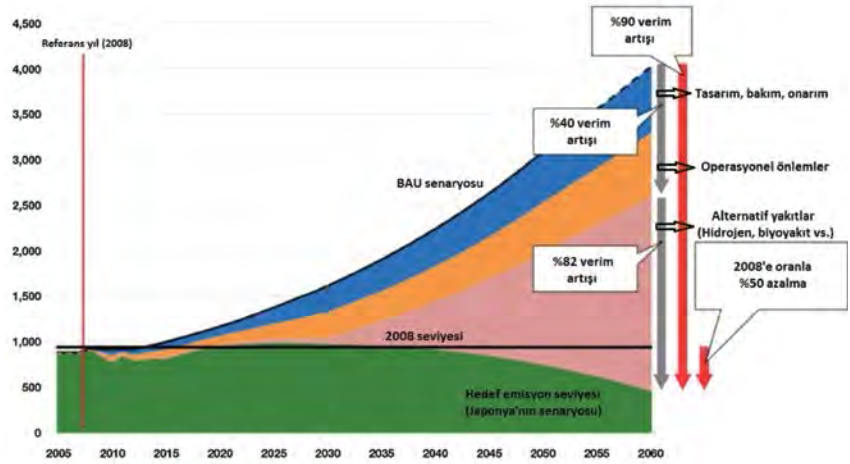
İstanbul Teknik Üniversitesi
Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi



**Yüksek Mühendis
Engin Güler**

Katı Oksit Yakıt Pillerinin Kosterlere Uygulanması

Çevre ve dünya iklimleri açısından karbondioksit (CO²) emisyonlarının azaltılması oldukça önemli olup Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) de son yıllarda uluslararası denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının sınırlandırılması yönünde çalışmalarını hızlandırmıştır. 2018 yılında yapılan 72. Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) toplantısı sonucunda, 2050 yılına kadar CO² emisyonlarının 2008 yılına göre %50 azaltılacağı kabul edilmiştir. Japonya Hükümeti'nin bu hedefe ulaşılabilmesi için çizmiş olduğu yol haritası Şekil 1'de gösterilmiştir. Şekile göre günümüzde uygulanan tasarım, bakım, onarım ve operasyonel önlemler ne yazık ki ancak 2030 yılının hedeflerini karşılayabilecek düzeyde olup, sonraki yıllarda istenilen emisyon düzeylerine ancak hidrojen ve biyoyakıt gibi alternatif yakıtların da kullanımı ile ulaşılacaktır. 2019 ve 2020 yıllarında yapılan 74. ve 75. MEPC toplantıları sonucunda ise CO² emisyonlarının farklı gemi tipleri için çeşitli oranlarda %50'ye kadar azaltılması ve önceki toplantılarda belirlenen fazlaların uygulanma tarihlerinin daha erkene çekilmesi kabul edilmiştir. 2021 ve 2022'de yapılan 76. ve 77. MEPC toplantıları sonucunda ise 400 gros ton (GT) ve üzeri gemilerde Enerji Verimliliği Mevcut Gemi İndeksi'nin (EEXI) hesaplanması gerektiği, 5000 GT ve üzeri gemilerde yıllık operasyonel Karbon Yoğunluk Göstergesi'nin (CII) hesaplanması gerektiği, bu doğrultuda gemilerin yaydıkları CO² oranına göre A, B, C, D ve E olarak sınıflandırılması kabul edilmiştir. Ardışık olarak

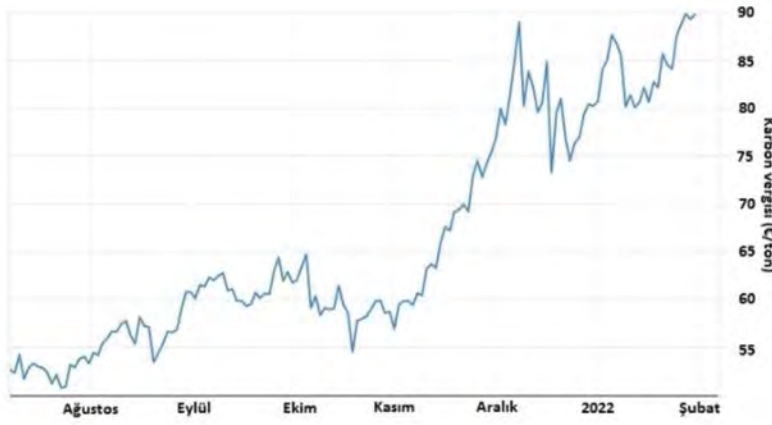


Şekil 1. Yıllara göre sera gazı emisyonunun değişimi¹

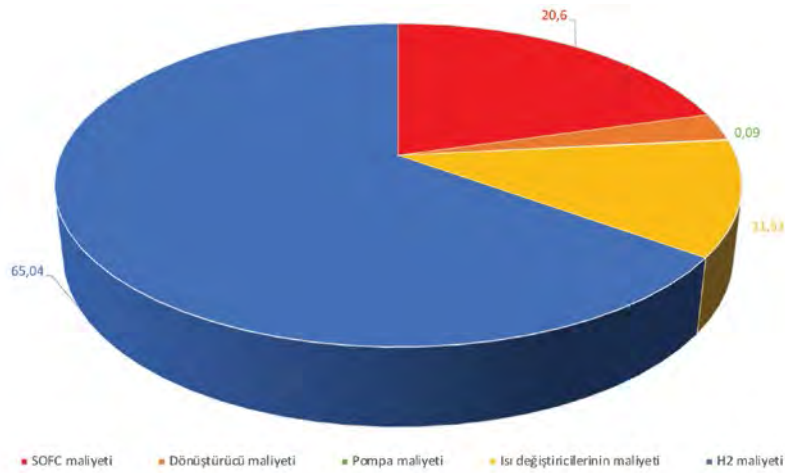
3 yıl boyunca D veya E olarak sınıflandırılan bir geminin düzeltici eylem planı oluşturması gerekmektedir. Yenilikçi enerji verimliliği teknolojileri için ulaşılan EEDI/EEXI değerlerinin hesabı için yayınlanan kılavuz da bu toplantılar sonucunda kabul edilmiştir. Bu kılavuz hava yağlaması, rüzgar destekli sevk sistemleri, atık ısıdan elektrik üretimi ve fotovoltaik güç üretim sistemlerini ele almıştır. Diğer taraftan Avrupa Birliği Parlamentosu, 1 Ocak 2022'den itibaren uygulanmaya başlayacak şekilde 5.000 grostondan büyük gemilerin de kara tesislerinde olduğu gibi karbon vergisi ödemesi kararını almıştır. Avrupa Birliği Kredi Transfer Sistemi'ne göre karbon vergisi fiyatlarının zaman içinde değişimi ise Şekil 2'de gösterilmiştir.

CO² emisyonlarını azaltmak için alı-

nan kararlar, çevre ve dünya iklimleri açısından olumlu gelişmelerdir. Ancak karbon vergisi ve CO² emisyonlarını sınırlamak için kullanılacak yeni teknolojilerin getirdiği ekonomik yükümlülükler nedeniyle denizcilik sektörü ve dünya ticareti açısından olumsuz sonuçları vardır. CO² emisyonlarını azaltmak için bugüne kadar oldukça çeşitli teknolojiler ve yöntemler önerilmiş olup gövde ve form tasarımını geliştirmek, güç ve sevk sistemlerini iyileştirmek ve bunlar gibi gemi enerji verimliliğini artıran yöntemlerin CO² emisyonlarını azaltma üzerinde etkileri sınırlıdır. Rüzgar ve güneş enerjisi gibi emisyonuz yenilenebilir enerji kaynakları ise ticari gemilerin güç ihtiyacının yalnızca küçük bir kısmını karşılayabilmektedir. Diğer taraftan, yakıt olarak biyoyakıt, amonyak veya hidrojen kullanımı, tahrik sistemlerinde



Şekil 2. Avrupa Birliği Kredi Transfer Sistemi'ne göre karbon vergisi fiyatlarının zaman içinde değişimi²



Şekil 2. Bir koster için çeşitli maliyetlerin yardımcı güç sistemi toplam yaşam maliyeti üzerinde dağılımı³.

yakıt pilleri, yenilenebilir enerji kaynakları, batarya ve elektrik kullanımı gibi yöntemler ise ne yazık ki şimdilik yeterince ekonomik çözümler sunamamaktadırlar.

Yüksek maliyetlerine rağmen geleneksel içten yanmalı gemi makineleri ile karşılaştırıldığında yakıt pilleri daha verimli, daha temiz ve daha sessizdir. Eğer yakıt olarak saf hidrojen kullanılırsa CO² ve SO_x emisyonları salınmamaktadır. Bu nedenlerle yakıt pili kullanımı iklim değişikliği ile mücadelede umut vericidir ve son yıllarda dünya çapında ilgi görmeye başlamıştır. Yakıt pillerinin gemilerde kullanımı ile ilgili ilk uygulamalar denizaltılar için gerçekleştirilmiş olup, 2000'li yıllardan itibaren araştırmacılar, yakıt pillerinin ticari gemilerde özellikle yardımcı sistemler olmak üzere güç sistemlerinde kullanımını incelemeye başlamışlardır. Gemilerde yakıt pillerinin kullanımı ile ilgili dünyada 2021 yılına kadar bilgi erişimine açık olan 44 proje başarıyla tamamlanmış olup bunların 15'i 2017'den sona başlamıştır.

Bir koster için yardımcı makine olarak jeneratör yerine katı oksit yakıt pilinin kullanılması durumunun incelendiği yakın geçmişteki bir çalışmamızda göz önüne alınan şartlarda;

- ▶ Yardımcı güç sisteminin veriminin yaklaşık %20 arttığı,
- ▶ Azaltılan CO² miktarının ise yardımcı ve ana güç sistemlerinin büyüklüklerine ve çalışma yüküne bağlı olarak değişmekle birlikte incelenen koşullarda yaklaşık %24.3 azaldığı,
- ▶ İlk yatırım ve yakıt maliyetleri dikkate alındığında geminin toplam yaşam ömrü maliyetinin dizel jeneratörler için ekipmanlarıyla birlikte 10.3 milyon dolar, yakıt pilleri için ise ekipmanlarıyla birlikte 19.4 milyon dolar olduğu görülmüştür.³

Yakıt hücrelerinin kullanıldığı sistemin maliyeti referans sistemin yaklaşık iki katı olup maliyet analizi detaylandırılmış, çeşitli maliyetlerin toplam yaşam ömrü maliyetine göre dağılımı Şekil 3'te gösterilmiştir.³

Maliyet analizinin sonuçları incelendiğinde,

- ▶ Yüksek maliyetin temel sebebinin yakıt olarak hidrojen kullanımı olduğu ve toplam maliyetin yaklaşık % 65'ini oluşturduğu,
- ▶ Günümüzde sıfır emisyonlu olarak üretilen hidrojenin maliyeti ise ortalama olarak yaklaşık 3500 \$/ton olduğu,
- ▶ Birim enerji miktarı başına hidrojenin maliyetinin 29.2 \$/kJ'a karşılık geldiği,
- ▶ Ultra düşük sülfürlü (%0.1<) dizel için bu maliyet bugün yaklaşık 18.7 \$/kJ civarında olduğu,
- ▶ Gelecekte ise hidrojenin fiyatının artan yığın üretimiyle 1400-1500 \$/ton'a kadar düşmesinin beklendiği görülmektedir.

Böylece sıfır emisyonlu yakıt pili kullanımının gelecekte daha fizibil bir hale geleceği tahmin edilmektedir. Ayrıca, sıfır emisyonlu olmasa da, yakıt pillerinde direkt olarak metan, metanol gibi yakıtlar ile reforme edilmiş geleneksel fosil yakıtlar (doğal gaz, petrol ürünleri vb.) da kullanılabilir. Bu yakıtların kullanımı ile maliyetler çok daha düşük seviyelere inilmekte ve yakıt hücrelerinin yüksek verimleri sayesinde CO² emisyonları azaltılabilmektedir.

Karbon vergisinin zaman içerisinde değişimi (Şekil 2) incelendiğinde ise sadece son 6 ayda fiyatın iki katına çıktığı görülmektedir. Günümüz itibarıyla Avrupa Birliği Kredi Transfer Sistemi'ne göre bu vergi atmosfere salınan ton CO₂ başına 90 €'yu geçmiştir. Gelecekte daha da artması beklenen vergi, yakıt pili gibi yenilikçi emisyon azaltma teknolojilerine bir an önce geçilmesinin gerekliliğini göstermektedir. Yakıt hücresi kullanımı ise gelecekte emisyonların azaltılmasında umut vaat edici görülmektedir.

Kaynakça

1. Marine Environment Protection Committee, 72nd Session Report, 2018.
2. Trading Economics, 'EU Carbon Permits', 2022 <<https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>>.
3. Engin Güler, Selma Ergin, and Barış Barlas, 'Bir Koster İçin Yardımcı Güç Kaynağı Olarak Katı Oksit Yakıt Pili'nin Termodinamik, Ekonomik ve Çevresel Analizi', Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, 220 (2021), 86-107 <<https://doi.org/https://doi.org/10.54926/gdt.979252>>.

DOSYA

**Teoriden Pratiğe
Denizcilikte İnovasyon**





Prof. Dr. Yasin Arslanoğlu
İTÜ Denizcilik Fakültesi

Her sektörde var olan ve üzerinde fazlaca çalışmalar yürütülen inovasyonu öncelikle okurlarımız için tanımlar mısınız?

İnovasyon kavramı, bilimin ve teknolojinin gelişmesi ile birlikte tüm sektörlerde sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. İnovasyon kelimesi kökeni Latince "innovatus" kelimesine dayanmaktadır. Son zamanlarda epeyce karşılaştığımız bu kavram yeniliği, yenilikçiliği ve yenilenmeyi ifade etmektedir. Bu noktada şunu belirtmek gerekir ki inovasyon, sadece icat demek değildir. İnovasyon, var olan ürüne, satış stratejisine, hizmete yenilikçi bir bakış açısı ile yaklaşım değerinin artırılmasını ifade eder. İnovatif düşünce biçiminde amaç, var olan ürünün, hizmetin bilim ve teknoloji ışığında ileriye taşınması ile kullanıcı ve tüketici için daha değerli hale getirilmesidir. Bu anlamda, inovasyon, inovatif düşünme sonucunda ortaya çıkan yenilikçi yaklaşımlarda sistematik bir bakış açısı benimsenmesini sağlar. İnovasyon türlerine genel olarak bakıldığında ise, uygulamaların 5 temel başlık altında gruplandığı görülmektedir. Bunlar ürün, pazarlama, hizmet, organizasyonel ve iş modeli inovasyonudur.

Denizcilik sektöründeki inovasyonların başlıcaları nelerdir? İnovasyonun uygulamaya konabilmesi için Ar-Ge faaliyetlerinin önemini anlatır mısınız?

Denizcilik sektöründe son yıllarda inovasyon niteliği taşıyan çeşitli çalışmalar yürütülmektedir. Halen üzerinde çalışılmakta olan ve gelecek vadeden bu çalışmaların başlıcaları akıllı sistemler, otonom gemi teknolojileri, ro-

botik bilimi, nesnelerin interneti (IoT) ve verilerin analitiğidir. Bunlar arasında özellikle otonom gemi sistemleri üzerinde yoğun çalışmalar yapılmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) otonom gemi sistemlerini temel olarak dört kategoriye ayırır. Bunlardan ilki, gemide bazı operasyonların otonom şekilde sürdürülebildiği ve denizcilerin devamlı surette gemide bulunarak zaman zaman sistemlere müdahale ettiği sistemlerdir. İkinci tip otonom gemilerde, sistemler uzaktan kontrol edilirken gemi adamları acil durumlarda müdahale etmek üzere gemilerde bulunur. Bir diğerinde, gemi tamamen insansız bir biçimde sadece uzaktan kontrol edilerek çalışmaktadır. Tamamen otonom gemi türünde ise uzaktan müdahaleye dahi ihtiyaç duyulmadan, gemideki tüm sistemlerin kendi kendine karar vermesi sağlanabilmektedir. Gemilerde otonomiye henüz yaygın bir biçimde geçilmiş olunmasa da denizcilik sektöründe bu çalışmalar en önemli inovasyon alanlarından biri kabul edilmektedir. Bununla eş zamanlı olarak, IoT de birçok alanda geliştirilmeye ve kullanıma açık inovasyon çalışmalarından biri olmuştur. Temel olarak internet bağlantısı aracılığıyla insanların bir sistemi farklı bir lokasyonda iken kontrol etmelerine yardımcı olan sistemlerdir. Gemilerde personelin yaptığı bazı tehlikeli işlerin kontrolünde veya acil durumlarda hızlı müdahalenin sağlanabilmesinde IoT kullanımını oldukça emniyetli ve zaman tasarruflu uygulamaların yapılmasına yardımcı olabilir. Çalışanların emniyeti açısından bir diğer yararlı uygulama da robotik teknolojilerinin gelişimidir. Bu yenilikçi sistemlerden yararlanan alanlara gemilerde karina temizliği

örnek olarak verilebilir. Gemi karina temizliğinde dalgıçtan yani kısıtlı insan gücünden yararlanmak yerine, sürekli ve yüksek performanslı robot temizleyicilerin üretilmesi, söz konusu işlemlerin daha kısa sürede ve emniyetli şekilde gerçekleştirilebilmesine olanak sağlamaktadır. Verilerin analitiği ve yapay zekâ da diğer sektörlerde olduğu gibi denizcilikte de artık oldukça önem kazanan konulardan biri olmuştur. Günümüzde gemilerde ve limanlarda kullanılan sistemlerden milyarlarca veri elde edilebilmektedir. Ancak bu verilerin insan gücü ile incelenip anlamlı analizler yapılabilmesi oldukça zordur. Veri analitiği teknolojileri sayesinde verilerin ayıklanması, sıralanması, seçilmesi ve analiz edilmesi daha kolay hale gelmiştir. Özellikle gemilerde makine performansı, yakıt tüketimleri, liman operasyonları, zaman yönetimi gibi konularda verilerin değerlendirilmesi, buna bağlı olarak da tahminlemeye dayalı karar destek sistemlerinin geliştirilmesi sayesinde, denizcilik operasyonlarında başta enerji olmak üzere birçok açıdan verimliliğin artırıldığını söylemek mümkündür. Sektör içinden bir diğer inovatif örnek de, artırılmış gerçeklik teknolojilerinin kullanımınıdır. Artırılmış gerçeklik sistemleri sayesinde denizciler için seyir, manevra, yük ve makine operasyonlarına dair gerçekçi ve uygulamalı eğitimler verilebilmektedir. Eğitimlerin teorik ve video gösterimlerine ek olarak bu teknolojiyle desteklenmesi, verilen eğitimin kalitesini büyük ölçüde artırabilmektedir.

Araştırma ve geliştirme (Ar-Ge), inovasyon sürecinde kritik bir rol oynamaktadır. İnovasyonların uygulamaya

konabilmesi için başarılı Ar-Ge çalışmalarının yürütülmesi gerekmektedir. Ar-Ge temel olarak dünya, ülkeler veya herhangi bir şirket için yeni bir sistemin geliştirilmesi veya kullanılmakta olan bir sistemin modifiye edilerek değişen ihtiyaçlara daha uygun hale getirilmesini amaçlar. Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü de (OECD) Ar-Ge kavramını toplumların bilgi dağarcığının artırılması ve bu bilginin yeni uygulamalar tasarlaması amacıyla sistematik bir biçimde yürütülen yaratıcı çalışmalar olarak özetlemektedir. Ar-Ge'de ilk etapta ilgilenilen konu veya problem hakkında bilgiler edinmek için teorik araştırmalar yapılır. Araştırmaların belirli bir pratik amaca veya hedefe yönelik çalışmaları kapsamı da uygulamalı araştırma aşaması olarak geçmektedir. Deneysel geliştirme aşamasında ise, yeni malzemeler veya cihazlar üretilmesi, yeni süreçlerin ve sistemlerin tasarlanması veya hâlihazırda üretilmiş veya kurulmuş olanların önemli ölçüde iyileştirilmesi için çalışmalar yapılmaktadır. İnovasyon niteliği taşıyan bir çalışmanın uygulamaya konabilmesi için Ar-Ge sürecinin etkili bir biçimde yürütülmüş olması gerekir. Öte yandan Ar-Ge çalışması yapılan bir organizasyonda başarının sağlanması da inovatif çıktılar üretilebilmesine bağlıdır. Dolayısı ile sektöre fayda sağlayacak ve gelişime katkıda bulunabilecek doğru ve yenilikçi projelerin seçilmesi, Ar-Ge faaliyetlerinin desteklenmesi gerekmektedir.

İnovasyonun gerçekleştirilmesi için önemli argümanlardan birisi olan eğitimin rolünden bahsedebilir misiniz?

Günümüzde ülkelerde teşkilatlanma, belirli bir organizasyon seviyesine erişme ve modern ve ileri toplum olma hedefi açısından eğitim oldukça önemli bir yer tutmaktadır. İyi ve yenilikçi bir eğitim sistemi sayesinde nesillerin yetiştirilmesi, yenilikçi ve potansiyelli genç neslin desteklenmesi, toplumun kalitesinin artması sağlanabilir. İnovasyonun gerçekleştirilmesi ve yaygınlaştırılması açısından eğitim bu yüzden son derece önemlidir. Üniversiteler ve araştırma merkezleri gibi eğitim ve öğretimin yoğun olarak yürütüldüğü kurumlarda yapılan araştırmada elde edilen çıktılar inovasyonun temelini oluşturur. Bir bölgede gerçekleşen inovasyon, eğitim ve öğretim sayesinde hızlı bir şekilde yaygınlaştırılabilir. Ayrıca eğitim ve öğretim sayesinde yapılan araştırmalardan elde edilen çıktılar, yeni inovasyonlara kapı aralayabilir. İnovasyonun kökenine inilecek olursa faydalı olan bir yenileşme sürecinden bahsedilmesi gerekir. Her yeni buluş, fikir, düşünce inovasyona dönüşmeyebilir. Üniversiteler ve araştırma geliştirme merkezleri doğası gereği buluş, fikir ve düşüncelerin üretildiği ve geliştirildiği eğitim alanlarıdır. Bu kuruluşlarda eğitimin faydalı çıktılar elde etme hedefiyle yürütülmesi inovatif çıktıların artırılması hususunda elzemdir.

Eğitim ve öğretimin inovasyonların uygulanması alanında da çok önemli rolü vardır. Örneğin üniversitede veya araştırma ve geliştirme merkezinde elde edilen faydalı bir yenilik bu kurum ve kuruluşlarda kaldığı takdirde o bilgi-den istifade edilemez. Dolayısıyla, inovasyonun uygulanması ve çıktılarının izlenmesi konusunda bu kuruluşların da sorumluluğu vardır. Bu kavramlar somut hale getirilecek olursa, üniversitede eğitim ve öğretim sayesinde ortaya çıkan bir inovasyon, sanayi ile iş birliği sayesinde üretim sistemlerinde bir verimlilik artışı sağlayabilir. Konuya denizcilik sektörü açısından bakıldığında ise eğitim ve öğretim ile elde edilen çıktılar sayesinde geliştirilen inovasyon, bir gemide sefer boyunca ne kadar yakıt harcanacağı, geminin enerji verimliliği veya doğaya salacağı emisyonlar gibi hususları çok yüksek doğrulukta tahmin edilebilir. Daha sonra bu olgular izlenip yapılan inovasyonun geliştirilebilir yönleri de araştırılabilir.

Ülkemizdeki denizciliğin inovasyon kalitesini artırma adına nasıl bir eğitim modeli söz konusu olmalıdır?

Ülkemiz, çok önemli su yollarına sahip, üç tarafı denizlerle çevrili bir konumdadır. Bunun yanı sıra uluslararası standartlara sahip çok sayıda denizci yetiştiren kurumlarımız da bulunmaktadır. Bu açıdan ülkemizin denizcilik alanında yüksek bir potansiyele sahip





olduğu açıktır. Diğer bir yandan denizcilik, içerisinde son derece karmaşık mühendislik bileşenlerinin barındıran ve sürekli olarak gelişime açık bir sektördür. Bu sebeple denizciliğin inovasyon kalitesini arttırmak, uluslararası düzeyde yenilikleri takip etmek adına son derece önemlidir. Denizcilikteki inovasyonun artırılması için en önemli araç ise, şüphesiz eğitimidir. Yenilikçi bir denizcilik için, etkili bir eğitim modeli gerekmektedir. Uygulanacak eğitim modelinin ise, bir önceki kısımda da vurgulandığı gibi sanayi ile iş birliği içerisinde olması gerekmektedir. Sadece araştırma merkezlerinde kalmış olan inovasyonların bir değeri olmayacaktır. Bu inovasyonların sahaya aktarılmasıyla gerçekten işlevsel olması sağlanabilir. Denizcilik alanı çok farklı disiplinleri bir arada bulunduran kompleks bir yapıdadır. Bu nedenle verilen eğitim de son derece kapsamlıdır. Bu eğitim verilirken öğrenciyi sadece teorik bilgi ile zorlamak geleneksel bir bakış açısidir. Daha çok güncel uygulamanın ve öğrenci katılımının eğitime dâhil edilmesi son derece değerlidir. Ek olarak eğitimde güncel gelişmelerin takip edilmesi de elzemdir. Örneğin yeni yayımlanan IMO gerekliliklerinin hızlıca müfredata dâhil edilmesi gerekir. Diğer bir yandan, önceki sorularda da değinildiği üzere, artırılmış gerçeklik sistemleri sayesinde denizciler için pek çok operasyona ait uygulamalı eğitimler verilebilmektedir. Bu noktada teknolojinin daha çok eğitimde kullanılması, sanal gerçeklik, simülasyon, uzaktan sanal sınıf gibi uygulamalarının daha etkin kullanılması gibi unsurlar da ön plana çıkmaktadır.

Diğer bir yandan, mevcut eğitim mode-

linin en büyük eksiklerinden bir tanesi yetersiz değerlendirmedir. Verilen eğitimin tek düzeyde değil, çok aşamalı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Türk eğitim sisteminde genellikle, sınıf içerisinde verilen eğitim sonrası, öğrenciler bir sınava tabi tutulurlar. Gerekli sınır puanı geçen öğrenciler başarılı sayılarak, o konu da yeterli kabul edilirler. Denizcilik eğitiminde de bu durum söz konusudur. Örneğin bir denizci, STCW gereği zorunlu olan x eğitimine katılır, eğitim sonrası sınava girer ve başarılı olursa sertifikasını alarak gemide çalışmaya başlar. Fakat tek kriterli bu değerlendirme sistemi yetersizdir. Yapılan ölçüm hatalı sonuç verebilir. Bunun sonucunda, o yeterliliği tam olarak sağlamayan bir denizci, gemilerde çalışmaya başlar. Bu durum ise, denizciliğin yıkıcı etkisi göz önüne alındığında, çok büyük riskler doğurabilir.

Literatür incelendiğinde, tek aşamalı modellerin eksikliği göze çarpmakta ve bu durumla alakalı geliştirilen çok kriterli değerlendirmeleri içeren modeller olduğu görülmektedir. Örneğin Kirkpatrick Modeline göre eğitimde reaksiyon, öğrenme, davranış ve sonuç olmak üzere dörtlü değerlendirme adımları uygulanmalıdır (Kirkpatrick, 1959, 1979, 1999). Alvarez'in öne sürdüğü IMTEE modeli göre ise, dört seviyeli eğitim ve altı aşamalı değerlendirme içeren bir anlayış mevcuttur (Alvarez ve diğ., 2004). Aynı zamanda bu model eğitimin sadece sınıf ortamında değil, saha da takip edilmesi gerektiğini savunmaktadır.

Ülkemizde, özellikle de denizcilik alanında, benzer yenilikçi eğitim model-

lerinin uygulanması, sanayi ile olan etkileşimi artıracak, çok daha etkili bir eğitim değerlendirmesi sunarak, gerçekten iyi eğitilmiş bireylerin yetiştirilmesini sağlayacaktır. Bu durum ise, ülkemizdeki denizciliğin inovasyon kalitesini arttırmak adına son derece faydalı olacaktır. Sanayi-Üniversite iş birliğinin artırılması ile iki kaynaktan beslenen bir sistemin işletilmesi daha başarılı inovatif prosesleri denizcilğe kazandıracaktır. Unutulmamalıdır ki bilim kendi kendine gelişen bir süreç değildir. Bilimin gelişmesi ve inovasyona dönüşmesi ancak etkili bir eğitim sayesinde gerçek olabilir.

Kaynaklar

- Alvarez, K., Salas, E., & Garofano, C. M. (2004). An integrated model of training evaluation and effectiveness. *Human resource development Review*, 3(4), 385-416.
- Chang, C., Kontovas, C., Yu, Q., & Yang, Z. (2021). Risk assessment of the operations of maritime autonomous surface ships. *Reliability Engineering and System Safety*, 207(November 2020), 107324. <https://doi.org/10.1016/j.res.2020.107324>
- IMO. International Maritime Organization. Autonomous Shipping (Erişim: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>)
- Kirkpatrick, D. L. (1959). Techniques for evaluating training programs. *Journal of the American Society of Training Directors*, 13, 3-9.
- Kirkpatrick, D. L. (1976). Evaluation of training. In R. L. Craig (Ed.), *Training and development handbook: A guide to human resource development* (2nd ed., pp. 301-319). New York: McGraw-Hill.
- Kirkpatrick, D. L. (1996). Invited reaction: reaction to Holton article. *Human Resource Development Quarterly*, 7, 23-25.
- Lloyd's Register, QinetiQ and University of Southampton (2015). *Global Marine Technology Trends 2030*.
- OECDiLibrary, Research and development (R&D) (Erişim: https://www.oecd-ilibrary.org/industry-and-services/research-and-development-r-d/indicator-group/english_09614029-en)



Dr. Efe Akyürek
Teknik Müdür

Dünyada ve üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde özellikle deniz taşımacılığı konusunda çağın gereklerine uygun ve yeterli inovasyon çalışmaları yapılıyor mu?

Konuya başlamadan önce öncelikle inovasyon kelimesini irdeleyecek olursak genel bir tabirle bir icat ortaya koymadan herhangi bir problemi, probleme yaklaşımın değiştirilmesi olarak özetleyebiliriz. Bu bağlamda inovasyon demek, radikal bir değişiklik yapmadan pozitif bir beklenti oluşturmak demektir. Ülkemizin denizcilik faaliyetlerine baktığımızda, maalesef inovatif yaklaşımlar güncel teknolojilerin biraz gerisinde kalmaktadır. Bu geriden takip etme yaklaşımı her zaman negatif bir durum oluşturmamakla birlikte son on yılda sürekli değişen ve tam yönünü bulamayan uluslararası denizcilik kuralları açısından nötr olarak da kalabilmektedir.

Denizcilik endüstrisi sürekli zor şartların denendiği, doğa ile mücadelenin esas olduğu, bazen imkânsızlıklarla yol alındığı ve bu sebeple konservatif bir yapının hâkim olduğu bir alandır. Ancak kuralların hızla değiştiği bir ortamda inovasyon rekabet için gerekmektedir. Özellikle konteyner taşımacılığının küresel hacminin bu kadar artması taşımacılık için inovatif fikirlerin geliştirilmesini tetiklemiştir. Bu bağlamda limanlarda yapılan inovasyonlar, altyapı-ekipman inovasyonları, hizmet inovasyonları, pazarlama inovasyonları ve sosyal inovasyonlar olarak ön plana çıkmaktadır. Ülkemizde AKSA, ASYAPORT, BORUSAN, BODRUM kurvaziyer limanları gibi limanlarda yeşil liman projesi yürütülmekle

birlikte, bu limanlar sosyal inovasyona örnek teşkil eder.

Günümüzde "start-up" diye tabir edilen firmaların sayısı hızla artmakta olup bu küçük ve orta ölçekli müteşebbisler belirli alanlarda yaptıkları yenilikleri büyük ölçekli firmalara aktarabilmek veya endüstriye kazandırabilmek için birbirleriyle yarışmaktadır. Denizcilik ile alakalı firmalarımızın bu firmaların çalışmaları ile ilgilenip birer 'melek yatırımcı' kimliği ile alanlarındaki inovasyonları desteklemeleri mümkün olabilmektedir.

Ancak daha önce belirtildiği gibi inovasyon her zaman pozitif etki oluşturmamakla birlikte çok sevdiğim bir çalışma olan Tavistock Enstitüsü örneği ile konuyu açıklığa kavuşturabiliriz. Bu çalışmada bir kömür madeninde verim artırılması istenirken madenciler yeni sisteme adaptasyon göstereme-

diği için teknolojik imkânlar ve yöntem iyileştirilmesine rağmen verim düşmüştür. Kısaca inovasyon genel tabiri ile ticari faaliyetler için verim artışına yol açsa da bazı durumlarda negatif etki oluşturabilmektedir. Bu negatif durumların oluşmaması için inovasyonun amacı ve dünyadaki benzer uygulamaları dikkatle takip edilmelidir.

Maliyetlerin azaltılması ve kalitenin artırılması hedeflendiğinde inovasyonu benimseyenler denizcilik sektöründe büyük bir rekabet ortamı da oluşturuyorlar. Bu durum göz önüne alındığında deniz taşımacılığının geleceği sizce nasıl şekillenecektir?

Maliyet ve kalite esas alındığında inovatif çalışmaları destekleyen firmaları memnuniyetle izliyoruz. Özellikle son zamanlarda navlunların yükselmesi ile birlikte armatörlerimiz gemi sayılarını artırmaya dönük hamleler yapmakta olup bazı armatörlerimiz gemi alım-



ları sırasında inovatif yaklaşımlar ile tanışmıştır. Örnek verecek olursak Japon Mitsui laboratuvarlarının geliştirmiş olduğu Boss Fin Cap'lerin somut uygulaması ile yüzde 5'lere varan yakıt tasarruflarının sağlanması ile diğer filo gemilerine de aynı uygulamalar yapılmıştır. Bu inovatif çalışmanın kosterlere ne kadar faydalı olacağı tartışmaya açık olmak koşulu ile büyük gemilere rekabet avantajı sağlamaktadır.

Kısaca özetlemek gerekirse konvansiyonel Fin Cap yapılan deneyler sonucunda modifiye edilmiş olup fin cap a pervaneye benzer kanatçıklar eklenmesiyle geminin hidrodinamiği iyileştirilmiş, pervane tepme kuvveti azaltılarak yakıt verimliliği sağlanmıştır. Yakıt alanında da birçok inovasyon denenmekte olup alternatif yakıtların maliyeti azaltma ve Denizcilik kurallarını sağlama konusunda yarıştığını görüyoruz. Bu noktada doğru inovasyonu gerçekleştiren firmalar maliyet/kalite ve verim açısından rakiplerinden birkaç adım öne geçmektedirler.

Limanlar açısından konuyu irdeleyecek olursak otomasyon teknolojileri çok yüksek oranda verimlilik sağlamakta olup yakın bir gelecekte daha çok uygulamalar göreceğiz. Gemi-li-

man entegrasyonu düşünüldüğünde gemilerin sahil elektriği ile çalıştırılması veya şarj edilmesi maliyetlerin azaltılması için bir adım olup limanlara kurulacak insansız yanaşma sistemleri ile otomasyon gemilerin desteklenmesi rekabet ortamını artıran faktörlerdir.

İnovasyonel faaliyetlere ayak uyduramayan firmaları önümüzdeki yıllarda sizce hangi zorluklar bekliyor? Bu firmaların sektörde varlığını sürdürmemeleri küresel deniz ticaretinde bir tekelleşmeye neden olabilir mi?

Firmalar arası maliyet savaşları her dönemde yaşanmaktadır. Son yıllarda inovasyon faktörü bu denklemde önemli bir girdi olmuştur. Yüzyılımızın en büyük inovasyonlarından birisi şüphesiz konteyner inovasyonunun dünya üzerinde oluşturduğu değişim olup hem ticaret hacmi hem navlun oranları gün geçtikçe artmaktadır.

Liman alanında ise yine konteyner ticareti sürekli bir adım öne çıkmaktadır ve bu durum gemiden karaya ve karadan gemiye olan tüm elleçlemede yavaş yavaş tam otomasyon sistemlere doğru evrilmeyi desteklemektedir. Bu tam otomasyon sistemi en az sorun

ile çözecek firmanın maliyet avantajı ve rekabet üstünlüğü, diğer limanların rekabet gücünü baskılayacak ve kendi coğrafyasında öne taşıyacaktır.

Günümüzde yürürlüğe giren ve girecek olan kuralların Denizcilik firmalarında oluşturduğu bir baskı bulunmakta olup 'geleceğin yakıtı' konusunda hala belirsizlik ve tedirginlik bulunmaktadır. Denizcilik endüstrisinde kullanılan yakıtı değiştirmek tek başına yetmemekle birlikte ana makine ve yardımcı makinelerin de değişimini gündeme getirmektedir. Bu zincirin herhangi bir aşamasında inovasyonu yakalayabilen firmaları büyük avantajlar beklemektedir.

AR-GE destekli inovasyon çalışmaları uzun vadeli bir yatırım olup bu çalışmalara yönelen firmalar gelecek planlarını daha sağlam temellere dayandıracaklardır. Burada söz edilen inovasyon sadece Teknik olmayıp sosyal alanda inovasyonlar da geleceğe ayak uydurabilmenin anahtarı olacaktır. Tekelleşme, piyasaların işlevselliği açısından istenmeyen bir özellik olup inovasyonu göz ardı eden firmalar rekabet gücünün zayıflaması ile varlığı tehlikeye girecektir.





Mehtap Özdemir

GİSBİR
Genel Sekreteri

Dünya Ekonomik Formu tarafından küresel rekabetin bir ölçütü olarak ifade edilen inovasyon konusunda Türk denizciliği sizce nasıl bir konumda yer alıyor ve bu konudaki tavsiyeleriniz nelerdir?

Sorunuzu denizcilik sektörünün tüm bileşenleri açısından ele almak oldukça detaya girmeyi gerektireceği için, konuyu gemi inşa sanayi perspektifinden örnekler ile yanıtlamaya çalışacağım. Dünyadaki gelişmeler ve değişen talepler doğrultusunda Türk gemi inşa sanayimizin ağırlıklı olarak AB ülkelerine Yeşil Mutabakat hedeflerini karşılayan bataryalı/hibrit, inovatif gemiler ihraç ettiğini ve ayrıca çevreci teknolojilerin mevcut gemilere adaptasyonu konusunda çok sayıda retrofit projesinin hayata geçirildiğini söylemek isterim. Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) olarak; sektörümüzün başarısını artırmak ve dünyadaki stratejik ve teknolojik gelişmeleri takip etmek için; SEA Europe, Asef, Waterborne TP gibi organizasyonların üyesi durumundayız ve yapılan tüm çalışmalara aktif biçimde katılıyoruz. Ayrıca çalışmalara sadece izleyici olarak katılmayı istemediğimiz için, AB çağrılarını kapsamında gerekli altyapıyı oluşturarak, AR-GE & İnovasyon alanındaki bazı projelerin de içinde yer almayı başardık.

Şu an GİSBİR olarak 2 adet AB projesini başarıyla sürdürmekteyiz. İlk projemiz olan, eğitimde dijitalleşme amaçlı "Teknoloji Tabanlı Eğitimlerle Emniyetli Tersaneler" Projemizle bu yıl içinde 15.000 tersane çalışanı için uzaktan İSG eğitimi ve VR modülleri sunan portalımızı hayata geçireceğiz. Gemi İnşa alanında AB'de bile bu boyutta bir uygulama daha önce hayata geçirilmedi. AB için de bir ilk olacak

projemizi tersanelerimizin de ilgi ve desteği ile tüm sektöre hızla yaymayı hedefliyoruz.

Diğer bir AB destekli projemiz ise ilgili komisyonlarımız ile birlikte üzerinde çok çalışma yaptığımız temiz üretim teknikleri kapsamında yer alan H2020 Resurgam projemiz. Bu projemizde ise AB'den 13 partner kuruluş/üniversite/STK ile beraber yenilikçi ve robotik bir kaynak teknolojisinin gemi inşa sektöründe kullanılabilmesi için ortak bir çalışma yürütüyoruz. 6.5 milyon Euro bütçeli bu projede ortaya çıkacak sonuçların hem çevreci üretim, hem de üretim verimliliği bakımından sektöre önemli katkılar sağlayabileceği görüşündeyiz.

Bugün sanayimizde inşa edilen çok sayıda "Dünyada Bir İlk" olma niteliği taşıyan gemi inşa projelerimiz var ve bu projelerin pek çoğu yabancı armatörlerin talebi doğrultusunda inşa ediliyor ama bizim kendi ihtiyaçlarımız için yapılan, dünyaya örnek olacak inovatif projelerimiz de mevcut. Örneğin kardeş şirketimiz diyebileceğimiz

GİSAŞ'ın Tuzla Tersaneler Bölgesinde 2020 itibarıyla hizmete aldığı, Türk dizaynı ve inşası olan "Dünyanın ilk bataryalı tam elektrikli römorkörü" unvanına sahip GİSAŞ Power tüm dünyada gıpta edilen bir proje oldu. Bu projenin devamı olan ve şu an inşa edilmekte olan yeni GİSAŞ Power römorkörleri ile Tuzla Tersaneler koyumuzu "Dünyanın İlk Dekarbonize Bölgesi" yapma hedefimizin de dünya çapında çok büyük ilgi göreceğini ve örnek teşkil edeceğini düşünüyoruz. Bu proje dışında şu an tersanelerimizin gönüllü olarak gerçekleştirdiği çatı üstü güneş paneli uygulaması, düşük enerji tüketimli aydınlatma projeleri, yenilenebilir enerji kullanımına geçiş gibi çok sayıda iyi uygulama örneği olacak çalışmalar yapılıyor ve bu çalışmaların sayısı her geçen gün artıyor.

Denizcilik sektörünün esaslı olan gemiler boyutunda ise ortaya çıkan gelişmelerin daha karmaşık ve çözümlenmesi zor sorunlar yarattığını söyleyebiliriz. Gemiler için çok zorlu bir süreç başlamış durumda. Yeni karbon emisyon limitleri, bunlara bağlı



verimlilik endeksleri (EEDI, EEXI, CII gibi), bunların getirdiği kısıtlamalar, makine ve sistemlerdeki değişiklik ihtiyaçları kısa vadede elimizdeki mevcut gemileri kullanışsız hale getirecek. Elbette Türk gemi inşa sanayisi olarak bu konuda gerçekleştirilen çalışmaları, teknolojileri, AR-GE projelerini de yakından takip ediyor ve bu alanda gerçekleştirilen/gerçekleştirilmesi planlanan regülasyonların sektörümüze etkilerini paydaşlarımızla istişare ediyoruz. Şu an mevcut teknolojilerin hedeflenen emisyon azaltımlarını karşılamıyor olması nedeniyle, armatörler açısından çok yönlü düşünülmesi gereken konular sınırı belli olmayan açık bir deniz gibi önümüzde duruyor.

Gemi inşa sanayi olarak; hizmet verdiğimiz armatörler için, gelişecek teknolojilerin hem yeni gemilerde kullanılması, hem de mevcut gemilere teçhizi için ilk tercih edilen ülkelerden olma hedefimizi koruyoruz, ancak geliştirilecek teknolojileri, ülke payımız açısından değerlendirdiğimizde aynı durumda olabileceğimizi söylemek çok zor. Çünkü yeni teknolojiler geliştirmek için devletimizin de stratejiler uygulaması gerekiyor. Yakından takip ettiğimiz OECD, WTO, SEA Europe raporlarına göre, AB fonları gibi Türkiye'ye de açık olan bazı fonların yanı sıra ülkelerin tekil olarak hidrojen, amonyak vb. alternatif yakıtlar, dijitalleşme, robotik üretim, yapay zeka gibi alanlarda yaptıkları proje destekleri inanılmaz boyutlara varmış durumda. Bizim de sektörel olarak AB fonlarından faydalanma oranımızı artırmamız, ülke olarak ise stratejilerimize uygun sektörel destekler oluşturmamız gerekiyor.

Ülkemizde inovasyonla birlikte Ar-Ge çalışmalarının hız kazandığı, adeta yüz akımız olan bir gemi inşa sanayimiz var. Bu alanda inovasyon ve Ar-Ge konusunda yapılan doğrular neler?

Değişen dünya düzeni ve kurallar nedeniyle yeni bir denizcilik anlayışı başladı. Gemi inşa sektörümüz geçmişten gelen deneyimi ile bugünkü ihtiyaçlara hızla adapte olabilmeye esnekliğini sağlayabiliyor. Burada tersane sahiplerinin cesur yaklaşımlarının ve yatırımlarının çok önemli bir payı var. Ayrıca; coğrafi konum ve iklim gibi bizi destekleyen unsurlar dışında nitelikli iş gücü, müşteriler ile iyi iletişim sağlama becerisi, sağlam bir yan sanayiye sahip olmak, iyi mühendislik uygulamalarını hayata geçirebilmek



gibi konular da önemli yapı taşlarımız. Tüm bu yapı taşlarının sürdürülebilmesi konusundaki en önemli unsur ise çok yol kat ettiğimiz Askeri Projeler. Dünyada çok az ülkenin Askeri Gemi inşa edebilme ve hatta ihraç edebilme becerisi olduğu göz önüne alındığına; Devletimizin bu stratejik hamlesinin sektörümüze çok önemli katkılar sağladığı yadsınamaz. Bu katkının sektörün dinamik kalmasında çok önemli bir payı mevcut.

Şu an yeni bir eşik noktası üzerindeyiz. Denizcilik sektörümüz açısından gemilere uygulanabilecek yeni teknolojilerin araştırılması, AR-GE çalışmalarına fon ayırması, dünyadaki mevcut fonlardan pay alacak projeler üretilmesi ve en önemlisi Emisyon Ticaret Sistemi gibi mekanizmalara doğru stratejiler ile adapte olunması konularının ülkemiz denizciliği için çok önem kazandığını söylemek isterim. Bu alanlarda gerekli adımları atmadığımız taktirde denizcilik sektörümüz önemli zorluklarla karşılaşabilir. Tüm bu başlıkların tek tek enine boyuna değerlendirilerek, gerekli aksiyon planını hayata geçirmek şart diye düşünüyorum.

Türkiye'nin dünya deniz taşımacılığı endüstrisinden aldığı payı artırılması için idare ve özel sektör olarak hangi inovasyon ve Ar-Ge çalışmaları harekete geçirilmelidir?

Öncelikle AR-GE & İnovasyon çalışmalarının ciddi maliyetleri olduğunu ve sadece özel sektörün kendi çabalarıyla devam edemeyeceğini belirtmeliyim. AR-GE çalışmalarıyla ilgili olarak, tüm ülkelerin ve Avrupa'nın önemli adımları bulunuyor. Çok vuru-

ruca bir örnek vermek gerekir ise; var olan mevcut pek çok proje desteği dışında sadece Connecting Europe Facility (CEF) kapsamında taşımacılık için 26 Milyar Euro AB desteği fonu belirlenmiş durumda. Ayrıca AB ülkelerinin kendi ülkeleri için ayırdığı özel fonlar da var. Özel sektörün kendi başına bu boyuttaki desteklere karşı bir önlem alabilmesi elbette mümkün değildir. Doğal olarak bu tip çalışmaların perde arkasında sadece inovatif çalışmalar yer almamaktadır. Bunlar ülke politikalarının uzantısı olarak belirlenerek, hükümetlerin bütçe programlarında doğrudan yer almaktadır.

Denizcilik sektörünün her bileşeninin kendi içinde yapmaya çalıştığı strateji belirleme ve AR-GE çalışmalarının toparlanarak, idaremizin de yer aldığı düzenli ortak toplantılar ile yol haritası haline getirilmesi; devletimizin ilgili taraflarının ise bu yol haritasına bağlı olarak gerekli destekleri hayata geçirebiliyor olması gerekmektedir. Aslında AB'nin Waterborne TP ile birlikte çalışarak sektöre özgü proje çağrılarını belirlemesi bu yaklaşıma en iyi bir örnek diyebiliriz. Bizim de denizcilik sektörüne özgü güdümlü çağrılar açılması noktasına gelmemiz gerekiyor.

Ayrıca; denizcilik sektörümüzün mevcut koşullarda pek çok AB fonunun Türkiye'ye açık olması fırsatını kullanması gerektiğini düşünüyorum. AB fonlarından faydalanma oranının artması firmalar için ilave finans değil, sadece bu alanda biraz çaba ve ilgi gerektiriyor. Kemikleşmiş konsorsiyumlar içine dahil olmak zor olsa da denizcilik sektörümüzün bu zorluğu aşabileceğine inanıyorum.

BAZILARI DENİZDE YÜKSELİR

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle
dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan Türk P&I ile
siz de denizde yükselmeye hazır olun.



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Mehmet Akfan Sokak No:7/9 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 850 420 8136 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com





Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

T.C. Galatasaray Üniversitesi

Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü

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, Meslek Yüksekokulu Müdürü olarak görev yapmaktadır.

Denizcilik Eğitimi III: Deniz Zabitanı Olabilmek için Nereden Başlamalıyım?

Değerli KOSTER Dergisi okuyucuları, Aralık 2021 sayımızda Denizcilik Eğitimi I "Denizcilik Eğitiminde Neredeyiz?" başlığıyla başladığım yazı dizisinin II. Bölümüne "Deniz Eğitimi ve Zabitan Sınıfını Bekleyen Sorunlar" konusuyla devam etmiştim. Bu sayıda da II. Bölümüne ek olarak, "Deniz Zabitanı Olabilmek için Nereden Başlanmalı?" hususunda görüş bildirmek isterim. Denizcilikte köklü örf, adet, anane ve geleneklere sahip olan Türkiye Cumhuriyeti'nde, sahadan/alandan (alaylı denen) veya okullu olarak ilerleyen denizcilerimiz, gerek Türk bayraklı gerekse Yabancı bayraklı gemilerde dünya denizciliğine hizmet etmektedir. Denizcilik geleneklerimiz; köklü tarihimizin parçası olan Osmanlı İmparatorluğu'ndan başlayarak, 1923 yılı itibarıyla Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve kahraman silah arkadaşları atalarımız sayesinde kurulan bu cennet vatan üzerindeki Cumhuriyetimizin iftihar ettiği yapıdadır. Çağdaş medeniyetler seviyesinde olması gerekliliğini sürekli irdeleyen Cumhuriyetimizin kurucusu Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün; "En uygun coğrafi konumda ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüst-



risi, ticareti ve sporu ile en ileri bir denizci ulus yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenektan yararlanmasını bilmeliyiz." ve "Bahriye'yi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünlümelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır." sözleriyle sektörde etkin ve faal olabilmemiz için eğitimi

ihmal etmememiz gerektiğini açıkça anlatmaktadır.

Aralık 2021 sayımızda kaleme aldığım üzere Ülkemizde; T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü (DGM) kontrolünde ve denetiminde, lise ve dengi eğitim veren denizcilik mesleki ve teknik liseleri; önlisans seviyesinde denizcilik meslek yüksekokulları; lisans seviyesinde denizcilik fakülteleri ve yüksekokulları; lisansüstü seviyelerinde de deniz



bilimleri enstitüleri bulunmaktadır. Haziran 2021 tarihi itibarıyla Gemidamları Eğitimi Bilgi Sistemi (GAEBS) resmi kayıtları dikkate alındığında; T.C. Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı 43 adet lisede 500 GRT-750 KWA seviyesinde, Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK) unsuru üniversitelere bağlı 13 adet meslek yüksekokulunda 3000 GRT-3000 KWA seviyesinde, 4 adet yüksekokul ve 11 adet fakülte uzak yol vardiya zabıtlığı eğitimleri için yetkili kurum ve kuruluş bulunmaktadır (<https://gbs.uab.gov.tr/gaeb/public/kurumbilgi.aspx>).

Liselerden mezun olan zabıt adayları için karşılaşılan zorluklardan geçen sayıda bahsetmiştim. Zorluklar; lise eğitiminin akabinde denizcilik meslek yüksekokulu öğrencileri için de karşılaşılan hususlardandır. Ülkemizde, T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın da özellikle bildirdiği ve özel kurum ve kuruluşların ısrar ile ilettiği ara sınıf eleman eksikliği, benzer şekilde denizcilik sektöründe de farklar ile birlikte gerçekleşmektedir. Özellikle denizcilik liselerinden mezun olan öğrenciler için iyi bir başlangıç noktası olarak değerlendirilen denizcilik meslek yüksekokulları, önlisans eğitimi gereklilikleri olarak gayet tatmin edicidir. 2002 yılına kadar uzak yol vardiya zabıtlığı ehliyeti almaya hakkı olan ön lisans programlarının, 2003

yılı itibarıyla ehliyetleri tahdit edilmiş ve 3000 GRT ve 3000 KWA olarak düzenlenmiştir. Yakın zamana planlanan yükselme kriterleri eğer ön lisans programları da düşünülerek düzenlenir ise, ön lisans eğitime müteakip gerçekleştirilmesi gereken açık deniz stajını tamamlayıp, vardiya zabıtlığının yeterlilik sınavını tamamlaması ile deniz hizmetine başlanması ihtimali vardır. Belirli bir süre hizmetin akabinde, yabancı dil notunun da alınmasının ardından uzak yol vardiya zabıtlığına geçebilecek hizmet süresi ve gemi adamları sınavını aşmış uzak yol ehliyetine sahip olunabilme ihtimali vardır. Temel beklenti olarak, tüm denizci adayların lisans eğitimi ve yeterli İngilizce ile donatılması gerekliliği sabittir. Fakat üniversite seçme ve yerleştirme sınavına ülke çapında giren tüm adaylar için her şart eşit değildir. Lisans olmaması üzerine meslek üzerine okunabilmesi en doğru olan programların eğitim hizmetini üstlenmiş ve başarı ile görevlerini ifa eden önlisans programları da kariyer başlangıcı için önemli bir yer kaplamaktadır.

DGM kontrolünde olan denizcilik eğitiminde, YÖK ve Bakanlık ile ilgili şartları yerine getiren eğitimciler ile ön lisans eğitimlerinin verilmesi, aslında eğitimin kalitesi hakkında bilgi vere-

bilmektedir. Denizcilik meslek yüksekokulları bünyesinde çalışan öğretim görevlisi ve öğretim üyesi olan eğitimciler asgari uzak yol vardiya zabıtlığı ve yüksek lisans eğitiminden mezun olarak (öğretim görevlileri) hizmet etmektedir. Aynı zamanda öğretim üyesi olan eğitimciler ise doktora eğitimleri hitamında bilimsel yayınlar ile kendilerini geliştirmiş ve asgari Dr. Öğr. Üyesi (Eski ismi ile Yard. Doç. Dr.) olarak hizmet etmektedir.

Aslında 3000 GRT ve 3000 KWA ölçeğinde gemi bulunmasının zorluğu yanında, terfi sisteminin henüz açık olması neticesi uzak yol ehliyetli denizciler olarak hizmet edebilecek gemi adamlarının yetiştirilmesi üzerine gayet faydalı bir ara eğitimdir. Bu bağlamda; üniversite sınavı tercih aşamasında üniversitelerin denizcilik meslek yüksekokullarını inceleyen adayların, öncelikle denizcilik mesleğini yapmak istemeleri üzerine karar vermeleri, sonrasında da hangi üniversiteye öncelik verilmesi gerekliliğini irdelemelerinde fayda bulunmaktadır. Bunun yanında, seçilecek okulun bakanlık tarafından ehliyet almak üzere yetkilerinin verilmiş olduğunun ve gemi stajına gidilebilme ihtimallerinin değerlendirilmesinin hayati bir gereklilik olduğu unutulmamalıdır.



(E) Dz. Öğ. Alb. Murat Bingöl
Eğitim Bilimci/PDR Uzmanı

1996 yılında Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesinden mezun oldu. 1997-2020 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın karargâh ve eğitim merkezlerinde kısım amirliği, şube müdürlüğü ve enstitü sekreterliği yöneticilik görevleri yapan BİNGÖL, 2005-2007 yılları arasında Eğitim Yönetimi Teftiş Planlama ve Ekonomi, Psikolojik Danışmanlık ve Rehberlik yüksek lisans programlarından mezun oldu. Halen Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi İnsan Kaynakları Müdürü olarak görev yapmaktadır.

Denizcilik Sektörü İşe Alım Süreçlerinde Belirleyici Yetenekler Yeni Trend: Soft Skills

Bilgi ve teknolojinin adeta son sürat giden bir yarış arabası gibi hızla ilerlediğine şahit olduğumuz çağımızda; hiçbir kişi, kurum ya da kuruluşun bu ilerlemeye tepkisiz kalması beklenemez. Çağın bu anlamda dinamik yapısının sonucu olarak tarafların kendilerini söz konusu dinamik yapıya ayak uyduracak düzeyde geliştirmeleri, yenilemeleri ve muhatap oldukları insanların farkındalıklarını sağlayacak düzeyde bir konuma bürünmeleri doğal bir sonuç olarak kendini göstermektedir.

"Tarihsel sürece bakıldığında klasik iş modellerinde insan faktörü üzerine kurulu yapının, geleceğin sensörlü

fabrikaları ve otomasyona dayalı robot kullanımı ile işgücü piyasası üzerindeki muhtemel etkileri, toplumda bu sürece tehditkâr biçimde bakılmasının bir sebebi olarak değerlendirilebilir. Bunun temelinde, insanoğlunun geleceğin getireceklerini bilmemesi yatmaktadır. Gelecek Bilimci Roy Charles Amara'nın da ifade ettiği gibi, insanoğlu teknolojinin etkisini "kısa dönemde olduğundan fazla, uzun dönemde ise olduğundan az" tahmin etmeye meyillidir (Gürsakar, 2017). Önceden beri, üretim süreçlerinde insanın, tamamen insani özelliklerinden ötürü, pahalı ve hata yapmaya meyilli bir yapıya sahip olarak nitelendirilmesi, bu süreçte karşımıza çıkan emeğin

sermaye ile ikame edilmesi yönündeki gelişmelere dinamizm kazandırmıştır. Üretim süreçlerindeki robotlaşma, emeğin sermaye ile ikame edilebilirliğinin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Yine montaj hatlarında gerçekleştirilen, tekrara dayalı işlerin otomasyona devredilmesinin, niteliksiz işgücü istihdamını kısa dönemde azaltıcı bir etmen olarak düşünülmesi ve bunun yanı sıra, yüksek nitelikli işgücünün ise karar alma mekanizması olarak makine ile etkileşim halinde çalışmaya devam etmesi, yüksek nitelikli işgücüne olan ihtiyacı artırmaktadır." (1)

Görüldüğü üzere çağımızda meydana gelen gelişmeler iş hayatında her ne kadar makinelerin kullanılmasına, bu doğrultuda işgücünün azaltılmasına yol açsa da her türlü makine, cihaz ve otomasyon sistemlerinin çalıştırılması ve bakımı gibi ihtiyaçların karşılanması için, nitelikli insan gücünün varlığının olmazsa olmaz bir durumunun olduğu sonucunu ortaya koymaktadır.

Eğitim Felsefesine göre nitelikli insan, bir bakıma gerçek anlamda insan kavramı, eğitilmiş insanın tanımlanmasıyla yapılmaktadır. Gerçek anlamda eğitilmiş insan, insanoğlunun günümüze kadar getirmiş olduğu bilgi birikimiyle tanışık olan insanı tarif etmektedir. Buna göre insanoğlu kendisini bilimsel, dini, ahlaki, sanatsal, felsefi bilgiler ile donatması halinde gerçek anlamda insanlık vasıflarına yaklaşabilmekte olduğu söylenebilir.





Eğitim sistemlerine bakıldığında diploma veren okullarımızın bireyin eğitilmesinden ziyade belli bir alanda yetiştirilmesine ağırlık verdiğini, bu doğrultuda ağırlıklı olarak alana yönelik bireyleri yetiştirdiğini, asıl olması gerekenin ise, derinlemesine alan bilgisinin yanı sıra gerçek anlamda yukarıda belirttiğimiz bilgi türleri ile de tanışık olması gerektiğini söylemek mümkündür.

Eğitim kavramını, istendik yönde ve bireyin davranışında bilgi, beceri ve duygu (tutum) değişikliğinin sağlanması olarak tanımlamak gerekirse, eğitim sistemlerinde belirlenen hedef ve davranışlarda ağırlıklı olarak bilgi ve becerinin kazandırılmasında başarı sağlanırken, duygu eğitiminde ise somut geri beslemelerin arzu edilen seviyede olmadığı sonucuna varılabilir. Söz konusu eğitimsel ürünler bireyin iş hayatında da kendini göstermektedir.

İşe alım süreçlerinde adayın bilgi ve becerileri somut olarak diploma, sertifika, yeterlilikler olarak belgelendirilirken duygusal kazanımların herhangi bir belgesi söz konusu olamadığı gibi, bu özellikler ağırlıklı olarak seçim komisyonlarının yetkinliği ile ortaya çıkarılabilmekte ya da göz ardı edilebilmektedir.

Personel seçiminde doğru işe doğru personeli seçip konforlu meslek yaşantısını garantileyerek işletmelerin verimliliğini arttırmak tüm sektörlerin en büyük hedefi olduğunu söylemek mümkündür.

Dünya çapında işverenlerin cevap bulmaya çalıştıkları en temel husus, şirketlerin en fazla ihtiyaç duyduğu yetenek listesini ortaya koyarken birçok becerinin varlığı da bu vesileyle ortaya çıkmıştır. Bu becerileri yaparak, yaşayarakta deneyimliyoruz ki son yılların en çok ihtiyaç duyulan uzmanlıklarından Yapay Zekâ, Dijital Pazarlama ve Sosyal Medya Pazarlaması, Analitik Akıl Yürütme başı çekmekte, ama mesleki bir alanda profesyonelleşmenin yanı sıra kişisel gelişimin de aynı oranda yükselişe geçtiği görülmektedir. Özellikle iletişim, problem çözme, yenilikçilik, ikna yeteneği, iş birliği, uyumluluk, zaman yönetimi gibi kişisel özellikler bir işverenin iş arayanlarda arayıp bulmaya çalıştığı en önemli özellikler arasında yer almaktadır. (2)

Birçok sektörde olduğu gibi Denizcilik sektörü işe alım süreçlerinde de çeşitli seçim aşamaları uygulanarak personel seçiminin gerçekleştirildiğini söylemek mümkündür. Seçim aşamaları görevin gerekliliklerine göre

çeşitlendirilmekte olup, ön kayıt, belge toplama, kişilik testleri, yazılı sınav, ön sağlık, fiziki yeterlik, mülakat, uygulamalı meslek bilgisi sınavı olmak üzere çeşitli aşamalardan oluşabilmektedir.

Son dönemlerde işe alımlarda bir çalışanın sahip olması gereken becerilerin hard skills ve soft skills olarak iki gruba ayrıldığı söz konusudur.

Hard skills, bir iş ya da görev için kişiden beklenen genel yetenekler olarak tanımlanabilmekte ve diploma, yabancı dil bilgisi, office programları bilgisi gibi belgelendirilebilecek ya da beceri olarak somut gösterilebilecek yeteneklerdir. Hard skills'den kasıt iş konusundaki profesyonel bilgilerimizdir. Örneğin herhangi bir mesleği icra ederken (Doktor, Mühendis, Muhabir vs.) bildiğimiz ve görevi icra etmek için gereken temel bilgileri ifade etmektedir. Diğer yandan soft skills'in tam tersi olan hard skills kişinin işini yapabilmesi için ölçülebilir ve kanıtlanabilir yeteneklerin bütününe verilen isim olarak karşımıza çıkmaktadır.

Soft skills ise, ölçülmesi zor olan, soyut diyebileceğimiz beceriler olarak tanımlanmakta olup, kişilerde bulunan kişisel ve kişilerarası yetenekleri ifade etmektedir. Soft skills görünürlük kazanmak, ilişkiler kurmak ve bireyin kendisini geliştirmesine daha faz-

la olanak yaratabilmesi için oldukça önemli bir konudur.

İnce ya da yumuşak beceriler olarak da adlandırılan soft skills, açık kaynaklarda davranışsal beceriler, teknik olmayan beceriler ya da destekleyici beceriler olduğu gibi personelin nasıl çalıştığıyla ilgili teknik olmayan soyut beceriler olarak da tanımlanabilmektedir.

Bireyin çalışma hayatında meslektaşları ile nasıl bir etkileşim kurduğu, zaman kavramına nasıl yaklaştığı, ikna kabiliyetinin nasıl olduğu, sorunları nasıl çözdüğü, sorumluluk anlayışı, bağlılığı, işini nasıl yönettiği gibi beceriler son dönemde iş hayatında oldukça önem kazanmıştır.

Hard beceriler ne kadar gelişmiş olursa olsun çalışma hayatında başarı ancak ince beceriler olarak adlandırılan soft skills becerilerin geliştirilmesi ile mümkün olabilmektedir. Bu anlamda profesyonel işletmelerin işe alım süreçlerinde hard skills becerilerine kıyasla soft skills becerileri yüksek olan kişileri tercih etmeleri önem arz etmektedir.

Kuşaklar açısından bakıldığında neredeyse beş neslin bir arada yaşadığı ve beraber çalıştığı dünyada, bu nesillerin birbirini anlaması ve değişimin hızına ayak uydurulabilmesi için soft özellikleri ön plana çıkmaktadır. Aslo-

lan barış zamanı yönetimi değil, savaş zamanı yönetimidir. Burada da ön plana çıkan bireylerin ince yetenekleri, soft özellikleridir.

Soft skills becerileri, kişinin tecrübeleriyle, algılarının açık olmasıyla, gözlem yeteneğiyle, rol model aldığı yöneticileri ile problem çözmeye, çözüm üretme yatkınlığıyla, sosyalliği ve iletişim becerileri ile geliştirebilir.

Soft Skills becerileri, kişinin kendisiyle ve diğer insanlarla alakalı özellikler olmak üzere iki ayrı grupta ele alınabilir.

Kişinin Kendisi ile Alakalı Soft Skills Özellikleri:

Daha İyi Olma Zihniyeti: İçinde bulunduğumuz durum ne kadar zor olursa olsun bunun farkında olmak, gelişmeye, daha iyi olmaya açık olmak için bir fırsat olarak görebilme yeteneğidir. Başkalarını değiştirmeye ya da suçlamaya değil, kendini daha iyi hale getirmeye odaklanmaktır.

Kişisel Farkındalık: Kendimizi gerçekçi bir şekilde tanıyabilme durumudur. Kişiyi sınırlendiren, utandıran, usandıran, motive eden, ilham veren şeylerin neler olduğunu iyi bilmek ve iyi anlamaktır. Özellikle zor anlarda kendimizi objektif bir şekilde gözlemleyebilmek, içinde bulunduğumuz durumun davranışlarımızı nasıl etkilediğini algıla-

yabilmektir.

Duygu Kontrolü: Duygularımızı özellikle sinir, usanma, utanç gibi negatif duygularımızı kontrol edebilmek, sağlıklı düşünebilmek ve buna uygun kararlar verebilmektir.

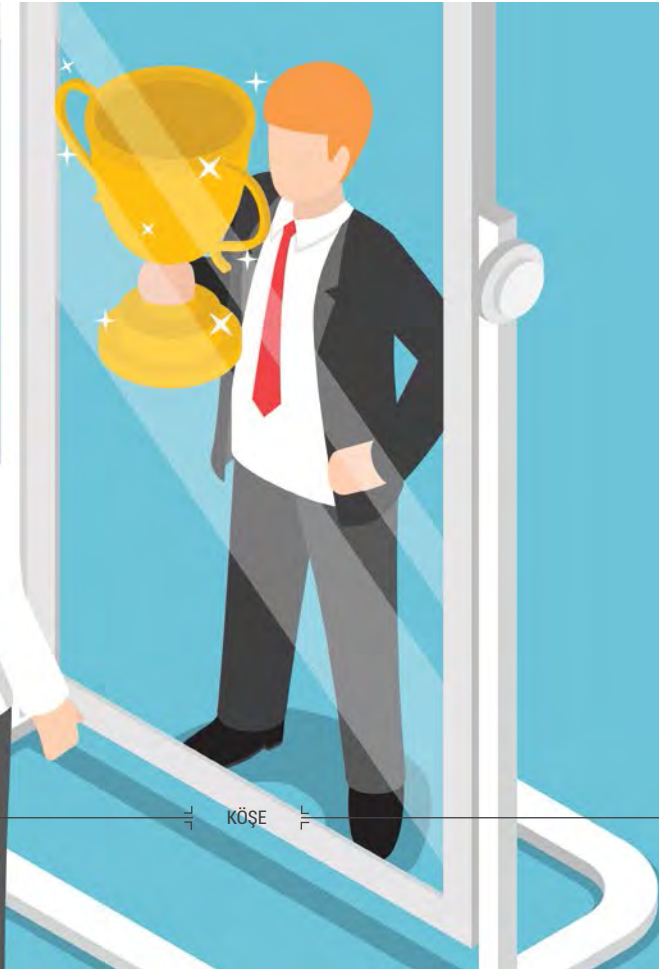
Özgüven: Kendimize ve önümüzdeki işi / sorunu halledebileceğimize olan inançtır. İhtiyacınız olan inanç da bireyin kendisindedir.

Stres Yönetimi: Zor anlarda sakin, dengeli kalmak, mantıklı düşünmeye devam edebilmektir. Stresin azaltılabilmesi, bu doğrultuda üretkenliğin artırılabilmesidir.

Unutmak ve Bağışlamak: Yapılan hatalardan dolayı bireyin kendisini ya da bireye yapılan hatalardan dolayı başkalarını bağışlamak hem özel hem de iş hayatı için çok önemlidir. Zihnin geçmişin tatsız olayları ile değil yüzde 100 kapasite ile yakın ve uzak gelecekteki planlarınıza odaklanabilmesidir.

Sabır: Karışıklık ya da kriz anında bir adım geri çekilip bekleyebilmektir. Böylece berrak bir şekilde durumu değerlendirip uzun dönem hedefler için fayda sağlayacak kararları verebilme-yi kolaylaştırmaktır.

Anlayış: Dile getirilememiş durumları ya da diğer insanların pozisyonlarını



ve bakış açılarını anlayacak duygusal ve düşünsel empati geliştirebilmektedir.

Pozitif Tutum/Kişisel Motivasyon: Özgüvenli, saygılı, hevesli, nazik, yüksek enerjili, dürüst, mizah anlayışı yüksek, arkadaş canlısı, iş-yaşam dengesi kurabilen bireyler olarak iş yaşamında bir adım  ne çıkabilmektedir.

Karar Alma: Hedeflenen amaç için bilinçli olarak yapılan bir seçimdir. Adım atmadan önce iyi planlama yapıldığından emin olabilmektedir.

Etik Değerler: Bireyin değerlerinin farkında olması, ayrıca iş yerindeki etik değerlere de saygı duymasıdır. Kısaca hem Şirketin kurum kültürüne hem de insanların sınırlarına gereken saygının gösterilmesidir.

Gözlem ve Adaptasyon: Hemen olayın içine girmektense bir süre gözlemlemek, değerlendirmek ve analiz etmektedir.

Sorumluluk: Bir kimsenin üstüne aldığı, yapmak zorunda bulunduğu ya da yaptığı bir iş için gerektiğinde hesap verme durumudur.

Yaratıcılık - Problem özme: Soğukkanlı olup problemi değerlendirmeye almak, ozmek için farklı yöntemler geliştirmektedir.

Zaman Yönetimi:  reticiliği ve verim-

liliği arttırmak amaçlı olarak, belirli aktiviteler üzerinde harcanan zamanı bilinçli bir Şekilde kontrol etme yöntemidir.

İkna Yeteneği: İletişimde sebep ve sonucu oturtarak iletişim kurulan kişinin algılama durumuna göre ikna bir toplumsal etkileme biçimidir. İnsanlara akılcı ve simgesel (ki her zaman mantıklı olmayan) yollarla bir fikir, tutum veya eylemin benimsetilmesine doğru kılavuzluk etme sürecidir. İknanın amacına ulaşmada kullandığı yöntem amaca doğru zorlamak yerine amacı ilgi çekici kılmaktır. (3)

Diğer İnsanlar ile Alakalı Soft Skills  zellikler:

İletişim Becerileri: Kişinin karşı tarafında yer alan kişi ya da kişilere etkili ve doğru bir iletişimi sağlayarak aralarında sürecek bir iletişim ilişkisi başlatan ve devam ettiren becerileri kapsar. Karşımızdakiler konuşurken aktif dinleme yapabilmek, sözlü ya da yazılı olarak kendimizi ifade edebilmektedir.

Takım alışmasına Yatkinlık: Farklı yetenekleri olan, farklı kişilikleri olan, çalışma stilleri farklı olan, Şirket içi pozisyonu ya da üzerinde çalışılan projeye olan motivasyonu sizden farklı olan kişilerle bir arada daha iyi işler üretmek için çalışabilmektedir.

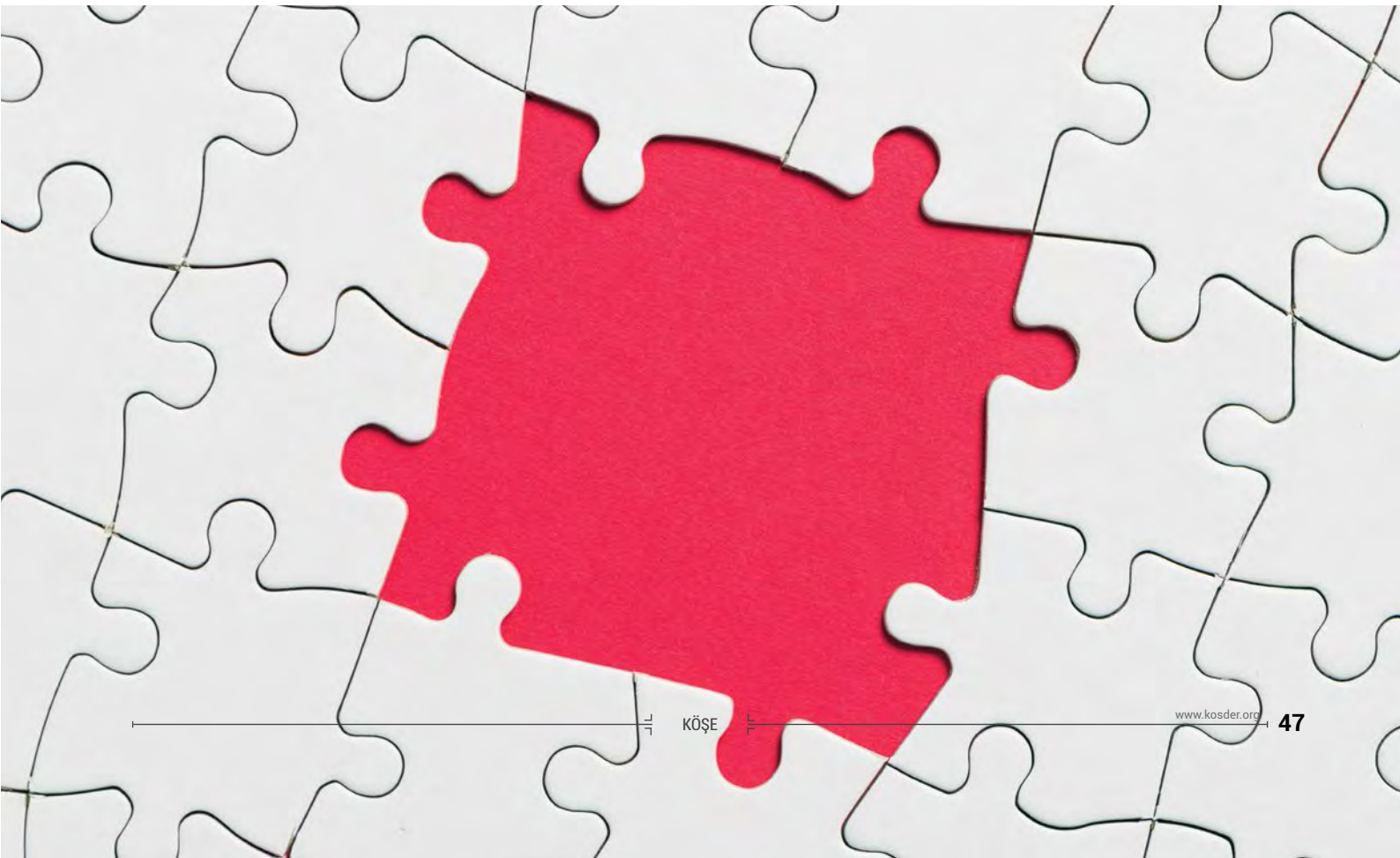
İnsan İlişkileri Kuvvetli: İnsanlarla kurulan ilişkilerde güven veren, ortak paydada buluşabilen, empati kurabilen, insanlarla iyi ilişkiler kurabilen insanlar için söyleyebileceğimiz bir yetenek olarak tanımlanabilir. Sosyal becerileri yüksek Şeklinde de karşımıza çıkabilir, iletişim becerileriyle oldukça paraleldir.

Sunum Yeteneği: alışmalarını, fikirlerini, çalışma sonuçlarını insanların ilgisini çekecek Şekilde sunmak ve diğer kişilerin düşünce ve üretimlerinin kendi fikrini desteklemesini sağlamaktadır.

Toplantı Yönetim Becerileri: İş hayatında toplantı öncesi planlama, toplantı sırasında zamanın ve sürecin yönetimi ve toplantı sonrası raporlama, bilgilendirme, takip gibi adımların uygulanmasını içeren faaliyetler bütününde gösterilen becerilerdir.

Kolaylaştırma Yeteneği: İlişkileri anlamak ve katılan insanların hissettiklerinden emin olmak olarak tanımlanabilir. En iyi sonucu en kolay yoldan alabilmek için takım arkadaşlarını koordine ve teşvik edebilmektedir.

Satış Yeteneği: Bir bireyin başarılı bir satış elemanı olma özelliğini yansıtır. İletişim becerileri, bilgi düzeyi, müzakere yeteneği ve sağlam kişilerarası beceriler, satış alanındaki başarı için gerekli temel yeterliliklerden bazıla-





rıdır. Bu sadece satış departmanında çalışanlarda olması gereken bir özellik değildir. Satılan şey illa bir ürün olmak zorunda değil, bir fikir, bir karar, bir hareket için de talep yaratabilmeniz gerekebilir.

Yönetim Becerileri: Bir yöneticinin bir organizasyondaki belirli görevleri yerine getirmek için sahip olması gereken belirli özellikler veya yetenekler olarak tanımlanabilir. Farklı yetenekleri, kişilikleri, motivasyonları, çalışma stilleri olan insanlardan yüksek performans gösteren bir takım yaratmak ve onları motive etmektir.

Liderlik Yeteneği: Bir topluma veya organizasyona fayda sağlayan, değişimi yöneten, etrafındakileri ideale ve hedefe yönlendirebilen özellikleri ifade etmektedir.

Mentorluk Yeteneği: Profesyonel hayatta deneyimsiz veya deneyimi az olan bireylere aynı yollardan geçmiş ve profesyonel hayatta danışanının ulaşmak istediği yere gelebilmiş kişilerin danışmanlık yapması ve yol göstermesidir. Mentorluk hizmeti alan kişiye "mentee" -akıl hocasından ders alan veya danışan- denilmektedir. Yarıcı, rehberlik edici ve diğer kişileri ge-

liştirebilecek feedback'ler / eleştiriler yapabilmek yeteneğidir.

Üstlerle İlişkiler: Yöneticilerle olan ilişkilerde, onların çalışmalarımızdan beklentilerini, performansımıza bakış açılarını yönetebilmektir.

Kendini Öne Çıkarabilme Yeteneği: Yeteneklerimizi ve başarabildiğimiz işleri iş yerindeki güce ya da insanları etkileme yeteneği olan kişilere proaktif olarak göstermektir. Yaptığımız muhteşem işleri sadece patronumuzun bilmesi yeterli değildir. Kendi itibarımızı, işlerimizi doğru kişilerin öğrenmesini sağlayarak da yükseltebiliriz.

Zor İnsanlar ile Başa Çıkabilmek: Çalışma hayatında zor insanların her zaman karşımıza çıkacağı bir gerçektir. Bu kişiler ile başa çıkmak için savaşmak yerine onları olduğu gibi kabul edebilmektir. Bu insanları kendinizi, yeteneklerinizi geliştirmek için bir fırsat olarak görebilmektir.

Zor ya da Beklenmeyen Durumlar ile Başa Çıkabilmek: Sakinliğin, stres seviyesinin korunması bu durumlarda en çok işinize yarayacak özelliklerimiz olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dengeli ve objektif bir şekilde düşünmeyi, düşüncelerinizi / planınızı organize etmeden hareket etmemeyi, karar almamayı gerektirir.

Ofis Politikalarına Hâkim Olmak: Çalışma hayatında her şirketin yazılı olmayan kuralları vardır. İyi gözlemler yaparak bu kuralların farkına varılması, uyum içerisinde kurallara riayet edilmesidir. Bu doğrultuda haksızlıklardan korunabileceği gibi, kariyerin daha ileri taşınabilmesi de mümkün olabilmektedir.

Etkileme Yeteneği: Kişilerin davranışlarını etkileme ve inandırma yolu ile değiştirebilme ve yönlendirebilme yeteneğidir. İnsanların fikirlerini, bakış açılarını etkilemek ama insanların sizin fikirlerinizi, bakış açınızı kendilerinininki gibi düşünmesini sağlamaktır.

Pazarlık Yeteneği: Bir konuda kimi kolaylıklar elde etmek ya da daha iyi bir çözüme varmak için yapılan görüşme olarak tanımlanabilir. Diğer insanların motivasyonunu, onları kararlı kılan çıkarlarını sezip, iki tarafı da mutlu edecek kazan kazan sonuçlar ortaya çıkarmaktır.

Network Kurma Yeteneği: İş yaşa-



mında karşılaştığınız insanlar ile girdiğiniz diyaloglarda onların sizin çevrenizde olmayı isteyecek kadar ilgi çekici olmaktır. Bu ilgi bazen eğlenceli ya da bilgili olmamızdır aslında.

Analitik Düşünme: Yaratıcı, inovatif, gözlemci, mantıksal düşünebilen, meraklı, araştırmacı, problem çözebilen, öğrenmeyi seven bireylerde analitik düşünme bulunmaktadır. İşverenler ise çalışanlarının değişime ayak uydurabilmesini, güncel olmasını istemekte, devamlı yeni fikirlerle gelecek süreci iyileştirmelerini beklemektedirler. Analitik düşünebilmek için güncelliği yakalamak, iş ile ilgili gelişmeleri takip etmek ve yenilikçi olmak gerekmektedir. Karşılaşılan her sorun için şikâyet etmek yerine çözüm üretmeyi denemektir.

İş Ahlakı: İş dünyasındaki ekonomik olaylarda dürüstçe davranarak, güven, saygı, adalet ilkelerine göre hareket etmeyi ilke edinmektir. İş ahlakına sahip kişilerin özenli, organize, rekabetçi, güvenilir, sorumluluk bilincine sahip, kendini işine adanmış, çalışkan, birden fazla görevi eş zamanlı olarak yerine getirebilme (multitasking), planlı, dakik, sonuç odaklı, stres yönetebilen, zamanı yönetebilen kişiler

güçlü bir iş ahlakına sahip olduklarını söylemek mümkündür. (4)

Görüldüğü üzere soft skills becerileri kişisel alışkanlıklarımızın çalışma biçimimiz üzerindeki etkilerini belirlerken öte yandan insanları pozitif anlamda nasıl etkilediğimize de katkıda bulunmaktadır. Bu doğrultuda soft skills, fark edilmemizi sağlamak ve daha fazla fırsat yaratmamız adına oldukça önemli beceriler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Çalışanlar için önemli olan mesleki becerilerden birçoğunu sadece okulda öğrenmenin zor olduğunu, her beceriyi bir sınıfta öğretmenin mümkün olmadığı gibi bir sınavla ölçmenin de mümkün olmadığını söylemek mümkündür. Bu bağlamda ölçülemeyen bu beceriler soft skills yani "yumuşak beceriler" iş hayatında sanıldığından daha fazla ön plana çıkmıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün ve başlıca denizcilik sigorta kuruluşlarının istatistiklerinde dünya denizlerinde günümüzde meydana gelen deniz kazalarının yüzde 60 ile yüzde 80 arasında insan faktörü kaynaklı olduğu verisi dikkate alındığında yukarıda detaylı olarak açıklanmaya çalışılan

soft skills özelliklerin iş hayatında olduğu gibi denizcilik sektöründe de aranılan olmazsa olmaz özellikler olduğu, istihdam edilen personelde hard özelliklerin yanı sıra belki de çok daha fazla soft skills özelliklere ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

Sonuç olarak; denizcilik sektörünün nitelikli personel ihtiyacının karşılanması amacıyla insan kaynakları birimleri tarafından yürütülen işe alım süreçlerinde ağırlıklı olarak uygulanan mülakat/görüşme yönteminde; işe alım sürecinde aday personelin nitelikli olması ile aday personelin nitelikli becerilerinin ortaya çıkarılabilmesi oldukça önem arz ettiği gibi nitelikli personel sayısının artırılmasıyla da denizde oluşabilecek maddi, manevi, çevresel zararların önüne geçilebilmesi mümkün olabilecektir.

Kaynaklar:

- (1) <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1037053>
- (2) <https://www.blogteb.com/is-dunyasinin-geleceğine-dair-ongoruler-soft-skills-nedir/>
- (3) <https://www.kooplog.com/ise-alimlarda-on-plana-cikan-soft-skills-nedir/>
- (4) <https://www.dahaiyisen.com/soft-skills-nedir>



Mustafa Burak Nalbant
Avukat

2017 yılında İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmuştur. 2015 yılında Cambridge Law Studi-o'da hukuk İngilizcesi eğitimi almış ve 2020-2021 yıllarında City, University of London'da deniz hukuku yüksek lisansını yüksek onur derecesi ile tamamlayarak mezun olmuştur. Yüksek lisansı sırasında yazmış olduğu ma-kale ile uluslararası ticari tahkim alanında "City Law School Prize for Excellence" ödülüne hak kazanmıştır. Hali hazırda Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi'nde Özel Hukuk alanında doktora öğretimine devam etmektedir.

İngiliz Hukuku Açısından Kurtarmanın Unsurlarına Genel Bir Bakış

Kurtarma, armatörler ve denizciler tarafından her ne kadar karşılaşılmak istenmese bile ihtiyaç halinde can simidi niteliğindedir. Kurtarma hem deniz hukuku hem de eşitlik prensibi üzerine inşa edilmiştir. Kurtarma 1938 yılında Lord Roche tarafından bir davada "denizde veya diğer sefer elverişli sulara, herhangi bir yasal zorunluluğu olmayanlar tarafından yaklaşan bir tehlikeden mülklerin kurtarılması için gönüllü verilen bir hizmet" şeklinde tanımlanmıştır. Kurtarma ücreti ise, kurtarma faaliyetini gerçekleştirenlere belirli şartlar dahilinde verilmektedir. Kurtarma ücreti eski Latin prensibi olan ve denizde can ve mal kurtaranların emeklerinin karşılığının verilmesi gerektiğini ifade eden "jus liquidissimum"a dayanmaktadır. Kurtarma ücreti ile ilgili

uyuşmazlıklar, kurtarma faaliyetlerinin başlaması ile birlikte kendilerine mahkemelerde yer edinmiştir. Bu yazının konusu olan profesyonel olmayan kurtarıcılar tarafından sözleşme olmaksızın yapılan kurtarma faaliyeti sonucu kurtarma ücretine hak kazanılıp kazanılmayacağı ise Admiralty Court'da özellikle 19. ve 20. yüzyılda sıklıkla rastlanmıştır. Konunun sınırlandırma ihtiyacını karşılamak ve teorik bilgilerin pratik olaylarla desteklenerek daha iyi anlaşılabilceği düşüncesi ile birlikte aşağıdaki örnek olay oluşturulmuş ve yazı bu örnek olay etrafında şekillendirilmiştir.

Örnek olay; büyük bir balıkçı gemisinin kaptanı olan İbrahim kaptan, Kuzey Denizi'nde seyir halinde iken bölgedeki bir geminin düzensiz bir

seyir sergilediğini ve haritalar üzerinde işaretlenmiş kayalara tehlikeli bir şekilde yaklaştığını radarından fark etmiştir. İbrahim kaptan, telsiz aracılığıyla gemi ile temas kurmuş ve diğer geminin kaptanının tutarsız ve anlamsız konuşmaları sonucu hasta veya bilincinin yerinde olmadığına kanaat getirmiştir. Gemiye acil yardım edilmesi gerektiğini düşünen İbrahim kaptan, gemiye mürettebattan birkaç kişinin gitmesi için talimat vermiştir. Mürettebat, köprü üstüne geldiğinde kaptanın baygın olduğunu ve gemide başka gemi adamı olmadığını tespit etmiştir. Sonrasında iki gemi arasında bir halat bağlanmış ve "Hogwarts" isimli gemiyi en yakın güvenli limana götürmüşlerdir. Kurtarılan geminin sahibi, kurtarma ücreti talebinde bulunan İbrahim kaptana, profesyonel

bir kurtarıcı olmadığını ve aralarında herhangi bir kurtarma sözleşmesi yapılmadığını söyleyerek ödeme yapmayı reddetmiştir. İngiliz mahkemelerinde dava açmaya hazırlanan İbrahim kaptana davasının esasını oluşturmak için verilecek olan hukuki mütalaanın içeriği aşağıdaki gibi olacaktır.

İçtihat hukukunun hâkim olduğu İngiliz hukukuna göre gemi sahibinin yapmış olduğu savunma kabul edilemezdir. Yaklaşık 400 yıl önce yaşamış, avukatlık ve yargıçlık yapmış olan Sir Edward Coke "reason is the life of the law, nay the common law itself is nothing else but the reason", "hukukun hayatı mantıktır, hatta teamül hukukunun kendisi mantıktan başka bir şey değildir" şeklinde ifade etmiştir. Bu sebeple risk alarak kurtarma hizmeti veren ve gerekli şartları sağlayan kaptana ücret verilmemesi mantığa aykırıdır. Pratik olayda gemi sahibinin iki temel argümanı mevcuttur.

Bunlardan ilki İbrahim kaptanın profesyonel bir kurtarıcı olmadığı, ikincisi ise aralarında sözleşmeye dayalı bir ilişki bulunmadığıdır. Olayla ilgili yorum yapmadan önce kurtarma hukukunun temelinde olan prensipleri incelemek gerekmektedir, çünkü sözleşmenin olmadığı durumlarda bu ilkeler etkili olacaktır.

Kurtarmanın herkes tarafından kabul edilmiş belirli bir tanımı bulunmamasıyla birlikte tüm tanımlarda kurtarma ücretine hak kazanılması için geminin tehlikede olması, kurtarmanın gönüllü olarak yapılması (gönüllü kavramı yazının devamında açıklanacaktır) ve kurtarmanın başarılı olması ortak şartlar olarak yer almaktadır. The Beaverford v The Kafiristan davasında hakim kurtarma ücretinin eşitlik ilkelerine dayandığını ifade etmiştir. Bu ifade her ne kadar doğru olsa da genişletilmeye ihtiyaç duymaktadır. Kurtarma hukukunun kurucusu olarak anılan Dr Lushington kurtarmanın özel hak ve kamu politikasının karışık bir sorunu olduğunu ileri sürmüştür, çünkü amaç yalnızca kurtarıcıyı ödüllendirmek değil ileride oluşacak risk durumlarında, hayatlarını tehlikeye atacak olan denizcileri teşvik etmektir. Ücret belirlenirken ise kurtarılan ve kurtarıcı arasında bir denge sağlanmalıdır. Böylece, kişiler arasında hakaniyet sağlanırken daha güvenli ve emniyetli denizler için kamu politikasına katkıda bulunulur. Aynı zamanda kurtarma ücreti ile kurtarılan malların zimmete geçirilmesi engellenir. Aksi takdirde, malların Davy Jones'un yanına gitmesinden ise bizde kalması daha iyi düşüncesi denizciler nezdinde oluşabilecektir. Felsefeciler her ne kadar denizcileri teşvik etmenin ahlak

ve insani etkenlerle mümkün olduğunu ileri sürse de günümüzde en etkili yolun ücret olduğu aşıkardır. 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Konvansiyonu'nda kendisine yer edinmiş bir kural olan, ücret kurtarılan malın veya geminin değerini aşamaz ilkesi her zaman dikkate alınmalıdır. Her ne kadar örnek olayda buna ilişkin bir durum söz konusu olmasa da belirtmek gerekir ki; kurtarılan malın sahibi için manevi olarak çok büyük öneme sahip olduğu bu sebeple değerinin üzerinde bir ücret verilebileceği argümanı hukuken geçerli değildir.

Kurtarma ücreti belirlenirken ilk olarak bakılması gereken kurtarılan malın ne olduğudur. Örnek olayda geminin kendisi olması sebebiyle ilk şartın gerçekleşmiş olduğu ifade edilebilir. Belirtilmelidir ki yalnızca insanın kurtarılması durumunda kurtarma ücretine hak kazanılmaz. Fakat ilginç bir bilgi olarak, kölelik bir zamanlar dünyanın maalesef gerçeği idi ve yine maalesef ki köleler eşya olarak kabul ediliyordu, bu sebeple kölelerin kurtarılması durumunda da kurtarma ücretine hak kazanılmaktaydı (Susanne M Burstein, "Saving steel over the souls, the human cost of U.S. Salvage Law).

Kurtarılan malın ne olduğu incelendikten sonra kurtarma tanımlarında





ortak olarak kullanılan tehlike, gönüllülük esaslı faaliyet ve başarı durumlarının varlıkları incelenecektir. Ücrete hak kazanılması için tehlikenin varlığı ile ilgili makul şüphe yeterli olacaktır. İngiliz hukukuna göre mahkemeler tehlikenin varlığından kesin olarak emin olmayı aramaz. Makul şüphenin ne olduğu konusunda ise ihtiyatlı ve tedbirli bir kaptanın kanaatine güvenmek en doğru sonucu verecektir. Kurtarma faaliyetinin gerçekleştirilmemesi halinde zararın oluşmama ihtimalinin olduğunu ileri sürmek ise mantıklı olmayacaktır. Tehlikenin büyüklüğü ücretin verilip verilmemesi hususunda etkili olmazken, miktarın belirlenmesi aşamasında etkili olacaktır. Denizde çok çeşitli tehlikeler mevcuttur. Kayaya çarpmanın ise ABD'de 1983 yılında görülen B.V. Bureau Wijsmuller v. United States davasında bu tehlikeler arasında olduğu karara bağlanmıştır. Bu bilgiler örnek olaya uygulanacak olursa, İbrahim kaptan Hogwarts gemisinin kaptanı ile iletişime geçmiş ve ters giden durumların olduğunu fark ettiğinde mürettebatından birkaç kişiyi gemiye yönlendirmiştir. Kaptanın baygın olması ve geminin kayalara yaklaşıyor olması sebebiyle gemiyi en yakın güvenli limana götürmüştür. Anlaşılmaktadır ki pratik olayda tehlikenin varlığı açık bir şekilde mevcuttur.

maktadır ki pratik olayda tehlikenin varlığı açık bir şekilde mevcuttur.

Kurtarma hukukunda kullanılan gönüllülük kavramı yardım faaliyetlerinde ki karşılık beklemeden yapılan eylemlerle karıştırılmamalıdır. Gönüllülüğün kasıt, kurtarıcı ile gemi sahibi arasında tehlike oluşmadan önce meydana gelmiş bir hukuki yükümlülüğün bulunmamasıdır. Tehlike gerçekleşmeden önce kurtaran ile gemi sahibi arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmamalıdır. Tehlike anında sözleşmenin yapılma halinde ise profesyonel kurtarma söz konusu olmaktadır fakat pratik olayda bu durum söz konusu olmadığı için detaylara bilinçli olarak yer verilmemiştir. Bu konunun özü Clan Steam davasına bakıldığında çok açık bir şekilde anlaşılabilir. Bu davada taraflar aynı sigortacıdan, sigortacının poliçe kestiği diğer sigortalıların kurtarmaya ihtiyaç duyması halinde yardım zorunluluğunu içeren bir poliçe satın almışlardır ve Lord Clerk ise kurtarma ücretine, bu poliçenin varlığı sebebiyle hak kazanamayacağına hükmetmiştir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, hukuki yükümlülük yalnızca sözleşmeye dayalı ilişkiden değil, kamusal yükümlülükler gereği de olabilir. Bu

sebeple, kurtarma faaliyeti için resmi bir zorunluluk varsa gönüllülük şartı gerçekleşmeyecektir. Gönüllülük ilkesi incelenirken ahlaki yükümlülükler dikkate alınmamaktadır. Böylece kişinin insanlık görevini yaptığı iddia edilerek teşekkür etmekle yetinilmeyecek ve kurtarma ücreti verilecektir. Pratik olayda gönüllülük şartı sağlanmıştır ve bu şartın sağlanmadığını iddia eden taraf iddiasını ispat etmekle mükelleftir.

Son olarak kurtarma ücretine hak kazanılması için kurtarma faaliyetinin başarılı olması gerekir. Eğer başarı sağlanmazsa hak talep edilemez. Burada "no cure – no pay" ilkesi geçerlidir. Kurtarıcı büyük bir kaynak ve zaman harcarsa, gemisi için risk alsan bile eğer başarılı olamazsa ücrete hak kazanamaz. Bu ilkenin uygulanması için taraflar arasında bir sözleşme yapılmasına gerek yoktur. Fakat tarafların sözleşme yapması halinde elbette bu kural sözleşme serbestisi gereği kaldırılabilir. Kurtarma hukukunda üzerinde tartışılan konulardan bir tanesi ise kurtarıcının ihmali dolayısıyla geminin veya malın zarar görmesi halinde sorumluluğun kime ait olacağı konusudur. Kurtarma sözleşmesi söz konusu olan Tojo Maru davasında,

kurtarıcının ihmali nedeniyle gemide patlama yaşanmış ve gemi zarar görmüştür. Mahkeme hizmet ifa edilirken, gerekli özenin gösterilmesi gerektiği bu sebeple armatöre verilen zararın kurtarma ücretinden kesilerek ödenmesine karar vermiştir. Pratik olayda, gemiye herhangi bir zarar verilmeden en yakına limana götürülmesi nedeniyle başarı şartı gerçekleşmiştir.

Günümüzde profesyonel kurtarma, teknolojinin ve iletişim araçlarının gelişmesi ile birlikte gönüllü kurtarmaya nazaran çok daha fazla gerçekleşmektedir. Bu sebeple tehlike anında kullanılabilecek standart sözleşmeler oluşturulmuştur. Bunlar arasında en çok kullanılan ve bilineni ise Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF)'tir. Profesyonel kurtarmada gönüllüden farklı olarak tehlikenin varlığını ispat etme gereksinimi bulunmamaktadır. Ayrıca Glengyle davasında hükmedildiği üzere profesyonel kurtarıcılara kurtarma ücreti daha fazla verilir. Çünkü bu gemiler, eğitimli mürettebatı, güçlü pompaları ve özel teçhizatları ile hazır olarak beklemektedirler. LOF'un geçerli olduğu kurtarmalarda uyuşmazlık çözüm merkezi mahkemeler yerine Lloyd's tahkimidir. Her ne kadar profesyonel kurtarmalar yaygınlaşsa da belirtmek gerekir ki kurtarma hukukunun teme-

lini oluşturan ilkeler 21. yüzyılda da halen geçerliliğini korumaktadır. Dolayısıyla bir sözleşme yoksa bu ilkeler uyuşmazlıklara uygulanacaktır. Pratik olayda olduğu gibi profesyonel olmayan kişilerin kurtarma ücretine hak kazanamayacağını iddia etmek, tüm kurtarma yasalarına karşı durmak ve sektörün denizlerin güvenliği amacıyla teşvik etmek için yıllardır geliştirdiği mekanizmaları yok saymak demektir.

Sonuç olarak kurtarma hukukunun kuruluşuna geri dönüp bakıldığında Dr Lushington'un belirttiği gibi kurtarma sözleşme esaslarına dayanmamaktadır. Buna ilişkin İngiliz mahkemelelerinde verilmiş birçok karar mevcuttur. Kurtarma, kaptanın veya armatörün reddetmesi halinde gerçekleştirilemez. Fakat kurtarma teklifinin kabulü bir gereklilik değildir. Mahkeme tarafından ihtiyatlı bir armatörün kurtarma talebinin reddetmeyeceği kanaati oluşursa kurtarma ücretine hükmedilecektir. Olayda, gemi kaptanının bilincinin yerinde olmadığı göz önüne alındığında armatörün kurtarmayı reddetmeyeceği aşikardır. Bu sebeple "teşekkürler fakat biz sizden yardım talep etmedik" ifadesi geçerli bir savunma olmayacaktır. Pratik olayda İbrahim kaptan tehlike, gönüllük ve başarı ilkelerinin gerçekleşmesi nedeniyle kurtarma ücretine hak kazan-

mıştır. Böylece denizciler olası tehlike durumlarında teşvik edilerek denizlerin güvenliği korunacak ve kurtarma hukukunun kaynağına bağlı kalınacaktır.

Kaynakça:

- B.V. Bureau Wijsmuller v. United States, 702 F.2d 333, 335, 339 (2d Cir. 1983).
The Clan Steam Trawling Co., Limited v Aberdeen Steam Trawling and Fishing Co., Limited (1908)
S.C. 651
The Beaverford v The Kafiristan [1938] A.C. 136
Michale Lobban, "The common law mind in the age of Sir Edward Coke" Amicus Curiae (Bicester, England), 2001 (33)
Stephen Waddams, "Dr Lushington's contribution to the law of maritime salvage" (1989) 1 LMCLQ 2. Shamseer Mambra, "The real story behind the Davy Jones Locker" (Marine Insight, 20 March 2020)
The International Convention on Salvage 1989
The Clan Steam Trawling Co., Limited v Aberdeen Steam Trawling and Fishing Co., Limited (1908) S.C. 65
The Owners of the Motor Vessel Tojo Maru Original Appellants Cross-Respondents v N. v. Bureau Wijsmuller Original Respondents Cross-Appellants [1971] 2 W.L.R. 970
Owners of the Glengyle v The Neptune Salvage Co Ltd [1898] A.C. 519





Doç. Dr. Özgür Özgüç

İstanbul Teknik Üniversitesi Öğretim Üyesi

2002 yılında İTÜ'den aldığı Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği lisans eğitiminden sonra açık deniz yapılarının mukavemeti ve yorulması alanında yaptığı çalışmalarla 2006 senesinde UK Glasgow Üniversitesi'nden doktor unvanı almıştır. Özellikle açık deniz yapıları (offshore) ile uzmanlık alanına yönelik çalışmalarını Japon petrol şirketi INPEX E&P Avustralya ve Güney Kore, Fransız petrol şirketi TOTAL E&P İngiltere, Det Norske Veritas Norveç ve Singapur ve Bureau Veritas gibi şirketlerde 15 yıl boyunca uzman mühendis ve yönetici düzeyinde sürdürmüş olup; aynı zamanda bu ülkelerde; tasarımcılara, tersanelere ve armatörlere yönelik eğitimler ve seminerler sunmuştur. Son 19 yılda uluslararası bilimsel dergi ve konferanslarda 56 çalışması yayımlanmıştır. Mayıs 2017 tarihinden beri İTÜ Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği ve İTÜ-KKTC Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü'nde öğretim üyesi olarak çalışmaktadır.

Türkiye'nin Enerjide Dışa Bağımlılığını Azaltacak Hamlesi: Offshore

Açık deniz (offshore) gemi ve platform faaliyetleri son yıllarda hızla artarak başlı başına bir endüstri oluşturmuştur. Deniz şartlarına ve kullanım (sondaj, üretim) amaçlarına bağlı olarak çok çeşitli tipleri geliştirilmiştir. Bu yapıların tasarım ve üretimi oldukça gelişmiş teknoloji ve bilgi düzeyi gerektirmektedir. Bu makale günümüzde yaygın olarak kullanılan açık deniz yapılarını tanıtmayı, tasarım ve üretim ilkelerini genel hatlarını ele almayı amaçlamıştır.

Uzun bir kıyı şeridine sahip olan ülkemizde denize dönük çalışmalar gün geçtikçe artmakta ve buna paralel olarak deniz yapıları çeşitlenmekte ve yaygınlaşmaktadır.

Petrol platformlarının yanı sıra denizlerdeki depolama tanklarının, tanker yükleme platformlarının, kazıklar üzerine inşa edilen deniz yapılarının ve denizaltı boru hatlarının da açık deniz yapıları grubuna girdiği ve açık deniz faaliyetlerinin araştırma, tasarım, makina imalatı, yapı inşası ile birlikte yapının işletim suresince bakım ve onarımına da içerdiği göz önüne alındığında bu endüstrinin büyüklüğü ortaya çıkar.

Denizlerimizde petrol ve doğal gaz araştırma ve üretimi gündemde olduğundan, ülkemizin jeolojik yapısına, denizlerimizin özelliklerine ve ihtiyaçlarına en uygun açık deniz yapılarını geliştirmek zorundadır. Bu üniversitelerimizin, ilgili devlet kuruluşlarının ve özel sektör firmalarının ortak çar-



Şekil 1: Jack-up ünitesi

lışması ve katkıları ile gerçekleşebilir.

Açık deniz yapılarını yüzen yapılar ve sabit yapılar olmak üzere başlıca iki gruba ayırabiliriz.

Yüzen Yapılar

Kriko tip (jack-up), yüzey (floating) ve yarı batıklar (semi-submersible) bu grupta yer alırlar. Kriko tip yapılar deniz tabanına oturan ayaklar ve bu ayaklar üzerinde yükselip alçalabilen hareketli bir çalışma platformundan oluşurlar (Şekil 1). Bu tip yapı proje sahasına yüzdürülüp getirildikten sonra ayakları deniz tabanına oturtulur ve çalışma

platformu istenilen seviyeye yükseltir. Kullanımları 100-150 metreden sığ sularla sınırlı olmasına ve platformun taşıma kapasitesinin yüksek olmasına rağmen, araştırma safhasında kullanılan hareketli yapıların yüzde 60'ı jack-up tiptir. Bu tip yapıların tercih edilmesinin başlıca nedenleri maliyeti nispeten ucuz ve hafif olmaları ile birlikte hareket kabiliyetlerinin yüksek olması ve sert deniz şartlarından etkilenecekleridir.

FPSO gemileri gelişmiş ve kompleks bir gemi özelliği taşır. FPSO kelime anlamıyla Floating Production Storage and Offloading yani yüzer üretim, de-



Şekil 2: FPSO Ichthys Venturer, INPEX Australia

polama ve tahliye gemileridir (Şekil-2). Bu tarz gemiler kendi başlarına birer rafineri özelliği taşır ve bu gemide çalışan personel sayısı 150-200 civarındadır. Deniz dibinde sondaj yapılarak bulunan petrol gemi içerisinde rafine edilerek ayrıştırılarak depolanır ve daha sonra dubalara, crude oil gemilere, suezmax gemilere ya da boru hatlarıyla depolanan ürün tahliye edilir.

Afrikada, Brezilyada, Avustralyada ve Guyanada yeni kaynaklar bulunmuştur. Petrobras, CNNOC, Total, Exxon Mobil, Chevron, Shell, Inpex ve BP en çok FPSO hizmeti alan firmalardır. Angola ve Nigeria Afrika kıtasındaki en büyük marketlerdir. Petrobras firması tek başına en büyük FPSO operatörü olup diğerleri ise CNOOC, Shell, Total,

Exxon Mobil olarak yaklaşık 30 tane FPSO işletmektedirler. Dünya üzerinde en çok FPSO hizmeti sağlayan firmalara baktığımızda ise; MODEC, SBM OFFSHORE, BW OFFSHORE ve Yinson firmaları karşımıza çıkmaktadır.

Yarı batıklar, batık dubalar (tekne-ler) üzerinde yükselen kolonlar ve bu kolonlar üzerinde oturan bir platformdan oluşurlar (Şekil 3). Yapı çelik halatlarla deniz tabanına bağlanır ve denge halatların gerilmesi ile sağlanır veya dinamik konumlanma ile sağlanır. Yarı-batıkların diğer hareketli yapılara kıyasla en önemli üstünlükleri taşıma kapasitelerinin nispeten yüksek olması ve çevresel deniz şartlarından etkilenmeden 3000 metreye varan su derinliklerinde çalışabilmeleridir.

Sabit Yapılar

Ceket tip (jacket type) çelik yapılar dünyada petrol üretimine dönük çalışmalarda sığ denizde en yaygın olarak kullanılan yapılardır. Bu tip yapılar, "ceket" olarak anılan kafesli çelik ayaklar ve bunların üzerine yerleştirilen çalışma platformu (güverte) ve üst modüllerden oluşurlar (Şekil 4). Genellikle ceket ve güverte ayrı ayrı imal edilip proje sahasına taşındıktan sonra yerinde birleştirilir. Bu tip yapıların dengesi genellikle deniz tabanına kazıklarla bağlanması ile sağlanır. Yüksek taşıma kapasitesi nedeniyle çelik yapılar özellikle üretim amaçlı platformlarda yaygın olarak kullanılmaktadır.



Şekil 3: Semi-submersible Ichthys Explorer, INPEX Australia



Şekil 4: Jacket ünitesi

Açık Deniz Yapılarında Tasarım Aşamaları

Tasarımda ana amaç güvenli, fonksiyonel, ekonomik ve belirli süresi içinde deniz çevresel ve insan faktörleriyle olabilecek yüklerle karşı koyabilecek yapılar üretmektir. Açık deniz yapılarının diğer mühendislik yapılarından en önemli farkı, yapının imal bölgesi ile işletim bölgesinin tamamen farklı olması ve yapının değişik aşamalarında farklı karakterde yüklerin etkisinde kalmasıdır. Bu nedenle, bu tür yapılar tasarlanırken yapının tümünün veya parçalarının karada imal edilmesinden başlayarak kullanım süresi bitinceye kadar olan tüm aşamalar tek incelenmelidir. Bu aşamalar;

a-İmalat; yapının tümünün veya parçalarının karada, korunaklı sularda ve/veya mavnalar üzerinde imal edilmesidir.

b-Taşıma; yapının tümünün veya parçalarının proje sahasına (işletim yerine) taşınmasıdır. Kıyıda imalatı tamamlanmış yapının denize veya mavnalar üzerine indirilmesi ve mavnaların korunaklı sularda demirlenmesi de bu aşamaya dahildir.

c-Yerleştirme ve Montaj; yapının proje sahasında mavnalardan indirilerek montajı ve/veya batırılması ile montajından, normal işleme geçinceye kadar olan süredeki tüm yerleştirme, demirleme ve kazık çakma çalışmalarıdır.

d-İşletim; yapının tüm olarak yerleş-

tilmesinden kullanım dışı kalıncaya kadar olan süredir.

e-Söküm; yapının yerinden sökülüp, başka bir bölgeye taşınmasıdır.

Offshore Sektöründe TPAO'nun Rolü

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin denizlerdeki petrol ve doğal gaz potansiyelinin tespiti ve üretimi amacıyla yapılan faaliyetlerinin öncülüğünü TPAO yapmaktadır.

Ülkemizin petrol ve doğal gaz kaynaklarını ekonomimize kazandırmak amacıyla, deniz araştırma, arama ve işletme ruhsat alanlarında sismik veri toplama projeleri, başlangıçta hizmet

alımı şeklinde gerçekleşirken, 2013 yılında TPAO envanterine katılan Barbaros Hayreddin Paşa sismik arama gemisi sayesinde yürütülmüştür.

Türkiye'nin ilk milli sondaj gemisi olan Fatih Sondaj Gemisi, 2017 yılında TPAO envanterine katılmıştır (Şekil 5). 2018 yılında Yavuz Sondaj Gemisi'nin de TPAO envanterine katılmasıyla derin deniz arama kabiliyetleri artmıştır.

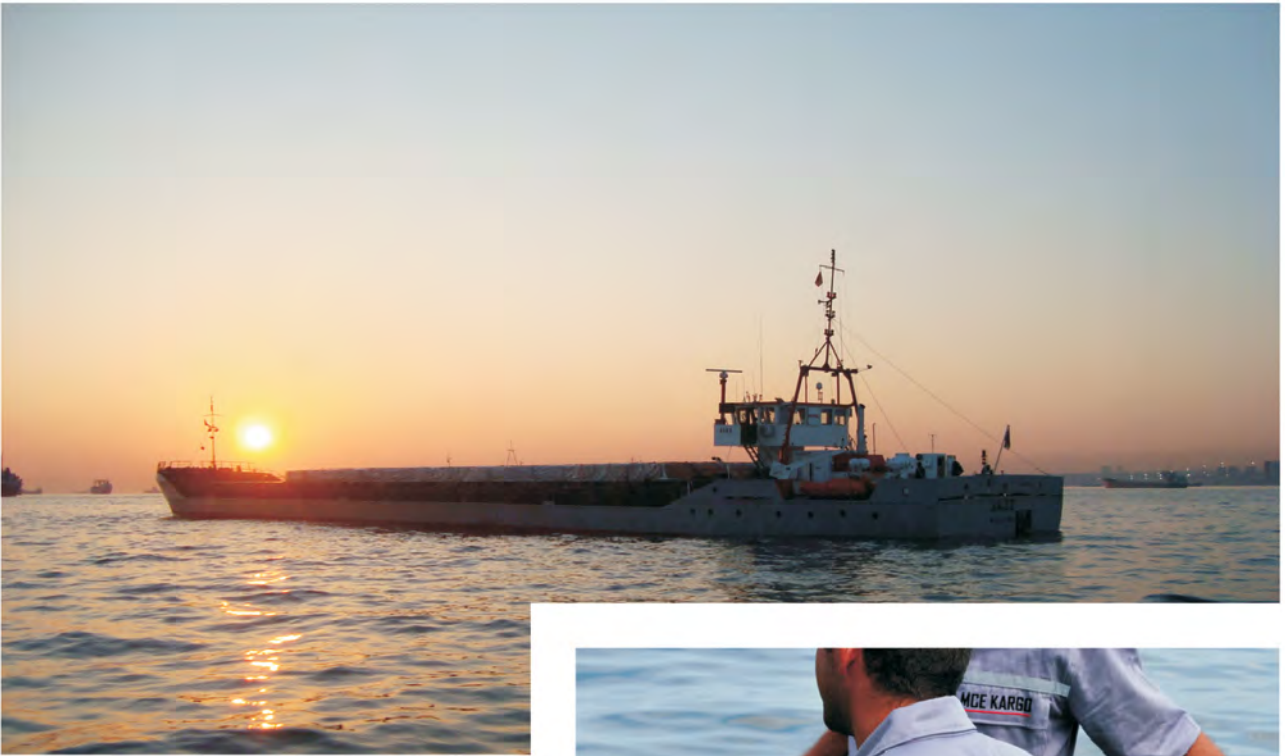
Türkiye'nin sondaj gemi filosunda halen Fatih, Kanuni ve Yavuz sondaj gemileri bulunuyor. Üç sondaj gemisi de 6. nesil ultra derin deniz sondaj yeteneğinde. Gemiler, dünyanın en derin çukuru olan Mariana Çukuru'ndan daha derinde 12 bin metrenin üzerinde yüksek basınç altında deniz sondajı yapıyor.

Mevcut üç gemisi de 6. nesil olan TPAO, West Cobalt gemisini alarak filosuna 7. nesil sondaj gemisi eklemiş oluyor.

Deniz dibinde yapılan petrol ve doğal gaz aramaları maliyetlerinin çok yüksek olduğu bilinse de TPAO bünyesinde kurulan OTC (Offshore Technology Center) ve ilgili diğer departmanların yerli dizayner ve tersaneler ile ortak çalışmalar yaparak inşa edilebilecek offshore petrol ve doğalgaz üretim platformlarının ve destek gemilerinin millileştirme hamlesi altında devlet bütçesinde önemli tasarruf yaratmasının yanı sıra, ülkenin bu sektördeki teknolojisini de geliştirecek, istihdamı artıracak, orta ve uzun vadede ihracat girdisi yaratacağıdır.



Şekil 5: Fatih sondaj gemisi, TPAO



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com



Hülya Güler

SheFarers Platformu Ortak Kurucusu

Denizcilik hayatına 2009 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü ile başladı. 2014 yılında mezun olduktan sonra Arkas Denizcilik'e ait gemilerde 4 yıl boyunca çalıştı. 2018 yılı ortalarında Nippon Paint Marine firmasında bir yılı geçkin ofis ve tersane tecrübesinden sonra deniz hayatına dönme kararı aldı, şu anda Royal Caribbean International firmasında "Bridge Officer" olarak denizcilik hayatına devam ediyor. Karada olduğu süreçte birçok denizci kadın haklarına yönelik girişimlerde bulundu. Bunlardan en önemlisi GEMIMO - SheFarers Platformu olup bu kuruluş aktif olarak ulusal ve uluslararası faaliyetlerine devam etmektedir.



Başarıya Giden Yolu Aramak...

"Bir kimsede azim olmazsa bilgisi ölüdür, bilgiye yaşam veren şey azimdir." der Von Goethe.

Her meslekte olduğu gibi bizim mesleğimizde de azimle, sabırla ve özveri ile çalışmak profesyonel yaşamımızda bizleri dilediğimiz rotasyona götürür.

Mesleğe başladığımız andan itibaren karşılaştığımız zorlukları saymakla bitiremem. Yaşamdan, karadan uzakta aylarca toprağa adım atmadan, yoğun tempoda deniz tatlı cilveleriyle boğuşmak herkesin harcı değil! Öncelikle bilin ki hangi şirkette, hangi gemide olursanız olun, orada olmakla bile birçok şeyi basarmış ve aşmışsınızdır. Bir sonraki adım sizin emellerinize ve hatta hayallerinize kalmış. Simdi benim de kendi meslek hayatımda takip ettiğim veya etmeye çalıştığım adımları sıralayalım.

Birincisi; öncelikle ne istediğine karar

ver! Bu keskin bir çizgin olmasın ancak hep hedefinde dursun. Örneğin; benim okuldan mezun olduktan sonraki amacım kimyasal tankerde zabıt olmaktı ve bu amaca uyacak şekilde de stajlarımı kimyasal tankerde tamamlamıştım. Mezun olduktan sonra birçok tanker firmasına başvurduğum, hepimiz bu yollardan geçtik; öğrenci kardeşlerim sizler de bu arayışı tecrübe edeceksiniz. Başlangıçta tabii ki bilinen büyük tanker firmaları ile görüştüm... O zamanlar birçoğu hala gemilerinde kadın çalıştırmıyordu ve bunu söylemekten çekinmiyorlardı. Zaman kaybetmemek için sonrasında hedeflerimi küçültüp başka firmalara da başvurduğum ancak sonuç aynıydı. Dönem arkadaşlarım neredeyse bir kontrat tamamlamışken ben hala şirket bulmanın peşindeydim ve o anda bir karar vermem gerekiyordu. Tanker gemisi hedefimi bir kenara bırakıp deniz tecrübesi kazanmanın daha önemli olduğu konusunda hem ben

hem de çevremde mesleki tecrübesine güvendiğim, mentorüm diyebileceğim kişilerle hem fikir olduk. Sonrasında rotasyonum değişti ve her şey tam da istediğim gibi oldu. Yani sonuç olarak evet, bir hedefim vardı ve elimden gelenin fazlasını yapmıştım. Bu emek sonrası ilk amacıma ulaştım mı? Hayır! Ancak bu durum beni başka başarılarla ve tecrübelerle sürükledi. İleriye yönelik her adımınız, her çabanız illa ki karşılığını bulacaktır. Asla vazgeçmeyin!

İkincisi; kararın doğrultusunda neler yapacağının ve hedefe nasıl ilerleyeceğinin yollarını düşün. Bu hedef; çabalıktan, uğraşmadan birilerinden yardım beklemekle gerçekleşmeyecek bunu bil! Araştırmacı olmak, sosyal olmak, mesleği ve yenilikleri takip etmek, sektörden ve gelişmelerden haberdar olmak sizi bir adım öne götürecektir. Bunları zevkle ve istekle yapabilmenin en büyük gerekliliği ise;



mesleği sevmekten ve saygı duymaktan geçer. Araştırmanızı yaptıktan sonra çevrenizde mentorünüz edindiğiniz kişilere kendi hedefiniz doğrultusunda takip etmeyi düşündüğünüz rotasyonları danışın. Her zaman beklenmedik dalgalara karşı alternatif bir rotanız olsun. Yine kendimden örnek vermek gerekirse, denizcilik hayatımı şekillendiren konteyner tecrübemden sonra artık başka bir yola gitmenin zamanı gelmişti. Hedefimde ilerleyebileceğim iki ayrı rotam vardı ki bu rotaları kendim çizmiştim; artılarıyla ve eksileriyle değerlendirip sonucunda bu rotalardan birini seçtim. Seçenekleri değerlendirirken risk almaktan korkmayın.

Üçüncüsü ve sonucusu ise; karar verdiğiniz rotada, ne kadar öncesinde tüm planlamayı yapsan da, karşına birçok farklı hesap etmediğin zorluklar çıkacak. İşte burası en kritik ve en önemli nokta! Bu zorluklar karşısında

sabretmeden, azmetmeden, çalışmadan, özveri göstermeden durursan maalesef hedef gittikçe senden uzaklaşacak. Ben seçtiğim rotada sakin denizlerde seyretmeyeceğimi biliyordum ve buna hazır olduğumu düşünüyordum. Ancak sandığımdan daha fazla çalışmam, sabretmem, öğrenmem gerekti. Tabii ki pes etmeden önümüzdeki hedefe, Türk denizciliğine ayrıca Türk denizcilerine sağlayabileceğim yararı düşünüp daha da sardım.

Bu kısma kadar yazdıklarımı denizci öğrenci kardeşlerimin meraklarını gidermek ve bir nebze de olsa yol göstermek amacıyla paylaşıyorum. Umuyorum ki ifade ettiklerim sizleri cesaretlendirir.

Ben bu adımları izleyerek dünyanın en büyük yolcu firmasına 2020 yılında başvurum sonrası geçtiğim mülakatlar sonunda kabul aldım. Çalıştığım

firma Royal Caribbean International kısaca; 1968 yılında kurulan, her zaman yenilikçi ve farklı oluşuyla kuruluşundan itibaren sektöre dinamizm katmış ve denizde inovasyonu teşvik eden ve sahip olduğu her gemi sınıfı tam mimari bir harika ve bir yolcu gemisinde mümkün olabilecek her türlü donanıma sahip gemi seyahati düşünüldüğünde akla ilk gelen isimlerden biridir.

Böylesine büyük bir yolcu firmasında çalışan ilk Türk kadın zabıt olmanın gururunu yaşıyor, temsilini layığıyla yerine getirmek için elimden geleni yapıyorum. Şuanki hedefim bu sektörde sayımızı daha da artırmak, şu süreçte gururla söyleyebilirim ki gün geçtikçe sayımız artıyor ve artmaya devam edecek. Yeni rotalarda buluşmak ümidi ile.



Ufuk Çeyrek Ural

Yazar

“Denizcilik sektöründeki ilk yıllarımda en büyük engel kadın olmamdı.”

Zorluklarla baş etmek ve en iyiye ulaşmak için harcanan çaba ve ortaya konan mücadeleler, çok sayıda esere ilham kaynağı olmuştur. Aynı zamanda soluksuz okuyabileceğiniz gerçek hikâyelerin de ortaya çıkmasına vesile olan bu yaşanmışlıkları, baş rol oyuncularından dinlemek ayrı bir bakış açısı sunar okurlara. Bizler de bu sayımızda, okurlarına farklı ufuklar açan Yazar Ufuk Çeyrek Ural'la “Yolun Açık Olsun” kitabını, denizciliğe ve hayata dair yaşadıklarını konuştuk.

Öncelikle kısaca sizi tanıyabilir miyiz?

18 Kasım 1957 Zonguldak doğumluyum. Ereğli Kömürleri İşletmesi (EKİ) Yayla Özel İlkokulu ve Zonguldak TED Koleji devamında 10. sınıftan sonra 1975 yılında Şişli Terakki Lisesi'nden mezun oldum. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesine girdim. Aynı yıl, 1975'de Zihni Denizcilik'te iş hayatıma başladım.

1980 yılında Hukuk Fakültesinden mezun olup avukatlık stajımı da tamamlamama rağmen aradan geçen 5 yıl içinde Gemi Kiralama Brokeri olarak sektörde iyi bir isme ve pozisyona ulaşmış olduğum için fiilen avukatlık yapmayarak denizcilik sektöründe çalışmaya devam ettim. İlerleyen yıllarda brokerlik ve yöneticilik görevlerimin yanı sıra Türk Deniz Eğitim Vakfı'nda (TÜDEV) deniz işletmeciliği dersi verdim.



33 yıl süren denizcilik sektöründeki iş hayatımın ardından eşimle birlikte 200 yıllık bir konağı satın alıp restore ettirerek Safranbolu'ya yerleştik. Böylece 9 odalı butik otelimizle turizm sektörüne adım atmış oldum. Safranbolu'da kaldığımız 10 yıllık süre içerisinde, mezuniyetimden tam 30 yıl sonra avukatlık yapma olanağına da sahip oldum.

2016 yılında torunum Can'ın doğumuyla birlikte yeniden İstanbul'a dönünce, profesyonel hayatımı bir kenara bırakarak torunumla ilgilenmeyi tercih ettim.

2020 yılında torunum, anne ve babası yurt dışına yerleşince aldığım bir teklif üzerine yeniden denizcilik sektörüne adım attım ancak pandemi dolayısıyla evden çalışmamız gerektiği ve benim de evden çalışma pek tercih etmediğim bir sistem olduğu için yine sektörden ayrıldım.

"Yüzüne deniz suyu değen bir daha ayrılamaz" derler, gerçekten de denizcilik yüreğine bir kez girdikten sonra uzakta da olsak bir sevdâ olarak kalıyor insanın içinde.

Bir hukukçu olarak denizcilik sektörüne nasıl yelken açtınız? Ekmeğini zi denizden çıkarmanıza neler vesile oldu?

10. sınıftayken okulumuzda, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ceza Hukuku Profesörü Sahir Erman'ın 'Çocuk Suçlular ve Islah Evleri' konulu söyleşisini dinlerken, gözüm, kulağım, ruhum kilitlenmişti sanki hocanın anlattıklarına. Hipnotize olmuş gibiydim. O gün gelecekteki mesleğime karar vermiştim. Hukuk okuyacak, Ceza Hukuku dalında kariyer yapacaktım...

Ama yaşamda hep rüzgârlar estiğini ve bu rüzgârların bizi bir yerlere taşıdığını unutmuşum. Benim rüzgârlarım da beni o yıl üniversite sınav sonuçlarını beklerken Zihni Denizciliğin sahibi Asaf Güneri ile yolumun kesişmesi sonucunda denizcilik sektörüne taşıdı.

Asaf Bey de Zonguldaklı idi ve ailesi aile dostumuzdu. Kendisinin profesyonel yaşamdaki başarıları ailemizde övünçle bahsedilirdi. Bir müddet sonra da yine Hukuk Fakültesinden mezun olan Levent Karaçelik'in Zihni Denizcilik'teki başarıları aile çevremizde konuşulmaya başlandı. Ancak ben düşünce olarak hukuktan başka

bir sektöre o kadar uzaktım ki Asaf Bey'le annesinde karşılaştığımız zaman, sınav sonuçlarımı beklediğimi ve Hukuk Fakültesinde okumak istediğimi söylediğimde, benim iyi bir öğrenci olduğumu, hukuk fakültesini kazanabileceğimi ve hukuk fakültesinin yarım gün olduğunu, günün diğer yarısında da part-time olarak Zihni Denizcilik'te çalışmamın iyi olacağını söylediğinde doğrusu önce hiç cazip bakmadım bu öneriyi.

O dönem ülkede sağ-sol çatışmasının en yoğun olduğu zamandı. 78 kuşağı denilen bizler de ülke sorunlarına son derecede duyarlıydık ve gençliğin en önemli özelliği olan cesarete sahiptik. Asaf Bey de bana iş teklifinde bulunurken hem o zamanlar İngilizce bilen az genç olduğu için kendi şirketinde yararlı olacağını düşündüğünden hem de benim okul saatlerinden arta kalan zamanımı siyasal hareketlerin içinde geçirmemi önlemek amacını taşıyordu sanırım.

Dedim ya; rüzgârlar beni önüne katmış esiyordu ve ben okulun açılmasıyla birlikte kendimi bir anda iş hayatının da içinde buldum. Artık her gün sabah okula öğleden sonra da işe gidiyordum. Zihni Denizcilik hem Chartering hem de Acentelik branşlarında Türkiye'de de dünyada da haklı bir yer edinmiş, çok iyi bir kadroya sahip bir firmaydı. Chartering departmanında Koray Araz ve Levent Karaçelik vardı. Ben de onlara yardımcı oluyordum. Ancak sadece chartering departmanında değil, telex, telefon, dosyalama, daktilo gibi şirketteki her türlü işi de yapıyordum ve hiç de gocunmuyordum. İleride bütün bu angarya görülen işlerin aslında bana müthiş bir alt yapı kazandırdığını gördüm.

Zaman içinde, Zihni Denizcilik'ten sonra Koray Denizcilik'e geçtiğimde artık broker olmuşum. Bu da iş yerimde geçirdiğim saatlerin daha fazla olmasını gerektirdi. Artık yalnızca çok önemli gördüğüm derslere gidiyor, neredeyse tam zamanlı olarak çalışıyordum.

Ama bu kez de evlilik rüzgârları esti ve fakülte 3. sınıfta evlenip 4. sınıfta anne olunca planlar değişti. Okul bittiğinde de 5 yıllık denizcilik deneyimim, sektörde bilinen bir ismim olmuştu. Hem evlilik hem annelik hem de iş hayatımda en iyi bildiğim işi yani denizciliği devam ettirmemin daha iyi olacağını düşündüm.

Böylelikle 33 sene ekmeğimi denizden çıkardım diyebilirim.

Yaşamınıza ve denizciliğe dair anılarınıza "Yolun Açık Olsun" kitabınızda yer verdiniz. Kitabı yazma nedenlerinden ve yazım sürecinizden bahsedermisiniz?

2020 yılında Covid-19 pandemisi dolayısıyla tüm toplantı ve söyleşilerin on-line yapıldığı bir dönemde Gemi Brokerleri Derneği'nin 'Mesleğin Duayenleri' konulu söyleşisine davet edildim. Zoom üzerinden yapılan bu söyleşiyi gerek canlı izleyenler gerekse sonradan izleyenler benim anılarımı yazmam konusunda ısrarcı oldular. Ben de beni ben yapan, profesyonel yaşamıma alt yapı oluşturan tüm katmanları bir araya toplarsam daha uygun olacağını düşündüm. Bu nedenle köklerimden başlayarak; ailem, arkadaşlarım, okul hayatım ve hayatıma dokunanlar, yaşadıklarım, yaşayamadıklarımı bir araya getirerek okura sunmayı düşündüm. Ana gayem ise torunum Can'a babaannesini yaşamının her evresiyile tanıtmaktı.

Bu ilk kitap yazma deneyimim olduğu için daha önce kendisi de birçok kitap yazmış biri olarak Zonguldak yerel tarih araştırmacısı, yazar Ekrem Murat Zaman'ın özellikle Zonguldak yıllarım açısından bana katkıları oldu. Elbette bu süreçte olumlu katkılarıyla ve motivasyonu ile yanımda olan eşim Tuğrul Ural da en büyük destekçim olmuştu. Yazdıkça anılarım peş peşe beynime üşüşüyor, yazılmak için adeta sabırsızlıkla sıralarını bekliyorlardı. Yazdıkça zevk aldım, eski yıllara gittim, eski dostları andım, vefasızlıklarını görmüş olduğum insanları ise artık hiç önemsemediğimi fark edip onları 'isimsizler' olarak geçiştirdim. Kitabın yazımını bitirdiğimde gördüm ki yazamadıklarım yazdıklarımın daha fazla...

2020 yılının yaz aylarında taslak olarak başladığım kitabım 2021 yılının Kasım ayında yayınlanarak okurlarıyla buluştu.

Kitabınızın bir bölümünde; paylaşmanın verdiği huzuru başka hiçbir şeyde bulamadığınızı ifade ediyorsunuz. Eserin ortaya çıkmasında bu düşüncenin ne denli bir etkisi oldu?

Evet. Paylaşmak yaşam prensiplerimden biridir. Bu paylaşım maddi olduğu gibi manevî de olmaktadır. En çok da iş yaşamımda kendi bildiklerimi ve elim-



deki işlerimi, işe yeni başlayan gençlerle paylaşmaktan mutlu oluyordum. Bu paylaşımlarım sayesinde ki birçok arkadaşın yolu açıldı, onlar da bu yolu iyi değerlendirerek çok iyi yerlere geldiler. İş hayatıma birçok yaşıtımdan dahi çok önce atılmış olduğum için deneyimlerim elbette onlardan fazlaydı ve benim paylaştıklarım salt somut bilgiler olmayıp çeşitli yaşam deneyimlerim ve etik yaklaşımlarım da olmaktadır.

Paylaşılmaya değer bulduğum, dopdolu geçen çocukluk ve gençlik yıllarımın yanı sıra, başarılarla dolu olan iş yaşamımı da bu kitapla okurlarla bu-
luşturmaktan da mutlu oldum.

Rotanızı denizcilğe çevirmenize neler vesile oldu? Bu bir sevdadır mı yoksa kaderin cilvesi miydi?

Kitabımda da belirttiğim gibi Zonguldak'ta büyüdüğüm ev limanın karşısında, kimi zaman hırçın kimi zaman sakın Karadeniz'e bakan, her gün limana giriş çıkış yaparken şehri selamlamak için uzun uzun düdüklarini çalan gemileri gören bir teras katıydı. Gemiler genellikle kömür ocakları için maden direği getirir, kömür yükleyerek dönerlerdi.

Evimizden ayrıca adliye görünür, mahkemeye çıkarılacak mahkûmlar elleri kelepçeli olarak adliyeye getirilirken onları izlemek beni bambaşka bir dünyaya götürürdü.

Beni şekillendiren, bilincimi oluşturan manzara işte buydu:

"Deniz, gemiler, adliye ve mahkûmlar"

Deniz ve gemiler sevdamızdı elbette ancak rotamı denize çeviren yaşam rüzgârlarımın denize doğru esmesi diyebilirim. Aslında sektöre ilk başlamam bir rastlantı sonucu olsa da sonraları bu sektörde devam etmem tamamen kendi kararım.

İş yaşamımda da deniz, gemiler, adliye ve mahkûmlar sırasıyla yer aldılar ve çocukluk hayallerimin gerçekleşmesine neden oldular...

Hayat hikâyenize baktığımızda çok sayıda engelle karşılaştığınızı görürüz. Türkiye'nin ilk kadın brokeri olarak denizcilik sektöründe çalıştığınız süreçte hangi engelleri aşarak başarıya ulaştınız? Bu başarının devamlılığı için ortaya koyduğunuz fedakârlıklar nelerdi?

Yaşam serüvenimizde hangimiz engellerle karşılaşmıyoruz ki? Kimi küçük kimi büyük çapta da olsa özellikle başarıya giden yoldaysanız mutlaka sizi engellemeye çalışırlar oluyor. Ben bu engellemeleri okul çağlarımdan beri yaşadım. Çünkü başarılıydım, çünkü takdir ediliyordum, çünkü güçlüydüm...

Yaşamımın ve yaşama bakışımın şekillenmeye başladığı, doğup bü-

yüdüğüm yer olan Zonguldak'ta gerek ailem gerekse çevrem tarafından hep çok sevilen, takdir edilen bir birey olduğum için oldukça özgüvenli yetişmişim. Bu özgüven sayesinde denizcilik sektöründeki engellemeleri de iş yaşamının kaçınılmaz bir olgusu olarak gördüm ve içselleştirmeden üstesinden gelmeye çalıştım.

Denizcilik sektöründeki ilk yıllarımda en büyük engel kadın olmamdı. Biliyorsunuz denizcilik bir gelenekler silsilesidir. Yüzyıllara dayanan bu geleneklere göre de denizde kadın uğursuzluk sayılırdı. Hem de tüm dünyada. Özellikle benim brokerliğe başladığım 1975 yılında, şimdi birçoğu maalesef hayatta olmayan armatörümüz, ben gemilerine yük teklifi yaptığım zaman "Sen ne anlarsın kızım, bana patronunu ver" derdi. Ancak o zamanki patronum Koray Araz'ın desteği sayesinde armatörlerin zamanla beni tanıyarak güvenmesiyle bu engeli aştım.

Burada kitabımda torunum Can'a tam da bu konu ile ilgili yazmış olduğum pasajı aktarmak istiyorum:

Can'ım gençlik döneminde, iş hayatımın başında elbette birçoğumuz olanaksızlıklar veya önümüze çıkan engeller sebebiyle olumsuzluklarla karşılaşabiliriz. Yorulabiliriz, arzuladığımız maddi olanakları hemen elde edemeyebiliriz. Bazen yaşamızdan bazen cinsiyetimizden dolayı ön yargıyla bizi yetersiz görülenler olabilir. Ancak tüm bu zorlukla-

rın üstesinden gelecek en önemli olgu "umut" tur. Umudumuzu hiç yitirmeden, doğru bildiğimiz yoldan hedefimize yürümeliyiz. Şimdilerde ne yazık ki günümüz gençliğinde güçlülere karşı koyabilecekleri ve hedeflerine yürüyecekleri itici güç olan umudu göremiyorum. Acaba tüm bunlara sebep, bizim gençlik dönemimizde yaşadığımız siyasi karmaşanın ekonomik ve kültürel hayata getirdiği yozlaşma mıdır, diye düşünmekten geri duramıyorum.

Çocukluk yıllarınızın ilk dönemlerinde yaşadığınız mutluluklar ve ardından babanızı kaybetmeniz... Bu iki durum hayatınıza dair iki önemli kırılma noktasını oluşturmuş gibi gözüküyor. Bunun yanında iş hayatınıza ilişkin kırılma noktalarınızı anlatır mısınız?

Güzeller güzeli ve akıllı bir anne, yakışıklı ve otoriter bir baba, dünya güzeli ve çok akıllı bir abla ile geçen çocukluk günlerimin üzerine çöken karabulut, o dönemde yaşadıklarım, yaşayamadıklarım, kendi duygularım, etrafımdaki sevdiğilerimin duyguları, güven, güvensizlik, korku, cesaret, çalışkanlık, tembellik, sevgi, nefret kavramlarımı ne denli değiştirdi bilemiyorum. Yaşamımı yönlendirdiği ise yadsınamaz bir gerçek.

Bu satırlar ve devamı yine kitabımda, ben henüz 5.5 yaşımdayken babamı trajik bir olay sonucu kaybetmemle birlikte hayatımın birdenbire nasıl değiştiğini, nasıl büyümek zorunda kaldığımı, nasıl sorumluluk duymaya başladığımı ve bunun gibi birçok duygu ile baş etmem gerektiğini öğrendiğim süreci anlatıyor.

Elbette hayatımdaki ilk ve en büyük kırılma noktası babamı küçük yaşta kaybetmiş olmamdı. Eğer uzun yıllar babam yanımda olabilseydi ben bu kadar güçlü olur muydum, bilemiyorum. Belki hep arkamda bir dağ olarak birçok konuda ona güvenerek kendimi geliştirmek zorunda kalmayacak ve daha az başarılı olacaktım. Kim bilir?

İş hayatımda ise bu denli sert kırılma noktalarım olmadı diyebilirim. Ancak gerek henüz fakülteyi dahi bitirmemişken, duayen Deniz Avukatı Gündüz Aybay'ın diplomamı aldığım zaman kendi ofisinde avukatlık teklifini gerekse deniz ticaret hukuku hocamızın bu dalda asistanı olma tekliflerini ceza hukukunda kariyer yapacağımı söyleyerek reddetmemi bir kırılma noktası olarak görebiliriz sanıyorum. Şayet bu teklifleri kabul etseydim yine denizcilik sektöründe olacaktım an-

cak bambaşka branşlarda. Yine de hukuk nosyonumun brokerlik yaparken bana çok şey kattığı da yadsınmaz bir gerçektir.

Aynı zamanda bir eğitimci olarak da sektöre hizmet verdiniz. Bir eğitimci gözüyle bu mesleği yapan veya yapmayı düşünenlere hangi tavsiyelerde bulunursunuz?

İş yaşamımın bana getirdiği bir ödül olarak gördüm eğitimciliği. TÜDEV'de ders verdiğim 3 yıl boyunca paylaşımcı ruhumla, bilgi ve deneyimlerimi genç denizcilere aktarmak beni ayrı bir dünyaya götürmüştü. İnteraktif geçen derslerde öğrenciler kadar ben de zevk alıyordum çünkü ben onların denizde yaşadıklarını dinlerken, onlar da benden işin masa başındaki nazari bilgileri alıyorlardı. Deniz İşletmeciliği konularının yanı sıra pratikte karşılaşmaları muhtemel sorunların üstesinden gelebilmeleri için Türk Hukuku ile İngiliz Hukukunu karşılaştırmalı olarak öğretiyordum.

Mesleği yapmak isteyen arkadaşlara tavsiyem sabırlı olmaları, umutsuzluğa kapılmamaları, hedeflerini iyi belirlemeleri, iyi insan ilişkileri kurmaları, etik kurallara uymaları ve global düşünmeleri olacaktır. Herkes kendi tarzını yaratır, herkesin performan-

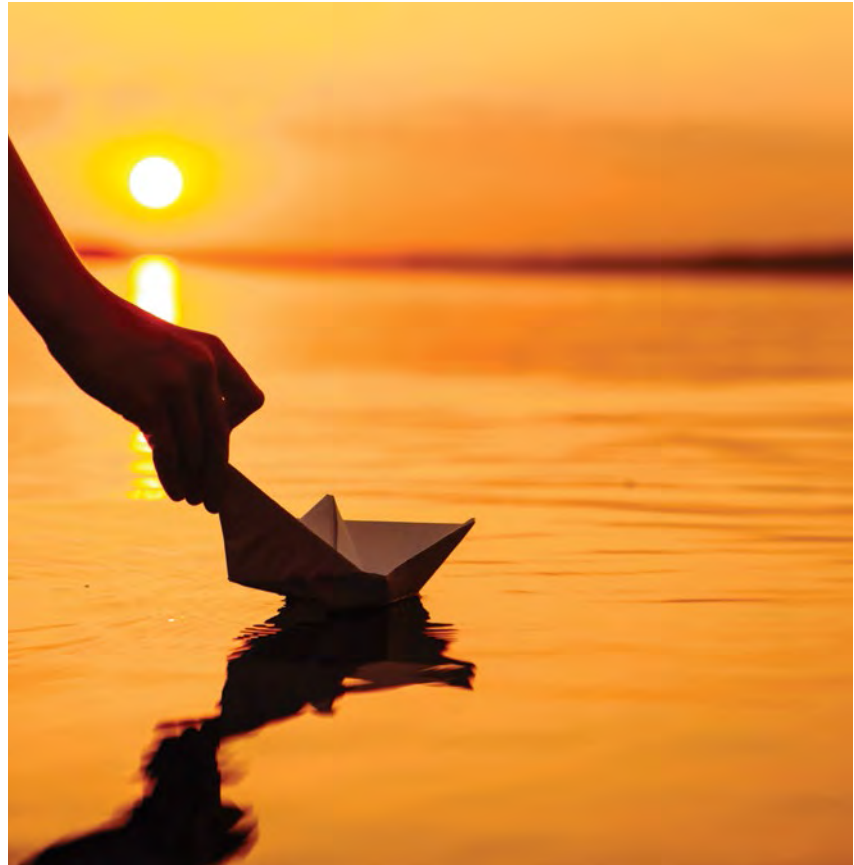
sı ve motivasyonu farklıdır. Hepsine şimdiden başarılar diliyorum.

Son olarak; yazmaya ve yeni eserler ortaya çıkarmaya dair çalışmalarınız olacak mı? Başka bir deyişle tekrardan "paylaşmanın verdiği huzurun" peşinden koşacak mısınız?

Yolun Açık Olsun isimli kitabım yayımlandıktan sonra okurlardan yazmaya ve yeni eserler yaratmaya devam etmem gerektiğine dair epey istek geldi. Tadına varamadıklarını ve devamını beklediklerini söylemeleri beni yüreklendirdi doğrusu. Şu anda konusunda uzman olan arkadaşımın birlikte Zonguldak madenleriyle ilgili bir araştırma kitabı üzerinde yoğun çalışmalarımızın yanı sıra yine ilginç bir yaşam öyküsünü okurlarla buluşturma çalışmalarım da sürmekte. Herkesin yaşamı bir roman ve hepimizin birbirimizin yaşadıklarından öğreneceğimiz çok şey var.

Ben de bu "paylaşmanın verdiği huzuru" artık yazarak bulmaya devam edeceğim gibi görünüyor. Çünkü yaşadıkça anı biriktiriyoruz, biriktirdikçe de paylaşacağız.

Beni okurlarınızla buluşturduğunuz için size ve KOSTER Dergisi'ne teşekkür ederim.



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...

Ankara Vapuru'nun Sofra Takımları Fenerbahçe'deki Romantika Kafe'de

Ankara gemisi 1927 yılında lüks bir yolcu gemisi olarak inşa edilmişti. II. Dünya Harbi başlarında hastane gemisi olarak hizmet veriyordu ve Pearl Harbour üssündeydi. Tepeden bakılınca bembeyaz görünen güvertesinde ve bordalarında Kızılhaç işareti vardı. Pearl Harbour baskınında Japon pilotlar hastane gemisine dokunmadılar. Çünkü o gemi orada, öldürmek değil, yaşatmak için demirliydi. O yıllarda adı "Solace"di.

Anlamı "Teselli eden, kederini azaltan" olan Solace, II. Dünya Harbi yıllarında yaralı ve hastalanmış on binlerce Amerikan askerinin yaşam kaynağı oldu. Amerika'ya her ulaştığında, umutların yeşerdiği bir isim olarak bekleniyordu. II. Dünya Harbi sonrasında yaşamları Solace hastane gemisinde yapılan ameliyatlara kurtulmuş olan eski askerler Solace adına bir dernek kurdular ve üzerinde Solace'in kabartması olan bir madalyayı da hatıra olarak taşıdılar.

Devlet Denizyolları ve Limanları Genel Müdürlüğü II. Dünya Harbi sonrasında filosunu büyütmek için çalışmalarına başlamış 1927 inşa, ilk adı

"Iroquois" olan "Solace" isimli vapuru satın almıştır. Bu gemiye "Ankara" adı verilmiştir. Gemiye Amerika'dan Kaptan Seyfi Gezer getirmiş ve Amerika seferlerine Kaptan Şefik Gogen süvari olarak atanmıştır.

Kaptan Şefik Gogen ailesi de Moda'lıydı. İlkokulu Moda'da, ortaokulu ve liseyi Saint Joseph Lisesi'nde tamamlanmıştır. Yaşamının son yıllarında Feneryolu'ndaki İş Bankası apartmanlarında oturmaktaydı.

Müthiş bir sükse ve özlem kaynağı olan Ankara vapuru ile Avrupa seyahatleri 1977 yılı Ekim ayında sona erdi ve 1978'de Haliç doklarına bağlandı ve tüm güverte üstü yapıları söküldü, kesilip biçildi. 1979 Mart'ında bir römorkör yedeğinde İzmir- Aliağa gemi söküm bölgesine yedeklendi ve Aliağa'daki Makine Kimya'nın gemi söküm tesislerinde söküldü.

Ankara Vapuru'nun kurşunları Çorlulu Ali Paşa Camii Şadırvanında yaşıyor

1980'li yılların başında Ankara, İzmir Aliağa'da sökülürken, Çorlulu Ali Paşa Camisi'nin şadırvanı için gerekli olan



kurşun kaplama bir türlü temin edilemeyince yarıda kalmış, fakat birden hiç beklenmedik bir şekilde Ankara gemisinde istenen kurşun levhalar bulunduğu görülmüştür. Etibank'ın bile aciz kaldığı o sürede Aliağa'da Ankara'yı söken hurdacıardan "Gelin bizde var, alın..." haberi gelmiştir. Bu haberin herkesi şaşırttığı kuşkusuzdur. O kadar ki devrin gazetelerine haber olan Ankara gemisinde kurşun



Ankara Vapuru



Ankara Vapuru'nun sofrta takımları neden Fenerbahçe'de?

Hikayesi şöyledir; Ankara Vapuru hizmet dışı bırakıldığında, gemide ne kadar işe yarar mobilya, sofrta takımları, seyir aletleri vs. gemiden alınır ve Haliç'teki koltuk ambarına nakledilir. Ankara'nın sofrta takımları gemi satın alındığında Amerika'da özel olarak sipariş verilmiş ve başlı başına değerli örneklerdir.

levha olayı sonunda geminin II. Dünya Harbi yıllarında hastane gemisi olarak kullanıldığının hatırlanmasıyla çözümlenmiştir. Gerçekten Ankara'nın sayısız kamaralarından biri, tamamen kurşunla kaplıdır ve bu kamara Solace adıyla hastane gemisi olarak hizmet verdiği yıllarda Solace'ın röntgen odasıdır! Radyasyonun dışarı sızması amacıyla kamaranın her tarafının çinko levhalarla sarıldığı bu kamara sayesinde Çorlulu Ali Paşa Camii şadırvanının çatısı kaplanabilmiştir.

Gel zaman git zaman.. Devlet Denizyolları ve Limanları Genel Müdürlüğü onayı ile bu sofrta takımları doğrudan bir meraklısına satılır. Bu sofrta takımlarının sahiplenen kişi de o yıllarda TTOK- Türkiye Turing Otomobil Kurumu Genel Müdürü Çelik Gülersoy'a bu koleksiyonu duyurur ve satmak istediğini söyler. Sanat ve kültür tutkunu, mazinin değerlerine saygılı ve derin bilgi sahibi olan Çelik Gülersoy, Ankara Vapuru sofrta takımlarını satın



aldırır ve kuruma ait Fenerbahçe'deki Romantika Kafe'de özel camlı dolaplarda, vitrinlerde kilitli olarak sergiler. Bu sofrta takımlarının bir kısmının da TTOK'nın deposunda olduğunu duymuştum!

Bu sofrta takımların asıl yeri bir denizcilik müzesi olmalıydı desem de, kimsenin aramadığı bu ortamda, hiç olmazsa kaybolmaktan kurtarılmış halde muhafaza edilmektedir.

Yolunuz Fenerbahçe'ye düşerse, Romantika Kafe'de seyredebilirsiniz.





Osman Azman

Yazar

"Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında büyük fedakârlık yapan denizcilerimizi asla unutmamalıyız."

Ülkemizin tüm dünyaya bağımsızlığını kabul ettirdiği ve işgal kuvvetlerini hem karada hem denizde büyük bir bozguna uğrattığı Kurtuluş Savaşı, bilinen ve saklı kalan yönleriyle günümüzde eserlere konu olmaya devam ediyor. Bu eserlerden bir yenisi olan *Alemdar*, duygusal ve ilgi çekici anlatımıyla, İstiklal Savaşı'mızın ilk ve tek deniz muharebesini okurlara aktarıyor.

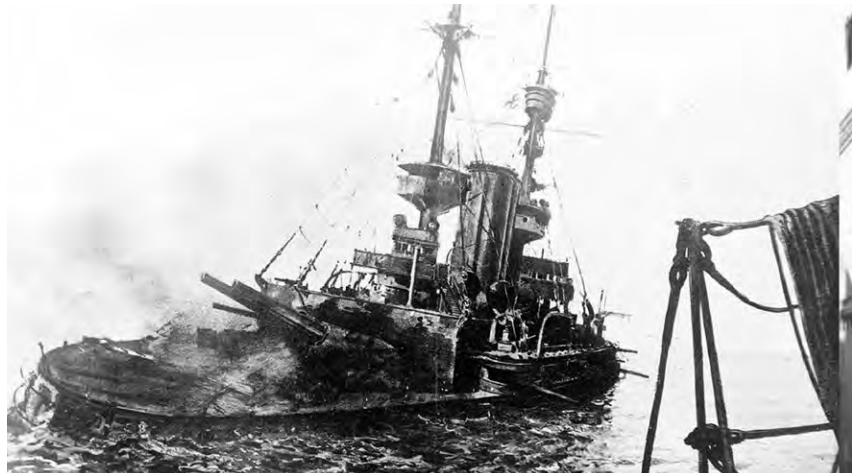
Öncelikle *Alemdar*'dan bahsedebilir misiniz? Kitapta okurları neler bekliyor?

Alemdar'ı okuyunca çok şaşıracağlarına inanıyorum. Çünkü Kurtuluş Savaşı'nın ilk ve tek deniz savaşını bugüne kadar pek kimse duymadığı ve bilmediği için böyle bir roman okuyucuyu şaşırtacaktır diye düşünüyorum.

Denizcilik tarihi ile ilgili yeterince kaynak olmadığı yönünde görüşler hakim. Siz, *Alemdar* ile hem bilgi verip hem de roman şeklinde okuyucuyu yakalamayı başardınız. *Alemdar*'ın ortaya çıkma hikâyesini bizimle paylaşır mısınız?

Haklısınız. Denizcilik tarihimizle alakalı çalışmalar istenilen düzeye henüz gelmedi. Fakat *Alemdar* olayı ile alakalı 30'dan fazla kaynaktan istifade etmiş olmam, dönemle alakalı yapılan çalışmaların ve o dönem arşivlerinin epeyce olduğunu gösteriyor. *Alemdar*'ın ortaya çıkışı bir platformda yaşanan ve benim de şahit olduğum "*Alemdar Savaşı* oldu mu, olmadı mı?" tartışması neticesinde gerçekleşti. Böyle bir olayın var olduğu söylenme-

sine rağmen inanmayıp hiç olmamış gibi düşünenleri görünce *Alemdar* olayının gerçekten yaşandığını ve bu konuyla alakalı bir çalışma yapabileceğimi düşündüm. Yani bir anda ortaya çıktı diyebilirim. Aslında yeni bir roman yazmayı düşünüyordum, fakat ne yazacağıma karar veremiyordum. Bu tartışma bana ilham oldu ve o an bu konuyu çalışmam gerektiğine karar verdim.





Alemdar'da, bir roman olmasına rağmen gemi ve o dönem hakkında gerçek bilgiler yer alıyor. Gerçek bilgilere ulaşma konusunda ne gibi zorluklar yaşadınız?

O dönemle alakalı ilk başta yeterince kaynak bulamayacağımı ve ciddi zorluk yaşayacağımı sanıyordum. Derinlemesine araştırma yapınca dönemin komutanlarının telgraf yazışmalarına, geminin personelinin anlattıklarına ve hatıralarına ulaştım. Pandemi şartları olmasına rağmen hepsini temin ettim. 6 aylık bir okuma süreci sonunda romanı yazmaya başladım.

Daha önceki açıklamalarınızda Alemdar'ın ders kitaplarında yer almaması konusunda bir serzenişiniz vardı. Bir eğitimci olarak sizce bu hikâyelerin ders kitaplarında yer alması öğrencileri nasıl etkiler?

Alemdar olayını anlattığım her yerde bu serzenişimi yapıyorum ve ders kitaplarında bu olayın muhakkak yer almasını arzu ettiğimi belirtiyorum. Sadece bu olayı değil, Karadenizlilerin Milli Mücadele'ye katkılarını da ders kitaplarında görmek istiyorum. Bu konuda sesimi yetkililere duyurmaya çalışıyorum. Eğer Alemdar olayı

ve Karadenizlilerin Milli Mücadele'ye katkısı ders kitaplarında yer alırsa elbette öğrenciler olumlu yönde etkilendir ve ecdadiyla bir kez daha gurur duyar.

Kitabınızın baş kahramanı Recep Kahya'nın hikâyesini bir de sizden dinlemek isteriz. Recep Kahya'ya denizcilik sektörü olarak gereken önemin verilmediğini mi düşünüyorsunuz?

Recep Kahya'nın hikâyesi oldukça hüznü ve şehadet süreci de çok hazindir. Birinci Dünya Savaşı'nda İngilizlerin eline esir düşüp Hindistan'a gönderilen Recep Kahya'nın bir yolunu bularak kaçtığını ve İstanbul'a geldiğini biliyoruz. Yıllardır ailesini göremeyen Rizeli bir denizci olan Recep Kahya hem Milli Mücadeleye destek vermek hem de bu hasretini dindirmek için Alemdar gemisine gönüllü olarak dahil olmuştur. Ereğli Limanı'na yakın bir yerde Fransız savaş gemisinden atılan bir merminin isabet etmesi sonucu şehit olmuştur. O anları ve şehit olurken yanına gelen diğer denizcilerle paylaştığı duygularını anlatırken kaç kez gözyaşı döktüğüm hatırlamıyorum. Recep Kahya vatan için şehit düşmüş bir kahramandır

ve ona daha fazla sahip çıkılmalıdır. Devletimiz, Recep Kahya'nın ismini yaşatmak için önümüzdeki süreçte çeşitli çalışmalar yapacaktır. Buna tüm kalbimle inanıyorum.

İlerleyen dönemlerde denizcilik tarihi ile ilgili başka çalışmalarınız olacak mı? Çalışmalarınız varsa okuyucu ile ne zaman buluşacaksınız?

Evet, ilerleyen yıllarda Türk denizcilerinin başarılı faaliyetlerini anlatacağım başka bir çalışma yapmayı düşünüyorum. Milli Mücadele yıllarında İstanbul'da faaliyet gösteren gizli teşkilatlarla alakalı bir çalışma planlıyorum. Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında büyük fedakârlık yapan denizcilerimizi asla unutmamalıyız. Bu hususta üzerime düzen vazife neyse onu seve seve yerine getirmeye gayret edeceğim.

Bu vatan düşman işgalinden kolay kurtulmadı. Çok büyük fedakârlıklar yapıldı. Bunu yeni nesillere aktarmak zorundayız. "Vatan sevgisi imandandır." sözünü unutmamalıyız. Bize özgür bir vatan bırakmak için canını hiçe sayan ve şehit olmayı şeref bilen atalarımıza çok şey borçluyuz.



Ekrem Kıyğı

Uzman Klinik Psikolog

2015 yılında T.C. İstanbul Bilim Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Psikoloji Bölümü'nden, 2018 yılında da Üsküdar Üniversitesi Klinik Psikoloji bölümünden mezun olmuştur. Yüksek lisans süresinde İnternet bağımlılığı üzerine araştırmalar yapmış ve tezini de bu konu üzerine yazmıştır. 2015-2017 yıllarında NP İstanbul Hastanesi'nde staj ve süpervizyon eğitimlerini tamamlamıştır. T.C. Boğaziçi Üniversitesi Aile Danışmanlığı eğitimini 2019 yılında tamamlamış ve 2015 yılından bu yana aktif olarak süpervizyon eğitimlerine devam etmektedir. 2016-2019 yılları arasında İBB İstanbul Aile Danışmanlık ve Eğitim Merkezleri'nde birim sorumluluğu, 2019-2021 yılları arasında ise İBB Bağımlılıkla Mücadele ve Rehabilitasyon Müdürlüğü'nde koordinatörlük görevlerini yerine getirmiştir. 2021 Aralık ayı itibari ile ise Persona Psikoloji'de bireysel ve kurumsal hizmetler alanında hizmet vermektedir. STK ve benzeri kuruluşlarda çeşitli toplumsal faaliyetler yürütmekte ve çeşitli yazılar yazmaktadır.

Kriz Zamanlarında Denizcilerin Psikolojisi "Pandemi ve Savaş"

Her meslek grubunda bir takım zorluklardan bahsetmek elbet mümkündür. Fakat bazı meslekler vardır ki insanın ruhsal ve bedensel dayanıklılığının yüksek limitlerde olması gerekir. Gemi adamlığı da bu mesleklerden biridir. Gerek güvertede gerekse makina dairesinde ruhsal ve bedensel zindeliğinizin yerinde olması, ekstrem durumlara her an için hazırlıklı olmanız gerekmektedir. Fakat mesleğin doğasından mütevellit uzun rotalara giden, olumsuz hava koşullarına ma-

ruz kalan, karadan, sevdiklerinden uzaklarda olan denizciler halihazırda ağır bir stres yükünü omuzlarında hissedebilmektedirler.

Denizciler için ömür boyu sürecek bu rutin stres döngüsüne alışmak bir bakıma mecburiyet gibi benimsenmiş olsa da bazen beklenmedik olumsuzluklar işi daha da zor bir hale getirebilmektedir.

Bu olumsuzluklardan sadece ikisine

değinecek olursak; biri hepimizin yakından tanıdığı pandemi bir diğeri ise yazımızın ilerleyen kısımlarında değineceğimiz savaş tehdididir. Özellikle 2020 yılının mart ayı itibari ile dünyada baş gösteren salgın gemilerden ve denizlerden uzakmış gibi görünse dahi, liman ziyaretleri sonrasında aynı yaşam mahallinde yaşayan ve dar alanlarda çalışmak zorunda olan denizciler için önemli risk teşkil etmektedir. Aynı zamanda bir bulaş durumunda gemide yeterli imkânın temin edilmesi neredeyse imkânsızdır. Ülkemizde ve dünyada uygulanmakta olan, günlerce süren yaygın karantina uygulamaları mürettebat değişimini güçleştirmiş ve gemiye katılma, gemiden ayrılma gibi durumları geciktirerek denizcilerin olağan süreçten daha uzun süreler çalışmak durumunda kalmalarına neden olmuştur. Bu durum denizcilerin sadece fiziksel değil ruhsal sağlığını da olumsuz etkilemiştir. Tüm bunların yanı sıra pandemi, denizcilerin karada bıraktıkları için endişelenmelerine de neden olurken artan kaygı ve stres seviyesi iş tatminine ve iş motivasyonuna olumsuz yönde yansarak alkol, madde ve sigara bağımlılığında ar-



tış riskini de beraberinde getirmiştir. Yapılan araştırmalara göre pandemi döneminde en çok artış gösteren ruh sağlığı problemlerinin başında depresyon, anksiyete ve bağımlılık görülmektedir. Tüm bu ruh sağlığı problemlerinin temelinde de stres ve kaygı faktörleri bulunmaktadır. Yazımızın ilk satırlarında da belirttiğimiz üzere stres yükünü doğasında bolca barındıran denizcilik mesleğinde kişiler fiziki sağlıklarının yanı sıra ruh sağlıklarına da gerekli özeni göstermelidirler. 2020 Mart ayı itibari ile dünyayı avcunun içine alan korona salgını ile köprü üstünde, güvertede, makina dairesinde, ambarda mücadele veren denizcileri bir de savaş tehdidi beklemekteydi. Zaman zaman korsanlar ile çatışan, zaman zaman da gemi ambarına düşen roketi anılarında hala taze tutan denizcilerden tutun da savaş uçağı tarafından vurulan gemilere kadar bir çok dramatik olaya şahit olduğumuz bu sektörde, savaş tehdidinin bulunduğu sularda, ticari gemilerin de bayrak fark etmeksizin risk altında olduğunu unutmamak gerekir. Dengesiz bir yük, olumsuz hava koşulları nasıl ki gemiyi strese sokuyor,

hatta geminin batmasına kadar giden sonuçlar doğuruyor ise tüm bu olumsuzluklar da gemi personelini strese sokarak travma sonrası stres bozukluğu, panik atak, anksiyete, bağımlılık, öfke kontrol güçlüğü gibi rahatsızlıklara neden olarak kişinin işlevselliğini olumsuz yönde etkileyebiliyor.

Bu noktada mürettebatın stres ile baş etme konusunda donanımlı olması, stresle baş etme becerileri konusunda eğitilmiş olması son derece önem arz ediyor. Stresin bedenimizde neden olduğu semptomlara değinmek gerekirse şu belirtileri sıralayabiliriz;

- ▶ Uyku düzeninde bozulma
- ▶ İştahta artış yahut azalma
- ▶ Kas tutulmaları
- ▶ Terleme
- ▶ Sindirim sistemi problemleri
- ▶ Öfkeli hissetme, öfkeyi kontrol etmekte güçlük çekme
- ▶ Vücut sıcaklığında artış
- ▶ Ateş basması hissi
- ▶ Nabız atımında artış

Yukarıdaki hususlar ve benzerlerini kendinizde gözlemlediğiniz noktada, belirtiler haftalarca devam ediyorsa ve işlevselliğinize zarar vermeye başladığını hissediyorsanız, ilk fırsatta profesyonel bir destek almanız son derece önemlidir. Bu noktada sektör yöneticilerine ve insan kaynakları departmanlarına düşen görev ise; personelin belirli aralıklarla stres seviyelerinin, iş tatmin düzeylerinin ölçülmesini sağlamaktır. Psikoeğitim temelli oryantasyon eğitimleri düzenleyerek gemi adamlarının stresle baş etme becerileri geliştirilerek aynı zamanda iş tatmin seviyeleri de artırılabilir. Bu doğrultuda; denizcilik firmalarının psikoeğitim çalışmalarını organize etmesi; personelin bireysel ve ekipçe stresli durumlar ile daha işlevsel bir biçimde baş edebilmesini destekleyecektir. Pandemi son bulduğu, barışın hâkim olduğu bir dünya dilerken, beden ve ruh sağlığınıza gerekli özeni gösterdiğiniz mutlu bir yaşam yaşamınızı temenni ediyorum.

Pruvanız neta olsun. Allah selamet versin.





Yasemin Coşkunöz

Uzman Diyetisyen

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. Sirkadiyen Sağlıklı Yaşam Merkezi'nde hizmet vermekte olup, Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nde öğrenim görmüştür. Halihazırda Lokman Hekim Üniversitesi'nde Beslenme ve Diyetetik alanında doktora yapmaktadır.



Sağlıklı Beslenme Deyince Akla İlk Gelen nedir?

Diye sorsam herkesten benzer yanıtlar alırdım herhalde; sebze ağırlıklı beslenme, meyve ve kuru baklagil tüketimi gibi yanıtlar. Birçoğumuz bu beslenme modelinin içinde şeker, çikolata, tatlı ve hazır gıda tüketiminin de olabileceğine ihtimal dahi vermiyor. Çokça insan bu gıdaları bir defa dahi tüketirse sağlığının kötü etkilebileceğinden korkuyor ve bu nedenle hiç tüketmeme kararı alıyor.

Sizce böyle bir beslenme davranışı benimsememiz ne kadar doğru?

Sağlıklı beslenme alışkanlığı elbette temelini yoğun sebze ve kuru baklagil tüketiminden almakta; yeterli miktarlarda et, meyve, kuruyemiş tüketimini de içermekte. Buraya kadarını sanırım artık hepimiz biliyoruz. Öte yandan tüm bunlara ek olarak haftada 1-2 tatlı ve hazır gıda tüketimi de sağlıklı beslenme davranışının içeriğine girebilmekte.

İnsan yapısı gereği zaman zaman yavaş olana daha meyilli olabilmekte, bu nedenle herhangi bir gıda grubunu yasaklı ilan ettiğimizde bireyde bu

gıdaya karşı artan tüketim isteği oluşabilmekte. Bu durum başarısız diyet denemelerine yol açmakta ve birey bir süre sonra kendini davranış değişimini kapatmakta.

"Daha önce defalarca diyet denemem oldu ancak her seferinde verdiğim kiloları fazlasıyla geri aldım." diyen çokça danışanım oldu: Her diyet denemesinde yapılan aynı hata mevcut. Kilo problemini kaynayan bir kap dolusu suya benzetecek olursak; yanlış beslenme alışkanlığı bu kabın altında sürekli yanan ateş... Diyet denemelerimiz ise, kaba soğuk su ilave etmek; soğuk su kaynayan suyun ısınıp dönüşeceği için kaptaki su bir süreliğine geçici olarak da olsa kaynamayacaktır. Ancak ocağın altını kapatmayı denemediğimiz sürece suyun tekrar kaynaması kaçınılmaz son. Beslenme davranış değişiminde hedef; kaynayan suya soğuk su eklemek değil, yanan ateşi söndürmek. Bu yöntemle bir süre sonra su biz çabalımayı bıraksak da soğuyacaktır. Yani bu terapide davranış değişimi sağlandıktan sonra birey uzun vadede normal kilosuna ulaşmaya kadar kilo kaybı devam eder.

Sağlıklı beslenme alışkanlığı nasıl kazanılır?

Öncelikle bunun bir süreç olduğunu unutmamalıyız. Tıpkı bir günde kötü beslenme alışkanlığı edinmediğimiz gibi bir günde de sağlıklı beslenme alışkanlığı kazanmamız maalesef mümkün değil. Bu süreçte dönem dönem kaçamaklar yapmamız ve sıradan alışkanlıklarımızın dışında besinler tüketmemiz çok normal. Bu durumlarda kendimizi suçlamamalı ve bu durumun sürekli tekrarlanmadıkça problem olmayacağını bilincinde olmalıyız. Hepsinden önce kendimizi suçlamamayı veya savunmamayı öğrenmeli, sorunlarımızın farkına varmalı ve çözüm için harekete geçmeliyiz.

Unutmayın; fazla kilonuz, zayıflığınız, yeme bozukluğunuz vs. ne olursa olsun içinizdeki sızınız ve çok değerlisiniz.

Beslenmeniz sağlığınıza, sağlığınız mutluluğunuza neden olsun.

KUVEYT TÜRK'TEN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE SAĞLAM DESTEK!

Leasing'den dış ticarete kadar
tüm hizmetlerimizde hızlı ve kaliteli
çözümlerimiz ile denizcilik sektörünün
her zaman yanındayız.



KUVEYTTÜRK

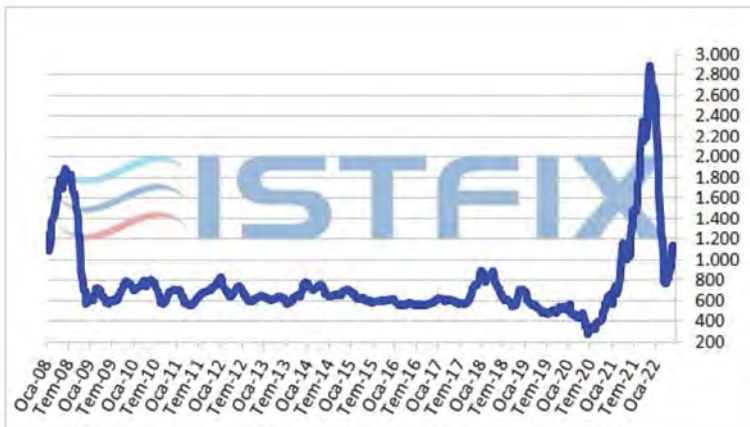
444 0 123

www.kuveytturk.com.tr



25. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU VE DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bölgede pek az şey değiştiği için sabit kaldı. Endeks 1.112 puandan 1.117 puana yükseldi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2022



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

- ▶ Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası (Fed) faizleri 75 baz puan daha arttırdı. Fed, geçen ay da 50 baz puanlık bir artış yapmıştı.
- ▶ Birleşik Devletler'de mayıs enflasyonu yıllık bazda yüzde 8,6'ya yükselerek 40 yılın zirvesine ulaştı. Tahminlerin üzerinde gerçekleşen enflasyon verileri Fed'in faiz artışlarında HALA agresif olacağı beklentisini de artırdı.
- ▶ Almanya Merkez Bankası Bundesbank, mevsimsellikten arındırılmış büyüme tahminini bu yıl için yüzde 4,2'den 1,9'a ve gelecek yıl için yüzde 3,2'den 2,4'e indirirken, 2024 için ise yüzde 1,8 büyüme öngördü.
- ▶ Çin'in mayıs ayı ihracatı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 16,9 artarak, yüzde 8 olan Bloomberg anket beklentisinin üzerinde kaydedildi. Nisan ayında ise ihracat salgın önlemlerinin etkisiyle yüzde 3,9 olarak kaydedilmişti.



çıkışı konusunda Rusya ve Türkiye ile geçici bir plan üzerinde anlaşmaya vardı. Tahıl yüklü gemilere Odesa'dan Karadeniz'deki tarafsız sulara kadar Türk gemileri, buradan İstanbul Boğazı'na kadar ise Rus savaş gemileri eşlik edecek. Türk Silahlı Kuvvetleri ise Odesa'nın kıyı bölgesindeki mayınların temizlenmesi ile sorumlu olacak.

- ▶ Ukrayna Devlet Gümrük İdaresi'ne göre, 2021/2022 hasat sezonunun başlangıcından bu yana Ukrayna, 18,6 milyon tonu buğday, 22,2 milyon tonu mısır ve 5,7 milyon tonu arpa olmak üzere

47 milyon ton tahıl ihraç etti. Sadece mayıs ayında Ukrayna 1,06 milyon ton tahıl ihraç etmeyi bir şekilde başardı.

- ▶ APK-İnform, Ukrayna'nın 2022/2023 sezonunda yıllık yüzde 44 düşüşle 48,3 milyon ton tahıl hasat etmesini bekliyor. Ayrıca buğday üretiminin yüzde 47 azalarak 17,1 milyon tona, arpanın yüzde 47 azalarak 5 milyon tona, mısır üretiminin ise yüzde 40 azalarak 25,2 milyon tona gerilemesi bekleniyor.
- ▶ Birleşik Devletler Tarım Bakanlığı (USDA), 2021/2022 sezonu için Ukrayna'nın dünya buğday üretimindeki payını yüzde 4, arpada yüzde 7 ve mısırdaki ise yüzde 3 olarak tahmin ediyor. USDA ayrıca Ukrayna'nın 2022/2023 sezonunda en büyük 10 tahıl üreticisi arasında kalmasını beklerken, toplam üretimdeki payının yüzde 4'ten yüzde 2'ye düşeceğini tahmin etmekte.
- ▶ Nisan ayında Türkiye'nin ham çelik üretimi yıllık yüzde 1,6 artışla 3,4 milyon tona girerken, ocak-nisan döneminde ülkenin ham çelik üretimi yıllık yüzde 3,2 düşerek 12,8 milyon ton oldu. Türkiye Çelik Üreticileri Birliği'ne (TCUD) göre, ocak-nisan döneminde Türkiye'nin işlenmiş çelik tüketimi yıllık yüzde 5,1 düşüşle 11,5 milyon tona, çelik ihracatı ise yıllık yüzde 0,5 düşüşle 5,7 milyon tona geriledi.

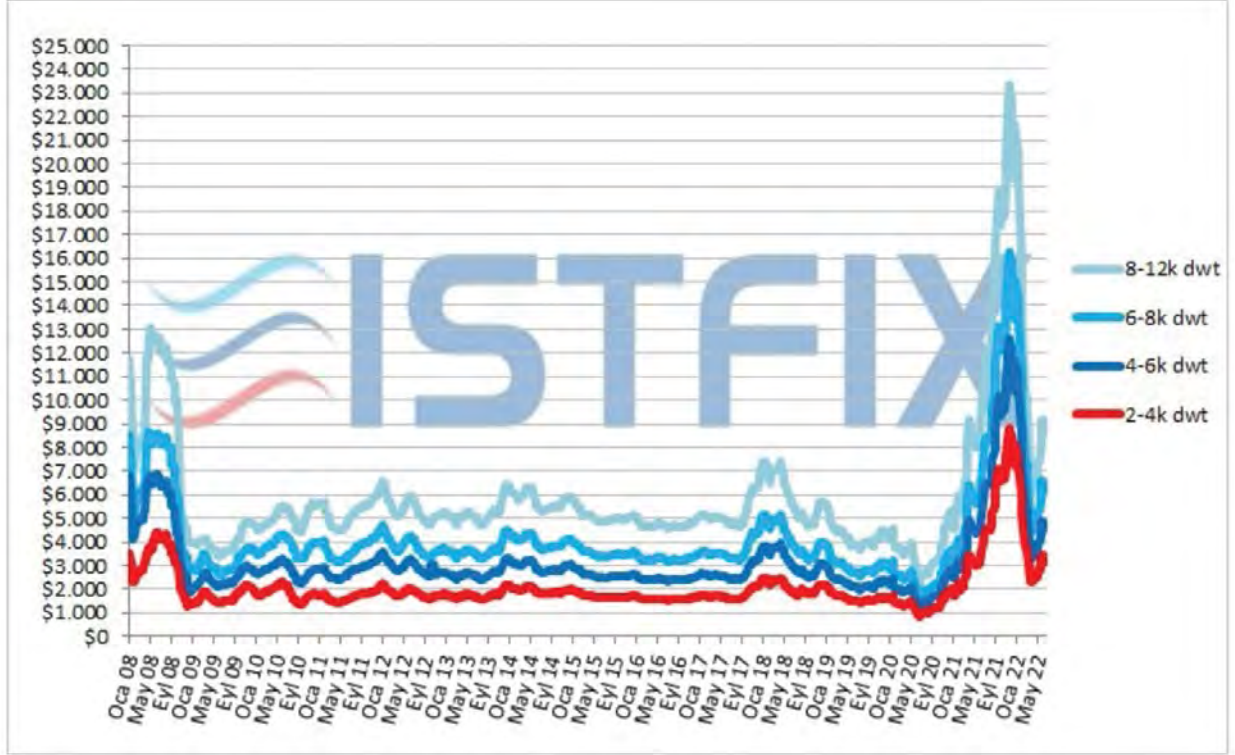
Emtia Haberleri

- ▶ Petrol fiyatları bu hafta hem parasal sıkılaştırma hem de Birleşik Devletler'de stokları artışıyla düşüş kaydetti. Batı Teksas tipi ham petrol 109, Brent ise 113 dolar/varilden haftayı kapattı.
- ▶ Rus gazetesi Izvestia'nın haberine göre, Ukrayna'nın liman kenti Odesa'dan tahıl yüklü gemilerin



NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	3.348	4.787	6.456	8.988
Geçen Hafta	3.333	4.766	6.427	8.948
Geçen Ay	3.396	4.856	6.549	9.117
Geçen Yıl	3.954	5.653	7.319	10.505



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2022

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,100	SCRAP (45')	VASSILIKO-VOLOS	700/700	37.00
1,500	GRAINS	AMALIAPOLIS-LARNACA	1000/1000	37.00
3,000	STEEL	ISKENDERUN-CONSTANTA	1000/1000	54.00
3,700	STEEL PROFILES	NEMRUT-CONSTANTA	1500/1000	29.00
4,900	MINERALS	MILOS-BILBAO	1500/1200	74.00
5,000	MDF (4600 CBM)	TEKIRDAG-CASABLANCA	1500/1500	66.00
5,000	REBARS IN COILS	BILBAO-HAIFA (LO 10,25)	2000/500	124.00
5,500	MINERALS IN BULK	AVILES-SARDINIA	5000/3000	53.50
10,000	UREA	DAMIETTA-SETE	3000/4000	50.00
10,500	SILICA SAND	LISBON-RAVENNA	4000/4000	34.00

limanın asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. 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.

S & P ve Hurda

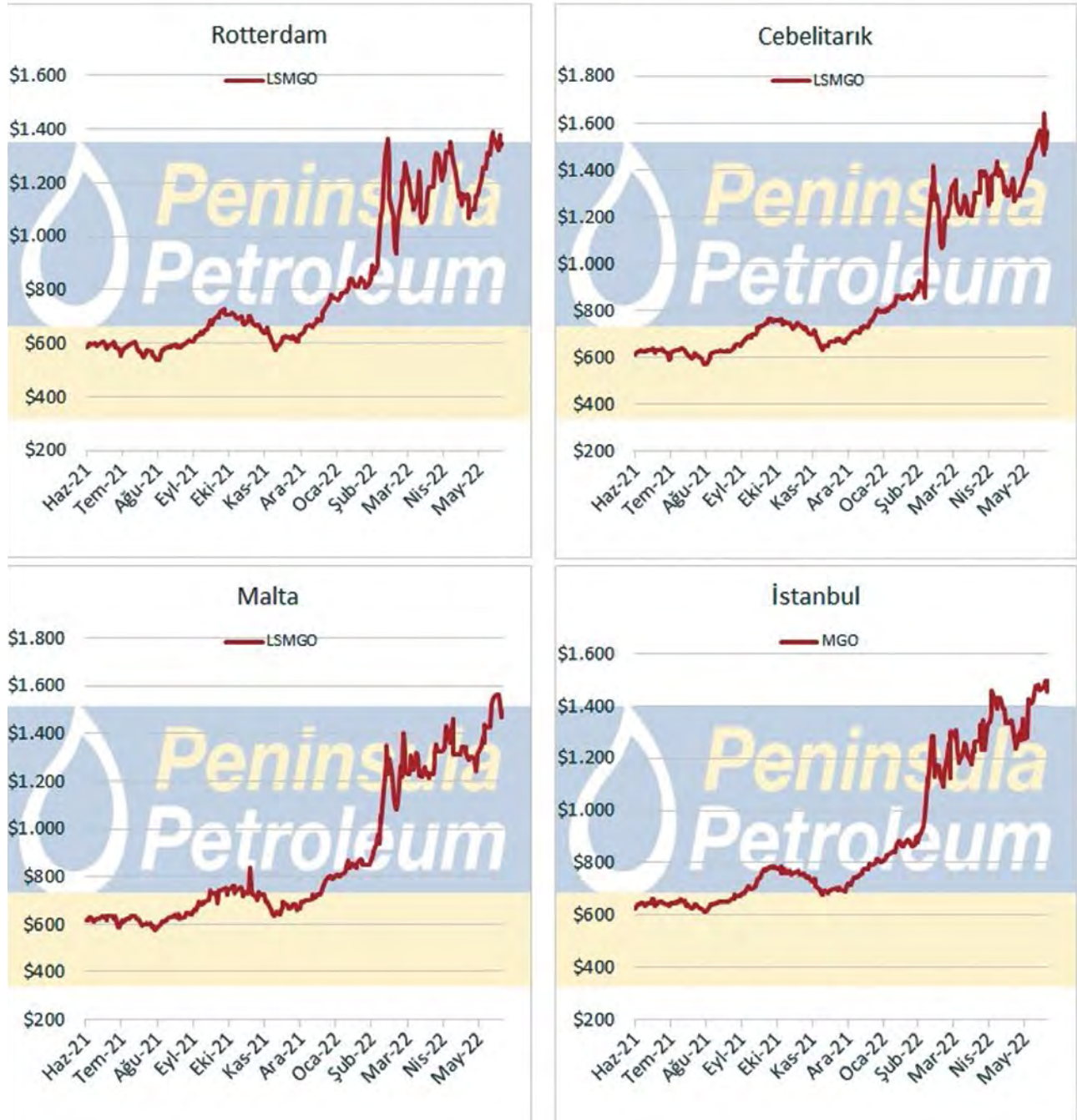
Bu hafta da bir koster satışı duyulmadı.

YAKIT

Düşen petrol fiyatlarına rağmen gemi yakıt fiyatları bu hafta sabit-yukarı yönlü idi.

	Rotterdam	Gibraltar	Malta	İstanbul
USD / mt	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	1.344,00	1.563,00	1.489,00	1.495,50
Geçen Hafta	1.363,00	1.570,50	1.554,00	1.461,00
Değişim	-1,39%	-0,48%	-4,18%	2,36%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları





BİR GEMİ VE TEKNE KOLEKSİYONU

Rahmi M. Koç Müzesi, zengin koleksiyonunda özel yere sahip deniz vasıtalarını 'Bir Gemi ve Tekne Koleksiyonu' isimli kitapta bir araya getirdi. Yapı Kredi Kültür Sanat Yayınları tarafından tasarımı yapılan kitapta, tarihte iz bırakan ve önemli olaylara tanıklık eden objeler genişçe anlatılıyor. Kitapta, çocukluğundan bu yana denize ve deniz vasıtalarına tutkusu olan Rahmi M. Koç da özel koleksiyonundaki tekne ve yelkenlilerin hikâyesini içten bir dille okura aktarıyor.

TÜRK DENİZCİLİK GÜCÜ VE POLİTİKALARI

Dr. Oğuzhan TÜREDİ

Kitabın birinci bölümünde ulusal güç ve denizcilik gücü kuramları analiz edilerek, denizcilik gücü bileşenleri ve bunlara ait değişkenler tanımlanmıştır. İkinci bölümü denizde emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili ulusal ve uluslararası mevzuatın klasik literatür taraması ile incelenmesi oluşturmuştur. Üçüncü bölümde öncelikle, 1662 makale, iki turlu sistematik literatür taraması ile incelenerek, 174 tanesi değerlendirmeye tabi tutulmuş ve mevcut literatürün bir yansıması olan deniz trafiğinin denetiminin bileşenleri elde edilmiştir. Yine bu bölümde, çalışmanın en büyük kazanımı olan 'Emniyet, Güvenlik, Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikaları Modeli', gömülü teori (grounded theory) yaklaşımı doğrultusunda 31 farklı veri kaynağından (5 mekânda gözlem, 7 katılımcı ile iki oturumlu odak grup görüşmesi ve 19 katılımcı ile yüz yüze görüşme) elde edilen verilerin MAXQDA programı yardımı ile kodlanması neticesinde elde edilmiştir. Müteakiben bu Model'in kategori ve kodları sistematik literatür taraması neticesinde elde edilen deniz trafiği denetiminin bileşenleri ile karşılaştırılmış ve çalışmanın literatüre yaptığı katkı ortaya konulmuştur. Son olarak, bu Modelin hangi kategori ve kodunun, kitabın birinci bölümünde elde edilen hangi denizcilik gücü bileşenine ve buna ait değişkene etki ettiği ortaya konularak çalışmanın amacına ulaşılmıştır.

TÜRK DENİZCİLİK GÜCÜ ve POLİTİKALARI

Emniyet Güvenlik Çevre Temelli Ulusal Denizcilik Politikalarının
Denizcilik Gücüne Etkisinin Analizi



Dr. Oğuzhan TÜREDİ

Ana Vatanımız ve
Mavi Vatanımızda
Bağımsız Denizciliğimizin Teminatı

1 TEMMUZ

Kabotaj ve Denizcilik Bayramı

*Kutlu
Olsun!*



Hizmetinizdeyiz...



INEBOLU SHIPYARD

KARAVELİOĞLU GROUP *SINCE 1916*



SEAPART

31 Senedir denizciligin hizmetinde!

Gemilerin sorunsuz seyri ve işletmecilerin
işlerini kolaylaştırmak için...

- Ana makine, jeneratör ve tüm yardımcı donanımlar
- Pervane şaft sigili
- Güverte donanımları
- 40 civarında ürünün Türkiye ana distribütörü olarak...



Dünyanın birçok yerinde depolama
imkanıyla, Türkiye'de ve yurt dışında
güvenilir iş ortağınız.

seapart@seapart.com

With Trust and Care



Katip Salih Sok. No: 36 Koşuyolu, Kadıköy - İstanbul / TURKEY

P + 90 216 327 23 23 **F** + 90 216 327 23 26

E hkalkavan@hkalkavan.com **W** hkalkavanshipping.com

HKALKAVAN
SHIPPING AND MANAGAMENT

UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCI

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET