



DUIM

2021

ALESTA

YIL: 25 SAYI:23

Sinem DEDETAŞ
İstanbul Şehir Hatları

Dr. Kürşat BAL
Kocaeli Limanları
ve Swot Analizi

Ufuk TEKER
Tarihten Günümüze
Deniz Sigortaları

Emre BAŞARANER
Covid-19 Salgını
Bağlamında
Denizcilerin Refahı

Cihat YAYCI
Mavi Vatan

Gökmen AZAKLI
Covid-19 Pandemi Sürecinin
Konteyner Taşımacılığına Etkisi





Limanları **Güvenli** ve **Mümkün** Kılarız.

Tekirdağ Limanlarında, uyumlu Gemi Acenteliği hizmetlerimiz sayesinde paydaşlar arası güveni mümkün kılar, kurumsal yapımız ile geminize en hızlı hizmeti sağlarız.



VELA DENİZCİLİK İŞLETMESİ

☎ 0282 261 00 40

✉ bilgi@veladenizcilik.com

Ertuğrul Mah. Yalı Sokak No: 23
Süleymanpaşa 59100 - Tekirdağ / TÜRKİYE





Denizcilik Kulübü
Yönetim Kurulu Başkanı
Çağla Zeynep GÜLTEKİN

Denizcilik Kulübü
Yönetim Kurulu Başkan Yard.
Mehmet Ali ÇOLAKOĞLU

Denizcilik Kulübü Genel Sekreteri
Kadir IŞIK

ALESTA Dergisi
Genel Yayın Yönetmeni
Mehmet Ali ÇOLAKOĞLU

ALESTA Dergisi
Genel Yayın Yönetmeni Yardımcıları
Mehmet UTUŞ
İlke Buse ÖZKUL

Organizasyon İşleri Direktörleri
Osman ALTINTAÇ
Mehmet ERDOĞAN

Reklam Koordinatörleri
Melisa MERAL
Mesut YILMAZ

Sosyal Medya Koordinatörleri
Elif KARAKEBEN
Emir YAZGAN

Sponsorluk İşleri Direktörü ve Kulüp
Saymanı
Enver TAŞÇI

Denizcilik Kulübü
Yönetim Kurulu Üyesi
Ekrem ALTINBAŞAK

Dağıtım: İÜC Denizcilik Kulübü
İletişim: İÜC Mühendislik Fakültesi
DUİM Avcılar/İSTANBUL
Yıl: 25 **Sayı:** 23
İmtiyaz Sahibi: İÜC Denizcilik Kulübü

Grafik-Tasarım
Funda Nur KÜÇÜKLER

Yayına Hazırlık - Baskı

gelmat
Arayış, Keşif ve Fikirlerin Buluşma Noktası



Vizyonumuz

Ulaştırma Sektörü Ve Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği arasında bir köprü vazifesi üstlenerek Türkiye'yi ulaştırma sektöründe üst sıralara taşımaktır.

Misyonumuz

Türk Halkına denizcilik kültürünü tanıtmak.
Denizcilik ve çevre bilincini oluşturmak.
Denizcilik sektörünün gelişimine katkıda bulunmak için somut adımlarda bulunmak.
Denizcilik eğitimi veren kurumlarla iyi ilişki kurmak.
DUİM öğrencilerinin sosyal, kültürel ve akademik gelişimlerinin sağlanmasına yardımcı olmak.
DUİM öğrencilerini iş ortamına hazırlamak.
Mezunlarla öğrencileri bir araya getirerek ortak bir DUİM Platformu oluşturmak.



iucdenizcilikkulubu



duimkulup



IÜ-C Denizcilik Kulübü



iucdenizcilikkulubu@gmail.com

Bu dergide yayımlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir. Bu yazılardan dolayı İÜ-C Denizcilik Kulübü sorumluluk üstlenmez. Yayımlanan ilanların sorumluluğu sahibine aittir.

İÇİNDEKİLER



06

TARİHTEN GÜNÜMÜZE DENİZ SİGORTALARI

Ufuk TEKER TÜRK P&I SİGORTA Genel Müdürü

08

İSTANBUL ŞEHİR HATLARI

Sinem DEDETAŞ İSTANBUL ŞEHİR HATLARI A.Ş. Genel Müdür

11

DEĞİŞEN KÜRESEL EKONOMİ MODELİ DENİZ TAŞIMACILIĞININ PARADİGMALARINI DA DEĞİŞTİRİYOR.

Harun ŞİŞMANYAZICI - TAB Bilimsel Komiteler Gemi İşletmeciliği Komitesi Direktörü
Deniz Emniyeti Derneği As Başkanı

14

MAVİ VATAN

Cihat YAYCI Emekli Tümamiral
BAU DEGS Kurucusu

19

COVID-19 SALGINI BAĞLAMINDA DENİZCİLERİN REFAHI

Kaptan Emre BAŞARANER ZENİTH GEMİ İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.

20

KOCAELİ LİMANLARI VE SWOT ANALİZİ

Dr. Kürşat BAL - LİMAŞ LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.
Stratejik Planlama ve Endüstriyel İlişkiler Müdürü

23

COVID-19 PANDEMİ SÜRECİNİN KONTEYNER TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ

Gökmen AZAKLI - ASYAPORT LİMAN A.Ş. - Planlama Müdürü

25

PROJE KARGO TAŞIMACILIĞI NEDİR?

M. Hürol ASLAN - HM GLOBAL PROJE TAŞIMACILIĞI - Genel Müdürü

28

İLK VE KALICI HEDEFİMİZ DENİZE DOĞRU

Dr. Ali CÖMERT - KEGM İstanbul Limanı Baş Kılavuz Kaptanı

30

DENİZ SİGORTALARINA GENEL BAKIŞ

Av. Cem CONGAR

32

KUMPORT

Alper ŞENEL - KUMPORT LİMAN A.Ş.
Operasyon Müdürü

34

DUİM HİKAYESİ

Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA

37

LİMANLARDA GÜVENİ VE İŞLERİ MÜMKÜN KILAN GEMİ ACENTELERİ

Atılay ÖZAY - VELA DENİZCİLİK - Genel Müdürü

40

DENİZTEMİZ DERNEĞİ/ TURMEPA' DA GÖNÜLLÜLÜK

TURMEPA

45

NELER YAPTIK

DENİZCİLİK KULÜBÜ



Bölüm Başkanından

Denizci Olmak...

“Twenty years from now you will be more disappointed by the things that you did not do than by the ones you did do... Sail away from the safe harbor. Catch the trade winds in your sails” (Mark Twain)

Her meslekte olduğu gibi, işini severek ve mesleğini en iyi şekilde yapanlar başarılı olurlar. Bu başarı hızlı yakalanamayacağı gibi, geldiği zaman da çok hızlı kaybolmaz. Yani mesleğin özümsemişi/öğrenilmesi, tabiatının kavranması, bilgilerin sindirilmesi ve meslek hakkında söz sahibi olmak o kadar çabuk elde edilemez. Hangi meslek olursa olsun, o mesleğin tüm diğer disiplinlerle bağlantısını anlamak, mesleğin bilimsel, teknik, sosyolojik, beşeri ve ahlaki yönlerini birbirleriyle ilişkilendirmek için bazen bir ömür gerekir. Bazıları buna ulaşır, bazıları kısa sürede ulaştığını zanneder, bazıları da hiçbir zaman ulaşamaz. Maalesef aşırı özgüven yüksekliğine bağlı olarak, her şeyi bildiğini düşünen, aidiyet duygusu gelişmemiş, farklı kaynaklardan araştırma yapmadan internette okuduğu her şeyi doğru zanneden (en tehlikelisi budur..!), temel bilimlerden uzak olanlardır başarısız olanlar. Mesleğini anlayacak, tecrübe edecek, emek verecek ve belki öğretebilecek kadar zaman geçirmeden meslek alanı ile ilgili bir şeyler söylemek mümkün değildir. Her meslek için geçerli olan bu doğal süreç, denizcilik mesleğinde de deniz örf, adet ve ahlak konularının çok iyi anlaşılması ve uygulanması ile gerçekleşir. Bu süreci olağan akışı ile yaşayan, merak edip öğrenme duygusunu geliştiren, olayları yüzeysel değil derinlemesine nasıl, neden, niçin soruları ile araştırıp sonrasında fikir ve görüş üreten, kolaycılığa kaçmayan, dinleyen, çevresine saygılı olanlardır başarılı olanlar.

Denizci olmak;

zaman gerektirir, çaba gerektirir, sabır gerektirir, çok çalışmak gerektirir, dürüstlük gerektirir, liderlik gerektirir, üstlerine ve meslek geçmişine saygılı, astlarına merhametli ve adaletli olmayı gerektirir.

Saygılarımla,

İÜC Denizcilik Kulübü öğrencilerinin yıl içinde düzenlediği birçok faaliyetin yanında, uzun uğraşlarla çıkardığı ALESTA dergisinin denizcilik sektörüne faydalı olmasını dilerim.

Doç. Dr. Gökhan KARA

İÜC Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
Bölüm Başkanı
İÜC Denizcilik Kulübü Danışmanı





Başkandan

Denizciliğin temelinde Nil nehrinin yanı sıra ekip ruhu yatar. Kendi içerisinde denizler bile takım çalışmasıyla kesişir. En sık kesişenlere sizler de şahitlik ediyorsunuz.

Denizler ve Karalar...

Bahsi geçen ekip çalışması dinamik ve stratejik denizcilik sektörünün tam ortasındadır. Tarihin biraz daha ilerisinde aynı eve defalarca girerek kendi evlerini bulmalarıyla meşhur Viking Ordusu yer alır. Vikingler efsanelerde yaptıkları her işin keyfini çıkartan birlikler olarak bilinir.

Hikayeleri bir kenara şu an biliyoruz ki dünyanın hiçbir yerinde kürekler bağımsız hareket ederek yol alamazlar. Denizcilik Kulübü olarak misyonumuzun bir parçası olan takım çalışmasının tahsilatı Alesta'yı siz değerli okurlarla paylaşmaktan gurur duyuyoruz.

Hepimiz gerçekliği sembol isimlere indirgemeye bayılırız ama Süpermenin modası geçeli çok oldu.

Dikkate değer bir başarı elde etmek ancak ekip işidir.

Steve Jobs

1995 yılından bu yana gönüllülük esasıyla süregelen Denizcilik Kulübü'nün 26.dönemi tamamlandı. Yönetim Kurulu Başkanlığını üstlendiğim bu sene de sektör büyüklerime,bölüm başkanına, tüm hocalarıma, ekip arkadaşlarıma ve desteklerini esirgemeyen herkese teşekkürü borç bilirim.

Denizlerin liderliğinde ekip olduğumuz her gün pruvamız neta olsun.

Çağla Zeynep GÜLTEKİN

Istanbul Üniversitesi C 26.Dönem
Denizcilik Kulübü Yönetim Kurulu Başkanı





Editörden

Değerli Okurlar

Devler gibi eserler vermek için karınca gibi çalışmak gerekir diyerek siz değerli okurlara merhaba diyorum. Yavaşladığımız, evlerimize sığındığımız, dünyanın kendini dinlediği bu dönemlerde 23. sayımızla sizlerle yeniden birlikteyiz.

Salgın bir hastalığın ortaya çıkarmış olduğu, zaman zaman içimizi karartan tüm olumsuzluklara rağmen sürecin kendi içerisinde insan, tabiat, yeryüzü yararına pek çok sonuca gebe olduğundan bir şüphemiz yok. Elbette, geleceğe dönük kaygılarımız var, hanelerimizde sürecin belirsizliğinden dolayı bir tedirginlik maalesef oldu. Pandeminin tüm sektöre verdiği olumsuz etkiyi biz denizcilerde yaşamış olduk. 1 seneyi aşkın süredir uzaktan okulumuza hasret kalarak eğitimimizi sürdürdük. İlk zamanlar buna alışmak elbette ki herkes için zor oldu. Çünkü alışılmışın dışında özgürlüklerin kısıtlandığı bir dönemden geçiyorduk. Lâkin şunu söyleyebilirim ki denizcilik kulübü olarak tek bildiğimiz ne olursa olsun çalışarak hedeflerimizi bir şekilde gerçekleştirmemiz gerektiğinin farkındaydık. Asla pes etmedik. Birşeyler yapmak için her zaman alestaydık. Bizlerde yolumuzu buna göre çizerek pandemiye fırsata çevirmek için gayret gösterdik. Sektör ile okulumuz arasında köprü görevini layıkı ile başardığımızı düşünüyorum. Pandemi döneminde artan teknolojik yaşam tarzını Denizcilik Kulübü olarak pozitif avantaja dönüştürdük. Gerçekleştirdiğimiz etkinliklerle sektörün her alanından duayen ve tecrübeli insanlarla tanışma fırsatını yakalamış olduk. Sosyal sorumluluk projelerimizle insanlığa fayda sağlamaya çalıştık. Bilgiyi her zaman paylaşmak için çaba gösterdik. Tabi ki yetmez! Asıl başarı süreklilik, sürdürülebilirlik ve üstüne yeni hedefler koyarak yola devam etmektir.

Değerli okurlar bu sayımızda farklı bakış açılarını barındıran, tümüyle uzman kişilerin gözünden görebileceğiniz ve yine bu kişilerin kaleminden yazıya dökülmüş yazılarla denizciliğin yeni tecrübeleri hakkında bilgi sahibi olabileceksiniz.

Dile kolay 26 yıl...

26 yıl önce abi ve ablalarımızın kurduğu Denizcilik Kulübü ve ALESTA serüvenini bizlerin devam ettirmesi çok büyük bir gurur olduğunu söylemek istiyorum. Her yıl üstüne koyarak bayrağı bir sonraki nesile aktardılar. Ben inanıyorum ki bizden sonraki kardeşlerimiz bu serüveni daha da ileriye götürecektir. Şimdiden Hedeflediğiniz yolda pruvanız neta olsun.

Denizcilik Kulübüne emek veren ve vermiş olan herkese , ALESTA dergisinin çıkması için gayret gösteren başta ekip arkadaşlarımız olmak üzere destek sağlayan sponsorlarımız ve yazarlarımıza, her zaman arkamızda duran bizlere yol gösteren hocalarımıza tüm samimiyetimle teşekkürlerimi sunuyorum.

Son olarak; biz denizciler her zaman alestayız.

Mehmet Ali ÇOLAKOĞLU

ALESTA DERGİSİ
Genel Yayın Yönetmeni





TARİHTEN GÜNÜMÜZE DENİZ SİGORTALARI

Denizcilik hayatına giren siz meslektaşlarıma, denizcilik piramitinin önemli öğelerinden birisi olan deniz sigortacılığından bahsetmek istiyorum. Aslında deniz sigortacılığı modern dünya da sigortacılığın başlangıcı ve anasıdır. Şu anda karşımıza çıkan ana sigorta branşları hep deniz sigortacılığından türetilmiştir. Deniz sigortacılığı denildiğinde aklımıza P&I sigortası gelir.

Sizlere P&I Sigortasının tarihçesinden ve Türkiye'de deniz sigortacılığından bahsetmek istiyorum. P&I sigortacılığı denizcilerin sorumluluk sigortalarını kapsayan ve en büyük güvenceleri durumunda olan bir sigorta teminatıdır. Modern sigortacılığın en eski örneklerinden birisidir. Gemi sahipleri ve gemi işletmecileri iştiğal konularına ve gemilerinin tiplerine bağlı olarak karşılaştıkları sorumlulukları karşılamak üzere ortak bir sandık kurmak durumunda kalmışlardır. Bu yardımlaşma sandığına P&I Kulüp ismi verilmiştir. Kulüp kar amacı güdülmeyen ve sorumlulukları yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Mutual özellikte olan bu sigortacıların zaman içinde sabit prim esaslı olanları da kurularak piyasa derinliği sağlanmıştır.

Tarihçesine baktığımızda birkaç hadise P&I kulüplerin doğmasında etken olmuştur. İlk P&I sigortacısı 19. Yüzyılın başında ortaya çıkmıştır. 1836 yılında gerçekleşen ve 'De Vaux v Salvador' hadisesi olarak bilinen ve iki geminin çatışması olayında deniz sigorta poliçeleri, armatörü kendi gemisinde oluşan hasarlar için korumuş, fakat diğer gemiye verilen hasarlarda bulunan sorumlulukları kapsamamıştır. Bu hadise neticesinde armatörler, kendilerinin bu risklere karşı da teminat altında olması ihtiyacının farkına varmışlardır. Bu hadiseden sonra tekne sigortacıları ile bir araya gelen armatörler, 3. şahıslara karşı verilen hasarlar ile ilgili olarak anlaşmış çatışma sorumluluğunun tekne makine sigortacıları ile P&I sigortacıları arasında bölüştürülmesine karar verilmiştir.

Diğer yandan, üçüncü şahıslara karşı oluşabilecek başka sorumluluklar da armatörlere yüklenmekteydi. mürettebatların başına gelebilecek hasarlar ve ölümlerle sonuçlanan vakaların akabinde mürettebata bağlı kişiler (eş, ebeveyn ve çocuklar gibi) ile ilgili tazminatlar işverenlere yüklenmekteydi. Bu risklerin artması ile birlikte P&I sigortacıları gemi personel ile ilgili donatan ve işletmecilerin üzerine düşen sorumlulukları da teminat altına almaya başlamışlardır. Bu esnada da ilk P&I sigortacısı olan Shipowners Mutual P&I Club Association 1855 yılında kurulmuştur.

1870 yılında Cape Town'da meydana gelen bir gemi hadisesinde ise gemi ve yükün birlikte batması neticesinde armatörün yüke karşı taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan sorumlulukları gündeme gelmiş ve armatör sorumlu tutulmuştur. Zaman içerisinde yük sahiplerinin taşıyanlardan tazminat beklentilerin artması ve yük tazmin bedellerinin yükselmesi sebebi ile armatörler bir araya gelerek yük tazmin kulübü olarak faaliyet gösteren The Steamship Owners Mutual Indemnity Association kurulmuştur. Daha sonrasında ise ilk koruma ve tazmin kulübü olan The North of England Protection and Indemnity Club kurulmuştur.

Daha sonrasında ise sayıları artan ve 6 şirkete ulaşan P&I Kulüp sigortacıları 1899 yılında bir ortak havuz oluşturup sağladıkları teminatları arttırıp daha sağlıklı bir yapıya kavuşmuşlardır. Hali hazırda bu yapı devam etmekte olup, 13 P&I kulüpten oluşan bir organizasyona havuz kulüpleri adı verilmektedir. Bu kulüp sigortacıları yıllar içerisinde değişkenlik gösteren konservasyon limitleri ile çalışıp aşan kısmın reasüransını birlikte satın almaktadırlar. Kendi konservasyonlarını aşan hasarlarda ise çok sağlıklı bir yapı ile servis vermeye devam etmektedirler.

Mutual bir P&I kulübü, üyeleri adına yönetim kurulu tarafından yürütülen müşterek bir birliktir. Üyeler, gemilerinin tonajları nispetinde hesaplanan olası en düşük prim (Advance Call) karşılığı gemilerini kulüp teminatı altına sokarlar. Kulüp kar amacı güdülmeyen ve sorumlulukları yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Üyeleri, çoğunlukla gemi armatörlerinden oluşan kulüplerde poliçe süresince üyeler tarafından hasarların ve ödemelerin kulübe sunulması gerekmekte ve poliçe vadesi sonunda herhangi bir açık hesabın kalmaması gerekmektedir. Gemilerin kulübe girişinde ilk prim ödemesi yapılmakta olup, kulüpler ilave prim ödenmesi amacıyla poliçe süresince veya daha sonra üyelerini çağırabilmektedirler. Genellikle Uluslararası Grup P&I Kulüpleri (International Group P&I Clubs) uygulamakta olduğu bu durum P&I kulüpleri tarafından 'çağrı'(call) olarak adlandırılmaktadır.

P&I kulüpleri dünya üzerinde bulunan tüm kıyı devletlerindeki belli başlı limanlarda bulunan temsiler zincirine ilave olarak yerel survey şirketleri ve hukuk bürolarından oluşan çok geniş bir ağa sahiptirler.

Bazı IG kulüpleri, sigorta yılı içerisinde gerçekleşen aşkın hasarlar veya bilançolarının ödemeler dengesini karşılamaması durumunda, üyelerinden ek prim talebinde bulunabilir. Bu prim çağrılarında Ek prim (Supplementary Call) denmektedir.

Üyeler bir anlamda P&I sigortacılarına sahip oldukları geminin tonajı nispetinde ortak olduklarını söylersek yanlış ifade etmiş olmayız. P&I kulüpleri mali dönemlerini 3 yıl gecikme ile kapatırlar ve hesapları kapanan dönemler itibarı ile zarar etmeleri durumunda üyelerinden ek prim alma şansına sahiptirler.

Günümüzde deniz taşımacılığı dünya ticareti içerisinde %90 gibi bir oranda pay sahibi olmaktadır. Genel bir deyişle, şayet deniz taşımacılığı olmasaydı dünyanın yarısı açlıktan ölürdü diğer yarısı soğuktan donardı. P&I sigortacıları da bu kapsamda deniz taşıyanların sorumluluklarını düzenleyen bir organizasyondur. Bugün Dünya Denizcilik Örgütleri tarafından ortaya konulan tüm sorumluluk içeren düzenlemelerde P&I sigortacıları ve onlar tarafından sağlanacak teminatlara atıflar bulunmaktadır. Son yüzyıl içerisinde hem ticari, hem personel hem de çevresel etkileri olabilecek tüm düzenlemelerde P&I sigortacıları tarafından sağlanacak teminatlar belirlenmiş ve armatörler ve gemi işletmecileri tarafından bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir.

P&I kulüpleri dünya üzerinde bulunan tüm kıyı devletlerindeki belli başlı limanlarda bulunan temsiler zincirine ilave olarak yerel survey şirketleri ve hukuk bürolarından oluşan çok geniş bir ağa sahiptirler. Bu çalışma sistemi sayesinde oluşan hasarların yönetilmesi ve etkilerinin azaltılması noktasında derin çalışmalar yapmaktadırlar. Ayrıca tekrar eden hasar tipleri üzerinde yaptıkları analizler ve istatistikler ile birlikte dünya denizcilik örgütlerine data sağlayarak yeni kuralların konulması ve gemilerin standartlarının oluşmasında çokönemli etkileri bulunmaktadır.

Türkiye' de denizcilik son 25 yıl içerisinde hızlı bir ivme ile gelişim göstermiş ve dünya çapında ilk 13 büyük denizcilik filosuna sahip olmak gibi önemli bir ünvana kavuşmuştur. Bu gelişimi göstermesinde en önemli faktörlerden birkaç önemli mihenk taşı sıralamak gerekirse; Denizcilik eğitimi sayesinde sahip olunan kalifiye gemi personeli ve gemi inşa mühendislerini, tamir ve yeni inşa konusunda faaliyet gösteren tersanelerimizi, gemilerin belirgin standartlara uygun sertifikalandırılmasını sağlayan klas kuruluşumuzu, denizcilğe sigorta teminatı sağlayan ve kredi imkanı

sunan finans kuruluşlarımızı, ülkemiz kanunlarını dünya denizcilik kuralları ile paralellik arz edecek şekilde düzenleyen idareimizi sayabiliriz. Son dönemde denizci kökenli bürokratlarımızın vizyonları sayesinde ise Türkiye' de bir P&I sigorta şirketi bulunmasının ne kadar önemli olduğu hususu dile getirilmeye başlanması ise nerede ise son 20 yılın başlıca konuları arasında yer almaktaydı. Türk P&I sigortanın doğuşu da tam bu noktada olgunlaşan düşüncelerin dönemin Ulaştırma Bakanı Sn. Binali Yıldırım ve kıymetli ekibi tarafından hayata geçirilmesi girişimleri sağlanmıştır.

Türk P&I Sigorta 2004 yılı başına %50 kamu hissedarı olan Sigorta Şirketleri ve Bankası (Ziraat Sigorta, Güneş Sigorta ve Halk Bankası) hissedarlığı ve diğer %50 ortaklığı ise Türkiye' de mukim P&I Kulüp temsilcileri (Omur Denizcilik, Metropole Denizcilik ve Vitsan Denizcilik) tarafından kurulmuştur.

Türkiye' de sigortacılık kanununun yabancı P&I sigortacılarına satış ve servis verme konusuna bir istisna sağladığı ortamda doğrudan bir destek almaksızın ilk etapta iç pazardan hisse almak hedefimiz bulunmaktaydı. Bu çalışmaları yaparken sigortalı deniz aracı sayısını arttırmak ve primlerin yurt içerisinde kalmasına gayret ederek ciddi bir Pazar payı oluşturduk. Özellikle gemi tipleri ve faaliyet konularına göre hedef müşteriler oluşturup kendi alanlarımızı tespit ettik. İlk aşamada hedefimiz olan dahili yolcu taşımacılığında %90 üzerinde bir Pazar payı oluşturmayı başardık. Aynı zamanda deniz inşaat araçları, romorkörler ve dahili kabotajda sefer yapan deniz araçlarından oluşan deniz araçlarında ise %70' in üzerinde bir Pazar payına ulaştık. Son 2 yıl içerisinde faal olduğumuz tekne makine sigortası branşında ise Türkiye' de Su Araçları branşında lisans sahibi şirketler arasına en büyük 2. Portföye sahip olmayı başardık.

Denizciliğimiz ve Sigortacılık sektörümüz adına eksik olan bir branşta ve ilave olarak tekne sigortalarında uluslararası alanda faaaliyet gösteren bir şirket olma hedefimize ulaşmak ve Türkiye' de kurulu yerli sermayeye sahip bir şirketin denizcilikte evrensel bir marka haline gelmesini sağlamak için yapmamız gerekenleri sırası ile yerine getirmeye çalışıyoruz. Umarım bu hedefimize en kısa zamanda ulaşmayı başarırız.



Ufuk TEKER
TÜRK P&I SİGORTA
Genel Müdürü



Sinem hanım bize kendinizden ve kariyer yolculuğunuzdan bahseder misiniz?

Kendimi tanıtmam gerekirse; 81 yılında Eskişehir'de doğdum. Liseyi Eskişehir'de bitirdikten sonra üniversite için İstanbul'a geldim. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimlerinde Deniz Teknolojisi Mühendisi olarak lisansımı tamamladım. Yüksek lisansımı Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları bölümünde yaptım. Yüksek lisansımı yaparken çalışmaya başladım. Bir dizayn büroda iş hayatım başladı. Ondan sonra klas kuruluşuna geçtim. Daha sonra meslektaşım olan eşimle birlikte bir dizayn büro işte Mühendislik işleri yapan ARGE işleri yapan bir büro kurduk 2012 yılında. Bu göreve gelene kadar da orada kendi şirketimde işlerime devam ettim. Bu arada Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürüttüm, ardından buradan kariyer fırsatı doğdu. Ben şirketten ayrıldım, eşim hala kurduğumuz şirkette devam ediyor ben ise Şehir Hatlarında (POZİSYONU YAZILIR) pozisyonunda işe başladım. Yani bir 20 sene gibi düşünebiliriz aslında meslekte geçen bir iş deneyimi oldu benim açımdan. Burası da tabii kamu diyebileceğimiz bir çalışma ortamı biraz e dedim Çünkü tam kamuda değil aslında belediye şirketi ama bir tarafta bazı nasıl diyeyim yönetmelikler özel şirket statüsünde bazen kamu şirket statüsünde Ama genel olarak da bir kamu şirketi diyebiliriz. Eğer tabii oda tecrübesinin odada bir kamu kuruluşu olduğu için bir yakınlaşma oldu bir tecrübe oldu özel sektörden biraz daha farklı yürüyor kamuda işler buradaki yani prosedürlerin takip edilmesi ve Aslında uyum sağlanması açısından da bir oda yolculuğunun da buradaki kariyerimde bir etkisi olumlu yönde bir etkisi oldu diyebilirim.

2014-2016 yılları arasında TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanlığı yaparken sonrasında Şehir Hatları Odaklı kariyer hayatınız oldu. Bu iki alan arasında geçiş yapmanıza neler sebep oldu?

Kariyer hayatımda hep kendi hedeflerimi kendi koyan bir insan oldum ama burada hiç kariyer hedefi ile gitmedim. Sadece yaptığım işi iyi yapmaya odaklandım. Böyle tavsiye niteliğinde bir şeyler sorulduğunda da durup düşünüyorum. Ben normalde tavsiye vermeyi seven bir insan değilim çünkü hepimizin kişisel hayatları var. Kendimize ait hayatlarımız ve deneyimlerimizi yaşıyoruz. Sadece söyleyebiliriz ki herkesin hayattan beklentisi farklı, mesela benim biraz iş odaklı bir bakışım var, bir işi nasıl daha iyi yapabilirim diye düşünüyorum. Klasta çalışırken ki deneyimlerimden örnek vermem gerekirse, klas kuruluşları gemi mühendisleri için çok çalışma istenen, kendini iyi geliştirebileceğin, rahat yerlerdir ve aslında bu sektörün baskısının en az hissedildiği yerlerdir. Mesela dizayn da

çalışırken tersanede sürekli koşuşturma içinde oluyordum. Bu yüzden klas, normalde rahat diyebileceğimiz yerlerdir ama klastan kendi işime niye geçiş yaptım diye baktığımda... Aslında meslek anlamında biraz daha farklı hayallerim vardı, yapmak istediğim şeyler, geliştirmek istediğim şeyler vardı. Bu yüzden bir araştırma geliştirme şirketi kurdum. İşte TÜBİTAK projeleri bitirdik var Böyle hep böyle biraz daha ileriye taşıma nasıl daha ileri götürebilirim heyecanı vardı aslında. Kendi işimizi kurma serüveni bu şekilde gerçekleşti. Şunu da eklemem gerekirse, meslek hakları yani odada zaten bir çalışmam vardı, yani zaten takipçisiydim. Daha sonrasında ilgilenmektense daha icracı olma noktasında hareket etmek istediğim için, oda biliyorsunuz seçimle gelinen bir yer, seçimlere katıldık. Orada sadece teknik anlamda mesleğin geliştirilmesi değil kamusal tarafta haklar konusunda da geliştirilmesi ile ilgili çalışma fırsatı buldum ve buraya geçtim, ben bunu bir zorluk olarak görmüyorum. Burada bir hani bir İKA (İNSAN KAYNAKLARI İŞE ALIM SÜRECİ) süreci geçirdik. Buraya bir atama şeklinde geliniyor yani tüm Genel Müdürlükler atama usulüyle oluyor ve belediye başkanımızın kararıyla bir atama gerçekleşiyor ama bunun öncesinde tabii biz de normal insan kaynakları süreçleri geçirdik bir teklifle geldik biz zorluk yaşamadım açıkçası yani meslek Hayatımın hiçbir alanında yaşadığım şeyleri zorluk olarak nitelendirmedim diyebilirim. Çözmem gereken işler vardı, çöze çöze ilerledim.

Bize şu anki işinizin sorumluluklarından bahseder misiniz? Sinem DEDETAŞ'ın bir günü nasıl geçiyor?

Yoğun ama eğlenceli geçiyor. Çok iş var tabii, bahsettiğim gibi şehir hatları sadece işletmecisi bir firma değil. Aynı zamanda bir tersane yönetimi yaptığı için hem tersane hem armatör gibi davranan bir pozisyonumuz var. Bu yüzden yoğun geçiyor. Evrak ve ofis işleri de çok yoğun, saha işleri de çok yoğun. Bunun yanı sıra bir gelenek var şirketin işleyişi hakkında ama bizim hedeflerimiz biraz daha bu şirketin normal işleyişinden yukarda. Özellikle Ekrem başkanımızın denizin payını artırma yönünde biliyorsunuz ki bir söylemi var. Bu yüzden diğer belediye kurumları ve iştirak şirketleri ile birlikte bağlı olduğumuz yoğun Aslında bu ulaşım Entegrasyonu Deniz'in payını artırma işleriyle uğraşıyoruz. Gündeyaklaşık 650 sefer yapıyoruz. Toplamdan aylık üç buçuk milyon civarı, pandemi öncesinden bahsediyorum, yolcuyla muhatap oluyoruz. Bu anlamda sürekli gündemde olan işlerimiz var, yürümesi gereken, alınması gereken seferlerimiz var. Hem gemilerin o seferleri yakalaması ile ilgili



operasyonel işler hem gemilerin sağlıklı yürümesi ile ilgili tersane işleri var. Tersane daha önceki dönemlerde bir müzeleşme sürecine girmişti, çalışmayacak duruma getirilmişti ama tersanenin çalışmıyor olması şehir hatlarının da yok olacağı anlamına geliyordu. Çünkü biliyorsunuz biz vapurların bakımını tersanede yapıyoruz. Burada yapmadığımızda özel tersanelere götürdüğümüzde, bunun çok daha fazla maliyeti olacak ve bunu da bir kamu şirketinin karşılaması gerçekten zor. Bu sebeple burayı yaşatmak için aslında bir hedef koyduk. Kendi vapur bakımlarımızı yapmanın yanı sıra özel sektöre de tersanemizi açtık. Geçen sene 63 tane gemi bakımı gerçekleştirdik, onun harici yeni hat çalışmaları var. En son Sarıyer Beykoz'u açtık, Üsküdar'a Kadıköy bağlantısını yaptık. Toparlamam gerekirse bir taraftan operasyonel işler, diğer taraftan da tersane işleri çok yoğun geçiyor. Bir diğer taraftan ise belediyenin bağlı olduğumuz başka işleri de oluyor, bahsettiğim gibi entegrasyon meseleleri ile ilgileniyoruz. Yeni deniz taksilerinin üretimine başladık, bu süreç yoğun geçiyor.

Tarihi Paşabahçe vapurunun bakım-onarımındaki son durum nedir? İlk seferini ne zaman yapması ve hangi semtler arasında yapması planlanıyor? Tamir-bakım sonrası özelliklerinde ne gibi teknik değişimler olacaktır?

Bu sene sonunda Paşabahçe vapurunun restorasyonunu tamamlamayı hedefliyoruz. Meclis kararı da iki sene restorasyonu tamamlamamız yönündeydi ama tabii vapur süreci biliyorsunuzdur belki yeni biz gazetede haberi gördük şey söküme gidiyor diye orada müdahale ettik yani Paşabahçe vapuru bizde değildi şehir hatlarının vapuru olmasına rağmen devredilmişti. Hep vurguladığım gibi tersane olmayınca vapurun bakımı olmuyor. Mesela, 10 sene vapur karada beklemiş, biz yok olmuş bir



Şu anda Şehir Hatları kaç gemiye sahiptir?

Şehir Hatları 28 gemiye sahip ve 800 personel ile 22 Hat üzerinde, 48 iskelede hizmet vermektedir. İşletmenin filosunun 28 gemisinden 5'i 2100 yolcu, 5'i 1800 yolcu, 11'i 1500 yolcu, 4'ü 700 yolcu, 3'ü 600 yolcu kapasiteli.



vapuru alıp tekrardan restore etmeyi bir sorumluluk bildik, karar verdik. Bununla ilgili ilk havuzunu gerçekleştirdik ilk havuzunda da Karina temizliği, sac ölçümleri yapıldı ve enteresan bir şekilde sağlıklı çıktı. Yaşına bakıldığında saclardaki incelemeler makul düzeydeydi. Bu yüzden çok fazla bir sacı çıkmayacak ama tabii senelerdir üstünde çok fazla malzeme değişikliğine gidildi. Biz ilk vapurun havuzunda Karina temizliğini yaptık, şaftını dümenini çektik. Vapur ilk geldiğinde asbest değildi, onların sökümünü asbesttik hale getirdik. Kontrollü söküm gerçeğe daha sonra bu işlere başladık şimdi rıhtımda da bütün tamamen soyuldu vapur içi Makina bakımlarına başladık. Bu haftalarda bir rapor alacağım makineler iki zamanlı tarihi makineler ilk konulduğundaki makineleri var üstünde . 10 senedir de çalışmadığı için ciddi bir tamir süreci var nerede çalışacağını

Aslında bu bakımdan sonraki yani hani mobilyalar yapılır içi güzelleştirilir o önemli değil ama tabii önemli derken yani o seyrine karar verecek durumda değildir içindeki mobilyalar. Seyre karar veren makine olacak. Şu an biz restorasyonu aslına uygun yapmaya çalıştığımız için makine değişikliğine gitmedik ama nasıl bir performansla sefer edecek şu an kestiremiyoruz. Sefere çıktıktan sonra bizim arzumuz, eskiden olduğu gibi adalar seferinde çalışması ama adalara motor, makine gücü yetecek mi, ona tamiri bitip sefere çıktıktan sonra kendisi karar verecek diye düşünüyoruz. vnf ö Elektrik devreleri var tabi yani makine dışında kalacak ama komple navigasyon ve elektrik cihazlar yenilenecek işte bahsettiğim gibi mobilyalar aslına uygun hale getirilmeye çalışacak. Şu an en bilinmez tarafı, sağ olsun, bir danışma kurulumuz var. Onlar bulduğu fotoğrafları bize veriyorlar. Biz de araştırmalar yapıyoruz ama fotoğraflar siyah beyaz içinde ne malzeme kullanıldı bilmiyoruz, bu yüzden ne türde bir ağaç kullanacağız, nasıl mobilyalar koyacağız bunları araştırıyoruz. Açıkçası olabildiğince aslına uygun yapacağımız için de çok fazla teknik yenilik olmayacak ama tabi günümüze göre, emniyetli seyir için gerekli tüm donanımı geminin üstünde olmak zorunda. Eskide olmayan bunlar olacak ama olabildiğince ilk haline benzetmeye çalışacağız, bu sebeple de çok fazla teknik yenilik olmayacak. Biz bu vapurun makinelerini elektrikli yapabilir miyiz diye de

çalıştık ama gemi ağır olduğu için elektrikli yapmak pek fizibil olmuyordu açıkçası, bu fikirden vazgeçtik, makineleri üstünde bırakmaya karar verdik.

6- Haliç Tersanesinin halk ile bütünleşmesi ve kültürünün yeniden canlandırılması için sergi alanlarının veya halkın ziyaret edebileceği açık alanlarının olması mümkün müdür? Şehir Hatları olarak bu tarz girişimlerin var mı?

Haliç Tersanesi'nde dünyada olmayan bir modeli hayata geçireceğiz. Bir taraftan tersane, vapur bakımlarımız devam edecek, diğer taraftan da farklı kültürel ve sosyal etkinliklere ev sahipliği yapacağız. Sadece denizcilğe değil, turizmde de katkı sunacağız.



Tersanemizi eskiden olduğu gibi denizciliğin yaşadığı, canlandığı, üretildiği ve insanlara aktarıldığı bir yer olarak planlamaya çalışıyoruz. Müze, sergi ve konferans alanları düşünüyoruz; denizcilikle ilgili temalar olacak. Ortak kullanım alanları, insanların gezebileceği rotalar oluşturmayı hedefliyoruz.

Yeniden hayata geçirilecek olan deniz taksilerin tasarım sürecinden, amacından ve İstanbul ulaşımındaki yerinden bahsedermisiniz?

Ulaşılabilir bir model olarak kurguladığımız deniz taksiler, öncelikle bir deniz kenti olan İstanbul için yüzde 3 ile kabul edilemeyecek kadar düşük olan toplu ulaşım içindeki denizin payını artırmayı hedefliyor. Son yapılan çalışmalar gösteriyor ki toplam yolculuk süresinin %70'ini sıkışık trafik kaynaklı kayıp zaman oluşturuyor ve buna rağmen deniz bir ulaşım alternatifi olarak tercih

edilmiyor. İstanbul içinde günde ortalama 636 sefer yapan İstanbul Şehir Hatları olarak sefer doluluk oranlarımıza bakacak olduğumuzda ki bu veriler pandemi öncesi döneme ait, doluluk ortalama %20'lerde. Bu rakamları yükseltmek için bir yerlere yeni hatlar açmak tek başına yeterli olmuyor ne yazık ki. Günümüz trafik yoğunluğunda bile bireysel araçlar en konforlu ve hızlı ulaşım aracı olarak tercih ediliyor. Taksiler için kurguladığımız tarife ve güzergâhtan bağımsız işletme modelinin, gerek bireysel kullanıma gerekse de toplu kullanıma imkân sağlayacağı için, denizi ulaşım alternatifi olarak tercih edilir noktaya taşıyacağını düşünüyoruz.

8-İlk etapta 50 adet deniz taksisi üretileceğini ve bunun 5'adetinin elektrikli olacağını söylüyor. Bu amacı filonun tamamı için uygulama ihtimali var mıdır? Hatta sadece deniz taksilerin değil vapurlar için de elektrikli motora geçmek gibi girişimlerin var mıdır?

Var, elektrikliye dönüş için Büyükşehir Belediyesi olarak c40 denen bir anlaşmaya imza atıldı, 2050 senesinde İstanbul için mümkün olduğunca zero emission geçilmesi hedefleniyor. Bunun hakkında da kademeli planlamalar yapıldı, şirket olarak kendimizi buraya adapte edip planlamalarımızı yaptık.

Mevcut vapurların tamamen elektrikliye dönüşümü şu an zor, bahsettiğim gibi çelik tekneler ve ağır tekneler fizibil olmuyor bu sebepten dolayı vapurlarımızda hibrit çalışıyoruz ama yeni inşa edeceklerimizi elektrikli olarak planladık ve deniz taksilerinin ilk 45 tanesi dizel olacak ama çok küçük motor kapasiteleri var, aslında 150x2'lik motor var üstlerinde, tüketimleri de oldukça düşük. Bunun olması için dizayn süreçlerinde uğraştık, geminin sürtünme direnci formu aslında minimum yakıt tüketimine göre dizayn edildi çünkü biliyorsunuz, bunlar son kullanıcı maliyetlerini ve tabii ki çevreyi etkileyen şeyler. Bu yüzden düşük yakıt tüketimi olan bir model geliştirdik ve bununla da yetinmedik 5 tanesini elektrikli yapalım diye hedefe koyduk. Başkanımızda elektrikli olma yönünde bir karar verdi. Bizim ve İstanbul için de yeni olacak. Özellikle altyapı noktasında, iskelelere elektrik kurulumu yapılması noktasında keşiflerimiz sürüyor. Deniz taksilerinin belli bir güzergahı olmayacak ama elektrikli olunca tabi güzergahtan



bağımsız planlamak biraz zor olacağı için nasıl bir sefer yapacağını sadece ön görebiliyoruz; kaç kişi kullanacak, hangi güzergahlar ağırlıklı olacak. Bununla ilgili aslında deniz taksiler çalışmaya başladıkça bizde de bir bilgi birikmeye başlayacak ama elektrikliğin ilk etapta, özellikle boğazda, yakın taşımacılıkta kullanılması hedeflenecek. Diğer taksilerden bağımsız olarak bu 5 taksiyle de biz elektrikli filo yönetimi konusunda tecrübe kazanmayı hedefliyoruz. Sonrasında peyderpey kendi gemilerimize uygulamayı hedefliyoruz. Bahsettiğim gibi bir kısmı hibrit olacak ama yeni iş ağlarında mümkün olduğunca nasıl elektrikliye geçeriz diye ilerleyeceğiz. Orada sadece tasarımda çözmemiz gereken bazı sorunlarımız var. Klasik vapur seviyoruz, İstanbul'da klasik vapurları sevdiğini biliyoruz. Tabii ki yenilikler olacak ama o estetiği kaybetmeden bir takım değişiklikler yapmak istiyoruz. Elektrikli olduğunda klasik vapur tasarımımda birtakım fedakarlıklara gitmemiz gerekiyor aslında, şu anda onların süreçleri ilerliyor. Klasik vapur formunu bozmadan elektrikliye nasıl dönebiliriz bu sorunları aşmaya çalışıyoruz.

Deniz Taksi Projesi daha önce denenmiş fakat 2012'de deniz taksilerin çürümeye bırakılması gibi bir hüsrarla sonuçlanmıştı. Önceki proje ile kıyasladığımızda ne gibi farklılıklar yapıldı ve sebepleri nelerdir?

Projenin başarılı olabilmesi için tabii ki öncelikle ulaşılabilir, ardından da sürdürülebilir olması gerekiyordu. Bu da aslında tasarımdan işletme modeline kadar iyi bir analiz ve planlama gerektiriyordu. Son kullanıcı fiyatlandırmasında teknenin verimi ve teknik kabiliyetleri çok önemli bir rol oynuyor. Düşük makine gücü ile tekneyi hedef sürata çıkartabilmek bu projede kritik önemdeydi. Biz hem çevreci bir model hem de düşük yakıt tüketimi sağlayabilmek için tek gövdeli, düşük dirençli ve hafif bir tekne hedefledik ve bunu sağlayabildik. Üst bina tasarımının (süratli bir tekne olmasına rağmen) klasik sürat teknesi görüntüsüne sahip olmaması tamamen Şehir Hatları kimliğini yansıtmaması istememizden kaynaklı. Filomuzun en küçük gemileri olarak hizmet verecek olan taksilerin görüntülerinin İstanbul'un sembolü olan vapurlarımızın baca formunu taşımasını/hissettirmesini hedefledik. Fakat bunu yaparken sadece tasarımsal olarak değil matematiksel olarak da değerlendirdik. Hem aerodinamik hem de hidrodinamik açıdan teknelerimizin analizlerini yaptık. Ayrıca üretim ve işletme maliyetlerini etkileyecek ve minimize edecek detayları da incelikte çalıştık ki bunların hepsi son kullanıcı fiyatlandırmamızda ulaşılabilir olmamızı sağlıyor. Sadece fiyatlandırma anlamında değil, talebin yönetilmesi anlamında da sayıca ulaşılabilir olmak gerekiyor. İlk etapta 50

adet üretelim fikrimizin gerekçesi de buna dayanmakta. Ayrıca tasarım sırasında dikkat ettiğimiz bir diğer konu da her yere yanaşabilme özelliğine sahip olabilmesiydi. 10 yolcu kapasitesine sahip olan teknelerimiz tüm iskelelerimize yanaşabiliyor olmanın yanı sıra usturma yapısı ve hareketli rampa tasarımı sayesinde pek çok noktadan engelli yolcularımızı alabilecek şekilde tasarlandı. Uygulama üzerinden rezervasyon ve/veya çağırma, mobil/elektronik ödeme gibi teknolojik kolaylıklar, süratli ulaşım, güzergâhtan bağımsız bir çalışma modeli ve panoramik iç tasarımı sayesinde ulaşımın parçası olacağını düşünüyoruz. Bildiğiniz gibi İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Ekrem İmamoğlu'nun imzası ile İstanbul, iklim değişikliğiyle mücadele etmeye ve sera gazı emisyonlarını ve iklim risklerini azaltan kentsel eylemi sürdürmeye odaklı C40 programına dâhil oldu. İBB ailesi olarak yaptığımız tüm işlerde hedefimiz, hizmetlerimizi düşük çevre etki değerleri ile yürütebilmek ve İstanbul'un havasını temiz kılabilmek. Bu sebeple Deniz Taksi projemizde ilk 50 üretim için, 5 taksiyi elektrikli diğerlerini konvansiyonel dizel makineli üreteceğiz.

Şehir Hatları Müdürü olarak, İstanbul'a kısa, orta ve uzun vadede ne gibi projeler kazandırmayı hedefliyorsunuz?



DENİZ TAKSİ PROJESİ

Deniz Taksi Projesi ile ulaşımın geçirilen zamanı kısaltmayı ve tarifeli saatlerin haricinde de deniz ulaşım ihtiyacını karşılamayı hedefliyoruz. Deniz Taksileri Haliç Tersanesi'nde üretiyoruz. Üretim tamamlandıktan sonra yaz aylarında hizmete sunacağız.

VAPUR KAFE PROJESİ

Vapur Kafelerin modernizasyon çalışmalarını tamamladık ve hizmet kalitesini iyileştirdik. Vatandaşlarımıza her vapurda aynı kalitede hizmet sunacağız. Ürün çeşitliliğimiz de geniş olacak. Menüümüzde glütensiz ve vegan ürünler gibi pek çok alternatif yer alacak. Yenilenen haliyle olduğukça sevineceğini düşünüyoruz.

PAŞABAHÇE VAPURU'NUN YENİLENME PROJESİ

Kent kültürünün bir parçası, simgesi ve hafızası olan Paşabahçe Vapuru'nu yenileme çalışmalarına Haliç Tersanesi'nde devam ediyoruz. Hedefimiz bakım ve onarım aşamalarından sonra efsane Paşabahçe Vapuru'nu Şehir Hatları filomuza katarak İstanbul içi toplu taşımada kullanmak. Ayrıca İsmail Hakkı Durusu Vapuru'nu yenileme çalışmalarına da Haliç Tersanesi'nde devam ediyoruz.

ENGELLİ GEÇİŞİNE UYGUN KATLANABİLİR RAMPA YAPILMASI PROJESİ

Gemilerimizde bulunan rampa sistemlerinin yenilenmesi için çalışmalarımızı başlattık. Engelli yolcularımız için deniz ulaşımını erişilebilir kılmak en önemli hedeflerimizden biri.

VAPURDA ÇOCUK OYUNLARI PROJESİ

Şehir Hatları vapurlarımızda çocuklarımıza özel oyun alanları açtık. Moda Vapurunda gerçekleştirdiğimiz ilk çocuk oyun alanımızı, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nda çocuklara armağan ettik. Bu projemizde küçük yolcularımızın daha eğlenceli ve keyifli bir yolculuk geçirmelerini hedefledik. Oluşturulan bu özel oyun alanını el yapımı ahşap oyuncaklar ile dekore ettik. Çocukların yaratıcılıklarını besleyecek oyuncakları özenle seçtik ve yerleştirdik. Aynı zamanda oyun alanlarımız, çocukların ruhsal ve zihinsel gelişimine de katkıda bulunacak. 9 vapurumuzda çocuk oyun alanlarımızı kurduk. 2021 senesi içinde diğer vapurlarımızda da hazır olacak.

HALIÇ TERSANESİ İŞLEVLERİ

Haliç Tersanesi 565 yıllık tarihiyle dünyanın yaşayan ve üreten en eski tersanesi. Tersaneyle ilgili ana hedefimiz, üretim kapasitesini ve verimliliğini artırmak. Haliç Tersanesi bugün, kamu sektörünün yanı sıra özel sektöre de hizmet veriyor. Şu an faal durumda olan birçok vapur Haliç Tersanesi'nde inşa edildi. Tersane bugün, 3 adet kuru havuz, iki adet kızak ve muhtelif atölye ve tarihi mekânları kapsayan 70 dönümlük bir alanda yer alıyor. Yaşayan bir tersane olarak gelecekte de işlevlerini sürdürebilmesi için planlarımız ve çalışmalarımız devam ediyor.

Sinem DEDETAŞ
İSTANBUL ŞEHİR HATLARI A.Ş.
Genel Müdür

Değişen Küresel Ekonomi Modeli Deniz Taşımacılığının Paradigmalarını Da Değiştiriyor.

Bilindiği üzere sanayi devrimleri ve küreselleşme ile birlikte dünya linear (doğrusal) ekonomi olarak adlandırılan bir ekonomi modeli uygulamaktadır. Başka deyişle "ham maddeyi al, üret-kullan, at" ekonomisi ile bu günlere gelinmiştir. Bu üretim modelinde çevre kirliliğine önem verilmemekte, sera gazı salınımı hat safhaya ulaşmakta, doğal kaynaklar gelecek nesillerin ihtiyaçları dikkate alınmadan hunharca kullanılmaktadır. Amaç olabildiğince çok üretmek, büyük miktarlarda üretimin maliyet düşürücü faydasından yararlanmak, ürünün ömrünü kısa tutarak, kısa sürede yenisi ile değiştirilme ihtiyacını ortaya çıkarmak, daha da ötesinde yeni ürünler yaratarak bunları ihtiyaç olarak hayatımıza sokmaktır. Ürün fiziki ve ekonomik olarak hala bir değere sahip iken, yeni modelini bir iki yeni özellik ilavesi ile piyasaya çıkararak, toplumda özellikle gençlerde buna sahip olma arzusunı teşvik ederek, yeni ürüne talep yaratmak bu üretim modelinin önemli özelliği olmaktadır. Hane halkı, artık ürüne sahip olma hazzı yanı sıra, hatta bundan daha önemli olarak bu ürüne en önce, hatta herkesten önce sahip olmayı arzu etmektedir. Çünkü ürünün ömrü bir yıl olup, bir sene sonra yeni modeli piyasaya sürülmektedir.

Bu nedenle, ürüne en kısa sürede sahip olmak çok önemli olup, gösteriş tüketiminin önemli bir niteliği olmaktadır. Bireyler sürüden ayrı kalmamak iç güdüsü ile bu yeni inovatif ürünlere sahip olmak için adeta birbirleri ile yarışmaktadırlar. Lojistik hizmetler de bu ihtiyaca cevap vermek üzere gelişirken, E-Ticaret şirketleri içinde büyük Pazar payına sahip olan şirketler, mallarını nihai tüketiciye en kısa sürede ulaştırmak için, dikey entegrasyon ile bu işe de girmeye başlamışlar, yada en azından hava alanlarında, yada yakın alanlarda depolar kiralayarak mallarını buradan hava taşıma hizmeti sunan şirketlere teslim etmeye başlamışlardır. İhtiyaçların karşılanması ve bu yolla bir fayda ve tatmin yaratılması insan oğlu için önemlidir. Ancak bu üretim modeli sadece insan oğlunun temel ihtiyaçlarının karşılanmasına odaklanmamakta, yaşamı kolaylaştırma adına yeni ihtiyaçlar yaratarak, belki hiç kullanılmayacak yada yılda bir kez kullanılacak ürünü satarak, herkesin evinin deposunda atıl olarak duran ürün yığınları yaratmaktadırlar. Bu modeli iyi bir şekilde uygulayan ulusal yada çok uluslu şirketler giderek zenginleşerek dünya ekonomisini ve ticaretini kontrol etmeye başlamışlardır.



Peki bu üretim modelinin dünyayı getirdiği nokta nedir?

Gelir dağılımında büyük bir adaletsizlik; dünya servetinin %60'ı 2.153 kişinin elinde bulunmaktadır. Başka deyişle dünya nüfusunun %1'ini oluşturan en zengin grup 6.9 Milyar kişiden 2 kat daha zengin durumdadır.

Mart 2020 ile Aralık 2020 arasında dünyadaki milyarderlerin toplam serveti 11 Trilyon 560 milyar usd artmıştır. Yoksul ve açlık sınırındaki insan sayısındaki artış; dünya nüfusunun %10'u 1.9 usd den düşük günlük gelir ile yoksulluk sınırının altında yaşamakta bununda %11'i açlık sınırında bulunmaktadır, aşırı borçlanma; dünya borçla büyümektedir. Küresel borç miktarı 275 Trilyon usd'ye kamu borcu 78 Trilyon usd 'ye çıkmıştır. Küresel ısınmada artış, buna bağlı iklim değişikliği, kutup bölgesinde buzulların erimesi sonucu deniz seviyesinin yükselmesi ile denize -okyanusa kıyısı olan şehirlerin su altında kalma ve buzulların altında yüz yıllardır uykuda olan mikro organizmaların /virüslerin ortaya çıkma riski, kuraklık, su kaynakların tükenmesi çölleşme ve diğerleridir.

Bu şekilde sürdürülebilir bir kalkınmanın gerçekleştirilebilmesi mümkün değildir. Daha de ötesinde önem alınmaz ve bu yüzyıl içinde en yakın bir tarihte küresel ısınma kontrol altına alınmaz ise dünyanın çok büyük felaketler ile karşılaşacağı ve kendi varlığını bile idame ettiremeyeceği aşikardır.

İşte bu gerçeği görenler; 1968 yılında bir İtalyan iş adamının himayesinde bir araya gelerek ROMA Kulübünü kurmuşlar ve Büyümenin Sınırları adlı raporlarında bu ekonomi modeli ile

sürdürülebilir bir kalkınmanın gerçekleştirilemeyeceğini ileri sürmüşlerdir. Meseleye Birleşmiş

Milletler el atmış 1972 yılında UNEP (Birleşmiş Milletler Çevre Programı) oluşturulmuş, BM Çevre ve Kalkınma Komisyonu "Ortak Geleceğimiz" adlı raporunda konunun önemine işaret etmiş ve "Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi" yapılarak 1994 yılında yürürlüğe girmiştir. Sera Gazı Salınımının azaltılması konusunda zorunlu hükümlere sahip olmayan bu sözleşmeden murat edilen sonuç hasıl olmayınca taraf olan Gelişmiş Ülkeler SGS(Sera Gazı Salınımı)azaltma konusunda hukuki sorumluluklar yükleyen KYOTA Protokolü 1997 yılında oluşturularak 2005 yılında yürürlüğe girmiş, buda yetersiz kalınca, bu defa gelişme yolundaki ülkeleri de kapsam üzere ve yükümlülükleri yükselterek, ortalama küresel ısınma artışını sanayi öncesi döneme göre 2 C derecenin olabildiğince altında tutmayı, mümkünse 1.5 C derecede tutmayı gerçekleştirmek üzere 2015 yılında Paris Anlaşması oluşturulmuştur. Bu yeni anlaşma geniş bir katılım ile 2016 yılında yürürlüğe girmiştir.(Türkiye henüz üye değildir.) Küresel, bölgesel ve ulusal ölçekte bu çalışmalar sonucunda karada Yeşil Ekonomi, denizde ise Mavi Ekonomi vücut bulmaya başlamıştır. Artık gerek karada gerekse denizde bir değer üretilirken içinde bulunulan çevrenin tahrip edilmemesine, doğal kaynakların hoyratça kullanılmamasına, gelecek nesillerin de bunları kullanım hak ve imkanlarının ellerinden alınmamasına özen gösterilmeye başlamıştır.

Özetle

DÖNGÜSEL EKONOMİ

*"Ürün, malzeme ve kaynakların değerinin ekonomide olabildiği kadar uzun tutulduğu ve atık miktarının düşük olduğu bir ekonomik yaklaşım olarak tanımlanmaktadır."
(Comission 2015)*

Bu süreç bizi doğrusal ekonominin tam tersi olan döngüsel ekonomi modeline götürmüştür. Bu ekonomi modelinin ana unsurları ; yeniden kullanım(reuse), geri dönüşüm (recycle), azaltım(reduce) dir. Bunun anlamı daha tasarım aşamasında ürünün geri dönüşümünün sağlanması, yada ürünün büyük bir bölümünün geri dönüşümünün sağlanması (recycle), yada ürünün yaratım ve sanatsal değer katımı ile başka bir forma/ürüne dönüştürülmesi(upcycle), hammaddenin alınması, üretim ve kullanım için dağıtım safhasında mümkün olduğunca çevre ve hava kirliliğinin azaltılması (reduce), ürünün üretildiği niteliği ile varlığını ve değerini koruyarak ikinci el piyasada alınıp satılması ve böylece uzun süre değerini korumasının teminidir. Bu ekonomi modelinde ürünün uzun süre kullanımı hedeflenmektedir. Bunun için yedek parçalarının uzun süre piyasada mevcudiyetinin sağlanmasına, tamirinin ucuz ve kolay olmasına, yeni yaratım ve değişikliklere kolayca adapte olabilmesine dikkat edilmektedir. Mülkiyet kavramı kaybolmakta onun yerine ortak kullanım ,yada belli süre için kiralama ortaya çıkmaktadır. Yeni teknolojiler daha az doğal kaynak kullanarak daha fazla üretim yapmaya yönelik olmaktadır. Ancak en önemli hedef atmosfere salınan Sera Gazı Salınımlarının azaltılması ve fosil enerjileri kullanımının bu yüz yıl içinde mümkün olan en kısa sürede terkedilmesidir. Şüphesiz bu değişim ve dönüşüm deniz taşımacılığını da etkilemektedir. Bu cümleden olmak üzere bir IMO Sözleşmesi olan 1959 OILPOL Konvansiyonu ve tadilleri ile tankerlerden denizlerin kirlenmesinin önüne geçilmeye çalışılmış ,daha sonra yine bir IMO çalışması ve tüm deniz üstü platformlarından her türlü atık ile denizlerin kirlenmesinin önlenmesi konvansiyonu olan 1973 MARPOL Konvansiyonu, bunun 1978 Protokolü ve ekleri ile önce deniz (IOPP sertifikası),daha sonra Hava Kirliliğinin (IAPP sertifikası)önlenmesi hedeflenmiştir. Deniz kirliliğinin önlenmesi bakımından ise sıvı ve katı atık kirlenmesine ilave olarak Balast Water Management Konvansiyonu ile bir denizden alınan temiz balast suyunun başka bir deniz yada okyanusta basılarak bu denizlerin biyolojik yapısının diğer denizden getirilen mikroplar(patojenlerin),istilacı canlılar ile bozulmasının önüne geçilmeye çalışılmaktadır. Hava kirliliğinin önlenmesi bakımından ise ; IMO Sera Gazı Salınımlarının azaltılması konusunu MEPC'nin faaliyetleri içinde 1997 yılında gündemine almıştır. MEPC 13-17 Temmuz 2009 tarihleri arasında yapılan 59.cu oturumunda ; EEOI (Energy Efficiency Operational Indicator' un gönüllük esası ile kullanılması için yönergelerin sirküle

edilmesini kabul etmiştir.

Gemilerde kullanılan yakıt içindeki sülfür oranı ise SECA bölgelerinde 1 Ocak 2015 tarihinden itibaren %0.10 m/m e düşürülürken, küresel olarak bu oran önce %4.5 m/m den 1 Ocak 2020 de %3.5 m/m ,1 Ocak 2020 de ise %0.5 m/m düşürülmüştür. Aynı şekilde NOX de 3 aşamada düşürülmesi uygulamaya konmuştur. Önümüzdeki günlerde denizcilik camiasını meşgul edecek yeni konu ise %81'i co2 olan Sera Gazı salınımlarının azaltılması olacaktır.

IMO 2011 yılında MEPC'in (Marine Environment Protection Committee)62.ci toplantısında Marpol Protokolü EK VI ya bir ilave yaparak 400 GT üstündeki uluslararası seferler yapacak olan yeni gemiler için(İnşa kontratı 1 Ocak 2013 de veya sonrasında yapılan, veya 1 Temmuz 2015 ve sonrasında teslim edilen gemiler*) için dizayn safhasında EEDI(Energy Efficiency Design Index)değerinin hesaplanması zorunlu olmuştur. (* 1 Eylül 2015 tarihinde yada sonrasında inşa kontratı yapılan,yada 1 Eylül 2019 da veya sonrasında teslim edilen LNG ve Kurvaziye yolcu gemileri)

Mevcut tüm gemiler için ise gönüllülük esası ile SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan)hazırlamaları kabul edilmiştir. Yeni gemiler için getirilen bu uygulamaların amacı ise bir plan dahilinde ,3 fazda uluslararası alanda çalışan gemilerden kaynaklanan sera gazı salınımlarının her bir faz için belirlenen oranlarda enerji verimliliğini artırmak sureti ile azaltılmasıdır(2015-2020 arasında %10, 2020-2025 arasında %15-20, 2025-2030 arasında %30, Faz IV 2030+ %40 ???). Bu IMO uygulaması 1 Ocak 2013 den itibaren yürürlüğe girmiştir. EEDI yukarıda açıklandığı üzere yeni gemiler için geçerli olup birim nakliye işi başına (1 ton malı 1 deniz mili uzağa taşımak için)ortaya çıkan gram cinsinden CO2 belirlemektedir.

SEEMP'in mevcut gemiler için enerji verimliliğinin artırılması konusunda zorunlu yükümlülükler getirmemesinden hoşnut olmayan Avrupa Birliği inisiyatifi ele alarak kendi ekonomik alanında faaliyet gösteren 5000 GT üstündeki gemilerden atmosfere salınan CO2 miktarını izlenmesi(monitoring),raporlanması (reporting)ve doğrulanması(verification)(EU MRV) uygulamasını 1 Ocak 2018 tarihinde uygulamaya koymuştur.

Buna karşın ise IMO 1 Ocak 2019 tarihinden itibaren 5000 GT üstündeki gemiler için benzer takip uygulaması olan IMO Data Collection System for Fuel Oil Consumption of Ships(Gemilerin Akaryakıt Tüketimine İlişkin Veri Toplama Sistemi)ni oluşturmuştur ; MARPOL EK VI 'tadil edilmek sureti ile kurulan bu sistem MEPC .278(70)kararı ile kabul edilmiş, 1 Mart 2018'de yürürlüğe girmiş ve takip 1 Ocak 2019 da başlamıştır.

Buna ilaveten IMO Nisan 2018 de , PARIS anlaşmasının hedef ve isteklerini göz önüne alarak ilk sera gazı salınımını azaltma stratejisini kısa ,orta ve uzun vadeli hedefler olarak oluşturmuştur.

-Nihai Hedef; Bu yüzyıl içinde mümkün olduğu kadar erken bir tarihte "0" SGS'nın gerçekleştirilmesi

-Taşıma Verimliliği/Etkinliği hedefi;(Denizyolu ile yapılan taşımalar sırasında enerji verimliliğini artırarak atmosfere salınan sera gazlarının azaltılması

2008 yılına kıyasla taşıma verimliliğinin 2030 kadar en az %40 ,2050 ye kadar %70 artırılması

2008 yılına kıyasla toplam yıllık SGS / GHG hedefi ;2050 ye kadar en az %50 azaltma ve bu yüzyıl içinde mümkün olan en erken tarihte sıfır SGS(Sera Gazı Salınımı)'nin gerçekleştirilmesi.

Kasım 2020 de ise kısa vadeli hedefler arasında bir revize yaparak mevcut gemilerin enerji verimliliğini de artırmak için 1 Ocak 2023 den itibaren geçerli olmak üzere EEXI,CII ve rating uygulamasını uygun görmüştür. Nihai onay MEPC'nin Haziran 2021 deki 76.cı toplantısında verilecektir.

Kısaca Yarın Hiç Bir Şey Dün Ve Bu Gün Gibi Olmayacaktır



BU GELİŞMELERİN DENİZ TAŞIMACILIĞI İÇİN ANLAMI NEDİR?

-Bu yüz yıl içinde mümkün olan en kısa sürede fosil enerjilerinin kullanımının hayatımızdan çıkması ,yani bu gün için 12 Milyar ton olan küresel deniz taşımacılığının yaklaşık %38'ini oluşturan, ham petrol, petrol ürünleri, LNG,LPG ve kömür taşımalarının ortadan kalkarak yerine konması düşünülen Amonia, Hidrojen, Methanol, Bio yakıt; biometthane,bio-LNG, bio-CNG ,Syngas gibi yeni sentetik ikincil yakıtların ortaya çıkması. Ancak bunların verimliliği fosil enerjilerine göre daha yüksek olduğundan taşıma miktarı düşecek, bunları taşıyacak gemi tipleri de klasik tankerlere göre farklı olacaktır. Yenilenebilir enerji daha fazla hayatımıza gireceğinden buda enerjinin depolanması gelişerek batarya araçları ve gemileri hayatımıza girecektir. Ancak endüstri 5.0 ile enerjinin kablosuz nakli bu YY içinde gerçekleştiğinde taşıma dünyası başka bir noktaya evrilecektir.

-Yukarıda açıklamaya çalıştığımız döngüsel ekonominin özellikleri, küresel ölçekte doğurganlığın azalması ve nüfusun yaşlanması, ürünün tekli sahipliği yerine çoklu sahipliği , sahip olmak yerine dönemsel kiralama, ürünlerin ömrünün uzaması , endüstri 4.0 ve 5.0 ile robotların daha fazla hayatın içinde olması ancak onların insan gibi tüketmemesi, yeni kuşakların tüketim tercihlerindeki farklılık, ham madde yerine giderek daha fazla yarı mamul ve işlenmiş katma değer katımı yüksek ürünlerin uluslararası ticarete konu olması, küreselcilikten bölgeselciliğe geçiş, ulusalcılık ,ülkelerin bir çok üründe giderek daha fazla kendi kendine yeter olması uluslararası ticareti değer olarak artırsa da, miktar olarak azalmasına yada en azından artış oranının düşmesine neden olacaktır.

-Yukarıdaki açıklamalar paralelinde geri dönüşüm ile ürünün hurdasından yeni ürünün üretilmesi taşınacak olan ham maddenin türünü ve buna bağlı olarak gemi tipi ve boyutuna da değiştirecektir.

-Yarı otonom(gemi üzerindeki insan sayısının çok az olduğu), yada tamamen karadan ve uzaktan yönetilen gemilerin devreye girmesi ile deniz taşımacılığındaki istihdam politikasında temelden değişikliklerin ortaya çıkmasına, mevcut mesleklerin kaybolarak yerine yenilerinin çıkmasına ve buna bağlı olarak okullardaki eğitim sistemlerinin revize edilmesine neden olacaktır. Bu gün doğan çocukların 20 yıl sonra Üniversitelerde farklı eğitim programları ile eğitilmesi, bunun hazırlığının ise bu günden yapılması gerekmektedir. Yani o dönemin hocasının şimdiden eğitilmesi icap etmektedir.

-Deniz taşımacılığında fırsatçılık, fırsatlardan kar maksimizasyonu yapma dönemi sona ererek sürdürülebilir olmak ,her şeyin etik ve davranış kodlarına uygun olarak yapılması her alanda hayatımıza girecektir. Bunlar içinde ise ÇEVRE HASSASIYETİ en fazla dikkate alınan konu olacaktır.

-Mavi yakalılar robotlar ile rekabet ederken, bir avuç çok iyi eğitilmiş elit beyaz yakalılar yeni sistemin efendileri olarak hayatımıza hükmedeceklerdir. Bu nedenle sanal ve sıradan eğitim yerine temel bilimlere odaklı , yazılım, ileri düzeyde matematik ve yaratım öncelikli eğitim programları ilk okul çağından başlamak üzere bu yeni beyaz yakalıların yetiştirilmesinde önemli rol oynayacaktır. Eğitim konusunda elitist bir eğitim modeli ile kaynaklar daha rasyonel kullanılacaktır. Ya da kullanılmak zorunda kalacaktır.

KISACA YARIN HIÇ BİR ŞEY DÜN VE BU GÜN GİBİ OLMAYACAKTIR.

22.04.2021-İstanbul



Harun ŞİŞMANYAZICI

TAB Bilimsel Komiteler Gemi
İşletmeciliği Komitesi Direktörü
Deniz Emniyeti Derneği As Başkanı

1. Emekli Tümamiral Cihat Yaycı'yı tanıyalım.

1966 yılında Elazığ'da doğdum. 1984 yılında Deniz Lisesi'nden, 1988 yılında Deniz Harp Okulu'ndan mezun oldum. Marmara Üniversitesi İngilizce İşletme İnsan Kaynakları Yönetimi Ana Bilim Dalındaki yüksek lisans eğitimimi, "Leadership and Management With a Pilot Study" konulu tezi, Naval Postgraduate School (NPS) California/ABD'deki Fizik Mühendisliği ile Elektronik Mühendisliği dallarındaki yüksek lisans eğitimini "Higer Order Spectra and Their Use in Digital Communication Signal Estimation" konulu tezi, İstanbul Üniversitesi'nde Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalındaki doktora eğitimini "Irak'ta Ekonomik-Sosyal Dönüşüm ve Türkmenler" konulu tezi ile tamamladım. Donanmanın çeşitli gemilerinde ve karargâhlarda çalıştım. 2012'DE de Tuğamiral oldum ve müteakiben 2012-2014 yılları arasında Moskova Silahlı Kuvvetler Ataşeliği, 2014-2015 yılları arasında Güney Görev Grup Komutanlığı ve Çok Uluslu Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi Direktörlüğü, 2015-2016 yılları arasında Çok Uluslu Müsterek Harp Merkezi Komutanı görevlerini yerine getirdim. 29 Temmuz 2016 tarihinde Tümamiralliğe terfimimüteakip, 2016-2017 yılları arasında Dz.K.K.İği Personel Başkanı oldum. 20 Ağustos 2017 – 19 Mayıs 2020 tarihleri arasında Dz.K.K.İği Kurmay Başkanlığı görevini yürüttüm, 18 Mayıs 2020 tarihinde Dz.K.K.İğindeki görevinden istifa ederek olarak ayrıldım ve akademik yaşama geçtim.

2. Sayın Emekli Tümamiral Cem Gürdeniz ile birlikte Mavi Vatan'ın mimarı olarak biliniyorsunuz. Sizden öncelikle "Mavi Vatan nedir?" açıklamanızı, ardından ne gibi çalışmalarla Mavi Vatan'ı ülkemize anavatan gibi aşılayabiliriz? Biraz Mavi Vatan'dan bahsetmenizi isteyeceğim.

Öncelikle Mavi Vatan'ın mimarı kimse değildir. Türk Deniz Vatanını ifade eden Mavi Vatan vatanımıza, milletimize tarihsel boyutta ait bir kavramdır. Bu kavramı kişilerin sahiplenmesi doğru değildir. Onu sahiplenmesi gereken Türk Milleti'dir. Mavi Vatan, bir kişiye, siyasi partiye veya toplumun herhangi bir kesimine mal



edilmemelidir. İsim hoşumuza gitti kullanıyoruz, o kadar. Başka bir isim de olabilir ama bu ismi benimsedik. İsim başka, konsept ve doktrin bambaşka. O nedenle asla ve asla hiç kimseye mal edilemez. Kişiler bir şeyler yazmış, çizmiş de devlet ve millet bunu yapmış gibi lanse çok büyük hadsizlik, densizlik ve egoizm olur. Bu binlerce yılın bugün geldiği noktadır. Artısıyla, eksisiyle.

Günümüzde Mavi Vatan diye isimlendirdiğimiz Türk Deniz Vatanı; Türkiye'nin çevre denizleri olan Karadeniz, Akdeniz, Adalar (Adalar Denizi) Denizi ve iç denizi olan Marmara Denizi'ndeki ilan edilmiş ya da edilmemiş deniz yetki alanlarını temsil eder. Mavi Vatan haritası ile denizlerdeki sınırlarımızı çizmiş bulunmaktayız. Bu bakımdan Mavi Vatan denizlerdeki Misak-ı Milli'mizdir. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, Mavi Vatan sadece denizleri değil, iç su rejimine tabii göl ve nehirleri de içerir. Bu tarihsel süreçte ortaya çıkmış bu doktrin tüm Türkiye'yi bir bütün olarak 82 milyonun çıkarlarını korumaktadır. Bu nedenle siyaset üstü bir meseledir. Bizim ve gelecek nesillerimizin haklarını korumak için Mavi Vatan'ın bir devlet politikası haline getirilmesi ve meseleye bu açıdan bakılması elzemdir. Bu bakımdan ana okullarından itibaren müfredat programlarına alınmalı, çocuklar, gençler ve hatta her yaştan vatandaşlar su ve deniz ile kaynaştırılmalıdır. Bunun için özel eğitimler, geziler, maketçilik, su ve deniz sporları kulüpleri kurulmalı ve bu sporlar özendirilmelidir. Esasen bunlar denizlerin önemini ve güzelliğini kavratmak için başlangıçtır. Denizcilik meslek liseleri ve denizcilik fakülteleri yaygınlaştırılmalı, gemi adamları yetiştirilmeli, gemi inşa sanayimizin gelişmesi için önlerini açıcı ve teşvik edici tedbirler alınmalıdır. İstihdam sorununun çözümü için, iyi beslenme ve denizden ekonomik fayda için balıkçı yetiştirilmeli, balıkçılık geliştirilmelidir. Deniz madenciliğinin önemi anlatılmalı ve deniz madenlerinin çıkarılması için çalışılmalıdır. Tüm bunları gerçekleştirmek ve denizlerden maksimum verimi alabilmek için toplumun da bu konuda bilinçlendirilmesi ve farkındalığının oluşturulması gerekmektedir. Kısaca önce denizlerin ekonomik, stratejik, politik, çevre ve yaşam için ne kadar önemli olduğu her yaşta insana, her boyutta ve her şekilde anlatılmalıdır. Milletimiz üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımadada yaşamasına rağmen denizlerle yeteri kadar tanışık değildir. Öncelikle toplumun kültür

3. Türkiye 3 tarafı denizlerle çevrili bir yarımadada ülkesi ve bir deniz ülkesi olmamız aslında çoğu bakımdan ülkemize büyük avantajlar sağlıyor. Ülkemizin bu avantajlarını hangi alanda kullanabiliriz? Bunları geliştirip büyüyebilmemiz ve dünyada daha fazla söz sahibi olabilmemiz için toplum adına neler yapılmalı?

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili olmasının yanı sıra ticaret yolları üzerinde bir nevi kavşak noktasıdır. Doğu Akdeniz kıyısında ve Karadeniz'e giden ticaret yolu üzerinde bulunan konumumuzu çok iyi değerlendirmemiz gerekmektedir. Bu konuda öncelikle liman faaliyetlerine öncelik vermeliyiz. Haydarpaşa, İskenderun ve Aliğa gibi büyük limanlarımız bulunmaktadır. Bu limanlara yenileri eklenerek veya halihazırda varolan bu büyük limanların büyük şehirlere demiryolu bağlantısı sağlanarak lojistik altyapıları geliştirilebilir. Türkiye'nin bütün Orta Doğu, Orta Asya ve Karadeniz ticareti üzerinde bir üs haline gelmesi doğru adımlarla gayet mümkündür. Coğrafi şartlarımızı balıkçılık ve enerji alanlarında da kullanabiliriz. Denizüstü rüzgar türbinleri ve deniz akıntı enerjisi, enerji ihtiyacımızın karşılanmasına destek olacaktır. Türkiye'de de Karadeniz'in batısı, İstanbul Boğazı'nın kuzeyi ve Adalar Denizi Denizi'nin güneybatı kıyıları açıkları bu sistem için oldukça elverişli yerlerdir. Balıkçılık, gemi işletmeciliği, gemi inşa sanayii, marina yapımı ve işletmeciliği, deniz madenciliği, sismik arama ve sondaj kabiliyetimizin daha da geliştirilmesi gerekir. Ancak en önemlisi deniz hukukçusu yetiştirmeliyiz ve denizlerle ilgili akademik faaliyetleri artırmalıyız..

4. Adalar denizindeki silahlandırma devam ederken birde aidiyeti belli olmayan adalar (EGAYDAK) sorunu baş gösterdi. Bizlere öncelikle bu konuyu açıklamanızı ardından burada, süreç içerisinde atılması gereken adımlardan bahsedersiniz ?

Konuya öncelikli olarak Adalar Denizindeki Adaların hangileri ne şekilde Yunanistan'a verildiğini açıklamak ile başlayalım. Büyük devletlerin baskıları sonucunda Adalar Deniz adalarının Yunanistan'a verilmesine ilişkin belli başlı anlaşmalar tarih sırasıyla şunlardır;

18 Ekim 1912 Uşi Barış Andlaşması, 17/30 Mayıs 1913 Londra Andlaşması, 1/14 Kasım 1913 Atina Andlaşması,

13 Şubat 1914 tarihinde Yunanistan Hükümeti'ne tebliğ edilen Altı Büyük Devlet Kararıdır. Ancak tüm bu antlaşmalarda yer alan adaların devrine dair hükümleri Osmanlı Devleti kabul etmemiştir.

Dolayısıyla her ne kadar 24 Nisan 1830'dan sonra, Yunanistan'a verilenler dışındaki Adalar Denizi Adaları'ndan bazıları Trablusgarp ve Balkan Savaşları sırasında İtalya ve Yunanistan tarafından işgale uğramış olsa da, Osmanlı Devleti bu adalar üzerindeki egemenlik haklarını hukuki ve siyasi açıdan Lozan Anlaşmasının imzalandığı 24 Temmuz 1923'e kadar, devam ettirmiştir. Adalar Denizi Adalarının hukuki statüsü, 2.Dünya Savaşı sonrası 10 Şubat 1947'de imzalanan, Paris Barış Antlaşması ile nihai halini almıştır.

Adalar Denizi Adalarının bugünkü statüsünü Lozan Antlaşmasının 6, 12, 15 ve 16'ncı maddeleri ile Paris Barış Antlaşmasının 14'üncü maddesi belirlemektedir. Lozan'ın 12'nci maddesi ile Taşoz, Semadirek, Limni, Bozbaba, Midilli, İpsara, Sakız, Sisam ve Ahikerya Yunanistan'a, 15'nci maddesi ile Menteşe Adaları ve Meis adası İtalya'ya verilmiştir.

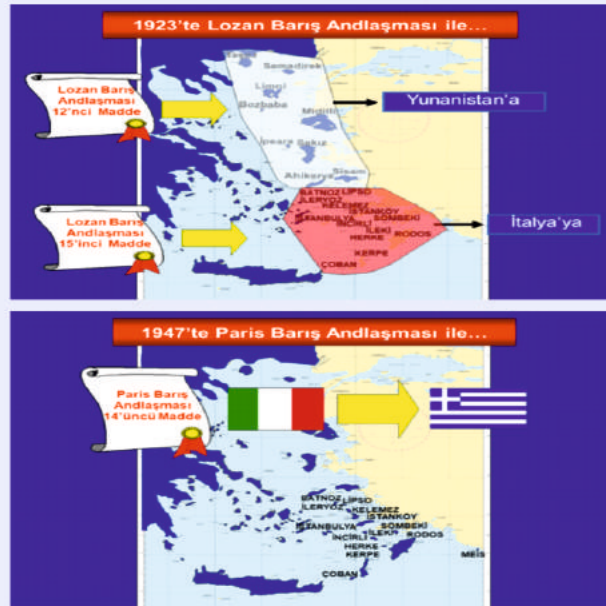
1947 Paris Barış Antlaşması'nın 14'üncü maddesi ile Menteşe Adaları ve Meis İtalya'dan alınarak Yunanistan'a devredilmiştir.

Yunanistan'a devredilmiş olan adalar anlaşmalarla belirlenmiş olanlardır. Diğer tüm ada, adacık ve kayalıklar Osmanlı Egemenliğinden Türkiye Cumhuriyeti geçmiştir.

Sahipsiz ada, adacık ve kayalık yoktur. Bu kapsamda EGAYDAAK, Egemenliği antlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar demektir. 152 grup Ada, Adacık, Kayalık Yunanistan'a devredilmemiştir. Egemenliği Yunanistan'a devredilmeyen ada, adacık ve kayalıklar ile ilgili olarak Lozan Antlaşması'nın 6, 12, 15 ve 16'ncı maddeleri ile 1947 Paris Antlaşmasının 14'ncü maddesi mesnet oluşturmaktadır. Esasen Türklerin Adalar Denizi'ndeki hakimiyet mücadelesi 1090 yılından itibaren

başlamış olup bu mücadele 1715 yılında İstendil Adası'nın Venedik'ten alınmasıyla sonlanmıştır. Böylece Adalar Denizi'nde bulunan tüm toprak parçaları Osmanlı Devleti'nin hakimiyetine girmiştir. Lozan'da birçok adanın Egemenliği bağlı adacıkları ile birlikte ismen devredilmiştir. İsmi belirtilmemiş ada, adacık ve kayalıklar hukuken Osmanlı Devletinin halefi olan Türkiye'nin Egemenliğinde kalmıştır. Yunanistan ise bu adalara sahip çıkmaya çalışmaktadır.

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde dönemin İçişleri Bakanı, kendisi bir dönem Dışişleri Bakanlığı da yapmıştır, Şükrü Kaya EGAYDAAK konusunda ilk çalışmaları yapmıştır. Kendisinin gayretleriyle yüzlerce adacığa isim ve numara verilerek hazırlanan çinko levhalar bu adacıklara yerleştirilmiştir. Bu bakımdan günümüzde Türkiye de buna benzer fiili bir hamle yapmalıdır. Türkiye bir an önce EGAYDAAK'ların isimlerini açıklanıp, diplomasi de müzakere gücümüz artırılmalı, ayrıca Yunanistan'ın bu adalara haksız ve hukuksuz şekilde sahiplendiği dünya kamuoyuna yüksek sesle duyurulmalı, bu adalara ilişkin devlet uygulamalarımızın nasıl yapılacağına dair kurumlararası işbirliği içinde modaliteler geliştirilmelidir.



5.Yunanistan ile olan istikşafı görüşmeleri nasıl değerlendirirsiniz?

Yunanistan istikşafı görüşmelerde ısrarla yalnızca kendi belirlediği konuları konuşmakta, EGAYDAAK, Gayri Askeri Statüdeki Adaların Yunanistan tarafından anlaşmalara aykırı olarak askerileştirilmesi, silahlandırılması gibi Türkiye'nin konuşmak ve hakkını aramak istediği konuları gündeme almayı reddetmektedir. İstikşafı görüşmeler Yunanistan'ın taleplerinden

başka bir gündem maddesi barındırmadığından Türkiye açısından bir fayda sağlayacağı soru işaretidir. İstikşafı görüşmeler Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'de muhatap alınıp müzakere edilmesi baştan kaybetmemiz anlamına gelir. Hakkı olan taraf hakkı olmayan tarafla müzakere ederse, hakkından veriyor demektir. Elbette diplomasi iyi bir şeydir ama benim istikşafı görüşmelerden beklediğim şudur; Yunanistan'ın yaptığı hukuksuzlukların görüşülmesi."

6. Doğu Akdeniz Gaz Formu hakkında güncel bilgiler nelerdir?

Doğu Akdeniz Gaz Forumu (Eastern Mediterranean Gas Forum) 2019 yılında Mısır, GKRY, Yunanistan ve İsrail öncülüğünde Kahire'de oluşturulan bir platformdur. 2020 yılının başında forum tüzüğü'nün imzalanmasıyla resmi boyuta taşınmıştır. İsrail, Mısır, Yunanistan, GKRY, İtalya, Ürdün ve Filistin bu forumun üyeleri arasındadır. Forum üyeleri, Avrupa Birliği ve ABD'nin gözlemci üye olarak yer alması için davet göndermiştir. Bu davet üzerine ABD geçtiğimiz şubat ayında bu foruma katılmak için resmi olarak başvuruda bulunmuştur. ABD ve Fransa'nın katılma talepleri platformun mart ayındaki dördüncü toplantısında onaylanmış yapılan yazılı açıklama ile de ABD'nin "gözlemci ülke," Fransa'nın ise 8.üye olarak organizasyonda yer alacağı duyurulmuştur. Ayrıca İsrail, Birleşik Arap Emirlikleri'nin de foruma katılmasını talep etmiş fakat bu talep Filistin tarafından veto edilmiştir. Forum, Doğu Akdeniz'de günümüzdeki ve muhtemel gaz üreticileri arasında ve aynı zamanda gaz tüketicileri ile tüketicileri arasında iş birlikleri kurmayı amaçlamaktadır. Bunun yanı sıra üyelerin çıkarlarını da gözetken bölgesel bir gaz piyasasının da kurulması platformun ana hedeflerinden birisidir. Doğu Akdeniz'de kıyısı olan hemen hemen tüm ülkelerin ve hatta uluslararası aktörlerin dahi yer aldığı bu forumda Türkiye'nin ve KKTC'nin yer almadığını görüyoruz. Doğu Akdeniz'de en uzun kıyı şeridine sahip olan bir ülkenin böyle bir oluşum içerisinde yer almaması doğal olarak bu oluşumun zayıflığıdır. Fransa ve İtalya gibi Doğu Akdeniz'de dahi olmayan ülkeler bu organizasyonda yer alırken Türkiye ve KKTC'nin burada yer almaması bir çelişki olduğu kadar, siyasi niyetin bir göstergesidir.. Türkiye ve KKTC'nin bu forumda yer alması böyle bir teklifin forum üyelerinden gelmesi halinde tarafımızca değerlendirilmelidir. Bu Form'un esasen somut hiçbir anlamı da yoktur. Gözümüzde büyütmememiz lazımdır. İşlevsiz bir Forma gereğinden fazla önem atfetmemiz bizi küçük düşüreceği gibi, bu siyasi kurguyu

7. Türkiye'nin Doğu Akdeniz stratejisi nelerdir?

Türkiye, Mavi Vatan kapsamında Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarını korumak amaçlı faaliyet göstermektedir. Bu kapsam özellikle Yunanistan ve GKRY'nin maksimalist, uluslararası deniz hukukunun temel prensiplerine uymayan taleplerine karşı mücadele etmektedir. 2019 yılında Libya ile bir deniz sınırı çekilmesini de içeren iş birliği antlaşmasının yapılması da bu kapsamda değerlendirilebilir. Böylece Libya gasp edilen 39.00 km2, yani 4 Kıbrıs Adası büyüklüğünde bir alanı geri kazanmıştır. Türkiye denizden Libya, Mısır, İsrail, Lübnan ve Suriye ile komşudur. Tüm bu ülkelerle uluslararası bir anlaşma yapılarak deniz sınırlarının belirlenmesi bizim Doğu Akdeniz'deki hak taleplerimize meşru bir zemin oluşturacaktır. Bunun farkında olan Türkiye de buna yönelik strateji izlemektedir. Bunun ilk adımı Libya ile yapılan antlaşma çerçevesinde atılmıştı fakat diğer ülkelerle ile bu adım devam ettirilmelidir. Günümüzdeki Mısır- Türkiye görüşmeleri ve bu ikilinin 8 yıllık bir aradan sonra masaya oturmaları da bu stratejinin bir sonucudur. Ayrıca Mavi Vatan'da belirtilen sınırların hiçbir devletin deniz yetki alanıyla çakışmadığını, onların haklarına saygı duyduğunu da belirtmiştim. Bunun her fırsatta dile getirmekteyiz. Bu bağlamda her fırsatta dile getirdiğimiz bir başka konu da Yunanistan ve GKRY'nin diğer kıyıdaş ülkelerin deniz yetki alanlarına yapmış olduğu hak gaspıdır. Yunanistan ve GKRY ikilisi sözde Seville Haritası'nda da görüleceği üzere Doğu Akdeniz'in çok büyük bir kısmını kendi aralarında bölmüş ve diğer devletlere de resmen sus payı denilebilecek bir miktar alan bırakmışlardır. Yunanistan ve GKRY; Mısır'ın 21,500 km2, İsrail'in 4600 km2 ve Lübnan'ın 3557 km2 deniz yetki alanını gasp etmiştir. Buna karşılık Türkiye ise tüm bu kıyıdaş ülkelere bizimle anlaşma yapmaları dahilinde çok daha büyük bir alan kazanacaklarını ve bu deniz yetki alanlarındaki Yunanistan ve GKRY gaspının son bulacağını vurgulamaktadır. Genel itibarıyla Türkiye, Doğu Akdeniz'de kendi deniz sınırlarını muhafaza etme, bunu yaparken diğer kıyıdaş devletlerin de hak kayıplarını önleme ve bu durumu, dünya kamuoyunda da duyurmaya dayalı bir strateji izlemektedir. BAU DEGS olarak biz de buna yönelik çeşitli çalışmalar yaparak gerek iç basında gerekse de dış basında duyurmaya çalışıyoruz.

Türkiye Doğu Akdeniz'de sismik araştırma ve sondaj gemileri güçlü bir varlık gösteriyor ve bir enerji diplomasisi yapıyor, aynı zamanda bu gemileri himaye eden ve öngördüğümüz münhasır ekonomik bölgemize girmeye niyetlenen diğer devletlerin bu tip gemilerine de engel olan Deniz Kuvvetleri ile gambot diplomasisi yapıyor.

8. Son günlerde Mısır'ın Doğu Akdeniz'de Türkiye'ye yeşil ışık yakması ve İsrail'in diğer ülkeler ile anlaşmaya gitme süreci Doğu Akdeniz dengesini nasıl etkileyecektir?

Türkiye kıyıdaş ülkeler ile deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşmaları yapabilir. Bu ülkeler Yunanistan ve GKRY tarafından kandırılmış ve deniz alanları gasp edilmiştir. Türkiye ile yapacakları anlaşmalar neticesinde bu ülkeler gasp edilmiş alanlarını geri alabileceklerdir. Bununla birlikte Türkiye bu ülkelerle anlaşma yapmak zorunda da değildir. Türkiye (1986'da Karadeniz'de ve GKRY'nin 2003'te Doğu Akdeniz'de önce MEB ilan etmesi sonrası yıllarda ilgili kıyıdaşlarla anlaşma yaptığı gibi) kendi MEB alanını ilan eder ve şartlar uygun olduğunda da anlaşmaları yapabilir. Mısır ve Türkiye, Doğu Akdeniz'de en uzun kıyı şeridine sahip iki ülkedir. Olası bir Türkiye Mısır deniz yetki alanları sınırlandırma anlaşması Doğu Akdeniz'deki sınır sorunu büyük ölçüde çözüme kavuşturabileceği gibi Yunanistan'ın maksimalist taleplerini hezimeteye uğratılması hususunda da önemli bir adım olur. Esasen Türkiye ile iyi ilişkiler kurmak İsrail'in de lehinedir. Türkiye ile işbirliği yapan kazanır.

9. Mavi Vatan donanma stratejisinin hedefleri nelerdir?

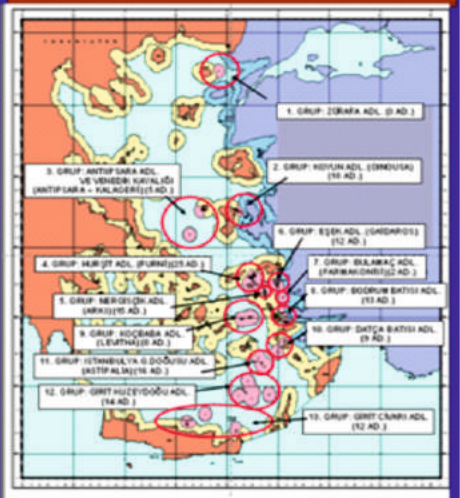
Mavi Vatan bir bütündür ve devletin tüm kurumları ve Türk Milletinin ortak tasarrufu ile deniz alanlarına sahip çıkmayı amaçlamaktadır. Daha önce de dediğim gibi Türkiye Doğu Akdeniz'de sismik araştırma ve sondaj gemileri güçlü bir varlık gösteriyor ve bir enerji diplomasisi yapıyor, aynı zamanda bu gemileri himaye eden ve öngördüğümüz münhasır ekonomik bölgemize girmeye niyetlenen diğer devletlerin bu tip gemilerine de engel olan Deniz Kuvvetleri ile gambot diplomasisi yapıyor. Türk Deniz Kuvvetleri 2019'da başlattığı 4 Deniz'de birden aynı anda faaliyet gösterdiği MAVİ VATAN TATBİKATI ile stratejisinin gerekli donelerini ve mesajlarını dünyaya vermiştir.

10. Denizcilik alanında uzmanlaşacak öğrencilerin ilerleyen yıllarda üstüne düşen sorumluluklarını nasıl tanımlarsınız?

Mavi Vatan diye isimlendirilen Türk Deniz Vatanı çin ilk adımı atıldı, Devletimiz ve Milletimiz Mavi Vatan'ına sahip çıktı. Verilen bu mücadelenin boşa çıkmasını engellemek ve devamını getirmek gelecek nesillerin, gençlerin sorumluluğundadır. Bu nedenle Denizcilik alanında uzmanlaşacak öğrenciler;

- Her daim Türkiye Cumhuriyetinin hak ve menfaatlerini merkeze alan bir düşünce yapısına sahip olmaları,
- Dünyadaki ve bölgemizdeki gelişmeleri yakından takip etmeli
- Denizlerin insanlık ve devletimiz için önemini ekonomik, enerji, güvenlik, stratejik, çevre, spor vs. tüm boyutları ile anlamalı, anlatmalı
- Deniz jeopolitiğini ve stratejisini iyi kavramalı ve strateji geliştirmeli
- Özellikle uluslararası hukuk alanında deniz hukukunu ve deniz haritacılığını çok iyi bir şekilde bilmeleri
- Türkiye'nin bu alanlarda bir nevi avukatlığını yapacak bilgi ile kendilerini donatmaları gerekmektedir. Ancak bu şekilde deniz vatanımızı kurnazca kurgulanmış diplomatik, siyasi ve hukuki hilelere ve saldırılara karşı başarıyla savunabilirler.

Ege Denizi'nin Bugünkü Statüsü



11. Bizlere kurucusu olduğunuz Bahçeşehir Üniversitesi Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi (BAUDEGS)'den bahseder misiniz?

Bahçeşehir Üniversitesi Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi (BAU DEGS) olarak uluslararası ilişkiler, dış politika alanında çeşitli çalışmalar yapmaktayız. Önemli konularda toplumda bilinç, farkındalık oluşturma gayreti içerisindeyiz. Çalışma yaptığımız alanlar sadece denizcilik ve denizlerle ilgili sınırlı olmayıp Asya-Pasifik'ten Afrika'ya, Arktik'ten Amerika'ya kadar tüm dünya genelindeki uluslararası ilişkiler, gelişmeler, olaylar ve durumlar hakkında çalışmalar yürütmekteyiz. Bu bağlamda Türkiye'nin öncelikli ve çıkarlarına uygun olarak ulusal ve uluslararası kamuoyunu bilgilendiriyor, tabiri caizse yaklaşık 20 dilde kamu diplomasisi yapıyoruz.

Yayınlarımız ve sosyal medya hesaplarımızdan önemli olaylara ilişkin yaptığımız kampanyalarımızla bunu gerçekleştiriyoruz. Karabağ savaşı esnasında yaptığımız kampanya, 24 Nisan'da sözde Ermeni Soykırımı yalanına karşı gerçekleştirdiğimiz başarılı kampanyamızla da bu konularda uluslararası arenada bir şeyler yapan ender kuruluşlardan biri olduğumuzu da belirtmek isterim. Bugün Karabağ'da geçmişte tüm bölgemizde Ermeni ve Yunanlılar tarafından Türklere karşı bir soykırım yapıldığını yani aslında bir Türk Soykırımının yaşandığını da çeşitli tarihi belge ve bulgularla kamuoyuna ilettik. Böylece bu konuda iç ve dış kamuoyu nezdinde bir bilinç ve bir farkındalık oluşmasına da vesile olduk. Daha yeni kurulan bir oluşum olmamıza rağmen etki alanımız gönüllülerimizin katkısıyla ülke sınırlarını da aşmıştır.



12. BAUDEGS' de öğrenciler ne gibi sorumluluklar üstlenir?

Türkiye'nin çeşitli şehirlerinden ve dünyanın birçok yerinden gönüllü genç destek ekibimiz bulunmaktadır. Bu öğrencilerin bir bakıma BAU DEGS'in bel kemiği olduğunu söyleyebiliriz. Burada görev alan gençlerimiz BAU DEGS yayınlarını hazırlamakta, sosyal medya hesaplarımızın yönetilmesine yardımcı olmakta, yerli ve yabancı medyayı yakından takip ederek haber bültenleri oluşturmamıza yardımcı olmaktadır. Bugüne kadar yapmış olduğumuz bütün işler, kampanyalar, çalışmalar hepsi onların gayreti, emeği ve sıkı çalışmaları ve kurum ile kurmuş oldukları gönül bağı sayesinde yapılabilmektedir. Tüm bunları yaparken de bu gençlerimiz şahsi bir menfaat beklemeden tamamen vatan sevgisi ve Türk milletinin çıkarlarının koruma içgüdüleriyle bu işleri başarmıştır.

Cihat YAYCI
Emekli Tümamiral
BAU DEGS Kurucusu

KITALAR BİRBİRİNE HER ZAMANKİNDEN DAHA YAKIN



MSC; karayolu, demiryolu ve denizyolunu birleştirerek sürdürülebilir ve güvenilir taşımacılık çözümleri sunar...

155 ülkede 70.000 çalışanımız ile, küresel bir denizcilik şirketi olarak ve global taşımacılıktaki çözüm ortağınız misyonuyla işimizi standartların ötesine taşımaya, sektörümüze liderlik etmeye kararlıyız.

"Sadece yük taşımıyor, kıtalar ve insanları birbirine bağlıyoruz."



Son 15 aydır pek çok kişinin de söylediği gibi, gerçekten eşi görülmemiş zamanlardan geçiyoruz. 2019 senesi sonundan itibaren, sektörümüzün daha önce deneyimlemediği fiziksel bir sağlık kriziyle karşı karşıya kaldık. Covid-19 salgınının pandemiye dönüştüğü Mart 2020 sonrasında ise, pandeminin doğal sonucu olarak küresel tedarik zincirinde yaşanan aksamalara bağlı olan sert bir ekonomik kriz geldi. Bu krizlerin nasıl yönetildiğini incelediğimizde, ne yazık ki ülke devletlerinin olası bir pandemiye "global ölçüde ve birlikte" yönetilebilmesi için ortak bir plan üretmediklerini, ve hatta bu senaryoya hiç de hazır olmadıklarını gördük. İlk şokun atlatılmasının ardından aşılama çalışmalarında insanlık tarihinde örneği görülmemiş bir hızla katedilen mesafe pandeminin sona ermesi konusunda umut vadetse de, Covid-19'un Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından pandemi olarak ilan edilmesinin üzerinden 15 aydan fazla zaman geçmesine rağmen, ne yazık ki dünya nüfusunun çoğu ne aşıya ne de hak ettikleri uygun sağlık servislerine henüz ulaşamadılar.

Bir çok bilimsel ve klinik araştırma, insan psikolojisini en çok yıpratıcı koşullardan birinin "belirsizlik" olduğunu ortaya koymaktadır. Pandemi koşullarının yarattığı belirsizlik ortamı neredeyse hepimizin zihinlerinde "işsizlik, sağlık sorunları, geçim kaygısı, sevdiklerimizin ve çocuklarımızın geleceği vb." gibi bir çok kaygıya sebep olmaktadır. Aslında pandeminin psikolojimiz üzerindeki baskısını anlamak için akademik makaleleri araştırmak zorunda değiliz, sadece geçen 15 ay boyunca kendi endişelerimizi ve deneyimlerimizi hatırlamamız yeterli olacaktır.

Çoğu insan için yeni olarak adlandırılabilir bu koşullar, çok uzun zamandır denizcilerin hayatlarının bir parçasıdır. Bu durum, denizcinin aylar boyunca tüm zamanını gemide bir avuç insanla geçirmek durumunda olduğu, ihtiyaç duyduğunda sevdiklerinin yanında olamadığı, ve son 15 aydır tüm dünyanın deneyimlemekte olduğu karantina şartlarının sürekli olarak uygulandığı bir versiyonu gibi düşünülebilir.

COVID-19 SALGINI BAĞLAMINDA DENİZCİLERİN REFAHI

Deniz hayatı, mesleğin doğası gereği fiziksel ve psikolojik olarak oldukça zorlayıcı olabilmektedir. Ancak buna ek olarak, denizcilere psikolojik destek veren uluslararası bir çok kuruluşun ve derneğin yardım hatlarına yapılan çağrı sayılarında ki artış ve ifade edilen endişe/sorunlar incelendiğinde, deniz çalışanlarının psikolojilerinin de pandemi şartları sebebiyle daha da olumsuz yönde etkilendiği görülmektedir.

Ancak, bu olumsuz şartlar belki de bir olumlu farkındalığın görülmesine sebep olmaktadır; "denizcinin refahı".

Pandemi, tüm bu olumsuz etkilere sebep olurken aynı zamanda tüm sektörü, denizcilerin refahının önemini inkar edilemeyecek şekilde anlama ve kabul etme noktasına iterek, bir noktada sektörün geleceği için umut vermiştir. Konu hakkında yapılan bilimsel araştırmaların sayıları (Pandeminin de etkisiyle) gün geçtikçe artmaktadır ve bu sonuçlar yayınlandıkça, denizcilerin refahının önemi konusunda muhafazakar bakış açısına sahip olan sesler gittikçe azalmaya başlayacak ve bu konunun endüstrimiz için hayati önemini kabul edenlerin sayısı ve refah seviyesini yükseltmek için atılan adımlar artmaya devam edecektir.

IMO'nun denizcileri "kilit personel" olarak tanımlamasının ardından (gecikmeyle de olsa) ülkemizde de deniz çalışanlarına aşı önceliği verilmiş olması, aşı fazlası olan bir çok ülke limanlarında (başta US olmak üzere) yabancı deniz çalışanlarına ücretsiz aşı imkanı sağlanması gibi olumlu haberler ardı sıra gelmeye başlamıştır. Pandeminin hayatlarımızı bir süre daha etkileyeceği aşıkardır ancak son zamanlarda yaşanan bu olumlu gelişmelerin artarak devam etmesiyle umuyorum ki sektörümüzün ve denizcilerin yaşıyor olduğu sorunlar zaman içerisinde azalma trendine girecektir.

*Olumsuz şartlar belki de
bir olumlu
farkındalığın görülmesine
sebep olmaktadır;
"Denizcinin Refahı".*

Kaptan Emre BAŞARANER
ZENİTH GEMİ İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.



KOCAELİ LİMANLARI VE SWOT ANALİZİ



Dr. Kürşat BAL
LİMAŞ LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş.
Stratejik Planlama ve
Endüstriyel İlişkiler Müdürü

Ticaretin küreselleşmesiyle deniz ticaretinin önemi artmış denizcilik sektörü stratejik sektör konumuna gelmiştir. Günümüzde ticaretin ortalama %83'ü güvenli ve düşük maliyetli olduğu için deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Ülkemizde 2020 yılında toplam 496,6 milyon ton yük elleçlenmiş olup bu elleçlemenin 76,5 milyon tonluk kısmı Kocaeli limanlarından gerçekleşmiştir bu rakamla Kocaeli limanları ülkemizde en çok yük elleçleyen liman bölgesidir.

Şekil 1: 2008-2020 yıllarında deniz taşımacılığın dünya taşımacılığının içerisindeki yeri

Yıllar	Dünya Taşımacılığı (Tüm Yollar) Milyar Ton	Dünya Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı (Milyar Ton)	Dünya Denizyolu Taşımacılığı Değişim (%)	Dünya Taşımacılığında Denizyolunun Payı (%)
2008	10,86	-	8,61	-	79%
2009	9,56	-12	8,36	-3	87%
2010	10,82	13,2	9,12	9,3	84%
2011	11,56	6,8	9,52	4,4	82%
2012	11,83	2,3	9,89	4,0	84%
2013	12,19	3,0	10,24	3,5	84%
2014	12,57	3,1	10,59	3,4	84%
2015	12,85	2,2	10,81	2,1	84%
2016	13,13	2,2	11,13	3,0	85%
2017	13,75	4,7	11,59	4,2	84%
2018	14,28	3,8	11,90	2,7	83%
2019*	14,84	3,9	12,26	3,0	83%
2020*	15,42	3,9	12,63	3,0	82%

(*) Öngörülen

Kaynak: Clarkson Research Services, Seaborn Trade Monitor, Şubat 2019

Türkiye limanlarının ülkemiz ekonomisinde önemli bir payı bulunmaktadır. Ulaştırma ve altyapı bakanlığı verilerine göre Türk limanlarının ekonomiye 4.821.054.290 \$ katkısı bulunmaktadır. Şekil 2 de 2019 yılında Türk limanlarının ekonomiye katkısı tablosu verilmiştir

Şekil 2: Limanların Ekonomiye katkıları (kaynak : UAB, 2020)

2019 YILI	ELLEÇLEME GELİRLERİ		KATMA DEĞER HİZMETLERİ		CİRO
	TARİFE (\$)	MİKTAR	TARİFE (\$)	MİKTAR	
Dökme	3,5	150.344.563	2,5	150.344.563	902.067.378
Genel yük	3,5	52.672.991	2,5	52.672.991	316.037.946
Konteyner dış ticaret	100	9.134.849	40	9.134.849	1.278.878.860
Konteyner transit	35	1.703.722	0	1.703.722	59.630.270
Konteyner kabotaj	100	753.267	40	753.267	105.457.380
Kruvaziyer yolcu	10	300.896	0	300.896	3.008.960
Kabotaj yolcu	3	150.312.216	0	150.312.216	450.936.648
Kabotaj araç	10	13.420.802	0	13.420.802	134.208.020
Son yükler	7	155.253.914	2,5	155.253.914	1.474.912.183
RO-RO	20	596.816	25	596.816	26.856.720
Sıfır araç	20	1.534.665	25	1.534.665	69.059.925
TOPLAM					4.821.054.290

Kocaeli toplam 1.953.000 kişilik nüfusuyla, kilometre başına düşen 541 kişisiyle, kişi başına düşen 16.800 \$' lık GSYH ile, 74.427 girişimci sayısı ile ülkemizin önemli sanayi şehirlerinden biridir.

Ülkemizde toplam 1.013 kıyı tesisi bulunmakta olup 209 kıyı tesisi liman ve iskele faaliyeti göstermektedir. Kocaeli körfezi liman bölgesinde toplam 34 adet liman ve iskele tesisi yer almakta olup bu tesislerden 2019 yılı içerisinde toplam 72.2 milyon ton elleçleme gerçekleşmiştir. 2020 yılında ise toplamda 76.5 milyon ton yük elleçlemesi gerçekleşmiştir.



Kürşat Bal, 2020

Şekil 3: Kocaeli Limanları

2020 yılında kargo çeşitlerine göre yük elleçlemesi yapan Kocaeli Limanları şekil 4 de verilmiştir.

LİMAN ADI	GENEL KARGO/KURU YÜK	KONTEYNER YÜK	RO-RO YÜK	SIVI YÜK	PETROL/ AKARYAKIT YÜK
AKTAŞ				X	
ALTINTEL				X	X
ASLAN ÇİMENTO	X				
AUTOPORT	X		X		
BAYRAMOĞLU	X				
BELDE	X	X	X		
ÇOLAKOĞLU	X				
DİLER	X				
DP WORLD		X			
EFESAN	X		X		
EVYAP	X	X	X	X	
FORD			X		
GÜBRETAS	X				
HABAŞ				X	
İGSAŞ	X				
KARAYOLLARI TAVŞANCIL	X				
KORUMA				X	
KROMAN	X				
LİMAŞ	X	X		X	X
MARMARA TRANSPORT				X	X
MİLENGAZ				X	
NUH ÇİMENTO	X				
OP-AY					X
PETLINE				X	X
PETROL OFİSİ					X
POLİPORT	X	X		X	X
ROTAPORT	X				
SAFİPORT	X	X	X	X	
SHELL				X	X
SOLVENTAŞ				X	X
TOTAL					X
TURKUAZ					X
TÜPRAŞ				x	X
YILPORT	X	X			

Şekil 4: Kocaeli Limanları

Tablo 1 den de anlaşılacağı üzere Kocaeli limanları ülkemize önemli katkıları olan sanayi kuruluşlarına hizmet veren önemli bir liman bölgesidir. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi de 2018 yılında faaliyete geçerek Deniz Ticaretinin gelişmesi ve sektör sorunlarının çözümü için önemli katkılar sağlamaya başlamıştır. Kocaeli limanları için yapılan SWOT analizi Şekil 5 de verilmiştir. Şekil 5: Kocaeli limanlarının SWOT Analizi

Güçlü Yanlar

- * Yaklaşık 70 milyar USD ticaret hacmine sahip sanayi tesislerinin kümelenmesi,
- *Türkiye nin en çok yük elleçlemesinin yapıldığı 34 adet liman tesisi bulunması,
- *Kapasite kullanımının yaklaşık %70’lerde olması
- *Yetişmiş iş gücüne sahip olması,
- *İhtisas gümrük müdürlüklerinin olması,
- *Bölge Limanlarının intermodal taşımacılığa uygun olması,
- *Bölgede büyük lojistik firmaların faaliyet göstermesi,
- *Köseköy lojistik merkezlerin bulunması,
- *Kocaeli körfezinin yapısından kaynaklı dalga ve rüzgârın kuvvetli olmaması, derinliklerin yeterli olması,

Zayıf Yanlar

- *Liman giriş ve çıkışlarındaki yolların yetersiz olması,
- *Her limanda tren yolu hattı bulunmaması,
- *Limanlardaki depolama sahalarının yetersizliği,
- *İskele boylarının yetersiz olması,
- *Kombine taşımacılığının yeterli olmaması,
- * Deniz Turizmin yeterli olmaması

Fırsatlar

- *Sektörde büyümeyi ve üretim kapasitesine arttırmayı planlayan girişimcilerin olması
- *Sektörün global oyuncularının yatırımı için tercih edilen bölge olması,
- *Transit taşımacılığı artırma çalışmaları yapılması
- *Sanayi ve üretim açısından tam kapasitenin henüz kullanılmaması
- *Kocaeli’ de Denizcik lisesi, Denizcilik meslek yüksekokulu ve Denizcilik fakültenin olması,
- *İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesinin olması,
- *Kuzey Marmara otoyolu çalışmalarının olması,
- *Kocaeli Limanlarının bir marka olmasının sağlanması için yapılan çalışmalar

Tehlikeler

- *Mikro ve makro ölçekli ekonomik krizler,
- *Bölgede deprem fay hattının bulunması
- *Osmangazi köprüsünün yüksekliği gelecekte gelecek büyük gemilere engel olması,

Devletimizin koyduğu 500 milyar USD’ lık ihracat, 500 milyar USD ithalat hedefleri ancak deniz yolu taşımacılığı ile mümkündür. Hedefleri gerçekleştirmek için limanların altyapı ve arka alanların derinlemesine analiz edilmesi gerekmektedir. Kocaeli Limanları için yapmış olduğumuz SWOT analizinde zayıf yönlerin, tehditlerin hedeflerin önünde engel olmaması için göz önünde bulundurularak etkin bir yönetim programı yapılarak 2023 hedeflerine gerçekleştirilebilir proaktif önlemler alınması gerekmektedir.

COVID-19 PANDEMİ SÜRECİNİN KONTAYNER TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ

Covid-19 Tanım

Çin'in Wuhan şehrinde ortaya çıkarak hızla bütün dünyaya yayılan COVID-19 salgını, Dünya Sağlık Örgütü tarafından 12 Mart 2020 tarihinden itibaren pandemi olarak ilan edilmiş ve kısa sürede küresel bir problem haline gelmiştir. Günlük yaşamı ve insan hayatını olumsuz bir şekilde etkileyen salgın, dünya ticareti ve ekonomisine de büyük zarar vermiştir. Pandeminin ekonomik ve toplumsal etkilerinin yanı sıra, demografik, sosyolojik, psikolojik, altyapısal vb. yönlerde önemli sonuçlarının olacağı gözlemlenmektedir. Tüm yaşamsal alanlarda, pandemi ile gelen dönüşüm dış ticarete de yaşanmaktadır. Gemi hatlarının kapanması, ulaşım piyasasının bozulması gibi insanlık için her yönü etkileyerek yayılmaya devam etmektedir. Artan hareketlilik ile uluslararası ticaretin artan etkinliği nedeniyle iki ucu keskin bir kılıç haline getirdi. Dış ticaret ile ilgili dijital ticaret trendi pandemi ile ön plana çıkmaya başladı. Bu dönemle birlikte küresel ticaret hacminin küçüldüğü görülmektedir.

Pandemi Döneminde Deniz- Demir-Hava yolu

Pandemi dolayısıyla uluslararası karayolu taşımacılığında kısıtlamalar yaşanmıştır. Sınır kapılarındaki yoğun kontroller ve kısıtlamalar, karayolu taşımacılığında gecikmelere ve lojistik maliyetlerinde artışlara neden olmuştur. Kısıtlamalar sebebiyle yükler demir ve deniz yolu taşımacılığına sevk edilmiştir. Demiryolundaki özellikle sınır geçişlerinde yaşanan vagon dezenfektasyonları ile sefer sürelerinde artış gözlenmiş; ticaretin önemli kısmı deniz yoluna yönelmiştir. İptal edilen seferler, ertelenen rezervasyonlar ile özellikle acil siparişler için kullanılan havayolu taşımacılığı da pandemiden olumsuz etkilenmiştir. Pandemi döneminde tüm bu sebeplerden multimodal taşımacılığında da verim düşüşü görülmüştür. Pandeminin negatif etkileriyle ilk ve yoğun şekilde yüzyüze gelen alanlardan biri de deniz ticaretidir. Uluslararası ticaretin çok önemli kısmı deniz yolu ve deniz ticaretiyle gerçekleşmektedir. Dünya ticaretinin hacim bazında yaklaşık %80'i, değer bazında %70'ten fazlası deniz yoluyla taşındığı bilinmektedir. Dünya genelindeki limanlara bakıldığında; limanların uluslararası ticaretin temelini oluşturduğu, ancak limanların çoğunu salgınla baş etme yetkinliğine sahip olmadığı görülmektedir. Nakliye artan hareketlilik ile daha fazla mal daha uzak limanlara taşınmaya başladı ve gemiler rotalarına bağlı olarak dünyanın çeşitli limanlarına uğramakta olduğundan dolayı pandeminin yayılma riskini de artırmıştır. Pandeminin yayılmaya başladığı dönemlerde, konteyner gemilerinin mürettebatlarının COVID-19 belirtilerinin ortaya çıkmasıyla, çalışanın tahliyesi için gemilerin rotalarını değiştirdiği ve seyrine ara verdiği görülmüştür. Küresel konteyner ittifakları pandemi dolayısıyla rotalarında değişikliklere gitmiş, bazılarını durdurmuş ya da limanlara ulaşma isteklerini iptal etmiş ve bununla birlikte deniz ticaretinde dalgalanmalar meydana gelmiştir. Dünya Ticaret Örgütü 2020 yılı için pandemiden en çok konteyner taşımacılığın etkileneceğini öngörmüş, nitekim dünya genelinde birçok limanda da etkileri olmuştur.

Özellikle pandeminin merkezi olan Çin ve Uzak Doğu Ülkeleri ile İtalya, ABD ve Almanya gibi ülkelerdeki arz zincirinde azalma ve kesintilerin temelinde COVID-19 vardır. Birçok ülke, pandemi sürecinde, limanlarını geçici süre ile kapatmış; gelen yük ve turist gemilerine üst düzey önlemler almıştır.

Türkiye'nin İthalat- İhracat Oranları

Pandemi ile ülkemizde de çeşitli önlemler alınmaya başlanmış, bu durum ticaret oranlarında dalgalanmalara ve düşüşe neden olmuştur. Salgın yayılmaya başlamasıyla birlikte özellikle gümrük mevzuatlarında ve uygulamalarında değişiklikler olması ticaret oranlarındaki dalgalanmalara etki etmiştir. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan 2020 yılı istatistiklere göre, ithalat oranlarının beklenenin altında (6.9% azalış), ihracatın ise beklenenin üzerinde (4.3 % artış) gerçekleştiği görülmektedir. İhracat oranlarındaki düşüşün aksine, limanlarda elleçlenen ihracat yükleri (%5,5) artmıştır. İthalat yükleri ise %2 oranında artış göstermiştir. Tüm yükler bazında liman elleçlemelerine bakıldığında 2.6% oranında artış sağlanarak 496 milyon ton elleçleme gerçekleştiği veriler arasındadır. Limanlarda uğrak yapan ticaret gemileri ise 2019-2020 yılı karşılaştırıldığında azalış göstermektedir (55 bin-48 bin). Pandemiden dolayı kurvaziyer gemilerinde ise azalış gerçekleşmiştir. MSC Türkiye bünyesinde bakıldığında; toplam 2.039.000 TEU ithalat & ihracat adedine ulaşılmıştır (2020 verisi, Barış Dilek). Asyaport olarak; limanımızda pandemi döneminde de ithalat- ihracat ve transit yük elleçleme oranlarında artış gözlenmiştir. (2019-2020 karşılaştırması).

Çin

COVID-19 pandemisinin gündelik hayata olduğu kadar uluslararası ticarete ve ekonomiye de son derece olumsuz tesirleri olmuş-tur ve olmaya devam etmektedir. Dünyanın başlıca konteyner operatörleri Çin'e seferlerini azaltmış ve Asya ülkelerine yapılacak birçok seferini iptal etmek zorunda kalmıştı. Pandemi döneminde, Çin'de ulaşım merkezli olmak üzere tarım, sanayi gibi birçok sektörde değişiklikler meydana gelmiştir. Çin'deki ithalat ve ihracat gemilerinin tahliyesinde gecikmeler yaşanmış, bazıları yapılamamış ve birçok servis iptal edilmiştir. Özellikle küresel firmalar Çin'de başlayan pandemi nedeniyle üretimlerini durdurmaya karar vermiştir. Çin'deki hava ve deniz yolu ulaşimleri başta olmak üzere ulaşım ticaret neredeyse durma noktasına gelmiştir. Dünya ticaretinde önemli bir paya sahip olan Çin'de başlayan ve dünya geneline yayılan pandemi, ülke ve dünya ekonomisi için tehdit oluşturmaktadır.

MSC Navlun ve Konteyner Krizi

Uluslararası ticaret hacmi ile konteyner taşımacılık büyümekte ve liman verimini etkilemektedir. Pandemi dolayısıyla uluslararası ticaret büyük ölçüde azaldı hatta durma noktasına geldi. Ayrıca, limanlara kabul edilmeyen gemiler nedeniyle gemilerin taşıdıkları malların tesliminin gecikmesi, pandemi riski yüksek limanlardan gelen gemilerin 14 gün karantinada kalması ve bu sebeplerden dolayı taşımacılık maliyetlerinin artmasına yol açmıştır. Küresel ticaretin azalmasının sonucunda konteyner taşımacılığında ve dünya genelinde limanların yük hacimlerinde azalmalar olmuştur. İhracat yüklerinin birikmesi, ihracat limanlarında boş konteyner bulunamaması ve gemilerde yer sorunu ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda, pandemi döneminde konteyner fiyatlarında artışlar meydana gelmiştir. Konteyner taşımacılığında taşıtanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan temel borcuna navlun adı verilir. Salgın döneminde, konteyner operatörleri arasında kapasite

kısıtlamalarından dolayı iptal olan seferlerin oluşturduğu kayıtları dengelemek ve boş konteynerlerdeki yaşanan arz sıkıntısı navlun fiyatlarında artışlar meydana gelmiştir. Salgın döneminde, Uzakdoğu-Avrupa hattında konteyner navlunu 9 bin dolara yaklaştığı görülmüştür. Ayrıca, yapılan araştırmalarda ithalat-ihracattaki gecikmelerden dolayı, konteyner tedarikinin haftalar sürdüğü bulgular arasındadır.

MSC Türkiye Genel Müdürü Barış Dilek, müşterilerin talepleri ve maliyet artışlarına bağlı olarak, konteyner navlunda düşüşün içinde bulunulan koşullarda görülmediğini belirtti. Boş konteyner krizi için de çeşitli limanlardan boş konteyner tedariki gerçekleştirildiği ve pandemi ile yaşanan belirsizliklerin ortaya kalkmasıyla krizin dengelenebileceğini belirtti. Ayrıca, artan taleplerden dolayı konteyner krizinin olduğunu ve MSC'den hiç konteyner alamayan müşterilerinin bulunmadığını ifade etti.



Konteyner Taşımacılığının Geleceği

Türkiye genelinde pandemiyle birlikte birçok alanda kısıtlamalar ve değişiklikler olmasına rağmen, konteyner elleçlemelerindeki istatistiklere bakıldığında bir önceki dönemlere göre artış gözlemlenmesi olumlu bir şekilde değerlendirilmektedir. Ticaret ve limancılık geleceği için öncelikle pandemi önlemleri alınması, gümrük ile ilgili mevzuatların pandemiye uygun yapılması, "Covid-19 Risk Yönetim Sistemi", "Acil Durum Hazırlık ve Müdahale Planı" ve "Limanlarda Covid-19 Kontrol ve Önleme Programı" gibi düzenlemeler yapılmasıyla limanlarımızdaki pandemi ile gelen risklerin en aza indirildiği düşünülmektedir.

Ticaretteki oranların dalgalanmasına bakıldığında özellikle pandeminin ilk ortaya çıktığı dönem ile daha sonrasında yaşanan dönemi birbirinden ayırmak gerekir. İlk ortaya çıktığı dönemde yaşanan kısıtlamalar ve kriz ticareti olumsuz yönde etkilemiştir. Daha sonraki dönemde ise yayınlanan rehberlerle birlikte pandemi sürecinde limanlarımızdaki konteyner ve diğer yüklerin elleçleme operasyonları devam etmiştir.

Denizyoluna alternatif olan demiryolunda da konteyner taşımacılığına yönelik yatırımlar hızlandı. Hem dünya çapında hem de Türkiye'de birçok şirket denizyoluna kayan talebi karşılamak için, kapasiteyi artırıyor, yeni hatlar açıyor. Yaşanan sıkıntıları çözmek amaçlı multimodal taşımayla süreçlerin kısılması sağlanabilir. Asyaport'un Medlog Tren İstasyonu'na bağlantısı ile Türkiye'ye gelen transit yükler de Tekirdağ'dan Avrupa'ya trenle taşınmaya başladı. Türkiye'nin ilk transit konteyner limanı olarak, demir yolu ile Avrupa'ya seferler düzenlemeye ve liman hacmini artırarak yeni güzergahlar ekleyerek pandeminin etkilerini en aza indirmek için gerekli çalışmalarını yapmaya başladık. Limanımızda hali hazırda hafta içi 5 gün Avrupa'ya seferler düzenlenmeye başlandı. Limanlara yapılan direkt uğraklar ile de sefer süreleri kısalmaya başlandı. MSC, gerçekleştirdiği yatırımlarla tedarik zincirinin sürekliliğini sağlamak ve konteyner taşıma hizmetlerini dünya çapında sahip olduğu operasyonel gücü ile hep bir adım ileriye götürmek için çalışıyor. Asyaport olarak, yatırım bedeli 150 milyon dolar olan ve mevcut limana yapılacak ilave 400 metrelik uzatma yatırımıyla limana aynı anda üç gemi birden yanaşabilecek; bu da limanımızda aynı anda yaşanan gemi trafiğini hızlandıracak ve daha fazla konteyner elleçleme yapılmasını sağlayacaktır. Tüm bu çalışmalar pandemi etkisini azaltarak ticaret oranının artırılmasına yönelik yapılan çalışmalardır.

Proje Kargo Taşımacılığı Nedir?

Normal taşıma metotlarıyla taşınması mümkün olmayan, uzunlukları/genişlikleri/yükseklikleri/tonajları genel kargolara göre çok daha büyük olan parçaların taşınması mıdır?



M. Hürol ASLAN
HM Global Proje Taşımacılığı
Genel Müdürü

- Yüksek hacimli ve yüksek mal değerine sahip malzemelerin taşınması mıdır?
- Belirli bir zaman aralığında gerçekleştirilmesi gereken veya belirli bir tarihe kadar malzemelerin taşınmasının tamamlanması gereken taşıma işlerinin yapılması mı proje taşıması mıdır? Sanırım bu tanımları daha da artırabiliriz, artırmakla kalmayıp bu tanımları birleştirebiliriz. Tabii bu tanımları kafamızda oluştururken, kimilerimizin aklına proje taşımacılığı neden ortaya çıkmıştır sorusu da gelebilir, bu soruya naçizane;

"Gelişen teknoloji, hızla globalleşen dünya, artan rekabet ortamı, yapılan işlerin süreçlerinin daha kısılması gibi etkenlerin, insanların ihtiyaçlarını daha pratik karşılayabilmeleri yönünde çözüm arayışına itmesinin ve bunun sonucunda da gelişen teknolojinin ve metal sanayiinin katkısıyla, birim maliyetleri düşürmek ve verimliliği arttırmak için, günümüzde endüstriler daha önce hiç yapılmamış büyüklükte tesisler kurmak zorundadır. Başlıca enerji, maden, inşaat, madencilik, havacılık, rafineri & petrokimya üretim tesislerinde kullanılan makinaların veya ünitelerin devasa boyutlara ulaşmasından dolayı, bu tür bir taşımacılık alanına ihtiyaç duymamız sonucu ortaya çıkmıştır."

Cevabını verebilirim.

Birkaç örnek vermemiz gerekirse,

- Enerji santrallerine taşınan buhar türbinleri "300 ton beher parça ve üzeri" üretilebilmektedir.
- Rafineri & petrokimya tesislerine gelen bazı üniteler "50 metre uzunluk/500ton beher parça ve üzeri" olarak üretilebilmektedir.
- Endüstriyel tesislere gelen pres makinalarında "200 ton beher parça" ebatları yakalanmıştır.

Bu bilgilerin ışığında, benim açımdan, yani proje taşımacılığı alanında faaliyet gösteren bir firmada uzun yıllar görev almış biri olarak en yeterli tanım olarak aşağıdaki şekli benimsediğimi belirtebilirim. Enerji, maden, inşaat, madencilik, havacılık, rafineri & petrokimya üretim tesislerine, taşınması gereken büyük makinaların veya ünitelerin, üretim tesisinden alınıp teslim adresine taşınması sürecinde, detaylı teknik analiz yapılarak, taşınacak malzemelerin minimum risk ile en hızlı şekilde taşıma metoduna karar verildikten sonra, her türlü taşıma modelini kullanarak ve taşıma güzergahı üzerinde mühendislik çalışmaları yapılarak, ağır ve gabari dışı parçaların taşınması işine proje taşımacılığı diyebiliriz.

Proje Kargo Taşımacılığında Başlıca Süreçler Nelerdir?

Proje kargo taşımacılığı, lojistik endüstrisindeki en komplike taşıma şeklidir ve bu taşımalarda genellikle, kısıtlı bir sürede çok büyük ve çok değerli malzemeler taşındığı için çok detaylı çalışmalar yapılarak, süreçler çok iyi şekilde yönetilmelidir.

Proje taşımacılığında başarılı olmak adına başlangıçtan itibaren akıllı bir planlama yapılması şarttır. Bu sayede taşıma sürecinde oluşacak birçok ekstra masraf taşıma hiç başlamadan ortadan kaldırılabilir.

Bu süreçte proje kargo taşımacılığı firmaları, müşteriden gelen bilgilere istinaden;

- Tüm yükü detaylı bir şekilde inceler ve yükün taşınabilirliği yönünde bir analiz çıkarır.
- En büyük ağırlık ve ölçülerdeki malzemeler tespit edilir.
- Bu malzemelere göre üretim yapılan ülkedeki güzergahta ve teslim edilecek ülkedeki güzergahta yol kontrollerine istinaden malzemelerin taşınabilirliği müşteriye bilgilendirilir.
- Müşteri ile süregelen görüşmelerde gerekirse taşınmasında problem görülen malzemelerin dizaynının değiştirilmesi talep edilir.

- Müşteriden gelen teslim tarihi talebinin gerçekleştirilme ihtimali araştırılır. Her ülkeye ait gümrükleme kurallarının değişikliği ve gümrükleme süreçlerinin değişiklik göstermesinden ötürü teslim süresi, teslim tarihi yönünde müşteriye doğru yönlendirme ile projenin sürecinin doğru yönetilmesi sağlanır.



- Fabrikanın yükleme sahasında, malzemelerin araç üzerine yüklenmesi için özel kaldırma sistemleri, vinçler, kriko sistemleri ve benzeri ekipmanın sağlanması

- İhracat/ithalat prosedürleri detaylıca kontrol edilir.

- Projenin başlangıcından itibaren yapılacak detaylı çalışmalarla ve müşteriyle sürekli iletişim halinde kalınarak, anlık bilgilendirme akışının sağlanması ile tüm süreç doğru yönetilebilecektir.

- Yükün yükleneceği ve teslim edileceği adresler kısa aralıklarla ziyaret edilerek, yükleme/tahliye alanlarında, gerekli düzenlemelerin yapılıp/yapılmadığı kontrol edilir, sahanın uygunluk kontrolleri yapılır ve yükleme/tahliye esnasında yaşanacak sorunları en az indirmek adına, müşteriyle sürekli iletişimde kalınır

Proje taşımacılığı firması, ön hazırlık aşamasını tamandıktan sonra yine müşteri ile analizlerini ve taşımayla ilgili metodunu paylaşır. Metodun müşteri tarafından teyidine istinaden taşımayla ilgili her türlü planlama aşaması başlayacaktır.

Burada özellikle denizyolu taşımacılığı metodu kullanılacaksa geminin kiralanması ve geminin yükleme limanına varış tarihi sürecin başlatılması için en kritik faktördür. Geminin yükleme limanına yaklaşık varış tarihleri proje yük taşımacılığı firmasına bildirildikten sonra uygulama aşamasına geçilecektir ve aşağıdaki süreçler takip edilecektir;

- Fabrika ile yükleme limanı arası taşımayı gerçekleştirecek

- Taşıma sürecinde, yük üzerinde oluşma ihtimali olan hasar ve problemlere karşı taşıma sigortasının yaptırılması ve kontrolü

- Güzergâh üzerindeki yol düzenlemelerini yapacak, trafik levhalarını sökecek, elektrik kablolarını kaldıracak ekibin hazırlığı ve konumlandırılması

- Yol üzerindeki otoritelerden alınacak yazılı izinlerin hazır edilmesi ve otoritelere haber verilmesi

- Eskort araçların hazır edilmesi

- Limanda gemiye yükleme yapacak vinçlerin, forkliftlerin ve diğer yükleme ekipmanlarının hazır edilmesi

- Limandan yükleme/tahliye esnasında işçi talep edilmesi

- Gemi üzerinde malzemelerin güvenli bağlanması ve sabitlenmesi işini organize edecek firmanın organize edilmesi (lashing/securing/dunnaging)

- Gümrükleme ve dokümantasyon işlemlerinin tamamlanması ve takibinin yapılması

- Tüm süreçlerde proje yük taşımacılığı firmasından ilgililer yüklemeye eşlik ederek; müşteriye, limana, gümrük otoritelerine, gemi acentasına sürekli ve anlık bilgilendirmeler yapılması, sürecin başarıyla

Burada verilen hizmetlerin hepsi alıcının ülkesinde de sırası değişerek aynı şekilde tekrarlanacaktır. Tüm bu süreç içerisinde atlanılacak veya eksik kalan bir madde tüm projeyi geciktirebilir veya riske sokabilir, bundan dolayıdır ki, süreç boyunca tüm ilgili firmalarla/otoritelerle sürekli iletişim halinde kalmak ve kontrolleri sürekli sağlamak elzemdir. Takım çalışması bu işlemlerde çok önemli bir faktördür.

Taşıması gerçekleştirilen proje yüklerinin muhteviyatını ve yer alacakları projeleri düşünürsek, her müşteri kendi tesisine özgü ve farklı özelliklerde makine veya ünite siparişi verdiği ve bu doğrultuda yedeği olmayan bir malzeme üretildiği için, taşımanın "en hızlı şekilde, hasarsız ve güvenli" bir şekilde gerçekleşmesini sağlamak, proje kargo taşımacılığı yapan firmaların en önemli amacıdır.

Bizlerin sürekli kendimize hatırlattığımız ve belki de bizleri işimize en çok motive eden hususlardan biri ile bugünlük yazımı bitirmek istiyorum.

"Her proje yük taşımacılığı kendine özgüdür ve en önemli ilham kaynağımız, şüphesiz, müşterilerimizin tamamlanan projelerinden sonra gözlerinde gördüğümüz memnuniyettir."

İlginize teşekkürler,

Biz sizin



LEO MARINE

Limana

nasıl ulaştığınız

ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.

Evliya Çelebi Mah. Okur Sok. Mercan Park Sit. No: 1/BA
info@leomarine.com.tr

Yaşadığımız dünya yüzeyinin yüzde yetmiş birini kaplayan denizler ve bunlara bağlı ulaşılabilen iç sular insanlığa ulaştırma olanaklarının yanında çok çeşitli kaynaklar ve imkanlar sunmaktadır. Denizci uluslar bu imkân ve kaynaklardan faydalanarak gelişir ve zenginleşirler. Ülke olarak denizcilik alanında geçmişten bugüne gurur duyacağımız başarılarımız vardır. Fakat dünyada bugünkü yerimizi göz önüne aldığımızda ve aslında daha büyük başarılarla ve hedeflere uygun olan, başta insanımız olmak üzere, kullanmamız ve harekete geçirmemiz gereken gücümüzü dikkate aldığımızda, başarılarımızı yeterli görmeyip, çok daha büyük hedeflere odaklanmalıyız. Bunun için yapmamız gerekenleri tespit etmemiz, planlamamız, nasıl yapacağımızı belirlememiz, kısaca yeni ve güncel bir deniz politikası oluşturmamız gerekir. Denizciliğimizin geleceğini, böyle bir politikanın hedeflerine odaklanarak ve yöntemlerini kullanarak oluşturabiliriz.

Türk Dil Kurumu politikayı devletin etkinliklerini amaç, yöntem ve içerik olarak düzenleme ve gerçekleştirme esaslarının bütünü olarak tanımlıyor. Bu tanımdan hareketle devletin deniz, denizcilik, denizlerde egemenlik ve güvenlik, denizler ve iç sularda ulaştırma, gemi tasarımı, inşaa ve onarımı, tersanecilik, balıkçılık, su ürünleri avcılık, toplayıcılık ve üretimi, deniz bilimleri, denizcilik eğitimi, deniz turizmi ve sportif denizcilik, hobi, kültür, gezinti, eğlence ve yaşam tarzı olarak denizcilik de dahil olmak üzere gelişen ve değişen koşullara göre artan ve çeşitlenen ilgili ve ilişkili konu ve alanlardaki tüm etkinliklerini amaç, yöntem ve içerik olarak düzenleme ve gerçekleştirme esaslarının bütününe oluşturduğu bir deniz politikası olmalıdır. Bir ülkenin deniz çıkarlarını belirlemek, savunmak ve geliştirmek için deniz kıyısında olması, denizlere veya denizlerle bağlantılı su yollarına sahip olması bile şart değildir. Örneğin Moğolistan'ın, İsviçre'nin deniz politikaları ve denizcilik faaliyetleri vardır. Böyle bir politikaya sahip olmayan ülkeler bu konudaki eylemlerini kendi çıkarlarına uygun olarak planlama ve uygulamada sıkıntı ve çelişkilere düşebilirler. Deniz politikalarının belirlenmesinde ülkenin coğrafik konumu, jeopolitik ve stratejik durumu ve özellikleri, etkin ve potansiyel deniz gücü, donanma ve ticaret filolarının büyüklük ve etkinliği, kıyılarının uzunluğu ve yapıları, limanlarının sayısı, büyüklüğü, kapasitesi, dağılımı, limanların demiryolu, karayolu, havayolu, iç sularda ulaştırma ve benzeri diğer ulaştırma türleriyle bağlantısı, limanların ardında, çevresinde altyapı, sanayi, tarım ve her türlü üretim, enerji ve hammadde kaynakları, depolama imkanları dikkate alınmalıdır. Bir devlet, bu imkanların varlık ve yaygınlık, etkinlik ve üretkenliklerine uygun olarak denizcilik politikalarını belirler, düzenler, düzeltir ve geliştirir. Örneğin denize kıyısı limanları olmayan, fakat gemileri veya denizlerden çıkarları olan bir ülke bu çıkarlar doğrultusunda ve bayrak devleti kimliğiyle bir deniz politikası belirlerken, denizlere kıyıları, limanları, denizlerle bağlantılı su yolları olan fakat gemileri olmayan bir ülke ise kıyı devleti, liman devleti kimliğiyle daha farklı çıkarlara yönelik farklı bir deniz politikası belirleyebilir. Hem limanları hem gemileri olan bir ülke, liman ve bayrak devleti kimliğini birlikte değerlendirerek gemilerinin güvenliği, emniyeti, üretkenlik ve karlılığı yanında denizlerinin ve deniz çevresinin korunması, temizliği, kıyıları, limanları ve denizle bağlantılı su yollarında egemenliğinin sağlanması ve sürdürülmesi, denizleri, kıyıları ve limanlarından en yüksek oranda fayda sağlamak amacıyla eli bir deniz politikası oluşturur.

Bir ülkenin deniz politikası ancak bilimin ışığı ve rehberliğinde oluşturulabileceği için, devlet, deniz bilimlerinin gelişimini sağlamak, denizci yetiştirmek ve toplumu denizcileştirmek amacıyla her türlü eğitim, öğretim, araştırma ve geliştirme faaliyetlerini gereğince ve yeterince desteklemelidir. Ülkemizde

milletçe bir denizcileşme seferberliği başlatmalıyız. Dünyada denizcilik tarihinde erken mi gecikmeli mi yer aldığımız konusundaki tartışmalardan daha ileri fikir aşamalarına geçerek, denizciliğimizin adına efsaneler döneminden, yazılı, kayıtlı tarihe ve günümüze bizimle ve ülkemizle ilgili tüm denizcilik efsaneleri, tarihi bilgi belge ve bulgular için ciddi, derinlemesine ve çok sayıda araştırma yapılması, makaleler yazılması, yapılan çalışmaların derlenip toplanıp yeniden düzenlenmesi, bilinirliklerinin ve ulaşılabilirliklerinin artırılması, denizcilik bilgi birikimimize ve kültürümüze milletçe sahip çıkmamız, çocuklarımızın ve gençlerimizin yetiştirilmesi, denizcilik kültürümüzün gelişimi ve denizciliğimizin geleceğinin inşası için gereklidir. Deniz ve denizciliğin olanaklarından ulusça yararlanmamız için denizci kimlik ve karakterimizi oluşturmamız, korumamız ve geliştirmemiz gerekir. Bu amaçla, var olan ve övünç duyabileceğimiz denizcilik tarih ve kültürümüzü ortaya çıkarmamız ve sahiplenmemiz önemli ve faydalıdır. Denizcilik tarihi, denizcilik kültürü ve denizle ilgili, denizcilikle ilgili her şeyle, her konuyla ilgili olmak, denizlere ve denizciliğe aidiyet ve sahiplik hissetmek, elimizdeki deniz çıkarlarımızı korumak ve gelecekte geliştirerek, çoğaltarak sahiplenmek için bize güç ve etkinlik kazandıracak ulusal karakterimiz olmalıdır. Deniz tarih ve kültürünün ülkemiz ve milletimizle ilişkili olabilecek tüm unsurlarını araştırmalı, öğrenmeli ve sahiplenmeliyiz.

Nuh'un gemisinin, karaları örten Büyük Tufan'dan sonra bizim ülkemize, Ağrı Dağı'na oturduğu ve gemiyle kurtarılan insanlar ve diğer türlerin dünyaya buradan yayıldığı söylenir. Kazım Mirşan, Haluk Tarcan ve diğer bazı araştırmacılar MÖ 10.000 yıllarında Orta Asya'nın büyük iç denizinin kuruması ve çölleşmesiyle Türklerin çevre ülkelere yayıldığı ve diğer kültürlerle etki yaptıkları, çevresi denizle çevrili Anadolu'yu sürekli besleyen Türk göçlerinin 1071'den çok daha önce MÖ 7000'li yıllarda gerçekleştiğini, Oğuzların Anadolu'ya geldiklerinde karşılarında aynı dili konuşan pek çok Türk grubu ile karşılaştıklarını ileri sürerler. Türk Boğazları'yla ilgili efsaneleri, boğazlarımızdan geçen Argonotların Kolhis'e (ya da Kolkhis'e) efsanevi yolculukları Türk boğazlarının doğal koşullarının neden olduğu seyir ve manevra zorluklarının anlatıldığı ve ilk kılavuzluğun başlangıcı kabul edildiği için Türk Boğazları kılavuzluğun ruhani evi olarak kabul edilir. Yurdumuzun havası, toprağı, suyu ve her şeyi gibi tarih boyunca var olmuş medeniyetlerini de sahiplendiğimizde eski ve köklü bir denizcilik mirasına sahip olduğumuzu anlarız. Bu nedenle efsanelerimizde, edebiyatımızda, sanatımızda, kültür ve geleneğimizde denizi ve denizciliği ortaya koymalı, bu kültürün üzerine sanat ve edebiyatın her alanında deniz ve denizcilikle ilgili yeni ürünler verebilmeliyiz. Denizci ülke ve millet olma yolunda sanat ve edebiyatın büyük önemi vardır. Toplumlar denizci olduğundan sanat ve edebiyatta deniz ve denizcilik konulu ürünler verdiği gibi, deniz ve denizcilik konulu sanat ve edebiyat ürünleri de toplumun denizcileşmesine, genç nesillerin ilham alarak denize yönelmesine katkıda bulunurlar. Deniz ve denizciliğe yönelik resim, heykel, müzik, sinema, tiyatro, şiir, öykü, roman, karikatür gibi kültür, sanat ve edebiyat ürünlerini destekleyecek, yaygınlaştıracak ve teşvik edecek önlem ve eylemler

**İlk ve Kalıcı
Hedefimiz
Denize Doğru**



deniz politikamızın vazgeçilmez unsurları arasında yer almalıdır. Gelişen teknoloji ve çağın getirdiği yeni imkanlarla medya ve iletişim kanallarının her türlüüne yönelik yazılı, görsel ve işitsel yapıda denize, denizcilığe ve denizcilere yönelik sanat, edebiyat, bilim, eğitim ve fikir ürünleri desteklenmeli önü açılmalıdır.

Ülkemiz önemli bir kıyı ve liman devletidir. Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de kıyıları var. Türk Boğazları Karadeniz'i diğer denizlere bağlıyor. Tüm kıyılarıyla, adaları ve suları ile sahip olduğumuz Marmara Denizi'miz var. Denizlerimizde adalarımız, kıyılarımız boyunca limanlarımız ve iç sularımız, gemilerimiz, tersanelerimiz, balıkçılığımız, denizcilerimiz var. Bu olanaklarla denizciliğin her alanında iddialı ve başarılı olması gereken bir ülkemiz. Henüz gelişmekte olan denizciliğimiz dünyada hedeflememiz gereken en ön sıralardaki yerine ulaşması için çok daha fazla çalışmalıyız. Deniz yoluyla yapılan ticaretten daha çok pay almamız için kendi dış ticaret taşımacılığımız ve bunun ötesinde dünyadaki deniz taşımacılığı gelirlerinden daha fazla pay almak amacıyla deniz ticaret filomuzu geliştirmek zorundayız. Türk bayraklı gemilerimiz ile ticari avantajları nedeniyle ve vergi ve mevzuat yönünden elverişli olduğu için yabancı bayrak taşıyanlar da dahil olmak üzere Türk sahipli gemiler dünya filosunun yüzde ikisine ulaşamazken kendi insanların sahip olduğu filo büyüklüğüyle dünya lideri komşumuz Yunanistan'a gıpta ile bakmamak mümkün değildir. Dünya deniz ticaret filosuna oranla mütevazı deniz ticaret filomuzla rağmen, gemi insanı arzında dünyada ilk sıralarda yer almaktayız. Bunun sonucunda, sayıları gemilerimizden daha hızlı artan denizcilerimizin yeterince çalışma alanı hatta staj imkânı bulamadığı kendi gemilerimizin dışında dünya piyasasında çalışabilmeleri için uygun denizcilik politikası ve buna dayalı mevzuat ve uygulamalar ile desteklenen her türlü önlemin ivedilikle alınması gerekmektedir. Bu yapılmadığı sürece, arza uygun istihdam oluşturulamayacak, emek arz talep dengesinin emeğin aleyhine bozulması süreci ve denizden kaçış hızlanacak, emek arzını oluşturan eğitim ve öğretim faaliyetlerine yapılan yatırımlar büyük ölçüde heba olacaktır. Denizciliği teşvik etmek yerine denizciliğin yıpratıcı kabul edilen meslekler arasından çıkartılıp buna dayalı özlük haklarının kaldırılması gibi var olan haklarının gemi insanların ellerinden alınmasına yönelik uygulamalar ise böyle olumsuz bir süreci hızlandırarak yalnızca denizcilere değil, ülkemiz denizciliğine de zarar verir. Denizcilerimizi özlük hakları, çalışma ve yaşam koşulları bakımından desteklemeliyiz. Denizcilik mesleğine gençlerimizi özendirilebilmek için denizcilerin yaşam standartlarının ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve dünya piyasasındaki gemi insanı açık ve ihtiyacını karşılayacak nitelikte yetiştirilmeleri iş bulabilmelerinin temini gerekir.

Kıyı ve liman devletleri ülkelerine gelen gemilere verdikleri birçok hizmetle aslında seyir emniyetinin sağlanmasının yanında çevrenin korunması, kirliliğin, kazaların, ölüm ve yaralanmaların, milli servetimizin olan her türlü liman tesislerinin, kıyı yapılarının korunması ve benzeri kamusal çıkarlara da hizmet etmiş olurlar. Kılavuzluk hizmetleri, gemi trafik hizmetleri, fenerler ve diğer seyir yardımcıları, gemi kurtarma ve tahlisiye hizmetleri, haritacılık ve diğer deniz yayıncılığı hizmetleri, hidrografi, oşinografi ve meteoroloji alanında gözlem, ölçüm, sörvey, araştırma, geliştirme ve yayıncılık hizmetleri bu kapsamda değerlendirilmelidirler. Bu hizmetlerin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması, yüksek hizmet kalitesinin temini ve sürdürülmesi denizcilik politikamızın önemli ve değişmez unsurları arasında yer almalıdır.

Denizciliği mümkün olduğunca denizlerden iç sulara taşımak, seyre uygun göllerimizin nehirlerimizin içinde tekne kullanımı ve su sporlarının yaygınlaştırılması ile mümkündür. İç suların seviye havuzları ile küçük de olsa teknelerle seyre uygun hale getirilmesi, seyre uygun nehir ve göllerin uygun ve yakın oldukları yerlerde kanallarla birbirine bağlanması denizciliğimizi geliştirir.

Denizcilik kültürünün önemli unsurlarından biri de deniz sporlarıdır. Yüzme, atlama, dalma, yelken, kürek, kano, sörf ve diğer her türlü deniz ve su sporları teşvik edilmeli, yaygınlaştırılmalı, desteklenmeli, gençlere ve tüm vatandaşlara bu sporlara ulaşma, yapma, ilgilenme, katılma ve seyretme imkânı verilmeli, eğitim öğretim kurumları, spor kulüpleri, sivil toplum kuruluşları ve basın yayın kuruluşlarının her türlü olanakları kullanılarak deniz ve su sporlarının bilinirliği ve ulaşılabilirliği artırılmalıdır. Gençlerimizin ve gelecek nesillerin deniz ve su sporlarını yapabilmelerini sağlayacak önlemler deniz politikamızın kapsamında değerlendirilmelidir.

Hobi, eğlence, yaşam tarzı olarak deniz ve denizcilik hayatımızda yer almalıdır. Bunu sağlamak için insanların denize ulaşılabilirliğinin sağlanması ve artırılması gerekir. Denizlerin ve iç suların kıyıların kamusalılığı ve ulaşılabilirliğinin kanunla olduğu kadar uygulamalarla da sağlanması gerekir. İnsanlar faydalandıkları şeyleri ve yerleri temiz tutarlar ve korurlar. Adil ve yaygın yararlanma olanakları tüm halkımıza sunulduğunda, her bütçeye uygun fiyatlı çözümler teşvik edilerek, tekne sahipliğini yaygınlaştırmak, bağlama yerlerini çoğaltmak ve geliştirmek gibi tedbirlerle, denizler, kıyılar ve iç suların hobi, eğlence ve yaşam tarzı olarak yararlanmalıyız. Böylelikle halkımız denizlerimize daha çok sahip çıkacaktır.

Bir şeyi üretme kültürüne sahip olanlar onu kullanma kültürüne daha kolay sahip olurlar. Gemi inşa sanayimizi geliştirmek denizciliğimizi de geliştirecektir. Mevcut üretim kapasitemizi geliştirmek, kendi ihtiyaç duyduklarımızdan başlayarak dünyada oluşan talebe uygun olarak her türlü tersanecilik, gemi inşa, tekne yapım ve onarımı faaliyetleri desteklenmelidir. Öncelikle denizlerdeki çıkarlarımızı, güvenliğimizi savunacak güçlü bir donanmayı kendi kaynaklarımızla oluşturup geliştirmek milli denizcilik politikamızın ayrılmaz parçası olmalıdır. Deniz ticaretinin gelişimine uygun olarak her türlü ticari geminin inşası ve onarımının ülkemizde yapılabilmesi için mevcut tersanelerin güçlendirilmesi, gerekiyorsa yeni tersanelerin oluşturulması gerekebilir. Geleneksel tekne yapımının ve sanatlarının unutulmaması, yaşatılması için akademik çalışmalar yapılmalı, bilimsel temelde bu çalışmalara yön verecek enstitüler oluşturulmalıdır. Bugün hobi ve gezi amaçlı kullanılabilecek eski geleneksel kürekli ve/veya yelkenli teknelerin araştırılarak tekrar üretimlerinin sağlanması, geleneksel teknelerin yelken ve kürekle spor ve hobi amaçlı kullanımının teşvik edilmesi eski tekne yapım zanaatların korunmasına katkı sağlayacaktır. Türk denizciliğinin ve tersaneciliğinin eski merkezi Haliçi tekrar gemilerle buluşturmanın yolları bulunmalıdır. Altı yüz yıllık Tersane-i Amire'yi oluşturan Taşkızak, Camialtı ve Haliç Tersanelerinin tersane olarak yaşatılması, havuzlarının, çekek yerlerinin ve tüm atölyelerinin çalışır durumda korunması tersaneciliğin yanında denizcilik tarihimiz ve kültürümüzün korunmasına hizmet edecektir.

Milli ülkümüz olan denizciliği az zamanda başarıp, denizlerden yararlanarak gelir ve zenginliğini arttıracak olan ülkemizde deniz ve denizcilikle geçmişten gelen ilişkilerimizi daha da geliştirerek, denizciliğimizin geleceğine ilişkin düşünmek ve denizcilik politikası, planlar veya bunlara ilişkin somut önerilerin oluşturulması amacıyla düşünüp hayal kuracağımız bir ortam oluşturmaya çalıştık. Denizciliği başarmış uluslardan bir eksikimiz yok. Onlara yetişmek ve dünya denizciliğinin nimetlerinden daha çok pay almamızın tek yolu daha çok çalışmak, daha büyük hedeflere odaklanmak, bilime ve akla dayanmak, vazgeçmemek ve pes etmemektir. Hatalarımızdan ders çıkarmamız, başarılarımızdan cesaret kazanmamız, birlik ve beraberlik ruhuyla geleceğin zengin ve mutlu denizci ulusunu oluşturmamız için ilk ve kalıcı hedefimize engin denizlere doğru rotamız Atatürk'ün aydınlık yolu, denizlerimiz sakin, rüzgarımız kolayına, denizlerde güç, başarı ve refah selamete varacağımız limanlar olsun.



Dr. Ali CÖMERT

KEGM İstanbul Limanı Baş Kılavuz Kaptanı

Deniz Sigortalarına Genel Bakış

Tekne Sigortaları (Marine Hull Insurance), bu sigorta türü için sevk edilmiş genel şart hükümleri uyarınca, belirtilen süre içerisinde sigortalı bir gemi ve göl araçları veya bunlara ilişkin diğer sigorta ettirebilir menfaatlerin sefer esnasında, kargo taşıırken, yanaşma sırasında, limanda, demirde veya tamir ve bakım esnasında deniz ve sudan kaynaklı tehlikeler nedeniyle kazara meydana gelen tüm fiziksel kayıp veya hasar risklerini, üçüncü şahıs yükümlülüklerini, maliyetlerini ve giderlerini himaye etmektedir. Günümüzde Lloyd's of London piyasasında "Deniz Tekne" (Marine Hull) sigortaları ile adlandırılmaktadır. Deniz sigortaları, hacim olarak oldukça küçüktür ve küresel hayat dışı primin sadece yaklaşık %2'sini oluşturur. Aynı zamanda, çeşitli riskleri ve buna bağlı olarak uygun özel sigorta teminat türlerini temsil eden son derece uzmanlaşmış bir alandır.

Tarihsel olarak ve günümüzde, ana deniz sigortası pazarı, dünya çapındaki küresel brüt denizcilik priminin (tekne, nakliyat/yük, P&I dışındaki deniz sorumluluğu ve açık deniz/enerjiden oluşan) yaklaşık %18'ini temsil eden Londra pazarıdır. Londra pazarı, bir yanda Lloyd's Underwriters Association (LUA) bünyesinde örgütlenen Lloyd's sendikaları ve diğer yanda International Underwriting Association (Uluslararası Sigortacılık Derneği) tarafından temsil edilmektedir. İkinci en büyük deniz pazarı hacmi, dünya hacminin %16'sı ile Japonya tarafından üretilirken, onu %13 ile ABD, %9 ile Almanya ve Norveç takip etmektedir. Deniz sigortası ve özellikle Okyanus Teknesi (Ocean Hull), diğer doğrudan sigorta türlerinden ziyade hayat dışı reasürans ile birçok benzerlik göstermektedir. İlk olarak, son derece uluslararası bir iştir. Geminin yabancı ülkelerde inşa edilmesiyle başlar ve mutlaka tek bir yerde olması gerekmez. Denize indirildiğinde, dünyanın çeşitli yerlerinde bulunan mal sahipleri, yöneticiler, klas kuruluşları ve sigortacılar ile dünyanın herhangi bir yerinde trafiğe çıkabilir. Buna ek olarak, bayrağı genellikle sahibinin kendi ülkesinden veya trafiğini yaptığı alandan başka bir ülkeye aittir ve mürettebatı farklı milletlerden oluşan bir karışımdır.

İkinci olarak, Ocean Hull (Okyanus Teknesi) olarak sınıflandırılan gemiler yüksek sigorta değerlerine sahiptir, öyle ki genellikle farklı ülkelerdeki birkaç sigortacı riski paylaşır. Bu işler tamamen broker destekli işlerdir.

Hayat dışı reasüransla üçüncü bir paralellik, tek seferlik teminatlar dışındaki sigorta poliçelerinin genellikle her seferinde bir yıllık bir dönem için düzenlenmesidir. Üç ila beş yıllık dönemleri kapsayan poliçeler de ortaya çıkar, ancak bunların sıklığı, reasüranstakiyle aynı olup, genellikle piyasadaki düşüş veya artışlarla yakından ilişkilidir.

Dördüncüsü, en azından önceki noktanın bir sonucu olarak, iş özellikle prim döngüleri açısından oldukça değişkendir (Volatilite) ve talep durumu da değişkendir. Kaza oluşumlarındaki doğal tesadüfi değişimlerin yanı sıra, indirilebilir tutarlardaki değişim ve giderek artan risk altındaki değerler gibi faktörler, uluslararası mevzuattaki değişiklikler ve riske maruz kalma ile birlikte ortaya çıkmaktadır.

Tekne ve Makine Sigortaları:

Aslında "denizcilik" terimi tekne, yük, deniz sorumluluğu ve offshore (denizaşırı) kavramlarını kapsayan bir şemsiye kavramdır.

Öncelikle gemiyi tanımlamak gerekirse, gemi denizde kendi imkanlarıyla hareket edebilen, kullanılması bu hareket etme imkanına bağlı, pek küçük olmayan, tekne biçiminde, olan deniz yapılarıdır. "Tekne" kavramı ise gemiden daha geniş anlamıdır ve içi oyuk hacimli şey demektir. Böylece gemi ve deniz nesnesi için kullanılan genel bir kavramdır. Başlıca sigorta türü olan Tekne ve Makine (H&M), bu şekilde gemiyi ve makineyi teminat altına alır. Tekne Sigortaları özü itibarıyla yaptırılması zorunlu olmamakla birlikte uluslararası limanlardaki kontroller sırasında yaşayacağı güçlükler nedeniyle fiili olarak zorunluluğa dönüşmüş bir sigorta türüdür.

Tekne sigortası ile gemi sahibinin teminat altına alınan menfaati, geminin bütünleyici parçaların (eksik olduğunda gemi tamamlanmamış sayılacağı parçalar: geminin teknesi, direkleri, güvertesi, tanklar gibi) ve mülkiyeti gemi sahibine ait olan eklentilerini (gemi ile fiziki ilişki içerisinde bulunan ve mahalli örf ve adetlere göre geminin istifadesine bırakılan parçalar: sahra, harita, sinyal aletleri gibi) kapsar. İlaveten, gemi tanımına uymayan; duba, şat, layter, yüzer havuz, yüzer vinçler, yüzer ev, yüzer lokanta, deniz motosikleti, depo veya tank olarak kullanılan deniz veya göl araçları veya diğer deniz ve göl araçları sigorta kapsamına, sigortacı kabul ettiği takdirde alınabilir.

Farklı bir açıdan bakıldığında, denizcilik işinde karşılaşılan gerçek riskler nelerdir? Bunlar aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir:

(A) İster gemi, ister petrol platformu, kargo veya denizcilik kapsamına giren herhangi bir şey olsun, sigortalı nesnenin hasar görmesi veya kaybolması (kısmi veya tam kayıp).

(B) Her türlü sorumluluk (çatma, çevre, liman, mürettebat vb.).

(C) Deniz sigortası kapsamında telifisi mümkün olan bir kazadan sonra sigortalı cismin belirli bir süre arızalanmasından kaynaklanan gelir kaybı (Kar Kaybı Sigortası).

(D) Deniz sigortası kapsamında tazmin edilebilecek bir kaza ile bağlantılı olarak meydana gelen giderler (kurtarma veya enkaz kaldırma giderleri gibi).



Tekne poliçesi, (A), (B) ve (D) kapsamındaki riskler için birleştirilmiş bir teminatır, öyle ki sigortacı, birleşik risk için sigortalanan tutarın en fazla üç katına kadar sorumlu olabilir. Ancak, tekne poliçesi veya herhangi bir standart poliçe kapsamındaki sorumluluğu aşan herhangi bir sorumluluk, genellikle P&I kulüpleri tarafından ele alınacaktır. Dünya çapında çok benzer hükümler ve koşullarla çalışan yalnızca birkaç P&I kulübü olduğundan, bu kurallar her kulüp için farklıdır.

Kurumsal amaçları için, tekne genellikle Kıyı Teknesi ve Okyanus Teknesi (Ocean Hull) olarak ikiye ayrılır, ikincisi 'Mavi Su Teknesi' olarak da adlandırılır. Ana özellikler aynı kalır, ancak Okyanus Teknesi, dünyanın herhangi bir yerinde deniz yolu ticareti yapan gemilere atıfta bulunan açıkça uluslararası bir karaktere sahipken, kıyı teknesi, bir kıyıya yakın ve genellikle belirli bir ulusal alan içindeki deniz yolu ticareti alanlarını ifade eder.

Dolayısıyla kıyı teknesi, balıkçı tekneleri, kıyı feribotları, kıyı mavnaları ve benzerleri gibi daha fazla sayıda daha küçük tekneyi içermektedir, ancak okyanus ve kıyı teknesi arasında net bir sınır yoktur. Balıkçı teknelerinin uğrayacağı ziya ve/veya hasarlar ile balıkçı teknelerinin neden olduğu sorumluluklarını koruyan teminatların bir kısmı, haklı olarak deniz sigortası olarak kabul edilebilir. Ancak, teminatın balıkçıların hayatları ve kazanç kayıplarının tazmini kısmı, deniz riski içerse dahi deniz sigortası kapsamı dışında olabilir.

Konumuzun bir diğer başlığı olan Müşterek Avarya kavramını incelediğimizde İngiliz Hukuku açısından müşterek avarya "ortak deniz sergüzeşinde gemi veya yükü tehdit eden bir tehlikeden onları kurtarmak amacıyla isteyerek ve bilerek yapılan olağanüstü fedakarlık veya masraflar" olarak tanımlayabiliriz. Türk Ticaret Kanunu 1272/III maddesinde York Anvers Kuralları'nın A maddesinin birinci fıkrasına uygun olarak müşterek avarya halinde zarar ve masrafların gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılacağı belirtilmiştir. Zira taşıyanın navlunıyla birlikte zaman çarterinin yakıtı, bir işleticinin konteynerleri gibi başkaca eşyalarda müşterek avarya fedakarlığına konu olmuş veya faydalanmış olabilir.

Müşterek Avarya durumunun oluşabilmesi için yük ve geminin bir arada bulunması gerekmektedir. Böylelikle geminin yük olmadan yolculuğa çıkması halinde müşterek avarya söz konusu olmayacaktır. Yüksüz ve bir navlun sözleşmesine bağlı olmadan yolculuğa çıkan gemilerin, tekne sigortasına eklenen klotlarla, yaptıkları olağanüstü masraflar ve fedakarlıklar teminat altına alınabilmektedir.

Müşterek Avarya ilanı için mutlaka "deniz tehlikesi"ne maruz kalınması zorunlu değildir. Örneğin rıhtımda çıkan yangının gemiye sirayet etmesi veya sirayet etmesini engellemek için geminin demirinin kesilmesi de müşterek avarya durumu oluşturacaktır. Ek olarak, bu tehlikenin gemiye ve yüke aynı oranda zarar vermesi veya tahminde bulunulamaz bir şekilde zarar vermesi de müşterek avarya kapsamına girebilir.

Müşterek Avaryadan bahsedebilmek için rizikonun "gerçekten varolan" bir riziko olması gerekmektedir. Kaptanın tahmini veya yaklaşık ihtimal (causa proxima) yeterli değildir. Emsal Yargıtay kararında kaptanın kusuru ile karaya oturan gemi için müşterek avarya kabul edilmemiştir ve kusurlu olan ilgili herhangi bir tazminat istemeyeceği gibi iştirak edenlerin uğrayacağı zararlardan dolayı onlara karşı sorumludur denilmiştir. (Yargıtay 11 HD 25/11/1985 T. 1985/6087.E 1985/6406.K). Hatta, "Watson v Fireman's Fund Sigorta" davasında kaptanın yanılma payı olsa dahi, kaptan ambarda yüklere zarar verecek yangın olduğunu düşünerek su dökmesi sonucu mallarda meydana gelen zarardan şahsi sorumlu tutulmamış, müşterek avarya hükümlerinin uygulanmayacağına karar verilmiştir.

Ancak kaptanın da gerçek bir zarar meydana gelmesini son ana kadar beklemesine gerek bulunmamaktadır. Bahsedilen tehlike, ani ya da hemen gerçekleşecek olan değil ve hayali olmayan "gerçek" tehlike olmalıdır. Bu yorum "The Makis" davasında Mr. J. Roche tarafından bu şekilde yorumlanmıştır. Burada yapılacak hareket ve masrafın da olağanüstü nitelikte olması gerekmektedir. Her ne kadar aksi yönde yorumlanmaya açık bir karar olsa da bu konuya örnek olarak gösterebileceğimiz önemli bir diğer karar "Wilson v Bank of Victoria" davasında verilmiştir. Bu olayda yelkenli gemi buzdağına çarpması sonrasında yolculuk kabiliyetini kaybetmiştir. Ancak motor yardımıyla yolculuğunu tamamlayabilmiştir. Yapılan bu hareket sonucunda yapılan masraf olağanüstü nitelikte olmadığından müşterek avaryaya kabul edilmemiştir.

Konumuzla ilgili Tekne Sigortası ve Müşterek Avarya kavramlarını açıkladıktan sonra Müşterek Avarya durumunda sigortacının durumunu ve hangi masraf ve zararların teminat kapsamında olduğu değerlendirmek gerekirse, bu paylaşım neticesinde belirlenecektir. Kural olarak, "gemiye ait garame payları" tekne makine sigortacısı; yine kural olarak "yüke ait garame payları" ise yük sigortacısı tarafından karşılanacaktır. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesiyle ise aradaki "boşluklar" doldurulur.

İngiliz Deniz Sigortaları Kanunu (Marine Insurance Act, 1906) "General Average Loss" başlıklı 66/4 maddesi gereğince sigortalı, müşterek avarya halinde kendi payına düşen zararın tamamını, diğer müşterek avarya ilgililerinden sigortacıdan talep etmeden isteyebilir. Eğer ki geminin bu katılım payının tamamı Tekne Sigortası tarafından karşılanmazsa, kalan kısım P&I Kulüp Sigortası (Koruma ve Tazmin Sigortası) tarafından karşılanacaktır. Tekne makine ve yük sigortaları ile karşılanmayabilecek masraf ve zararlar bakımından, Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası sözleşmesiyle ise aradaki "boşluklar" doldurulur. Bu duruma, geminin piyasa değeri tekne sigortası poliçesinde belirtilenden yüksek ise veya taşıma sözleşmesinin ihlali nedeniyle yük sigortacısı tazminatı ödemeyi reddetmesi gibi örnekler verebiliriz. Müşterek Avarya ilanı için mutlaka "deniz tehlikesi"ne maruz kalınması zorunlu değildir. Örneğin rıhtımda çıkan yangının gemiye sirayet etmesi veya sirayet etmesini engellemek için geminin demirinin kesilmesi de müşterek avarya durumu oluşturacaktır. Ek olarak, bu tehlikenin gemiye ve yüke aynı oranda zarar vermesi veya hatta bu ikisinin de tamamen zayı olmasına sebep olması şartı yoktur.

Müşterek Avaryadan bahsedebilmek için rizikonun "gerçekten varolan" bir riziko olması gerekmektedir. Kaptanın tahmini veya yaklaşık ihtimal (causa proxima) yeterli değildir. Emsal Yargıtay kararında kaptanın kusuru ile karaya oturan gemi için müşterek avarya kabul edilmemiştir ve kusurlu olan ilgili herhangi bir tazminat istemeyeceği gibi iştirak edenlerin ugrayacağı zararlardan dolayı onlara karşı sorumludur denilmiştir. (Yargıtay 11 HD 25/11/1985 T. 1985/6087.E 1985/6406.K). Hatta, "Watson v Fireman's Fund Sigorta" davasında kaptanın yanılma payı olsa dahi, kaptan ambarda yüklere zarar verecek yangın olduğunu düşünerek su dökmesi sonucu mallarda meydana gelen zarardan şahsi sorumlu tutulmamış, müşterek avarya hükümlerinin uygulanmayacağına karar verilmiştir.

Ancak kaptanın da gerçek bir zarar meydana gelmesini son ana kadar beklemesine gerek bulunmamaktadır. Bahsedilen tehlike, ani ya da hemen gerçekleşecek olan değil ve hayali olmayan "gerçek" tehlike olmalıdır. Bu yorum "The Makis" davasında Mr. J. Roche tarafından bu şekilde yorumlanmıştır. Burada yapılacak hareket ve masrafın da olağanüstü nitelikte olması gerekmektedir. Her ne kadar aksi yönde yorumlanmaya açık bir karar olsa da bu konuya örnek olarak gösterebileceğimiz önemli bir diğer karar "Wilson v Bank of Victoria" davasında verilmiştir. Bu olayda yelkenli gemi buzdağına çarpması sonrasında yolculuk kabiliyetini kaybetmiştir. Ancak motor yardımıyla yolculuğunu tamamlayabilmiştir. Yapılan bu hareket sonucunda yapılan masraf olağanüstü nitelikte olmadığından müşterek avarya kabul edilmemiştir.

Konumuzla ilgili Tekne Sigortası ve Müşterek Avarya kavramlarını açıkladıktan sonra Müşterek Avarya durumunda sigortacının durumunu ve hangi masraf ve zararların teminat kapsamında olduğu değerlendirmek gerekirse, bu paylaşım neticesinde belirlenecektir. Kural olarak, "gemiye ait garame payları" tekne makine sigortacısı; yine kural olarak "yüke ait garame payları" ise yük sigortacısı tarafından karşılanacaktır. Deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesiyle ise aradaki "boşluklar" doldurulur.

İngiliz Deniz Sigortaları Kanunu (Marine Insurance Act, 1906) "General Average Loss" başlıklı 66/4 maddesi gereğince sigortalı, müşterek avarya halinde kendi payına düşen zararın tamamını, diğer müşterek avarya ilgililerinden sigortacıdan talep etmeden isteyebilir. Eğer ki geminin bu katılım payının tamamı Tekne Sigortası tarafından karşılanmazsa, kalan kısım P&I Kulüp Sigortası (Koruma ve Tazmin Sigortası) tarafından karşılanacaktır. Tekne makine ve yük sigortaları ile karşılanmayabilecek masraf ve zararlar bakımından, Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası sözleşmesiyle ise aradaki

"boşluklar" doldurulur. Bu duruma, geminin piyasa değeri tekne sigortası poliçesinde belirtilenden yüksek ise veya taşıma sözleşmesinin ihlali nedeniyle yük sigortacısı tazminatı ödemeyi reddetmesi gibi örnekler verebiliriz.

IHC 2002 ile İngiliz Tekne kizolarına dâhil edilen, 01.11.2020 tarihli International Hull Clauses, Ek Kizolar bölümü 43 maddesinde General Average Absorption Clause düzenlenmiştir. Buna göre, tekne sigortacısının açıkça ve yazılı olarak kabul ettiği hallerde, sigortalıya seçimlik hak verilmiştir. Sigortalı, diğer ilgililerden müşterek avarya zarar ve masrafları ile ilgili herhangi bir talepte bulunmayacak; sigortacı ise diğer ilgililere karşı garame paylarından dolayı Halefiyet hakkından feragat edecektir. Bu düzenleme Türk Hukuku açısından Türk Ticaret Kanunu 1472.maddesi Sigortacının Halefiyet ilkesine aykırıdır. Halefiyet ilkesini düzenleyen hüküm emredici olduğu için aksi kararlaştırılamayacaktır.

Tekne Sigortalarında değinilmesi gereken bir diğer önemli husus ise Sigortacıya Doğrudan Başvuru sorunsalıdır. Ülkemizde ve dünyada çoğunlukla sigortalıya başvurmaksızın, doğrudan sigortacıya başvuru yasal imkanı mevcutken; İngiliz Hukukunda mağdur olan üçüncü kişilerin sigortacıya doğrudan başvurusu kural olarak kabul edilmemektedir. Buna karşın, Danimarka Sigorta Sözleşmeleri Kanunu madde 95'e göre bir üçüncü şahıs, tazminat talebi sorumluluk sigortası kapsamında yapılmışsa, doğrudan sigortacıya dava açmakta serbesttir.

Örneğin "Yusuf Çepnioğlu Gemisi" davası bu anlamda önem arz etmektedir. Zarar gören olarak davacı taraf, P&I Club 'e karşı Türkiye'de doğrudan dava açmıştır. Bu nedenle Yüksek Mahkeme, Dava Açmama Emrinin (Anti-suit Injunction) söz konusu davanın koşullarına uygun olup olmadığı değerlendirilmiştir. Ayrıca zarar gören olarak davacının, ilk önce sigortalıyı (donatan) dava etmeden donatanın sigorta şirketine doğrudan dava açma hakkı olup olmadığını, söz konusu hakkı veren yabancı kanun (TTK) hükmünün hukuki niteliği kabul ederek tartışmıştır. İngiliz Temyiz Mahkemesi ise doğrudan dava hakkının "bağımsız" bir hak olmadığını; "sözleşmesel" bir hak olduğu sonucuna varmış ve neticede Türk Mahkemesinin bu davaya bakmasına engel olmuştur. Bu karar deniz araçları sorumluluk sigortası sözleşmesinde zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurusuyla ilgili güncel bir karar olması sebebiyle önem arz etmektedir.

Sonuç olarak; Deniz sigortası, deniz ticaretini ve uluslararası ticareti kolaylaştırmada önemli bir rol oynamaktadır. Deniz sigortası yasal bir sözleşme olarak yürütüldüğünden, deniz sigortaları hukuku önemli bir rol oynamaktadır. İngiliz Hukuku ise Deniz Sigortası uygulamasında dünya çapında baskın bir role sahiptir.

- KAYNAKLAR:
- Brækhus, S., Bull, H.J. & Wilmot, N. (1998, revised by Bjørn Slaatten). Marine Insurance Law
- Central Union of Marine Underwriters Norway (CEFOR)
- Marine Insurance – Hulls, Forsikringsakademiet
- All Risks Marine Hull and Machinery Insurance policy (Federation de l'assurance)
- Tekne Sigortasında Müşterek Avarya/ Fatih Kızmaz
- The Marine Insurance Act (1906)
- klijçilInsurance Act (2015)

Av. Cem CONGAR



1

Merhaba Alper Bey öncelikle sizi tanımak isteriz bize eğitim hayatınızdan, kariyerinizden ve aktif olarak çalıştığınız Kumport Limanından bahseder misiniz?

1986 yılında Ordu'da doğdum. İlk okulu Piraziz Eren İlköğretim Okulu, orta okul ve lise eğitimimi Ordu Anadolu Lisesi'nde tamamladım. 2004 yılında Anadolu Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Endüstri Mühendisliği bölümünü kazandım ve 2009 yılında bölümden mezun oldum. 2010 yılında vatani görevimi tamamladıktan sonra yine aynı yılın Aralık ayında hala görev aldığım Kumport'ta çalışmaya başladım. 1994 yılında hizmet vermeye başlayan ve başlangıçta sadece genel ve dökme yük hizmeti veren Kumport Limanı'nda, 1996 yılından itibaren konteyner elleçleme işlemlerine başlanılmıştır. 2002 yılında kullanılmaya başlanılan terminal otomasyon sistemi 2005 yılından itibaren limanda tüm süreç ve işlemlerde kullanılmaya başlanmıştır. Mayıs 2007 tarihinde Kumport Liman Hizmetleri'nin %96,6 oranındaki hissesi Fiba Holding ve Turkon ortaklığı tarafından satın alınmış olup 2008 yılının sonunda Turkon sahip olduğu hisseleri Fiba Holding'e devretmiştir. 2011 yılında Fiba Holding, Kumport Liman Hizmetleri'nin %35 oranında hissesini SGRF'ye (Umman Devlet Fonu) satmıştır. 2015 yılında ise üçlü konsorsiyumdan oluşan Çin Sermayeli CMHI, Cosco ve CIC, %65 hisseyi satın almıştır.

Limanımız yüksek iş hacmi kapasitesi ve buna paralel olarak insan kaynağına ve teknolojiye yaptığı yatırımlarla Türkiye'nin en büyük ve modern limanlarından birisi haline gelmiştir. Türkiye dış ticaret hacminin önemli bir bölümünü gerçekleştiren Marmara Bölgesi'ndeki konumuyla, ülkemizdeki ithalat ve ihracat faaliyetlerinde önemli bir ticaret kapısıdır. Limanımız, bölgenin ve hinterlandının en önemli aktörü olduğunun bilinci ile müşterilerine sunduğu hizmetlerde sürekli iyileştirme ve geliştirme çalışmaları yapmaya devam etmektedir. Kumport limanı, kalifiye insan kaynağı, yenilenmiş makina parkı ve yüksek iş hacmini destekleyen liman otomasyon sistemi ile müşteri memnuniyetini ve Türkiye ekonomisine katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

2

Kariyerinizi limancılık alanında geliştirmeye nasıl karar verdiniz? Bir operasyon müdürünün günü nasıl geçiyor, iş tanımınız hakkında bilgi verebilir misiniz?

Bölüme girdiğim günden beri lojistik sektörünün içerisinde yer almak istediğime karar vermiştim. Zira üretim ve tüketim devam ettiği sürece ürünlerin sevkiyatları da yapılmaya devam edecek. Lojistik sektörü geleceği ile ilgili kaygı duyulmayacak nadir sektörlerden biri.

Genellikle güne liman sahası genel kontrolü ile başlıyorum. Saha turu esnasında zaman zaman sahada görevli arkadaşlarımızla sohbet ediyorum. Sonrasında ofise geliyor performans verilerini kontrol ettikten sonra e-postalarımı tarıyorum. Tüm sektörler gibi limancılık da sürekli gelişmekte. Çağın gerisinde kalmayıp gerekliliklerine uymak için sürdürdüğümüz birçok proje var. O projelerin durumlarını kontrol ediyor ve ilgili toplantılara katılıyorum. Günün hatırı sayılır bir kısmını da personel ile ilgili konular meşgul ediyor. Diğer taraftan bildiğiniz gibi limanlar dinamik iş ortamlarıdır.

3

10 yılı aşkın süredir Kumport Limanında çalıştığınızı biliyoruz sizi burada tutan motivasyonunuz nedir?

4

Malum pandemi dönemindeyiz bu süreç sizi, çalışma koşullarınızı ve çalıştığınız limanı nasıl etkiledi?

Limanımız, sektörde okul niteliği taşıyor ve sektörün önde gelen firmalardan biri. Kumport benim ilk iş yerim. İsimle ilgili ne öğrendiysem Kumport'ta öğrendim, şirketimize bu anlamda çok şey borçluyum. 10 yılı aşkın süredir Kumport adına ter dökmemde bu vefa borcunun etkisi büyük. Buna ek olarak kariyer anlamında da her zaman tatmin edici fırsatlar sunuldu. 8 yılda en alttan operasyon müdürlüğü seviyesine kadar yükselme şansı yakaladım. Son iki yıldır da verilen görevi layıkıyla yerine getirmek için çaba sarf ediyorum.

Tüm dünyada olduğu gibi limanımızda da günlük hayatımızın rutinini kökünden değiştiren bir süreçten geçiyoruz. Zaman zaman hepimizi psikolojik olarak zorlayan bir süreç olsa da kendimizin ve sevdiğimizlerin sağlığı için azami seviyede tedbirlere uymalıyız. Kumport olarak pandeminin ilk gününden itibaren süreci ciddiyetle ele alıp tedbirlerimizi arttırdık. Maske, sosyal mesafe ve hijyen konusunda tüm çalışma arkadaşlarımızı bilinçlendirmek için duyurular yapıp, eğitimler ve denetimler gerçekleştirdik. Ofis çalışanlarımız için evden çalışma modeline geçilirken fiziksel olarak işe gelmek durumunda olan çalışanlarımız için de servis sayılarını çoğaltarak servislerdeki personel sayılarını azalttık. Yemekhane ve sosyal alanların tasarımları pandemiyle mücadelede uygun hale getirdik. Toplantıları online olarak gerçekleştirmeye başladık. Bugün geriye dönüp baktığımda pandemiden öncesini hatırlamakta güçlük çektiğimizi söyleyebilirim.



5

Son 5 yılda ve gelecek dönemlerde yapılan veya yapılması beklenen projeler nelerdir?

Limancılık tehlikeli iş kolları arasında yer alıyor. Bu nedenle önceliğimiz iş güvenliğini ve insan sağlığını tahsis etmek. Ekip arkadaşlarımızın sağlığı ve güvenliği bizim için en önemli konu. Can güvenliğini takiben bizlere emanet edilen konteyner ve içerisindeki malların güvenliği de bizim için önemli. Müşterilerimize mallarını sağ salim teslim etmek en önemli görevlerimizden biri. Tüm bunları yaparken gümrüklü sahalarda iş yaptığımızı ve belirli regülasyonlara bağlı olarak işlerimizi icra etmekle mükellef olduğumuzu da sürekli göz önünde bulundurmamız zorundayız.

Günümüzde gemiler ve limanlar arasında kriz denebilecek boyutta vakaların sık yaşandığını söyleyemeyiz. Ancak olur da bir sorun olursa, doğru iletişim ile çözülmeyecek bir sorun olmadığını düşünüyorum. Zira tarafların hakları, sınırları ve yapabilecekleri yasa ve yönetmeliklerle belirlenmiş durumda.

Liman operasyonlarında dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir? Gemi-liman arasındaki krizler nasıl yönetiliyor?

6

7

Yeni teknolojik değişimlerle de gittikçe dijitalleşen dünyada sizce sektörümüzde ve gelecekte bizi neler bekliyor olabilir, teknolojinin gelişimi ve insansız limancılık hizmetleri sayesinde limancılık alanında ve operasyonel olarak ne gibi değişimler yaşanacaktır?

Dünyanın çeşitli ülkelerinde insansız liman operasyonları gözlemleniyor. Özellikle ekipmanlar otomatik sistemler tarafından opere edilebiliyor. Biz de bu gelişmeleri yakından takip ediyoruz ve nelerin limanımızda uygulanabileceğine dair istişarelerde bulunuyoruz. Robotik sistemlerle yapılan operasyonların en büyük faydalarından biri performans artışı noktasında oluyor. Motivasyon dediğimiz insana has olan değişkeni ortadan kaldırmış oluyorsunuz. Daha hızlı operasyon, gemilerin limanda kalış sürelerini kısaltıyor. Günün sonunda bu durumdan tüm taraflar bir maliyet avantajı sağlamış oluyor. Özetle bu teknolojik dönüşümün en büyük faydası; süreçleri insan hatasından arındırıp, zaman ve para tasarrufu sağlamasıdır. Tabi iş gücünün nispeten ucuz olduğu ülkemizde, yatırım maliyeti dönüşü uzun yıllar alacağı için insansız liman yatırımlarının kısa/orta vadede hayata geçmesini beklemiyorum.

8

Şirketiniz hakkında verilen bir röportajda kurum içi kurs adlı bir programınız olduğunu gördük ilerde şirketinizde çalışabilecek potansiyel limancılık çalışanları için bize bu programdan bahsedebilir misiniz?

1986 yılında Ordu'da doğdum. İlk okulu Piraziz Eren İlköğretim Okulu, orta okul ve lise eğitimimi Ordu Anadolu Lisesi'nde tamamladım. 2004 yılında Anadolu Üniversitesi, Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Endüstri Mühendisliği bölümünü kazandım ve 2009 yılında bölümden mezun oldum. 2010 yılında vatani görevimi tamamladıktan sonra yine aynı yılın Aralık ayında hala görev aldığım Kumport'ta çalışmaya başladım. 1994 yılında hizmet vermeye başlayan ve başlangıçta sadece genel ve dökme yük hizmeti veren Kumport Limanı'nda, 1996 yılından itibaren konteyner elleçleme işlemlerine başlanılmıştır. 2002 yılında kullanılmaya başlanan terminal otomasyon sistemi 2005 yılından itibaren limanda tüm süreç ve işlemlerde kullanılmaya başlanmıştır. Mayıs 2007 tarihinde Kumport Liman Hizmetleri'nin %96,6 oranındaki hissesi Fiba Holding ve Turkon ortaklığı tarafından satın alınmış olup 2008 yılının sonunda Turkon sahip olduğu hisseleri Fiba Holding'e devretmiştir. 2011 yılında Fiba Holding, Kumport Liman Hizmetleri'nin %35 oranında hissesini SGRF'ye (Umman Devlet Fonu) satmıştır. 2015 yılında ise üçlü konsorsiyumdan oluşan Çin Sermayeli CMHI, Cosco ve CIC, %65 hisseyi satın almıştır. Limanımız yüksek iş hacmi kapasitesi ve buna paralel olarak insan kaynağına ve teknolojiye yaptığı yatırımlarla Türkiye'nin en büyük ve modern limanlarından birisi haline gelmiştir. Türkiye dış ticaret hacminin önemli bir bölümünü gerçekleştiren Marmara Bölgesi'ndeki konumuyla, ülkemizdeki ithalat ve ihracat faaliyetlerinde önemli bir ticaret kapısıdır. Limanımız, bölgenin ve hinterlandının en önemli aktörü olduğunun bilinci ile müşterilerine sunduğu hizmetlerde sürekli iyileştirme ve geliştirme çalışmaları yapmaya devam etmektedir. Kumport limanı, kalifiye insan kaynağı, yenilenmiş makina parkı ve yüksek iş hacmini destekleyen liman otomasyon sistemi ile müşteri memnuniyetini ve Türkiye ekonomisine katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Alper Bey, siz 10 yılın üzerinde bir süredir bulunduğunuz denizcilik sektöründe çok tecrübeli biri olarak bizlere denizcilik konusunda hem bireysel gelişim hem de ülkemiz açısından gelişim hakkında neler önerirsiniz? Nasıl daha başarılı olabiliriz? Bu alanda kendimizi nasıl daha iyi geliştirebiliriz?

9

Sadece bizim sektörümüz için değil, tüm meslek dalları için başarıyı getiren tek gerçek yol; çalışmak. Çalışmak ama akıl ile, bilim ile, ilim ile severek çalışmak. Çalışırken hata yapmaktan korkmayacak kadar cesur olmak da bir o kadar kıymetli. Diğer taraftan kendinizi de ihmal etmeyin, sevdiğiniz şeyleri yapmaya devam edin. Hayatın sadece çalışmaktan ibaret olmadığını kendinize hatırlatın. Mutlaka dil öğrenin, dünyayı gezin, yeni yerler yeni ufuklar keşfedin.

10

Son olarak gelecekteki denizciler olan biz denizcilik öğrencilerine tavsiyeleriniz, son sözleriniz nelerdir?

Gözünüz hep ufukta olsun. Nefes aldığınız süre hep umudunuzu koruyun, çabalamaktan vazgeçmeyin. Hayat yeterince emek sarf edenlerin elinden mutlaka bir gün tutuyor.

Alper ŞENEL
Operasyon Müdürü
KUMPORT LIMAN A.Ş.



Merhaba Mahmut Bey, öncelikle dergimizde size yer vermekten mutluluk ve memnuniyet duyuyoruz. Sizi biraz tanımak isteriz. Bize kendinizden bahseder misiniz?

Merhaba, ben sizlerin de bildiği gibi İstanbul Teknik Üniversitesinde okumuş ve o tarihte yürürlükte olan yönetmeliklere göre normal süresi beş yıl olan bir öğrenim sonucunda Yüksek Mühendis unvanını almış, mezuniyet sonrası açılan sınavı kazanarak asistan olmuş ve Doktorasını tamamladıktan sonra Profesörlük başvuru hakkı gelinceye kadarda İTÜ de görev yapmış, Profesör olurken İstanbul Üniversitesine geçmiş ve İ.Ü. Mühendislik Fakültesinde Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümüne atanmış bir öğretim üyesiyim.

Tüm dergimiz okurları adına tanıştığımıza memnun olduk.



1973 yılında İstanbul Teknik Üniversitesinin Meteoroloji Mühendisliği bölümünden mezun olmuşsunuz. 1991 yılında ise İstanbul Üniversitesi'nde kurucusu olduğunuz DÜİM bölümüne geçiş yapmışsınız. İlk etapta birbirinden farklı bölümler olarak gözükken bu alanlardaki kariyer rotanıza nasıl karar verdiniz, anlatabilir misiniz?

Bu konu karmaşık görülebilir ancak bazı bilgileri verirsem bu karmaşık görüntü açıklığa kavuşacaktır. Ben ortaokul çağında yelken sporuna başladım yani amatör olarak denizciliğe adım attım. Dedem bir bahriyeli idi, Deniz Kuvvetlerinden emekli bir subaydı. Meslek hayatında gemi komutanlığı yaptığı gibi o zamanki adı Deniz koleji olan günümüzün Deniz Harp Okulunda riyaziye (matematik) hocalığı da yapmış bir Deniz Subayıydı. Yelken sporu yaptığım dönemde bu spor dalında günümüzde olduğu gibi antrenör veya monitörler yoktu. Yelken yarışlarındaki kurallar, yarış dışında yelken uyguladığımız seyir kurallarından farklıdır. Doğal olarak yarış dışında da yelken seyri yapardık ve uyduğumuz kurallar Denizde Çatışmayı Önleme Kurallarıydı. Denizcilik eğitimi aşıbelerimizden alırdık. Dolayısı ile danıştığım dedem de bana temel denizcilik kurallarında iyi bir öğretmen olmuştu. Fiilen yarışmayı bıraktıktan sonra yelken hakemliği yaptım. Dünyada yelken sporu gelişirken ufak çocukları denize ve dolaylı olarak yelken yarışlarına hazırlamakta kullanılan Optimist sınıfı Türkiye Yelken Federasyonu tarafından Türkiye'ye getirildiği zaman beni Optimist Sınıf Sekreteri olarak atadılar. Bu görevde iken Türkiye'de ilk defa bir sınıf sekreterliğini Türkiye Yelken

Federasyonunun onayı ile Türkiye Optimist Birliğine çevirdim ve beş kişilik bir birlik kuruldu, beni de bu birliğin başına atadılar. Yıllar geçti ve 12 Eylül döneminde Ulaştırma Bakanlığından alınıp Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlanan Denizcilik Yüksek Okulu 1987 yılında bir Kanunla İstanbul Teknik Üniversitesine bağlandı. Üniversite bu okulun üniversiteye bağlanma aşamasında çalışacak, her fakülteden bir öğretim üyesi istedi. Ben bu tarihte Doçent'tim ve bu işte yer aldım. Okulun Müdür Yardımcılarından biri olarak atandım. Şimdi İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi olan bu kurumun adı o tarihte Denizcilik Yüksek Okulu idi. İTÜ'den tanıdığım Gökhan Üzgören, İTÜ'den ayrılmış İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesine geçmişti ve Fakültenin Dekan Yardımcılarından biri idi. Dekan da gene İTÜ'den tanıdığım Rahmetli Ergür Tütüncüoğlu idi. Bir gün Gökhan Hoca beni arayarak ziyaretime gelmek istediğini bildirdi, tabii buyurun bekliyorum dedim.

Bu görüşme tarihi bir adım atılmasına neden oldu. Gökhan Hoca İ. Ü. Rektörü Rahmetli Cem'i Demiroğlu'nun Mühendislik Fakültesinde denizcilik eğitimi veren bir bölüm kurmak istediğini ve bu iş için Ergür Hoca'nın kendisini gönderdiğini söyledi ve yardım talep etti. O günlerde henüz STCW ratifiye olmamıştı ve Deniz Ticaret Odası da arayış içindeydi. Ben bölümünüzün kurulması için bildiğim her türlü bilgiyi bir dosya içinde takdim ettim. O tarihte Türkiye'de Meteoroloji Mühendisliği ve Denizcilik eğitimi sadece İTÜ'de bulunuyordu. Bu durumda bana göre rekabetsiz kurulumlar olmaları nedeni ile gelişmeleri yavaş oluyordu. Ancak İstanbul Üniversitesine yardım ettiğim duyulunca (aslında saklamamıştım) bir bardak suda fırtınalar kopardılar. Denizcilik Yüksekokulu mezunları da tek olmak istiyorlardı. Ergür Hoca çağırıldığında gittim ve bana buraya gel dedi. Önce pek cazip gelmedi ama düşününce yurtdışında gördüğüm denizcilik okullarının bir kısmında üniforma ve yatılılık çoktan kalkmıştı ve bende bunu uygulamak istiyordum, düşününce bu davet bana cazip geldi. Bundan sonra profesörlük zamanım doldu ve kadro ilan edildi ve buraya atandım. Gelirken tanıdığım ve benimle beraber çalışmaya gönüllü olan denizci kökenli arkadaşlarımı da getirdim. Hatta kısa sürede akademik kadro olarak gelişmiş bir bölüm olduk.

2001 yılında editörlüğünü ve yazarlığını yaptığınız Developments in Maritime Transport and Logistics in Turkey kitabı dahil olmak üzere 30'dan fazla bilimsel yayın ve kitaplarınız bulunmakta. Önümüzdeki yıllarda bu tarz projeleriniz var mı? Varsa bizi içerikleri hakkında bilgilendirebilir misiniz?

Ben artık dinlenmek istiyorum. Akademik yaşamımın da sonlarına geldiğini düşünüyorum. Biliyorsunuzdur herhalde halen T. C. Haliç Üniversitesi İşletme Fakültesinde İşletme Matematiği ve İşletme İstatistiği derslerini okutan kadrolu bir profesörüm. Ancak İ. Ü. den sonra bilimsel bir yayınam olmadı. Merkezi Fransa Toulouse'da bulunan Havacılık ve Uzak Akademisinin Avrupa Birliği dışı bir ülke mensubu olarak üyesiyim. 2010 yılında hazırlanan bir uluslararası konferansın düzenleme kurulunda yer aldım. Bence artık dinlenmeyi hak ediyorum.

Bilindiği üzere tüm dünyada yoğun bir pandemi dönemi yaşanıyor ve yaşandı. Her sektör olduğu gibi denizcilik sektörü de bu pandemiden etkilendi. Sizce uzun vadede bölümümüz için bu pandeminin etkileri neler olur?

Benim düşüncemi sorduğunuza göre biraz ukalalık yapayım. Her meslekte iyi yetişmiş elemanlar daima iş başında ve başarılı olurlar. Dolayısı ile pandemi nedeni ile yaşanan olumsuzluklara rağmen yaşam devam ediyor ve deniz ticareti sürüyor. Siz pandemiyi değil pandemi sonrasını düşünün. Mesleğiniz evden çalışmaya uygun değil. Ufkunuzu geniş tutun ve kendinizi iyi değil çok iyi ve hatta mükemmel olarak yetiştirin.

Ülkemizde önde gelen diğer üniversitelerin denizcilik bölümlerinde üniformalı eğitim verilmekte. Bizim okulumuzda ise üniformasız, sivil bir eğitim mevcut. Ayrıca bir diğer farkımız ise Denizcilik Fakültesi değil Mühendislik Fakültesine bağlı oluşumuz. Bölümün ilk kurulduğu zamanlarda hem fakülte hem de üniformasız eğitim kararı nasıl alındı? Fakülte kurma fikri hiç oldu mu veya önümüzdeki zamanlarda böyle bir fikir ön plana çıkar mı? Sizin bu 2 konu hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

Üniforma konusundaki düşüncemi az evvel belirttim. İnsan zorla disipline olmamalı, öz disipline sahip olmalı. Bizde üniforma olmadığı



halde üniformalı yetişenlerle ve hatta onlardan daha başarılı olduğunuzun farkında değil misiniz? Yasaya göre fakülte kanun ile kurulur ve bir prosedürü vardır, bu süreç üniversitede başlar, TBMM de sonlanır ve kanun yayınlanınca fakülte kurulmuş olur. O günlerde fakülte için en az dört profesör gerekiyordu, maalesef biz kurulurken de benim bulunduğum süre zarfında da bu koşulu sağlayamadık. Ben de konu dışı profesörler ile (ben hariç) fakülte kurmayı düşünmedim.

Bir söyleşide Man Adası'nda Denizcilik fakültesinden gelen İngiliz denizcilerin bir teklifinden bahsetmiştiniz. Öğrencilerimizin ve bölümümüzün tüm ihtiyaçlarının karşılanıp stajlar bulunması teklif edilmiş fakat bir pürüzden dolayı anlaşılamamıştı. Bir anlaşma olsaydı hem bölümümüzdeki öğrenciler hem de Türkiye olarak uluslararası denizlerde ünümüze ün katıp şu an daha iyi yerlerde olabilir miydik sizce?

Bir koşul o gün elverişli ama bugün elverişsiz olabileceği gibi tam tersi o gün elverişsiz bugün elverişli olabilir. Ben sadece Man Adası değil, İngiltere'deki Zodiac Denizcilik şirketinin de Fransız, Belçika ve Hollanda okullarında neler teklif ettiğini sizlere söylesem şaşarsınız. Ama sıkıntılar staj ile ilgiliydi, onu aşamadık. Neden o ülkelerin mevzuatından kaynaklanıyordu. Fransa'da Le Havre'daki denizcilik okulunu (sadece makine zabiti eğitimi yapıyor, Fransa'da Marsilya, Le Havre, St. Malo'da okullar vardı) müdürümüz ile birlikte ziyaretimizde okulumuzun 100 yıllık olduğunu söylediğimizde okulun müdürü okullarının 235 yıllık olduğunu söyledi ve kaç öğrencimiz olduğunu sordu. Her yıl 100 öğrenci alıyoruz dediğimizde (o tarihte 60 veya 70 güverte gerisi makine olmak üzere 100 öğrenci alınıyordu) siz ne uğraşıyorsunuz bu kadar az öğrenci ile, bize gönderin biz eğitelim, para da istemeyiz yalnız siz onlara yaşamları için ihtiyaçları olan parayı verirsiniz dedi ve ekledi kanunlarımıza göre öğrencileriniz bizim ticaret filomuzda staj yapamazlar onların staj sorununu siz çözeceksiniz dedi. Le Havre'daki okulda sivil, üniformalı öğrenciler karışık, isteyen okulun yurdunda kalıyor, isteyen başka yerde. O okulun bir adeti varmış, birinci yıldaki öğrenciler son sınıf öğrencilerinin kölesi olur ve onların rutin işlerini yaparlarmış, bana çok ilginç geldi. Belçika ve Hollanda'da da teklifler paraleldi. Staj işi size ait eğitim için para istemeyiz diyorlardı. Zodiac haklı olarak akıcı bir İngilizce istiyordu ve sınav koşulu vardı. Bu sınavı başaranlar staj olanağı tanınıyordu. Tabii stajını başarı ile Zodiac'ta yapan ehliyetini alınca zabıtlık için Zodiac kapıları açılıyordu. Gelelim Man adasına, Man adası yetkilileri önce İTÜ Denizcilik Fakültesine gitmişler ve anladığım kadarı ile görüşmeleri bir sonuç vermemiş. Dekan bizimle görüşmelerini söyleyince bize geldiler. Görüşmeleri Rahmetli Necmettin Akten Hocamızı yaptı, toplantı sonunda iş birliği için bizden katkı istendiğini söyledi ve pek de olumlu bir şey görmediğini ifade edince Man adası konusu da kapandı.

Şu an ülkemizde bölümümüz tek isimle anılıyor. Bu isim hangi aşamalardan günümüze geldi? Bölüm isminizin bir hikâyesi varsa bizle paylaşabilir misiniz?

Fakülte değil bölüm olarak kurulurken bir fakülte gibi üç dalda da öğretim yürütebilmek için Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü olarak YÖK'e teklif gitti. Bölümde üç opsiyon vardı, Gemi Yönetim (Güverte) Mühendisliği, Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği ve Liman ve Deniz İşletme Mühendisliği. YÖK buna onay verdi, diploma tek olacak ancak opsiyon belirtilecekti. Biz girişte sağlık raporu istemiyorduk. İlk staj aşamasında sağlık raporu alamayanlar üçüncü opsiyona geçeceklerdi. Üçüncü opsiyon denizcilik eğitimi almak isteyen ancak sağlık koşullarını sağlayamayan öğrenciler için düşünülmüşken ilk öğrencilerimizden itirazlar geldi ve denizde değil karada çalışma arzusu ile geldiklerini belirterek kural değişikliği istediler ve yönetim de bu isteği olumlu karşıladı. İlk yıllar ortak bir program ile yürütülecek her opsiyon diğerlerinin temel konularını bilecek bir program yapmıştık.

Dokuz Eylül Üniversitesi bizden sonra ve bizim olurumuz ile denizde çalışacak zabıtların öğretime başlayabildi. O tarihlerde bir konuda öğretime başlayacak üniversiteler için o konuda öğretim veren üniversitelerden görüş istenirdi. Dokuz Eylül Üniversitesine İTÜ DF olumsuz görüş vermişti. Bizim kuruluşumuzda Rahmetli Cem'i Demiroğlu Hoca Rektördü ve politik açıdan çok kuvvetli bir Rektördü İTÜ'nün olumsuz görüşünü YÖK nezdinde geçersiz kıldırmayı başarmıştı.

İlk yıllarda birinci opsiyonu seçenler ile üçüncü opsiyonu seçenler varken ikinci opsiyonu isteyen öğrenciler gelince ikinci opsiyonu da hayata geçirdik. Bu arada STCW ratifiye oldu ve yeni uygulamalar başladı. Maalesef denizcilik öğretimini yerinde inceleyerek rapor yazmak üzere İTÜ DF hocalarından ve sadece onların mezunlarının çalıştığı Denizcilik Müsteşarlığından bir denetleme kurulu kuruldu ve denetlenme raporumuz zehir zemberek çıktı. Daha önce IMO'nun kabul ettiği ve kurmuş olduğumuz bilgisayarlı simülasyon laboratuvarımız kabul edilmedi ve simülasyon zorunluğu getirildi. 1999 depremi ile ülke olarak yaşadıklarımızı herhalde biliyorsunuzdur. Denetleme tarihten sonra başlamış olanlar dışında hiçbir öğrencimiz bakanlığın sınavına giremedi. Simülasyon sonrası işler düzeldi diye biliyorum. Bölümümüzü DUİM adıyla kurmuştuk ancak İTÜ DF başvuruda bulunarak kendi bünyelerindeki güverte bölümünün adını DUİM olarak değiştirtince bizde sadece işletme eğitimi varken denizde çalışacağı umudu ile gelen öğrenciler de maalesef hüsrana uğradılar.

Siz bölümümüzü kuran bir kişi olarak kuruluş gününden bugüne İstanbul Üniversitesi için DUİM'in sektördeki konumu, geleceği ve ayrıca öğrenci ve mezunlarımızın hakkında neler söylemek istersiniz? Düünden bugüne neler değişti ve denizciliğin geleceği için neler değişmeli?

DUİM sektörde kız öğrencilere kapılarını ilk açan bir üniversite olmanın yanı sıra Deniz Kızı toplantılarını düşünen ve düzenleyen ilk üniversitedir. Deniz Kızı toplantılarını düşünceden fiiliyata geçiren o günkü öğrencilerimizin bu büyük başarısının bayrağını başkalarına kaptırmayın.

Mezunlarımızın da bir pilavın pirinç taneleri gibi birbirleri ile daima birlikte olmalarını tavsiye ederim.

Bölümümüz adına aldığınız kararlar gerçekten çok etkileyici. Denizcilik eğitimine adeta yeni bir yol çizdiniz. Bu eğitim sürecine böylesine büyük bir katkıda bulunmak size neler hissettiriyor?

Bölümümüz için kararları ben tek başıma almadım. Daima bölüm öğretim üyeleri ile birlikte aldık. Aksi takdirde başarılı olamazdık. Bizim kararlarımız gerçekten de yenilikçi ve cesaret isteyen kararlardı. Arkadaşlarımla bu onuru paylaştığım için mutluyum.

DUİM bölümü son yıllarda üniversitelerde artış gösterdi. İstanbul Üniversite'mizin diğer üniversitelerden ayrı olarak 2 opsiyonlu olarak kendine özgü bir eğitim vermesinin gerek iş hayatından gerekse öğrencilik hayatında size göre sağladığı avantajlar, kolaylıklar nelerdir acaba?

Bu konuda avantajlarınızı herhalde benden daha iyi biliyorsunuzdur.

Hâlihazırda okulumuzda verilen eğitime ek olarak sektör genelinde sizce verilen eğitim denizcilik alanı için yeterli mi? Daha donanımlı denizciler yetiştirmek için neler yapılabilir?

Eğitim, hiçbir zaman bundan fazlası olmaz, denilemeyecek bir alandır. Dolayısı ile temel yeterlilikten söz edilebilir ama tavanı sınırlanamaz, bilimsel olarak daima gelişmeye ve yeniliklere açık olmak ve onları uygulamak takip edilmesi gereken yoldur.

Hepinize yaşam denen bu yolda başarılar diler yolunuzun açık olmasını dilerim. Pruvanız neta, rüzgarınız frişka olsun.

Allah selamet versin.



Celebrating 175 Years of Heritage



REGIONAL NETWORK COVERING TURKEY AND THE BLACK SEA



Wide Network of Offices
Covering Turkey and
The Black Sea Region



Optimized and Competi-
tive Solutions



ERP Software Based
System Approach



Unequaled Expertise



Strong Focus on HSE
and Quality Standards

Today, the Catani Group of Companies have diversified their business into three main activities designed to provide Liner and Tramp Agency Services, Freight Forwarding Solutions and Integrated Logistics Solutions for Projects and Cargoes.

With their head office based out of Istanbul the Catani Group of Companies operates with offices throughout Turkey and the Black Sea Region executing their services through a uniform approach to management systems.

Unsurpassed experience and expertise gained over years of excellent management principles guided with a concise Vision and Mission, Ethics and Values have allowed for the Catani Group of Companies to be best appreciated for their leading role in many of the major business developments throughout their regional operations and within their industry.

Send us your inquiry by visiting
www.catani.com.tr

   @CataniGroup  The Catani Group of Companies

" LİMANLARDA GÜVENİ VE İŞLERİ MÜMKÜN KILAN GEMİ ACENTELERİ "

ATILAY ÖZAY , İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği 1998 dönemi mezunlarından....2009 'da kurduğu ve Merkezi Tekirdağ'da olan Vela Denizcilik İşletmesi ile mesleki faaliyetlerini üç ana temelde ; gemi acenteciliği, feribot işletmeciliği ve proje araçlarının denizyoluyla nakliyesi şeklinde ilerlediğini söyleyen Kaptan Atılay ÖZAY, Gemi Acenteliğinde uzmanlaşmaya odaklandıklarını , bu maksatla 2021 yılında kurduğu Vela Gemi Acenteliği Anonim Şirketi ile 5 yıl içinde kurumsallaşma ve dijitalleşme projelerini tamamlayarak , Gemi Acenteliği alanında Türkiye'nin en yüksek değerlerini yaratan, sektör için en iyisi olan gemi acenteliği şirketi olmayı hedeflediklerini söylüyor.

Atılay ÖZAY , İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği 1998 dönemi mezunlarından, 1995-2005 yılları arasında Türk Deniz Ticaret filosundaki gemilerde güverte zabıtlığı yaparak 6 yıllık deniz hayatı ile ilk mesleki deneyimini edindi. 2005 -2008 yılları arasında Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde Gemi Denetim Uzmanı (PSCO) olarak görev yaptı. 2009 yılı itibarı ile kurduğu ve Merkezi Tekirdağ'da olan Vela Denizcilik İşletmesi ile mesleki faaliyetlerini üç ana temelde ; gemi acenteciliği, feribot işletmeciliği ve proje araçlarının denizyoluyla nakliyesi şeklinde yürütüyor.

Atılay ÖZAY Gemi Acenteliği alanında uzmanlaşmaya odaklanmış , bu maksatla 2021 yılında kurduğu Vela Gemi Acenteliği Anonim Şirketi ile 5 yıl içinde de gemi acenteliği alanında kurumsallaşma ve dijitalleşme projelerini tamamlayarak Türkiye'nin Gemi Acenteliği alanında en yüksek değerlerini yaratan, sektör için en iyisi olan gemi acenteliği şirketi olmayı hedeflemiş ve Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisi olarak 22 yılı aşkın kariyere sahip Kaptan Atılay ÖZAY ile Gemi Acenteliği üzerine konuşmak üzere bir araya geldik. Vela Denizcilik Kurucusu ve Vela Gemi Acenteliği Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Atılay ÖZAY , sorularımız şöyle yanıtladı.

• Gemi Acenteliği alanına odaklanmanıza ne sebep oldu ? Yol haritanızı nasıl belirlediniz ?

2009'da Vela Denizcilik İşletmesi Tekirdağ 'da kurdum ilk işlerimden olan düzenli sefer yapan 2 feribotun teknik gemi işletmeciliğini yapmak oldu. Bu feribotlar Marmara Adası ve Erdek limanları arasında düzenli sefer yapıyorlardı, bu seferleri esnasında bazı gemi acentelik işlemlerine ihtiyaçları hasıl oldu, o dönemde gemilerin hizmet aldığı gemi acenteleri ile gemi yönetimi uyumlu bir çalışma sergileyemedi. Ayrıca gözlemlerimde, Gemi Acenteliği alanında denizcilik disiplinine haiz bakış açısına sahip uyumlu az firma olduğunu tespit ettim. Müşterilerime daha faydalı olabilmek, teknik gemi işletmeciliğine bütünsel yaklaşım yapmak amacı ile 2010 yılında Vela Denizcilik işletmeme gemi acenteliği lisansı alarak sektöre giriş yaptım. Gemi acenteliği yetkisi alındıktan sonra gemi seyir izin işlemleri rahatladı, teknik yönetimimize 4 feribota daha katılarak filodaki gemi sayısı 6 'ya çıkardık. Bu feribot sahiplerinden kuru yük gemisi olan müşterilerimizde vardı. Onlar kuru yük gemilerinin Tekirdağ Liman gemi acentelik işlemlerini bize vermeye başladılar, 2011 yılında yalnızca kabotaj seferi yapan Kuru Yük ve Feribot gemi acentelik işlemlerini yapıyorduk . Esnek, hızlı ve denizcilik alınana bütünsel bakış açısı ile hizmet verdiğimiz gemi paydaşları bizden çok memnun kaldılar. 2012 yılında Tekirdağ limanlarına gelen Kabotaj seferi yapan gemilerin yüzde 60 işlerini yapar olduk, 2012 yılında Kabotajda tahliye için gelen bir gemi yükleme yaparak yurt dışına Rusya'ya kalkış yaptı, ilk yurt dışı ihraç yükleme ile gemi acenteliğinde yeni bir deneyim yaşadık, o işle beraber 2012 yılında 10 yakın yurt dışı gemi acentelik işlerine imza attık. O dönem liman işletmesi, yükleyici, alıcı, nakliyeciler, diğer paydaşlar ve armatör müşterilerin olumlu geri dönüşleri etkisi ile bizleri teşvik etmeleri sonucu gemi acenteliği alanına bir özel departmanı 2013 yılında kurduk. Gemi Acenteliği alanında denizcilik disiplini bakış açısı ile işlerimizi yapmamız, işlettiğimiz feribotların işlemleri esnasında elde ettiğimiz tecrübe ve ilişki ağlarımızın gemi acenteliği işlemlerine büyük katkı



sağladığını gördük. 2013 yılında Türkiye'nin Majör Gemi Acentelerinden birinin Tekirdağ temsilciliğini aldık ve bu müşterilerimiz bizim gemi acenteliği alanında uzmanlaşmamıza büyük katkı sağladı . 2015 yılında gemi acenteliği işleri giderek hızlanmaya başladı 2016 yılı gemi acenteliği alanında tarım ürünleri taşıyan gemilere odaklanmamız dönüm noktası oldu.

Bütün bunlar ile etki alanımızda olan müşteri ve paydaşlar tarafından verilen referanslar sayesinde gemi acenteliği portföyümüzü büyütmemizde büyük katkı sağladı. 2019,2020 yılında konteyner dışı gemi acentelik işlemlerinde Tekirdağ Limanlarında Lider Gemi Acentesi olduk. Tekirdağ 'da gemi acenteliği alanında en güçlü ekip ile 2020 yılında 600 üzerinde geminin hareketine gemi acenteliği hizmeti verdik, performansımızı ve sektördeki yerimizi koruyarak 2023 yılında 1.000 üzerinde gemi hareketinde acentelik hizmeti vermeyi hedefliyoruz .

- Gemi Acenteliği alanda özellikle yük müşterilerimize sunduğumuz hizmet ve işimize olan bağlılığımız ' LİMANLARDA GÜVENİ VE İŞLERİ MÜMKÜN KILAN bütünsel bakış açımız ile Yol haritalarımız sürekli güncelliyoruz. Her gemi acentelik işlemi sonrasında iş süreçlerimizi ve iş yapış şekillimizi devamlı olarak geliştiriyoruz. Hizmetlerimiz esnasındaki tüm eylemlerimiz müşterimize ve paydaşlarımıza değer katacak bir araç olarak kullanmayı amaçlıyoruz.

Bu maksatla 2021 yılında kurduğumuz Vela Gemi Acenteliği Anonim Şirketi ile 5 yıl içinde kurumsallaşma ve dijitalleşme projelerini tamamlayarak, Türkiye'nin Gemi Acenteliği alanında en yüksek değerlerini yaratan, sektör için en iyisi olan gemi acenteliği şirketi olmayı hedefliyoruz .

• 2021 yılında kurduğunuz Vela Gemi Acenteliği Anonim Şirketiniz ile 5 yıl içinde Türkiye'nin Gemi Acenteliği alanında en yüksek değerlerini yaratan, sektör için en iyisi olan gemi acenteliği şirketi olmayı hedef olarak belirlediğinizi ifade ettiniz . Bu hedefinizi nasıl gerçekleştirmeyi planlıyorsunuz?

• Bu hedefimizi 4 odak alanı ile gerçekleştirmeyi planladık.

Birinci odak alanı ; "tüm paydaşlara değer katmak"; Rekabet üstünlüğü ve sürdürülebilirliğinin yolunun müşteri deneyim yolculuğunu anlamaktan geçtiğini inanıyoruz. Müşterinin veya paydaşın ihtiyaç duyduğu her an , her kanaldan erişilebilir olmaya , kişileştirilmiş iletişim yapmaya çalışıyoruz , tüm eylemlerimizin müşteri deneyim yolculuğuna ışık tutan , rehberlik eden, değer katan araç olarak kullanmayı amaçlıyoruz. Tüm eylemlerimizi müşteriye değer katması üzerine kuruyoruz.

İkinci Odak alanı " Bilgi " ; Hizmet sağladığımız tüm alanda uçtan uça veri toplamaya ve bunları anlamlandırmaya çalışıyoruz. Karar alama süreçlerinde veriyi daha etkin kullanabilmemiz için veri işleme birimi kurduk, Bu birim bize ve müşteri-lerimize veriden bilgi yaratması için çalışıyor.

Üçü Alan " İş Modeli " ; Yeni iş modeli geliştirmek önceliklerimiz arasında etkin bir kurumsal ve dijital yapıya kavuşmak için hummalı bir çalışmamız var, oluşturacağımız yeni kurumsal ve dijital yapımız ile sektörümüz tüm ihtiyaçlarına karşılık gelen iş modellerini geliştirmek üzere çalışıyoruz.

Dördüncü Alan " Kültür" ; Tüm bunları yaparken kültür dönüşümü yaratıyoruz. Risk alarak , deneme yanılma yaparak cesur bir kültür oluşturmayı önemsiyoruz. Her türlü tecrübenden ders çıkaran ve öğrenimlerimizi paylaşarak yol alan , çevik takımlar kurmak, dijital dönüşüm konusundaki farkındalığımız ile ekip-lerimizi geliştirmek , tüm ekiplerin yetkinlik gelişimi ile ilgilenmek , gibi konulara odaklanarak kültür dönüşümü başlığı altında yaptığımız çalışmalar arasında



• Gemi Acenteliği firmalarının görev ve yetkileri nedir? Bu konuda bilgi verirsiniz.

Gemi Acentesi, tayin edildiği geminin ticari veya idari faaliyetlerini mevzuat hükümlerine göre gereken sürede ifa etmesi sorumludur. Temsilcisi olduğu geminin bulunduğu bölgedeki yasal hak ve çıkarlarını koruma sorumluluğundan ötürü, geminin kurumsal kişiliğini temsil etme görev ve yetkisine sahiptir. Ayrıca geminin varışı ile taşınan yükün gümrük idaresine ilk sunumu ile tahmil tahliesinin en hızlı şekilde sağlanması , geminin kalkışına kadar olan tüm sürecin tamamını kontrol ve idare etmekten sorumlu kişi veya kuruluşlardır.

Gemi operasyonun doğru ve hızlı organize edilmesi maksadı ile dokümantasyon kontrolü, özel gümrük ve liman işlemleri, geminin bulunduğu yerde rehberlik ve bilgi sağlama gibi çok değerli ikincil hizmetleri gemi ve müşterilerine sağlamaktan sorumludur.

Gemi Acenteleri;

-Her zaman titizlikle, ülkenin deniz taşımacılığı ilgili kanun ve düzenlemeleri gözetlemek.

-Gemi ilgilerinin veya yük sahibinin bulunduğu limanda temsil etmek.

-Geminin yanaştırılması,

yüklenmesi/boşaltılması ile ilgili operasyonlarını bölgesel şartlar ve uygulamalar göz önünde bulundurularak ayarlamak.

-Geminin optimum sürede kalkışını sağlayacak operasyonların en üst düzeyde olmasını sağlamak için terminal operatörlerini, postacıları ve diğer tüm tarafları koordine etmek.

-İhraç kargosunun yüklenmesi, ithalat kargosunun tahliyesi, transit kargonun nakliyesi ile ilgili operasyonların ayarlamak.

-Gemi operasyonuna ait tüm dokümantasyonun hazırlanmasıyla ilgilenmek.

-Gemiye gelecek ziyaretçilerin giriş izinleri , gemi insanları değişim işlemlerini ayarlamak.

-Gemiye yapılacak yakıt, kumanya, yedek parça vb malzemelerin giriş işlerini yapmak.

-Geminin söz konusu limandan kalkışını ve hareketini sağlayacak bütün işlemleri ayarlamak.

-Geminin pozisyonu ve durumu hakkında raporlama, liman uğrağı ile ilgili olaylar çizelgesini hazırlamak.

Başlıca görevleri olarak sıralanmaktadır.

Gemi Acentesi yukarıda arz edilen temsil görevinden ötürü başta gemi kaptanı ve ilgilerini temsilen , gemin bulunduğu yerdeki liman başkanlığı, gümrük müdürlüğü, liman mülki idare amirliği, kılavuzluk birimleri, liman işletmeleri, tabipler , liman işlemleri , kılavuzluk birimleri, gemi trafik otoritesi, tersane, klas kurumu, sigorta firmaları gibi bir çok resmi ve özel kurumda işlem yapmakta, gemi ile kurumlar arası iletişimi sağlayarak, bu kurumlarla yakın işbirliği ve dayanışma içinde faaliyetlerini sürdürmektedirler. Ayrıca geminin ticari operasyonu sırasında , geminin personeline, donatana, işletenine, brokerine , bayrak temsilcilerine, sörveyörüne, dış ticaret firmalarına , tedarik firmalarına , gümrük müşavirlerine temsil ettiği gemi ile ilgili işlerinde rehberlik, tercümanlık yapmakta, bilgi ve ulaşımını sağlamakta , geminin Türkiye Cumhuriyeti yasalarına göre ödenmesi gereken vergi, rusum, harç, kılavuz-römorkör, barınma vb liman ücretlerin ödenmesini sağlamakla yükümlüdür.

Gemi acenteleri hizmetleri sırasında Türk denizciliğinin uluslararası düzeyde onurunu, saygınlığını, menfaatlerini, iktisadi ve ticari itibarını korumaktan ayrıca sorumludur.

-Gemi Acenteliği hizmetleri nasıl sağlanmaktadır?

Gemiyi Temsil eden kişi Kaptandır. Gemi Acenteliği firmalarının temsil eden Gemi Acente Yetkilisidir. Bu kişiler de Kaptan ile ortak lisanı konuşan yeterli meslek bilgisine sahip kişilerden olmalıdır. Bu sebeple Gemi acenteliği hizmeti nitelikli insan kaynağı ile sağlanmaktadır. Bir gemi acentenin sermayesi sahip olduğu nitelikli ve yetkin bireylerdir.

Bu sebeple Gemi Acentesi Yetkilisi Kurumsal temsiliyle yeterlilik ve yetkinliğe sahip, yeterli düzeyde meslek ve lisan bilgisine haiz , nezaket, görgü ve protokol kurallarını kavrayacak yüksek karakterde ve güvenilir olması gerekmektedir. Bu niteliklerde ancak mesleki /kişisel eğitimler ve tecrübe ile edinilmiş insan kaynağı ile sağlanabilmektedir.

• Gemi acenteliği hizmeti nitelikli insan kaynağı ile sağlanmasının önemi nedir ?

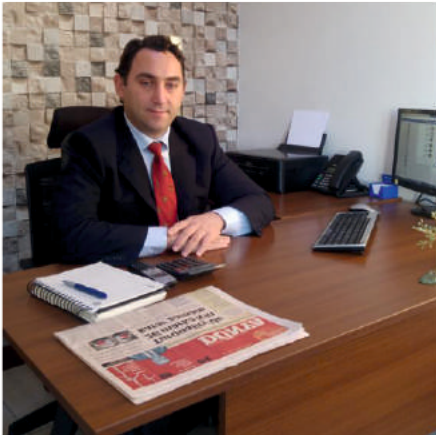
Gemi Acenteleri , temsilcisi oldukları gemilerin ticari veya idari faaliyetlerini mevzuat hükümlerine göre gereken sürede ifa edilmesi , hizmet verdikleri gemilerin yasal hak ve çıkarlarını koruma ve kurumsal kişiliğini temsil etme görev ve yetkisine haiz olmaları ve Denizcilik sektörünün bir hayli kapsamlı kural ve iş aklından oluşması sebebi ile gemi acentesinin nitelikli olması çok önemli kılmaaktadır.

Ayrıca Gemi acenteliği işleri sırasında karmaşık kararlar verir, tecrübelini kullanarak yeni yaklaşımlar üretir, farklılaşan koşullarda aldığı aksiyonları değiştirir, başkalarını ikna etme ve etkileme, başkaları ile fikir alışverişinde bulunur. Bütünsel bakış açısı ile **LİMANLARDA GÜVENİ VE İŞLERİ MÜMKÜN KILAN** görevleri sebebi ile denizcilik sektöründe kilit roller üstlenmeleri nedeni ile Gemi acenteliği hizmeti nitelikli insan kaynağı ile sağlanması önem arz etmektedir.

Size göre Gemi Acenteliği mesleğinde çalışan kişileri zorlayan hususlar nedir?

Gemi Acenteliğinde çalışan kişiler , gemi kaptanını temsil etme görevi veya gemi adına yapılan bir işlemden birçok tarafla iletişim halinde, bu ilişkilerde esasında anlam uzlaşmazlığı , kaptanlar, yüksek egolar gibi hususlardan kaynaklanan kişiler arasındaki iletişim güçlüklerinin yaşanması durumu gemi acentelerini en çok zorlayan husus.

Gemi acenteleri hayatlarını gemi yaşamına göre düzenleme durumları var , bu nedenle 7/24 ulaşılabilir, zamanında hizmet sunumu yapabilir olma sorumlulukları var. Mesleğin gereği olan bu durum, bir anlamda özel yaşamı bile kapsıyor, kişisel hayatınızdan bazen fedakarlık yapmanız gerekmekte bu sebeple aile yaşamı etkilenmekte ve her an kendini çalışıyor gibi hissetmenize neden olmakta . Kişisel veya aile yaşam alanı ile iş



yaşam alanını uyumlandırma hali gemi acentelerini zorlayan faktörlerden biri.

Denizcilik sektörünün çok dinamik olmasından ötürü yeni kurallar, yada bir düzenleme yapıldıkça gemi acentelerinin bunlara hızlı bir şekilde uyumlanma , öğrenme ,kendini hazırlama ve işine hakim olma gerekliliği mevcut , Bu sebeple gemi acentelerinin öğrencilik hali hiçbir zaman bitmiyor. İş dışında bu öğrenme faaliyetleri için kendinize bir alan oluşturmanız lazım . Bu durum acentelerini zorlayan faktörlerden biri.

Takip ettiğiniz geminin operasyonu ile birlikte yaşıyor olma durumundan ötürü her zaman dinç ve hazır kıta olma hali durumunda oluyorsunuz. Gemi operasyonlarını takip ederken sürekli seyahat etmek ve sahada bazen gemide, bazen limanda yada otomobil içinde internetin erişimin olduğu her yerde akıllı telefonları veya bilgisayarları ile her an her yerde iletişime , çalışmaya hazır olma hali, olaylar ve gelişmelerde çevik şekilde duruş sergilemek, duygulara hâkim olmak, sabır göstermek anda kalmak geminin işini odaklanma zorunlulukları sebebi ile çok kişisel enerji harcamanız ve kişisel denge için harcanan bu enerjiyi yerine koymanız diğer zorlayan hususlar.

• Size göre Gemi Acenteliği alanında çalışan kişilerin avantajları nedir ?

Gemi acenteleri görevi gereği bir çok dış ticaret firması, lojistik firması , kamu kurumları, liman işletmeleri, gemicilik firmaları, tedarikçiler, tamirciler, kaptanlar, gümrük müşavirleri, brokerler, sigortacılar, surveyörler , gemi acenteleri, deniz insanları gibi bir çok farklı kişi ile temas etme imkanı bulmaktadır. Bu esnada çok farklı insan profili ile değişik millet veya meslek grupları ile iletişim kurma, bilgi alışverişi, tanışma şansı yakalamakta. Bu sayede mesleki sosyal sermayeniz, etki alanınız (net-work) büyütme ve geliştirme imkanı sağlamaktadır. Bu durum kişisel gelişiminize büyük katkı sağlar , yeni kültürleri tanıma fırsatı bulursunuz.

Gemi acentesinin etkin rolleri ve etki alanlarının geniş olması sebebi ile başta kaptan ve deniz insanları olmak üzere tüm paydaşları yardım etmek için eline büyük bir fırsat geçer, bu fırsatı değerlendirmeniz durumunda , insanlara fayda sağlarsanız , insanların dertlerine derman olursanız sektörde ve hayatta saygın bir insan olursunuz. Gemi acenteliği mesleği sizlere dostluk, saygınlık ve itibar kazanma imkanı sunmaktadır.

Gemi acenteleri gemi operasyonlarınızda merkezindeki işleri hal etme gibi önemli bir rolünün olması sebebi ile başta kaptan ve deniz insanları olmak üzere tüm paydaşların güvenini kazanma imkanı doğar. Bu güven kaynağı kişinin kendisini emin hissetmesine, başarıları kolaylıkla edinmesine imkan tanır. Bu güven duygusu kişiye güç katar.

Gemi acentesi işleri sırasında karmaşık kararlar verir, tecrübelini kullanarak yeni yaklaşımlar üretir, farklılaşan koşullarda aldığı aksiyonları değiştirir, başkalarını ikna etme ve etkileme, başkaları ile fikir alışverişinde bulunması gerekliliğinden ötürü gemi acenteliği mesleği robotlaşma ihtimali yok gibi, Gemi acenteliği Yapay zekanın yapamayacağı iş alanında olduğunu söyleyebiliriz.

• Gemi Acenteliği alanında uzmanlaşmayı düşünen kişilere tavsiyeleriniz neler olur ?

Denizcilik sektörüne ve mevzuata bütünsel bakabilen güncel mesleki bilgiye sahip olmaları gerekmektedir. İngilizce lisanına hakimiyet çok önemlidir. Gemi operasyonları ve işlemleri zamanında , 7/24 esasına ve en kısa sürede yapılması icap ettiğinden zaman yönetimi konusunda kişilerin çok iyi bir yetkinlikte olması beklenir. Gemi Acente personelinin temsil görevi haiz olması olgusu sonucu bu alanda çalışan kişilerin iletişim becerileri , insan ilişkileri ve duygu yönetimi konusunda iyi olmaları gerekmektedir. Sürekli kendini yenileyen, öz güveni yüksek , çalışkan, sabırlı, pozitif bakış açısına sahip, güven veren güçlü kişiliğin olması önemlidir.

**DENİZTEMİZ DERNEĞİ/ TURMEPA' DA GÖNÜLLÜLÜK**

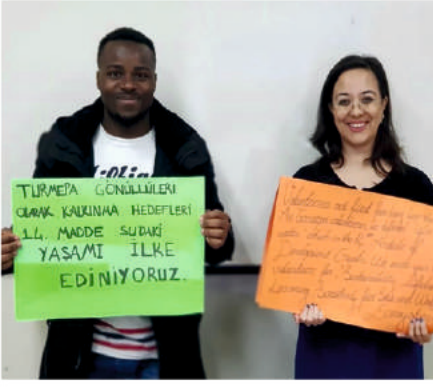
TURMEPA, ülkemiz kıyı ve denizlerinin korunmasını ulusal bir öncelik haline getirmek ve gelecek nesillere temiz denizlerin kucakladığı yaşanabilir bir Türkiye bırakmak amacıyla, 8 Nisan 1994 tarihinde Rahmi M. Koç'un kurucu başkanlığında, Deniz Ticaret Odası ve bir avuç deniz sevdalısıyla birlikte başlatılmış bir sivil toplum hareketidir. Hayata geçirdiği projelerle, gerek ulusal gerekse uluslararası alanda kamuoyunun yakından tanıdığı TURMEPA, 26 yıl içinde Türkiye'nin önde gelen deniz odaklı sivil toplum kuruluşu haline gelmiştir.

1995 yılında yayınladığı "Denizleri Koruma Deklarasyonu" ile IMO, UNEP, The Club of Rome, ICS ve IUCN gibi organizasyonların uluslararası platformlarda desteklerini alan TURMEPA, 19 Haziran 2000 tarihinde Bakanlar Kurulu'nca alınan kararla, kamu yararına çalışan dernek statüsünü elde etmiştir. TURMEPA, 10 Haziran 2019'da başlatılan Sıfır Atık Mavi Projesi ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından özel ödüle layık görülmüştür.

DENİZE GÖNÜL VERENLER

Derneğimizin amaç ve hedefleri doğrultusunda, denizleri, kıyıları ve ilgili ekosistemleri korumaya hazır kişiler TURMEPA gönüllüsüdür. TURMEPA Gönüllüsü; savunuculuk, eğitim ve farkındalık konu başlıklarında TURMEPA faaliyetlerini uygular, yaygınlaştırır, birlikte düşünür, tartışır ve harekete geçer.

Dünyamızı iyileştirmek gelecek nesillere masmavi denizler bırakmak ve bu bilinci yaygınlaştırmak için büyük bir sorumluluk alırlar. "Gönüllü Düşün, Başla, Dokun ve Fark Yarat" mottosuyla hayata geçirdiğimiz TURMEPA Gönüllü Programı, derneğimizin 26 yıldır deniz ve kıyı ekosistemini korumak için attığı değerli adımlara gönüllülerin katılımına olanak sağlamaktır. TURMEPA Gönüllüleri ile Türkiye'den TURMEPA hedef ve amaçlarını benimsemiş dünya gönüllüleri yetiştirmek ve topluma kazandırmak ise başlıca hedeflerimizdendir. TURMEPA Gönüllü Ailesi olarak; Yaşanabilir bir Türkiye bırakmak amacıyla çıktığımız yolda kirlilik ile mücadeleyi özendirerek, Ülkemiz deniz ve kıyılarının kirlenmesini önlemeyi hedefliyoruz.



TURMEPA Gönüllüsü; savunuculuk eğitim ve farkındalık konu başlıklarında TURMEPA faaliyetlerini uygular, yaygınlaştırır, birlikte düşünür ve harekete geçer.

TURMEPA, amaç ve hedeflerine ulaşmak için gönüllü toplulukları ile projeler üretir ve sahada çalışmalar yürütür. Yürütülen çalışmaların etki analizlerini takip eder. Bu süreçler sponsorların desteğiyle hayat bulan TURMEPA Gönüllü Evi'nin kapısını çalan gönüllüler ile gerçekleşir. Nakkaştepe'de bulunan Gönüllü Evi'nin anahtarını çevirme, proje üretme yetkisi aktif gönüllülere aittir. TURMEPA GÖNÜLLÜSÜ OLMAK İÇİN:

- Derneğin amaç, hedef ve ilkelerini benimseyen,
 - Derneğin amaç ve ilkelerine uygun olarak belirlediği hedeflere ölçülebilir şekilde katkıda bulunabilecek eğitim, meslek ve kişilik özelliklerine sahip olan,
 - Deniz ve kıyı ekosisteminin korunmasına yönelik çalışmalarda TURMEPA ile düşünmeye, tartışmaya ve harekete geçmeye hazır olan tüm bireyler
- TURMEPA'da gönüllü olmak için başvuruda bulunabilir.

TURMEPA Gönüllüleri ile Kabulümüz Nedir? 25 Eylül 2015 tarihinde Birleşmiş Milletler'e üye ülkelerin kabul ettiği ve Sürdürülebilir Kalkınma için hazırladığı 17 Sürdürülebilir Kalkınma Amacı'nı esas alarak ve "14. madde Sudaki Yaşam"ı ilke edinerek, 4 Temmuz 1995 tarihinde TURMEPA kurucuları tarafından imzalanan Denizleri Koruma Deklarasyonu'nun da takipçisi olarak ilerlemektir.

GÖNÜLLÜLÜKTE SINIR YOK, YETER Kİ İSTE! Yaşadığımız salgın döneminde, kıyı çalışmalarımıza önce sağlık diyerek ara verdik ve kıyılara çıkamadığımız süreçte "Çevrimiçi Gönüllülük" başlığı ile kaldığımız yerden farkındalık ve savunuculuk çalışmalarımıza devam ediyoruz. Pandemi süreci boyunca Instagram sayfamız ve diğer çevrimiçi mecralarda bilinç oluşturma ve daha fazla kişiye ulaşma/dokunma imkanı elde ettik.Çevrimiçi Gönüllülük başlığında gerçekleştirdiğimiz faaliyetlere; Gönüllü akademisyenlerimiz, ünlü yüzler ve gönüllülerimiz büyük bir ilgi gösterdi. Çevrimiçi ortamda mesafeleri kaldırarak bir araya geldiğimiz süreçte, gönüllü olarak

sorumluluklarımızın bilincine ulaştık.

Gönüllülükte sınır yok, yeter ki iste! dediğimiz gönüllülerimiz ile 14. Madde Sudaki Yaşam savunuculuğu, "Bunları Biliyor Musunuz?" Köşesiyle bulundukları havzadan kıyı ekosistem farkındalığı ve akademisyenlerimizle de eğitici ve bilinçlendirici buluşmalar gerçekleştirdik. TURMEPA Gönüllüleri Hangi Alanlarda Kamuoyuna Seslenir?

- Savunuculuk
- Eğitim
- Farkındalık

TURMEPA Gönüllüleri Hangi Konu Başlıkları İçin Adım Atar?

- Deniz, kıyı ve ilgili ekosistemleri koruma
- Deniz Ekosistemleri Hukuku
- Ulusal ve uluslararası kabuller-veriler

Ek- 1: Gönüllü Broşürü

PROJELERİMİZ

Gönüllülerimiz yaşadıkları topluma yarar sağlayacak projeler içinde yer alarak hem sosyal sorumluluklarını yerine getirme fırsatı buluyor hem de kişisel gelişimlerine katkı sağlıyorlar.

"Özel Sektör Çalışanları ve TURMEPA Gönüllüleri ile Kıyı Temizleme Hareketi" Bu başlıktaki Kıyı Temizleme Hareketi, denizler ve deniz kirliliğinin doğa ve canlı yaşamına etkileri hakkında bilgi paylaşımının yanı sıra, kirliliği tespit edilen kıyılarda ve bölgelerde kıyı temizleme çalışmasını da içeren tek günlük bir etkinliği ifade eder.

Etkinlik alanında, fiziksel olarak olumlu bir değişiklik yaratmanın daha da ötesinde deniz ve kıyı kirliliği ile mücadele konusunda gerek katılımcı gruplarda gerekse katılımcı grup sayesinde etkinliğin gerçekleştiği gün orada olan/oradan geçen bireylerde sorun hakkında sürdürülebilir farkındalık yaratmak hedeflenir. Her bir etkinliğin, tek bir şirketin katılımcıları ile ve Dernek gönüllülerimiz eşliğinde gerçekleşiyor olması; eğitim programının, etkinliği gerçekleştirecek olan kurumun personel profiline uygun olarak gözden geçirilmesi şansını vererek, ekip

çalışmasını da daha güçlü uygulanabilir hale getiriyor.

Katılımcılara göre belirlenen atölye takım oyunları sayesinde çalışanlar arasındaki takım ruhunun en eğlenceli şekilde güçlendirilmesi, stratejik düşünme, ekibine güvenme, sorun çözme kazanımları sağlanıyor.

"10 İlde, 20 Gönüllü Eğitmen"

Programda; katılımcılara TURMEPA, gönüllülük, temel uygulama becerileri, grup yönetimi, uygun dil kullanımı, eğitim yöntemi ve teknikleri hakkında bilgiler aktarıldı. Bunların yanı sıra deniz ve kıyı ekosistemleri, ülkemizin önemli su havzaları, bu alandaki temel ve acil risklerin değerlendirilmesi de eğitimin önemli bir bölümünü oluşturdu. Ayrıca gönüllülerin birbirleri ile kaynaşması ve TURMEPA'nın amaçları doğrultusunda sosyal bir ağ oluşturabilmeleri amacıyla da oyunlar, atölyeler ve sosyal etkinlikler gerçekleştirildi.

Eğitim programını tamamlayan 20 gönüllü, bulundukları illerde hem sahada eğitim verdi, hem de önemli gün ve etkinliklerde TURMEPA'yı temsil etti.

Gönüllü eğitimcilerimiz, İstanbul, Muğla, Samsun, Kırklareli, Mersin ve Kocaeli'de 4 farklı eğitim programını başarıyla uyguladı, uygulamaya da devam ediyor. Kendileri ile 7 ilimizde, 1102 çocuğumuza ve 236 genç ve yetişkinimize ulaştık.

Gönüllü eğitimcilerimiz, ailemize yeni gönüllü adayları kazandırdılar ve eğitim kurumlarımız ile kalıcı ilişkiler kurdular.

"DENİZ ELÇİLERİ TOPLULUĞU"

DenizTemiz Derneği/ TURMEPA'nın üniversitelerde ve özel sektörde en az 5 kişinin bir araya gelerek oluşturduğu deniz ve kıyı ekosisteminin korunmasına yönelik gönüllü faaliyetlerde bulunan teşkilat yapılarıdır. TURMEPA'nın dört farklı gönüllülük çeşidinden biri olan Deniz Elçileri Toplulukları, kısaltılmış olarak DET şeklinde ifade edilir. "Deniz Elçileri, TURMEPA aktif gönüllülerinin ilkelerini benimser ve haklarına sahip olur.



Denizler yaşasın diye!

TURMEPA ailesi olarak; deniz ve kıyıların korunmasını ulusal bir öncelik haline getirerek, gelecek nesillere sürdürülebilir, yaşanabilir bir Türkiye bırakmak istiyoruz.

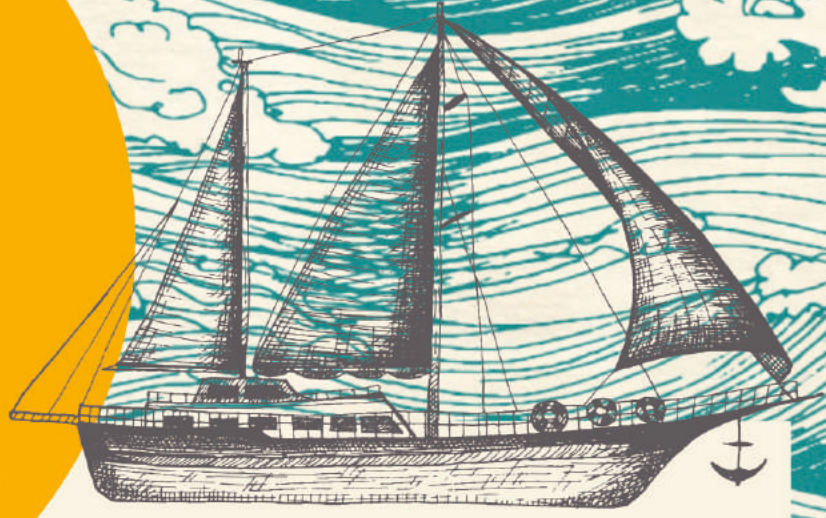
Bunun için kirlilikle mücadeleyi özendirerek, denizlerin ve kıyıların kirlenmesini önlemeyi hedefliyoruz.



TURMEPA'DA GÖNÜLLÜ KİMDİR?

Derneğimizin amaç ve hedefleri doğrultusunda, denizleri, kıyıları ve ilgili ekosistemleri korumaya hazır kişiler TURMEPA gönüllüsüdür.

Gönüllü; savunuculuk, eğitim ve farkındalık konu başlıklarında TURMEPA faaliyetlerini uygular, yaygınlaştırır, birlikte düşünür, tartışır ve harekete geçer.



GÖNÜLLÜLER NELER YAPABİLİR?

ULUSAL VE ULUSLARASI ARENA

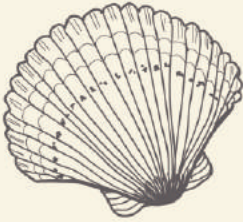
Her yaş grubu
Çevrimiçi gönüllülük
Etkinlik gönüllülüğü

ULUSAL ARENA

18 yaş ve üzeri
Topluluk gönüllülüğü

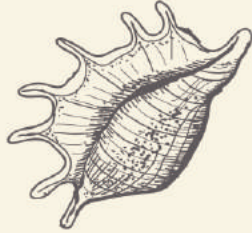
25-50 yaş arası
Eğitim gönüllülüğü

GÖNÜLLÜLERİ NELER BEKLİYOR?



Gönüllü düşün

Başvur,
oryantasyona
katıl.



Başla

Seçtiğin
alanlarda
kendini
geliştir.



Dokun

Seçtiğin
alanlarda
sahaya
çık.



Fark yarat

Sonuçları
paylaş,
gönüllü
kazandır.

Denizler yaşasın diye
GÖNÜLLÜ OLUN!

turmepa.org.tr





NELER YAPTIK

TANIŞMA KAHVALTIMIZ

Dönemimizin ilk etkinliği olarak, her yıl düzenli olarak gerçekleştirdiğimiz geleneksel öğrenci-mezun tanışma kahvaltımızı 10 Eylül 2020 tarihinde Kadıköy'de gerçekleştirdik. Aramıza yeni katılan 1. Sınıf ve Hazırlık sınıfındaki arkadaşlarımızın daha kolay adapte olmasını ve dönem arkadaşları ile daha iyi kaynaşmasını amaçladığımız bu organizasyonda mezunlarımız da bizlerle oldular. Mezunlarımız bizlere tecrübelerini aktarırken kendimizi geliştirmemiz ve sektörde güçlü bireyler olabilmemiz için bizlere tavsiyelerde bulundular. DUİM bölümü, yapacağımız stajlar, kulüplerin önemi ve kulüp faaliyetlerine de değinerek oldukça keyifli bir kahvaltı gerçekleştirdik.

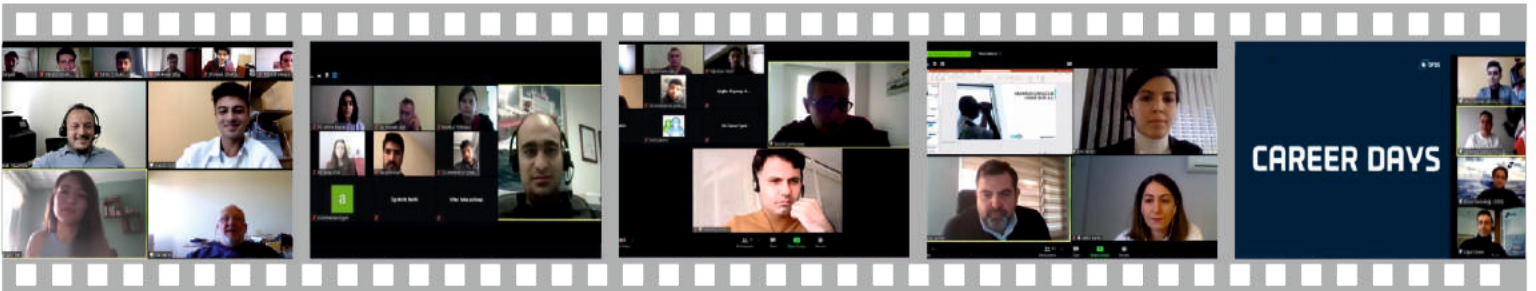
GÜZ DÖNEMİ KARIYER GÜNLERİMİZ

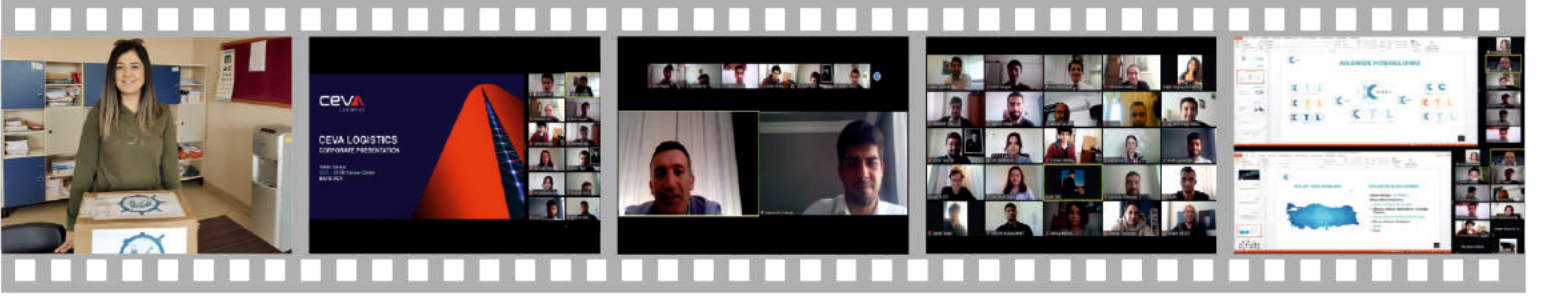
Denizcilik kulübü olarak pandemi dönemine rağmen öğrenciler ve şirketler arasındaki bağlantıyı kurmak amacı ile her yıl düzenlediğimiz kariyer günleri etkinliklerimize bu yıl online platform üzerinden devam ettik. 1-4 Aralık tarihleri arasında gerçekleştirdiğimiz kariyer günleri etkinliğimizde denizcilik sektörünün üst düzey şirketlerinden konuklarımızı ağırladık. Katılımcı büyüklerimiz bizlere genel olarak denizcilik sektöründen, iş akışından, İngilizcenin mesleğimizdeki öneminden bahsederek bizlere tecrübelerini aktardılar. Kariyer Günleri'nin 1. Oturumunda ilk konuşumuzu İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı sn. Tamer Kıran gerçekleştirdiği açılış söyleşi ile kariyer günlerimiz başladı.

LUCENT DENİZCİLİK, AURORA SHIPPING, ARKAS, FLEET MANAGEMENT, HİCRİ ERCİLİ, SOLONPORT, BEŞİKTAŞ GROUP, GEDEN LINES, DFDS, ATLANTİK DENİZCİLİK, BOREALIS DENİZCİLİK, V-SHIPS, DÜZGİT SHIPPING, ZENITH GEMİ İŞLETMECİLİĞİ, ARMONA DENİZCİLİK, İNCE SHIPPING, OMİKRON CREW MANAGEMENT gibi sektörün önde gelen şirketlerini ağırladık.

MEZUN GÜNLÜKLERİ

Bölümümüzden mezun olmuş, sektörde farklı alanlarda çalışan ve önemli tecrübelerle sahip olan mezunlarımız ile online platformda bir araya gelerek onların tecrübelerini dinledik. Mezunlarımız ile arkadaşlarımız arasında köprü olarak network ağını genişletmeye çalıştık. Geçmişten günümüze yaşanan tecrübelerden bilgi edindik.





T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ BULUŞMASI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal BAYLAN Denizcilik Kulübünün organize ettiği gündem ve gelecek başlıklı etkinliğe konuk oldu. Denizcilik hakkında bilgiler verip öğrencilerin sorularını ve taleplerini dinleyerek denizcilik alanında bireysel olarak başarılı olmanın anahtarları hakkında öğrencileri bilgilendirdi. Hoş bir dost meclisine konuk olduğunu ifade eden Ünal BAYLAN bu etkinliklerin önemli olduğunu ve katılmaktan mutluluk duyduğunu belirtti. Akademisyen, mezun ve öğrencilerin sorularına samimiyetle yanıtlar vermiştir.

SOSYAL SORUMLULUK PROJEMİZ

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Denizcilik Kulübü olarak sosyal sorumluluk projelerine de önem vermekteyiz bu bağlamda gerçekleştirmiş olduğumuz 23.Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın 101.yılında, 7 bölge 7 okul projesi adı altında Türkiye'nin 7 ayrı bölgesinden 7 ayrı okuluna, öğrenci arkadaşlarımızın ihtiyaçları doğrultusunda onların eksiklerini gidermeye ve onlara destek olmaya çalıştık.

Denizcilik Kulübü olarak yeşil ve temiz bir çevre için tema vakfı işbirliği ile fidan bağıışı yaparak doğaya katkıda bulunduk. Ağırladığımız tüm konuklar için şirket ve kendi isimlerine özel fidan bağışlarında bulunduk. Gelenek haline getirdiğimiz bu projenin büyümesi için denizcilik kulübü çalışmaya devam edecektir.

BAHAR DÖNEMİ KARIYER GÜNLERİMİZ

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Denizcilik Kulübü olarak dünyayı ve ülkemizi etkisi altına alan covid-19 virüsünün yol açtığı pandemi engeline rağmen bu yıl kariyer günlerimizi gerçekleştirdik, bahar döneminde online olarak gerçekleşen kariyer günlerimiz öğrencilerimize farklı bakış açıları kazandırmak, Denizcilik sektörünü tanımak ve kariyer planlamaları için bilgi edinmek amacıyla 10-11 Mayıs tarihlerinde kariyer günlerimizi gerçekleştirdik. Kariyer günlerinin ilk gününde ilk oturum konuğumuz Ceva Lojistik Özel Projeler Direktörü Hakan Karaca oldu Sn. Karaca Denizcilik sektöründe çeşitli bağlantılar oluşturmaın öneminden bahsetti.

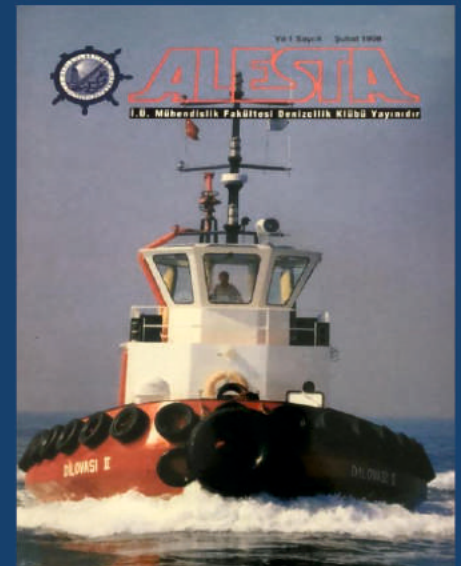
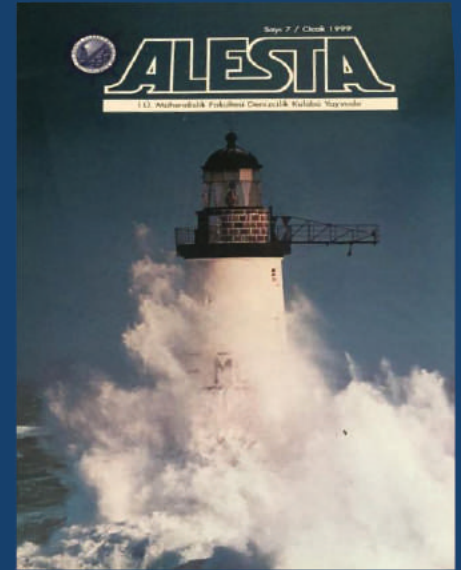
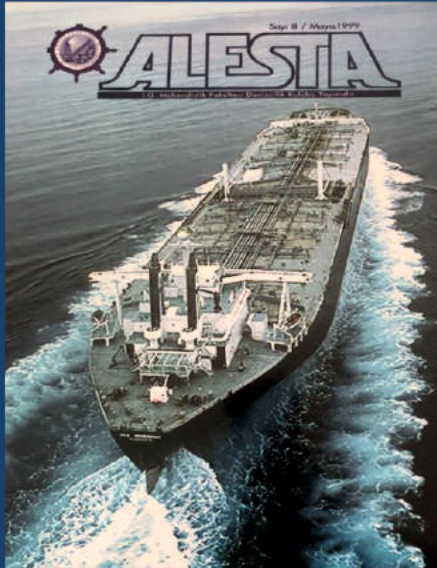
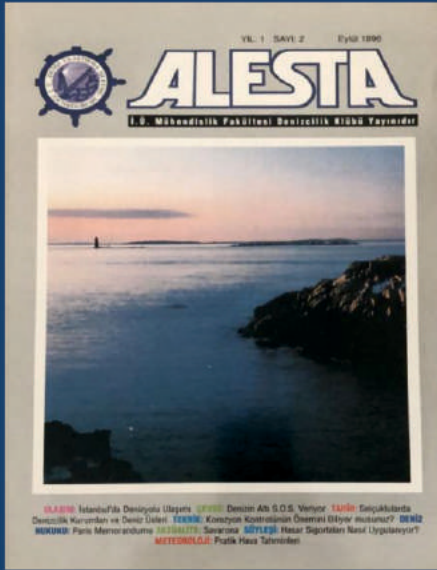
Bahar kariyer günleri etkinliğine, VENTO DENİZCİLİK, MSC, BORACHART, VELA DENİZCİLİK, COFCO INTERNATIONAL, KINAY DENİZCİLİK, TÜRK P&I katılım göstermiştir.

Bahar kariyer günleri etkinliği ile beraber Denizcilik Kulübü yıl içerisinde 2 kez kariyer günleri yaparak sektörden önemli kişilere ulaşmıştır.





YAYINLARIMIZ





ACI KAYBIMIZ

**İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme
Mühendisleri mezunları derneği kurucu üyesi ve
eski dernek başkanımız Kapt. Raşit Altınok'u
kaybetmenin acısını yaşadık. Bölümümüze ve
öğrencilere kattıklarıyla**

Raşit ALTINOK'u hep hatırlayacağız.



MRC DENİZCİLİK , was founded by YAŞAR MERİÇ in Istanbul in 2017 with an understanding that will ensure quality and excellence in all aspects in the field of international ship and freight transportation services.

Our company carries out the technical and commercial operations of the ships under its management, which carries out dry bulk cargo, general cargo and all kinds of project cargo.



MRC DENİZCİLİK SAN.VE TİC.LTD.ŞTİ.

EVLIYA VELEBI MAHALLESİ ,
NAZAN SOKAK , BELLA CASA SITESİ ,
NO : 7/ 3 TUZLA – İSTANBUL /TÜRKİYE

Tel : + 90 216 446 19 14

Email: chart@mrcship.com

Web : www.mrcship.com

Member of DTO & GBD

*"İhtiyaçlarınızı iyi biliyor ve hedeflenen noktada
sizi en doğru çözüme ulaştırıyoruz."*

MENÜ

BROŞÜR

INSERT

KARTVİZİT

BLOKNOT

MATBUU EVRAK

MATBUU EVRAK

YELKEN

**LOGO
TASARIM**

STUDIO

ZARF

ANTETLİ

İLLÜSTRASYON

CEPLİ DOSYA

PERSPEKTİF

YARATICI

SOSYAL MEDYA

ZARF

AFİŞ

BAYRAK

AJANDA

ETKİLEYİCİ

TASARIM

EL İLANI

SLOGAN

KATALOG

FATURA

İRSALİYE

ROLL-UP

KURUMSAL
KİMLİK

PROMOSYON

TASARIM

GRAFİK



*Sizin için düşünüyor, sizin için tasarlıyor ve sizin için üretiyoruz
Tıpkı 1000'in üzerinde firmaya yaptığımız gibi.*



Merkez
İmalat & Teslimat
Teslimat

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sit. 2 NC 17 (4. Kat C Blok) Topkapı / İSTANBUL
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sit. 2 NC 16 (4. Kat C Blok) Topkapı / İSTANBUL
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sit. 2 NC 15 (4. Kat C Blok) Topkapı / İSTANBUL





As SolonPort, Turkey's first port automation software company, we continue to spotlight the careers of students with our certificate programs interviews with industry sector leaders, and many surprise activities.

Participants:

- Understand port and terminal operations and basic concepts,
- Find answers to their questions about the sector,
- Listen to current practices from the mouths of experienced people in the industry,
- Learn while having fun with contests and winning surprise gifts - as part of our continuing education and career days series.

