

DUIM

2022



ALESTA

YIL: 26 SAYI:24

Cem GÜRDENİZ
Neden Denizcileşmeliyiz?

Cihan ERGENÇ
Türk Armatörler Birliği

Prof. Dr. Sezer ILGIN
*Deniz Kirliliği ile İlgili
Önemli Hukuki
Düzenlemeler*

Nil Deniz SÜTÇÜ
Kilavuz Kaptan

Merve İMER
Dökme Yük Broker

Aybars ORUÇ
Denizde Siber Güvenlik

iÜC Denizcilik Kulübü Dergisidir.



MARSHALL
LOGISTICS

YÜKÜNÜZ BİZİMLE GÜVENDE

Bir çok farklı kargo türü için kapsamlı hizmetlerin yanı sıra, müşterilerine tüm alternatif taşıma modlarını sunabilen ve dünya üzerindeki en zorlu destinasyonlarda lojistik destek sağlayabilen Marshall Global Lojistik, dünya üzerindeki her noktaya ulaşabilmektedir.

PROJE TAŞIMACILIĞI

OTOMOBİL LOJİSTİĞİ

HAVA VE DENİZ

ULUSLARARASI KARAYOLU

DEPOLAMA VE DAĞITIM





Denizcilik Kulübü
Yönetim Kurulu Başkanı
Mehmet Ali ÇOLAKOĞLU

Denizcilik Kulübü
Yönetim Kurulu Başkan Yard.
Enver TAŞCI

Denizcilik Kulübü Genel Sekreteri
Melisa MERAL

ALESTA Dergisi
Genel Yayın Yönetmenleri
Mehmet UTUŞ
Osman ALTINTAÇ

Organizasyon İşleri Direktörü
Mesut YILMAZ

Sosyal Medya Koordinatörleri
Elif KARAKEBEN
Emir YAZGAN

Sponsorluk İşleri Direktörü ve Kulüp
Saymanı
İlke Buse ÖZKUL

Denizcilik Kulübü
Danışma Kurulu
Ekrem ALTINBAŞAK
Çağla Zeynep ÖZTEKİN
Kadir IŞIK
Melih Tayyip KILINTAŞ

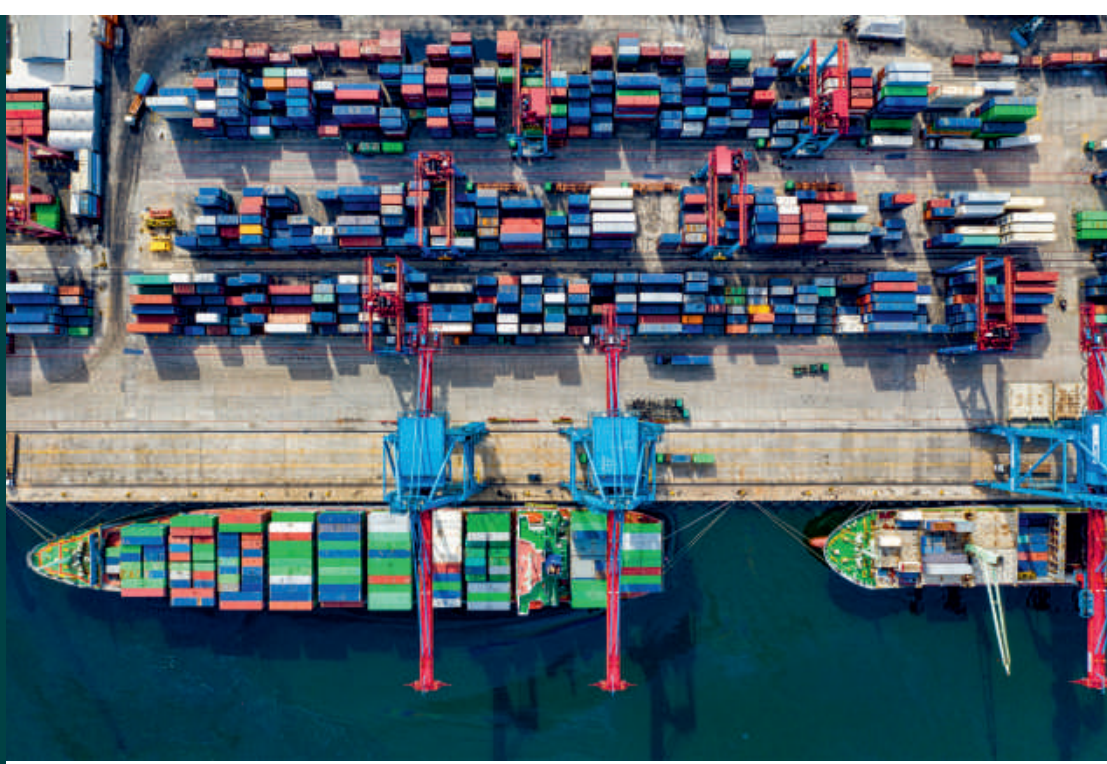
Yardımcı Koordinatörler
Zerrin İMECİ - Kaan AKYİĞİT
Muhammed Fatih VARLIK - Ali Kaan
TÜR
Erkut KAVUL - Atakan BAKAR
Zehra AK - Egemen DÜNDAR
Eren KÖSE - Can Taci YILMAZ

Dağıtım: İÜC Denizcilik Kulübü
İletişim: İÜC Mühendislik Fakültesi
DUİM Avcılar/İSTANBUL
Yıl:26 Sayı:24
İmtiyaz Sahibi: İÜC Denizcilik Kulübü

Grafik-Tasarım
Funda Nur KÜÇÜKLER
Dilara EMİROĞLU

Yayına Hazırlık - Baskı

gelmat
Anlaşmalı Matbaa ve Fason Baskı Hizmetleri



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

GİRİŞ

“DÜNYA DENİZCİLİĞİ DEĞİŞİYOR BU YÜZDEN BİZİM DE DEĞİŞMEMİZ LAZIM”

Cihan ERGENÇ | Türk Armatörler Birliği Başkanı

“DİJİTALLEŞME SEÇENEK Mİ,ZORUNLULUK MU ?”

Anılcan DOĞAN | DP World Yarımcı Liman İşletmeleri IT Sistemleri Proje Yöneticisi

“KURUYÜK GEMİ BROKERLİK”

Merve İMER | Frachtcontor Shipbrokers DMCC Dökme Yük Kiralama Brokeri -YSP İstanbul Başkan Yardımcısı

“DENİZDE SİBER GÜVENLİK”

Aybars ORUÇ | Norveç Bilim ve Teknoloji Üniversitesi Araştırma Görevlisi

“TÜRK BOĞAZLARINDA MEYDANA GELEN DENİZ KAZALARININ HUKUKİ DEĞERLENDİRİLMESİ”

Av. Cem CONGAR | Genç Deniz Hukukçuları Derneği Başkanı

“KRUVAZİYER GEMİ ZABİTLİĞİ”

Hande İpek YAMANEL | Virgin Voyages'da Uzakyol Vardiya Zabiti

“DENİZ KİRLİLİĞİ İLE İLGİLİ ÖNEMLİ HUKUKİ DÜZENLEMELER”

Prof. Dr. Sezer İLGİN | Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı

04

07

11

13

15

19

22

25

29

“NEDEN DENİZCİLEŞMELİYİZ?”

Cem GÜRDENİZ | Emekli Tümamiral

33

“HAYALLER VE GERÇEKLER”

Deniz BÜLBÜL | İstanbul Üniversitesi DÜİM 2007 Mezunu Park Cam San. ve Tic. A.Ş. Lojistik Müdürü

35

“ÜNİVERSİTE HAYATI 101”

Ekrem ALTINBAŞAK | İstanbul Üniversitesi DÜİM 4. Sınıf Öğrencisi

37

“DENİZCİLİK MESLEĞİNDE ETİK”

Kapt. Mustafa CAN | Transbos ve Gunes Shipping CEO

39

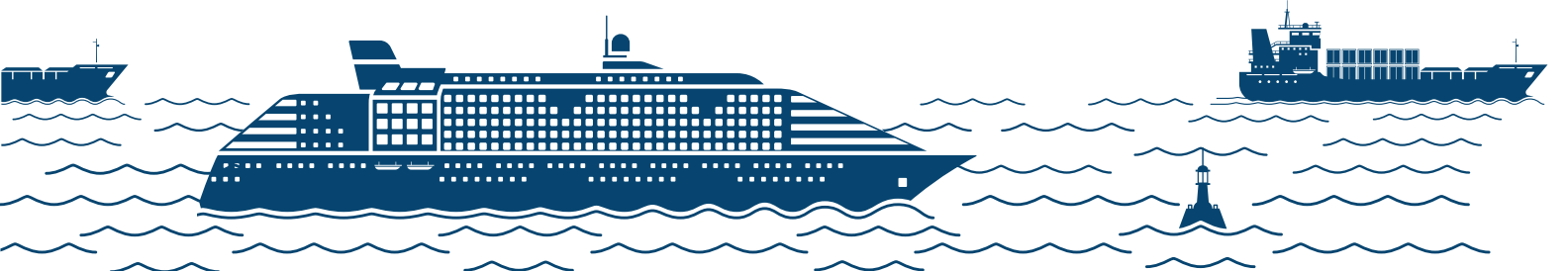
“KILAVUZ KAPTANLIK”

Nil Deniz SÜTÇÜ | Kılavuz Kaptan

41

“TANKER BROKERLİĞİNE GİDEN YOL”

Ayşegül GÖRÜR | AQUA Tankers Kurucu Ortağı WISTA Türkiye Yönetim Kurulu Üyesi



Bölüm Başkanından



İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

Küresel iklim değişimine bağlı olarak sıcaklığın artması, kutup buzullarının erimesine neden olacak ve deniz seviyeleri artacaktır. Raporlarda “yüksek sera gazları emisyonu senaryosuna” (SSP5-8.5) göre 2100 yılında deniz seviyesinin 1,0 m yükselmesine sebep olacağı tahmin edilmektedir (IPCC Report, 2021).

ALESTA dergimizin bu sayısında son zamanlarda gündemimizi yakından ilgilendiren iklim değişikliğinin denizcilik sektörüne etkilerini bir Meteorolog olarak birkaç başlıkla kısaca değineceğim. İklim değişikliği, dünyanın ortalama sıcaklığındaki değişime bağlı olarak hava olaylarının belirli bir dönemdeki davranışının değişimi ve bunun sonucunda meydana gelen olayların ve etkisinin toplamı olarak tanımlanabilir.. Devletlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (Intergovernmental Panel on Climate Change –IPCC) 6. raporunda; sıcak hava dalgaları, yoğun yağışlar, kuraklık ve tropikal fırtınalar gibi aşırı hava olaylarının meydana gelmesinde insan faktörünün etkisi bir kez daha vurgulanmıştır. Mevcut ortalamalarda gerçekleşen hava olaylarının sayısı ve şiddeti iklim değişikliği ile birlikte zamanla artacaktır. Bu değişim eğer ciddi önlemler alınmazsa yüzyılın ortalarına kadar her sektörde olduğu gibi denizcilik sektörünü de etkileyecektir.



İklim değişikliği, denizyolu taşımacılığına ve küresel intermodal taşımacılık ağlarının direncine yönelik ciddi riskler oluşturmaktadır. Bu risklerin ilk önce ve birinci dereceden etkisi aşırı hava olaylarının gerçekleşmesidir. Deniz ve okyanuslarda gerçekleşecek bu hava olayları seyir şartlarını zorlayarak rota değişikliğine, dolayısıyla gecikmelere ve en kötüsü maddi ve manevi kayıplara neden olacaktır. Gerçekleşecek aşırı hava olayları denizyolu taşımacılığı operasyonlarında önemli aksamlara yol açma potansiyeline sahiptir. İskelelere, rıhtıma, terminal binalarına, gemilere ve kargoya doğrudan zarar verebilir.

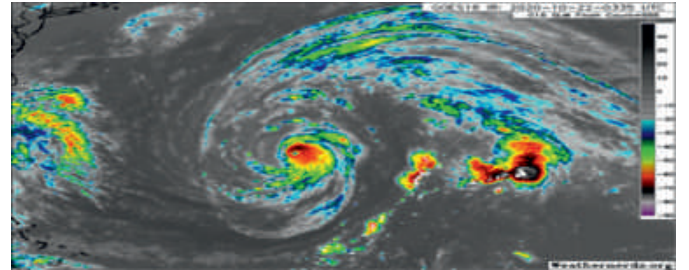
Özellikle limanlar, kasırgalar ve tropikal fırtınalar gibi afetlere karşı oldukça savunmasızdır. 2018 yılının eylül ayında Güney Çin'i vuran Mangkhut tayfunu Shenzhen Limanı'nı ve Hong Kong Limanı'nı üç gün boyunca kapanmasına neden olmuştur. Bu limanlar dünyanın en büyük konteyner limanları içinde ilk sıralarda olduklarından, küresel tedarik zincirinin gecikmesine sebep olmuşlar ve önemli ekonomik kayıplar meydana gelmiştir. Ayrıca iklim değişimine bağlı olarak, daha sık gerçekleşecek olan yerel fırtınalar sebebiyle oluşan rüzgârlar kıyı hatları boyunca deniz seviyesinin yükselmesine ve kıyı koruma yapılarının zarar görmesine neden olacaktır. Mevcut duruma göre yapılmış tüm fiziksel yapılar işlevini ve özelliklerini kaybedecektir. Bu da yeni yatırımlar gerektirecek ve yüksek maliyetler oluşturacaktır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), liman operasyon süreçlerini ve lojistik zinciri optimize etmek, alternatif düşük karbonlu ve sıfır karbonlu yakıtlar kullanmak ve daha ileri yenilikçi teknolojilerin belirlenmesi amacıyla sera gazı (Greenhouse Gases-GHG) stratejisini belirlemiş ve hedefler tanımlamıştır. 2016 yılında yürürlüğe giren Paris Antlaşması, iklim değişikliği konusunda yasal olarak bağlayıcı bir uluslararası anlaşmadır ve emisyonların azaltılmasına yönelik önemli bir yaptırım mekanizmasıdır. Ülkemiz de bu antlaşmaya 2021 yılında taraf olmuş ve 2020-2030 arası artıştan azalış yöntemi ile emisyon oranını % 21 oranında azaltmayı beyan etmiştir. İklim değişikliğine uyum sürecinde ülkemiz denizcilik sektörünün bu yönde hızlı bir şekilde önlem alması ve uygulamaları gerçekleştirmesi gerekecektir.

İÜC Denizcilik Kulübü öğrencilerimizin yıl içinde düzenlediği birçok faaliyetin yanında, uzun uğraşlarla çıkardığı ALESTA dergisinin 2022 sayısının da denizcilik sektörümüze katkı sağlamasını dilerim.

“Zaferi, denizini kontrol altında tutan, ihtiyacı olan bir şeyi, ihtiyacı olduğu zaman, istediği konuma ulaştırabilen ülke kazanır.” (Mustafa Kemal Atatürk)

Saygılarımla.



Doç. Dr. Gökhan KARA
İÜC Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
Bölüm Başkanı
İÜC Denizcilik Kulübü Danışmanı

Başkandan



Değerli Okurlar,

Başarı her gün tekrarlanan küçük uğraşların büyük sonucudur diyerek siz değerli okurlara merhaba diyorum.

Denizcilik Kulübü'nün 27. Dönem Yönetim Kurulu Başkanlığını yapmaktan büyük onur duyuyorum. 27 yılı aşkın süredir var olan Denizcilik Kulübü, küçük uğraşların büyük sonucu olan "ALESTA" dergisini sizlerin takdirine sunar.

Denizcilik Kulübü olarak tek hedefimiz hayallerimizi gerçekleştirmektir. Bu bakış açısından asla sapmadık. Pes etmedik. Birçok yeniliklere imza attık. Denizciliğe faydalı bireyler olmaya çalıştık. Bilgiyi ve elimizdeki tüm imkanları paylaşmaya, paylaştırmaya çalıştık. Asıl olan süreklilik ve yeniliklerle devam etmektir.

1995 yılından bu yana mezunlarımızdan devraldığımız Denizcilik Kulübü emanetine sahip çıkıyoruz. Her yıl üstüne koyarak günümüze kadar gelmiştir. Ben inanıyorum ki bizden sonraki kardeşlerimiz bayrağı daha ileriye götürecektir. Hedeflediğiniz yolda pruvanız neta olsun.

Değerli Okurlar bu sayımızda uzman kişilerin gözünden yazıya dökülmüş yeni tecrübeler hakkında bilgi sahibi olabileceksiniz.

Denizcilik Kulübüne emek veren, vermiş olan ve gelecekte emek vereceklere, ALESTA dergisinin çıkması için çalışan ve tüm etkinliklerde canı gönülden gayret gösterip destek veren ekip arkadaşlarıma, sponsorlarımız ve yazarlarımıza, her zaman varlığını hissettiren mezunlarımıza, desteklerini esirgemeyip bizlere yol gösteren hocalarımıza teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım.

Son olarak:

Başarmak zordur. Kolaya kaçarsak basitleşir, unutmayın ki yokuş aşağı inmek kolaydır ama en güzel manzaralar tepeden seyredilir.

Allah Selamet Versin.



Editörden



Değerli Okurlar,

Şuan okuduğunuz yahut okuyacağınız "ALESTA" adlı dergimiz; arılar gibi çalışmanın, denizciliğimizin geleceğinin, azmin, emeğin ve hatta kısaca "Emek Verenler" ailesinin yaptığı çalışmaların fiziki bir nesneye dönüşmüş hâli olup sizlere ulaştığını belirtmek ister ve sizlere gururla sunarım.

1995 yılında saygıdeğer ağabey ve ablalarımızın başlatmış olduğu Denizcilik Kulübümüzün Alesta dergisi serüveninin bayrağını bu yıl biz teslim aldık ve bundan gurur duyuyoruz. Gelecek yıllarda da eminim ki şuan bizim bulunduğumuz konumda yani denizciliğin geleceklere bu bayrağı teslim alıp daha da ileri götürecektir. Diyeceğim o ki biz denizciler büyük bir aileyiz ve ailemizin her ferdi ülkemizin denizcilik gücünü geliştirmek için elimizden geleni yapıp birbirimizi gururlandırmalıyız.

Son olarak Ulu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ün belirttiği gibi:

"Denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu en kısa zamanda başarmalıyız."



Merhaba Cihan Bey, öncelikle sizleri tanımamız için kendinizden bahsedermisiniz?

Ben Cihan Ergenç, 1961 Rize doğumluyum. Çanakkale Çan Lisesinden mezun oldum. Amerika'da üniversite eğitimimi aldım. 1990'dan beri gemi işletmeciliği yani armatörlük yapıyorum. ER Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Üyesi ve ER Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanım. İki çocuk babasıyım, bir torun sahibi dedeyim. Bir yılı aşkındır Türk Armatörler Birliği Başkanlığını yürütüyorum. Sektörde aktif olarak uzun yıllar görev yaptım. Kısaca bunları söyleyebilirim.

Türk Armatörler Birliği Başkanı olarak hedefleriniz ve projelerinizden bizlere bahsedermisiniz? Biz öğrenciler olarak bu projelerde bulunup sizlere nasıl destek olabiliriz?

Proje dediğiniz zaman, Armatörler Birliğinin kırka yakın projesi bulunuyor. On civarında projemiz şu an aktif hazırlık aşamasında bulunuyor. Bazıları daha ön safhada. Mesela etik ahlak örf ve adetlerle ilgili bir çalışmamız süregelip duruyor, iki yılı aşkın süredir o devam ediyor. Onunla ilgili sunumlar yapma planlarımız var fakat pandemi dolayısıyla online toplantı yapmak mecburiyetinde kalıyoruz. Bundan başka proje olarak bir etik kod draft çalışmamız var. Enerji verimliliği yazılım programıyla ilgili bir çalışmamız var. Burada birçok önemli proje Türk Denizciliğini 2030'lara katkı-bilgi olarak taşıyacak projeler. Zaten enerji verimliliği, karbon ayak izi ile birebir ilintili. Orda uzun yıllardır takip ettiğimiz armatörler birliği yönetiminde bir ara kendimiz yazabilir miyiz, bunu becerebilir miyiz diye düşündüğümüz bir konu. Teknik komite kurduk. Teknik komite şu anda alternatifleri inceliyor. Sunumlarını kıyaslarını vs. dinliyoruz. Siz belki farkında değilsiniz 2 yıl önce ballast water'da benzeri bir çalışma yaptık hem indirimi hem eğitimi ile hem yedek parçasıyla hem de know-how'ı ortak akılla birlik beraberlik içinde güçlü olursak çok daha iyi şartlarda bunu sağlayabiliriz. Bu software programı da canlı bir program ve 2010'dan beri gelişen bir program.

Geminin verimliliğini, çevrimiçi bilgilerini görerek anlık karar vermek, örneğin; bir bölgede hava şartlarına göre trim optimizasyonuna göre ya da farklı teknik sorunlara göre bir gemiyi maksimum verimlilik ile kullanmak, bunun için de tabii ki bir sürü yazılım ve yapay zeka gerekiyor. Diğer sektörlerde dinle ve öğren ile son güncel sorunları ele alırız. Yakıt, karbon yakalama gibi. EPL (Engine Power Limitation) 2023'te geliyor. Bunların çalışmaları yapıldı. Şimdi bunların uygulamaları ile ilgili eğitim çalışmaları var. Ukrayna-Rusya savaşı ile ilgili 65'e yakın Türk bayraklı veyahut Türk sahipli gemi var. Şu anda 25 30 civarı gemi orada. Onların günlük takibi, bilgisi, desteği, koordinasyonu, uyarı sirküleri var. Tabii bunların entegrasyonunu yapıyoruz. IMO ve ICS diğer kurumlarla Ankara devlet koordinasyonu ile entegre yapıyoruz. Kırka yakın projemiz var bunların hepsi ile sizi sıkımayayım. Bu projelerde siz ne yapabilirsiniz, güzel soru. Bu konuda bana göre üniversite sektör iş birliği sıfır. Bunun ön plana çıkarılması lazım, mantaliterin değişmesi lazım. Üniversitelerdeki hocaların değişmesi lazım, sektör yönetenlerin mantaliteri değişmesi lazım. Daha yakın temas ve ortak projeler olması lazım. Öyle bir proje verebilirim ki; size bir AR-GE projesi yaptırabiliriz. Burada yalnız kitap katkısı değil, pratik katkısı da almanız lazım ki aldığınız bilgiler sağlıklı olabilsin.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Türk denizcilik stratejisi sizce nasıl olmalıdır?

Genelde politik konulara girmem. Ben bir siyaset üstü Türk milliyetçisiyim, politikalarımız var ve bu konuda çalışmalar yapıyor. Denizcilik doksandan beri en azından benim yaşadığım süre içinde sürekli geliyor, değişiyor. Dünya denizciliği değişiyor ve bu yüzden bizim de değişmemiz lazım. Bu değişime ayak uydurmak için elimizden geleni yapıyoruz. Değişime Türkiye'de genellikle sıcak bakmak -sadece denizcilik için demiyorum- diğer meslekler için de öyle. Dünyanın nereye gittiğini görmemiz lazım. 2030'da IMO'nun almış olduğu yeni karbon yakıt yüzde elli azaltım ile ilgili kanunda bile

bugünkü teknolojik gemiler hepsi hurda oluyor. Şu anki mevcut filolar sıfırlanıyor. Yeni teknoloji, yeni makineler, yeni yakıtlar, yeni karbon yakalama yani baca atığının sıfır emisyonu kadar indirilmesi tamamen dijital ekipmanlar da değişiyor. Otonom gemiler düşünülüyor. Dünya nereye gidiyorsa, biz onların önüne geçemiyorsak dahi onları yakalayacak şekilde kendi denizciliğimizi, kurallarımızı, eğitimimizi yönlendirmemiz gerekir. Mesela elektrikçiler; bence üç beş sene sonra elektrikçi diye bir şey kalmayacak. Elektrik ve yazılım mühendisi aynı anda olan çok daha bir yere gidiyor. Dolayısıyla siyasete girmeden bana göre eğitimin YÖK'ten başlayarak birçok yerde ezberi bırakıp öğrenmeye yani dünya deniz eğitimde ne yapıyorsa onları inceleyip doğru eğitim stratejisine geçmemiz gerekir diye düşünüyorum. Reformlardan ve değişimlerden korkmamamız lazım. Ülkemize artı katacağına inanıyorsa yapmamız lazım. Zaten ezberi bırakıp öğrenmeye geçtiğiniz zaman benim için A kategori insan-öğrenci olursunuz çünkü ekonomiyi o zaman okumuşsunuz bugün benzer şeylerle karşılaştığınız zaman o senaryolar yaşandığı zaman nelerin değiştiğini ezberlediyseniz hiçbir şey yapamazsınız ama işin mantığını biliyorsanız doğru karar alırsınız. "Kaptansanız rotada yük hasarında ne yapacağını bilirsiniz" mantığının özünü öğrenmeniz lazım. Kaza ve yük hasarları farklı farklı oluşabiliyor. Siz eski tip çözüm yaparsınız yanlış yaparsınız. Makinede aynı şekilde bir şey öğrendiniz geçtiniz eğer o değişimleri öğrenmezseniz yenilikleri takip etmezseniz bir sürü hatalar yaparsınız. Hatalar yaptığınız zaman arada maliyetler artar yani kopar gidersiniz. Bunu bir çalışan olarak söylüyorum artık çalışamazsınız ehil olamazsınız. Armatör olarak koparsanız, armatör olamazsınız çünkü maliyetlerden dolayı rekabet edemezsiniz. Sürekli kendinizi geliştirmeniz, öğrenmeye devam etmeniz lazım.

Biliyoruz ki pandemi süreci tüm dünyayı etkisi altına aldı ve pandeminin denizcilik sektörüne etkisi ve bundan sonra oluşacak gelişmelerin seyri konusunda düşünceleriniz nelerdir?

Pandemi bir kâbus gibi geldi. Kimse bilmediği için ve vahim sonuçları olacağını düşünerek bütün ülkeler kapandı zaten. Gemiler limanlara giremedi. Maskelerle, beklemelerle bizler keza evlerde online hapis gibi bir şey yaşadık. Tabii bu ekonomiler, bütün o bağımlı yani çalışan dışıyı kırdınız orda o dışı kırıldıysa tekrar harekete geçirmek için baya zaman gerekiyor. O süre içinde piyasalar tamamen yavaşladı için bizim piyasalar zaten uzun zaman çok kötüydü ve o piyasaların durgunluğu stokların yenmesi ve pandeminin yavaş yavaş azalması etkisini yitirmesiyle ekonomi yeniden canlanmaya başladı. Hem ekonomik hem ötelenmiş taleplerin yerine gelmesi denizciliğe yaradı ve bu da piyasaya pozitif etki yaptı. Pandemi artık bana göre yavaş yavaş hem tıbbi çözümleri geliştirerek hem vücudumuz buna bağımlılık sağlayarak hem de etkisini yitirerek normal bir gribe gibi evrilip kurtulacağız. İnşallah bir yenisiyle karşılaşmayız. İlk bakışta sanki ölümcül bir virüs gibi idi. Oysa şimdi çok şey öğrendik. Bir yıl gibi kısa bir zamanda aşılarda haplar geldi. Çok hızlı geliyor her şey, denizde de öyle tıpta da öyle. Daha doğrusu son otuz yıldır dünya baş döndürücü hızla değişiyor. Yani şöyle tabir edeyim; teknolojik değişim anlamında son yıllarda özellikle sanki bu otomobil üç yüz kilometre hız ile gidiyor. Dolayısıyla bu hızın dünyamızı, ülkemizi nereye götüreceği bizim için çok önemli. Tabii bu hızın endüstriyel bazı dezavantajları var ama bu kaçınılmaz. Oysa eskiden bu hız belki on ya da yirmi kilometreydi bu da açıkça görebileceğiniz değişimdir.

Koster Armatörlerimizin mevcut gemileri yaşıyor ve bu durum Türk denizcilik filosunun yaşlanmasına sebep oluyor, bu durum bir sorun haline geliyor. Sizce ne tür projeler ile bu sorunun önüne geçmek mümkün olabilir?

Türkiye'deki gemi inşaa sektöründe koster inşaaşında çok faydası olmuştur. Koster yenileme çalışmasıyla ilgili çalışmalarda ben de buldum ancak tabii maliyetler çok yüksek ve özellikle uzak doğuya çok büyük

**Dünya Denizciliği Değişiyor
Bu Yüzden
Bizim de
Değişmemiz Lazım!**

farklar vardı. Devletimizin bununla ilgili teşvik çalışmaları var. Bu proje hala masada, piyasalar işçiliğin pahalılaşması TL-Dolar kur farkı bunları çok doğal biçimde etkiliyor. Burada akıllıca davranıp seri üretimler ve grup alımları yapılması gerekiyor. Bu Türkiyede başarılmazsa mevcut armatörlerimiz uzak doğuya gidip bu alımları gerçekleştirecek ve bu durum da tercih etmediğimiz, istemediğimiz bir durum. Umarım bu proje başarılı bir şekilde gerçekleşir.

Global büyümenin süper sürece girdiğini söylemişsiniz, peki bu durumun denizcilik sektörüne etkileri ne olur?

Dünya çok hızlı büyüdü geçtiğimiz yıl, tabii bunu etkileyen bir pandemiden geçtik ve pandemiden dolayı ertelenmiş talepler vardı. Bu yıl 4.4 gibi iyi bir büyüme oranına girildi. Krizler aniden gelir, Rusya- Ukrayna savaşı, enflasyonun çok yüksek çıkması, Amerikan Merkez Bankasının faizleri bir anda çok yükseltmeye çıkarması bunların hepsi ekonomiyi daraltacak faktörler. Bu maliyetler yukarı çekildiği zaman yatırımı ve gelişimi kötü yönde etkileyebilir. Denizcilikte ise gemi arzına bakmak lazım. 2030'da sera gazı kuralları, 2026'da karbon indeks vergileri geliyor. Birbirinden farklı regülasyonlar geliyor. Bunları raporlaması bile zabit olarak çok zor bir iş. Bahsettiğim program bu raporlamaları da dijital hale getiriyor. Dolayısıyla bir yandan arzı bir yandan ekonomiyi iyi takip etmek aynı zamanda sektörün beklentisini de iyi okumak lazım.

Denizcilik sektöründe iklim değişikliğinden kaynaklanan olumsuzlukların veya oluşan tahribatların giderilmesi için bir yaklaşım sergilememiz gerekiyor, bizlere denizcilikte iklime bağlı olarak oluşan sorunların giderilmesinin adına tavsiyeleriniz nelerdir?

İklim değişikliği, küresel ısınma, küresel kirlilik; günaydın! Dünya yeni uyandı. Ben yıllarca Çin'de Amerika'da buldum, kirlilikleri görseyiz Türkiye onların yanında cennet. Şu anda dünyayı kirlüten kim? Tedbirlerin alınması gerekiyor; teknolojik olarak, kuralsal olarak, çevresel olarak. IMO Paris Antlaşması ile bir karar aldı ama devletler bu kuralları uyguluyor mu? Özellikle diğer ülkelerde bu kurallar dile getirildiğinde içişlerine karışılıyormuş gibi davranılıyor. Denizciliğin uluslararası kuralları vardır ve her ülke bu kuralları uygulamalıdır.

Denizde 2030'da yüzde 40-50 karbon azaltımı, 2050'de yüzde 70, 2100'de ise 0 karbon emisyonu hedefleniyor. Yeni birçok proje ortaya atılıyor. Bunlardan bazıları, teknolojisi gelişmiş yelkenli gemiler, ısıdan enerji üretebilen gemiler, rüzgardan enerji üretilmiş gemiler bir çok proje ortaya atılıyor. Diğer bir yandan karbon yakalama ile ilgili yani bacadaki karbonun yakalanması ile ilgili gelişmeler var. Gemilerdeki birçok filtre bana göre geride kalmış, çok daha fazla geliştirilmesini düşünüyorum. Bu tür gelişmeleri sadece yasaklar sonucu değil, AR-GE'sini geliştirerek, doğru zamanlarda doğru yatırımlar yapılarak, istekli bir biçimde desteklemeliyiz.

Bir röportajınızda en büyük hedefinizin denizci öğrenciler için üniversite eğitimi sonrasında ortak bir eğitim merkezi açmak olduğundan bahsetmiştiniz, bu hedefiniz doğrultusunda çalışmalarınız devam ediyor mu ve bu düşünce fikrinizin altyapısı nedir, ortak bir eğitim merkezinin en büyük katkısı hakkında fikirleriniz nelerdir?

Bu çok güzel ve master bir proje aynı zamanda da zor bir proje. Bütün üniversitelerin eğitim merkezi var. Bütün şirketlerin de eğitim merkezleri var. Peki, bunlar ne kadar verimli kullanılıyor? Üniversite sonrası sektörde çalışanlara daha toplu daha kompakt daha üst seviyede hem maliyetleri azaltarak hem bütün üniversiteleri kucaklayarak, tek akıl gibi tek merkezden yürütülmesi, tüm paydaşların ortak olmasıyla, burada çalışan uzmanları da yurtdışına göndererek. Türkiye'de aldığımız eğitimin üzerine dünyanın denizcilik sektöründe iyi olan ülkelerinde de alınacak eğitimle beraber denizcilikte iyi olan mühendisleri, kaptanları yakalamak hedef alınmaktadır. Bu eğitimler daha sistematik olursa hem daha kaliteli olur hem daha verimli olur hem de daha az maliyetli olur. Eğitimin bitmemesi lazım, bir insan denizcilik sektörünün hangi bölümünde yer alırsa alsın sürekli eğitilmelidir.



Gün geçtikçe petrol ve türevlerinde fiyat ve maliyet artışları devam etmektedir. Bu fiyat artışlarının ilerleyen zamanlarda sektöre nasıl bir dönüşü olur?

Dönüşünün olacağını düşünmüyorum çünkü emtia fiyatlarının bir maliyeti vardır. Örneğin; kömür üretimi, nakliyesi ve benzeri işlemlerle limanda hazır olabilecek bir kömürün normal karla satılması lazım. Bu değer 60-70 dolara tekabül eder iken; şu an 300 dolardan satılıyor. Pandemi, savaş ve benzeri durumlardan dolayı fiyatlarda artış yaşanıyor fakat bu doğru değil. Ben üretimin iki kat, üç kat artacağını ve belki de fiyatlar düşeceğini düşünüyorum. Petrolde de aynı durum söz konusu. Ekonomik büyüme sebebi ile petrole talep artışı vardı. Şimdi savaş bu konuda önemli bir etken ama ben şunu düşünüyorum: Buğday ve diğer emtialarda da benzer bir durum söz konusu, her şey tavan yapmış durumda ancak bu durumlar değişebilir. Bu durumlarda yapılması gereken sürece bakmak ve süreci iyi yönetmektir ama emtia maliyetlerinin artışı ekonomi için ciddi bir tehdittir. Süper bir büyümeden bahsettik ama yüksek maliyetlerin gelmesi zamanla taşınılamaz olacaktır. Amerika'nın faiz kararlarına bağlı olarak da ciddi bir ekonomik yavaşlama olabilir. Bu şekilde radikal ve sert tedbirler olursa ekonomi eksi yönde de etkilenebilir. Bu durumun sonucunda her şey değişebilir fakat dünya ekonomisinde önemli olan dengedir. Bu süreç dikkatli olmamız gereken bir zamandır.

Farklı alanlardan bu sektöre gelen yeni yatırımlar ve yatırımcılar hakkında neler düşünüyorsunuz?

Denizcilik, son derece zor kuralları ve tecrübesi ile gittikçe daha da zorlaşıyor. Örneğin; ben yat aldım denizcilik yapacağım veya ben gemi aldım denizcilik yapacağım diyoruz ancak bu kolay değil. Batarsınız. Her gün yeni kurallar gelmekte. Kurallara uymamız gerekir ve bunların denetimleri de yapılmaktadır. Açıkçası yeni gelen yatırımcılara ben sıcak bakıyorum. Denizcilik sektörüne giren yatırımcıların çoğu zaten yük taşıma ile ilgili potansiyelleri olan şirketler. Tek şartım var, o da çok iyi ve profesyonel ekip kurmaları lazım. Bu sektörü bilmeyen bir mantalite ile giderlerse duvara toslarlar. Örneklerini de görmekteyiz. Türk Denizciliğinde ne kadar armatör gelişirse ve ne kadar çok gemi sayısı artarsa, Türk Denizciliği için çok faydalı olur. Yani güçten ve birlikten fayda çıkar. Doğru yönetim ile destekliyorum. Bugünlerde fiyatlar yüksek. Bu yüzden gemi yatırımcılarına satmayın demiştim. Şimdi de yeni yatırım yapmayın diyorum. Süreci iyice okumak ve doğru karar vermek lazım. Açgözlü ve kibirli olmadan sakın olmalı, doğru kararlar vererek süreci iyi yönetmek gerekir. Şirketlerimiz ve denizciliğin gelişmesi için önemli olan budur.

Denizcilik sektörü için; 'Geçmişte keşke şunlar yapılsaydı' veya 'Gelecekte umarım şunlar yapılır' dediğiniz konular var mı?

Ben geçmişin konuşulmasını, tartışılmasını doğru bulmuyorum. Geçmiş ancak aylıklar tartışır. Biraz ağır oldu ama böyle söylüyorum. Tabi ki geçmişten, tarihten derslerimizi alacağız. Geçmiş konuşuluyorsa ben yokum gelecek konuşuluyorsa ben ordayım. Gelecek 1 dakika sonra mı, 1 hafta sonra mı, 1 ay sonra mı, 1 yıl sonra mı? Kendi şirketimizin de, armatörler birliğinin de benim de hedefim uzun vadeli projeler yapmak. Kısa vadede vizyonlu değişimler yapılamayacağını düşünüyorum. Örnek olarak yazılım, tonaj vergi sistemi ve SGK sistemimiz gibi birçok projemiz var. Bu konuda söyleyeceğim en önemli sözler ileriye hedeflemeliyiz. Yani denizcilik sektörü olarak 2030'u hedeflemeliyiz. Örneğin sera gazı projesine dünya 2010 yılından önce hedeflemeye başladı, biz de o açıdan bakmalıyız. Şirketlerimizin de mutlaka 5 yıllık ve 10 yıllık gerçekçi hedefleri olmalı. Planlama yapılmalı ve geleceğimizi konuşulmalı. Bu şekilde sektörümüzü geliştireceğimize inanıyorum. Doğru vizyonlarla denizcilik sektörü olarak ülkemize çalışanlarımıza ve gençlerimize birçok şey katabiliriz. Bu bir bayrak yarışıdır. Benim nezdimde biz büyüklerimizden bir bilgi birikimi devraldık, şimdi biz bir şeyler ekleyip siz gençlerimize bırakacağız. Sizler de bilgi birikiminizi zenginleştirmeli ve sektörümüze bir şeyler katmalısınız.

Sizin izinizden gitmek isteyen öğrencilere ya da sektörel olarak denizcilik alanında ilerlemek isteyen öğrencilere verebileceğiniz başlıca tavsiyeler nelerdir?

İnsan inandığını başarır ve yapar ben buna inanıyorum. Bu işin en önemli kısmı kararlı olmaktır. Kendimden örnek vermek gerekirse ben bir konuda hazırlanıp hedefledikten sonra asla vazgeçmem, hedeflerime ulaşmak için kararlılıkla çalışırım. Hayat bir yapıdır, bence eğitim ise bu yapıyı inşa etmek için tuğlanın üstüne tuğla koymaktır. Size gençliğimde yaşadığım bir olayı anlatmak istiyorum. Amerika'da eğitimime devam ederken çok değerli 60 yaşlarında hem avukatlık hem denizcilik sektörünü çok iyi bilen bir hocam vardı. Aklıma takılan her şeyi yanına gidip sorardım. Bir gün gittiğimde artık sorularımdan bunalmış olacak ki bana 3 kitap verdi ve her kitaptan 3 soru sorma hakkı verdi. Ardından bana 'Ben bu yaşımda bile her gün 2 saat kendimi geliştirmeye ayırıyorum sana da en önemli tavsiyem budur' dedi. Ben de ondan aldığım tavsiyeyi bu anlamda birlikte size de iletmek istedim. Yaptığınız işleri sevmelisiniz, çalışmalı ve hedeflerinize kararlılıkla ulaşmalısınız. Bunu yaparken dengeli olmalı eğitiminizi de aksatmamalısınız ve sosyal hayatınızdan da vazgeçmemelisiniz.



Cihan ERGENÇ
Türk Armatörler Birliği Başkanı



DİJİTALLEŞME SEÇENEK Mİ, ZORUNLULUK MU ?

Bilgi sistemleri ve teknolojilerinin yüksek hızla geliştiği ve dijitalleşmenin her sektörde olduğu gibi limancılık sektöründe de her geçen gün daha da ilerlediği bugünlerde, liman işletmelerinin teknolojik yeniliklerle kendini geliştirmesi kaçınılmazdır. Dijitalleşmenin geç benimsenmesi liman işletmelerinin rekabet gücünde ve pazar payında azalma ve hatta yok olma riski taşımakta olup, liman işletmelerinin dijital yenilikleri, güncel teknolojileri ve sektörel gelişmeleri erken benimsemesi büyük önem taşımaktadır. Limanlarda akıllı bir altyapı ile sistemlerin tasarlanıp kurulması, verimli operasyon süreçlerinin yürütülmesi, sektörel ve bölgesel rekabet, müşteri memnuniyeti vb. için zorunludur.

Dijitalleşmeyi vizyonu olarak benimseyen ve teknolojik gelişmeleri iş akış süreçlerine entegre eden limanlar, hizmet kalitesinde oldukça güçlü bir konumda olacak ve artan rekabette üstünlük sağlayacaktır. Dolayısıyla limanların gelişen teknolojiye ayak uydurması kritik bir öneme sahiptir. Limanların bu teknolojileri benimsemesinde iş birimlerinin, liman yönetici ve personellerinin “Dijitalleşme” kavramına olan desteği de yüksek önem taşımaktadır. Akıllı limanlar, akıllı dönüşümü başarıyla sürdürebilenler ile mümkündür.

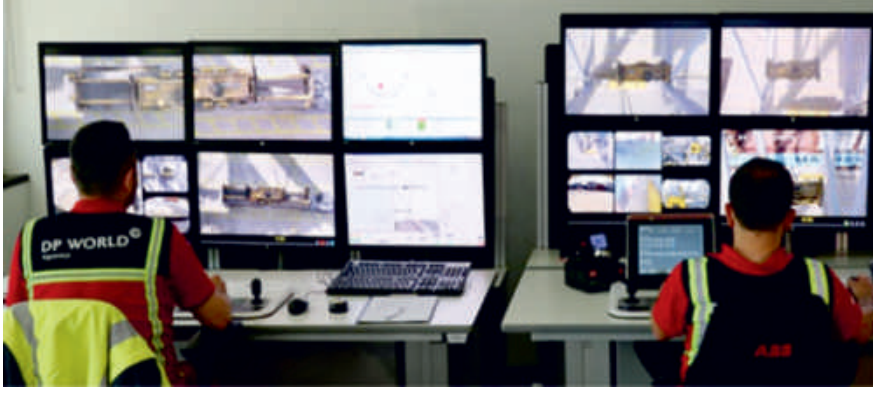
AKILLI LİMAN DÖNÜŞÜMÜ

Limanlar artık sadece yükler, gemiler ve insanlar için değil, aynı zamanda bilgi için de bir merkez haline gelmeye başladılar. “Akıllı Liman” kavramı, liman iş akış süreçlerini optimize etmek, operasyonel verimliliği artırmak için gündemde olan ve Nesnelerin İnterneti (IoT), Bulut Teknolojileri, OCR sistemleri, Remote Gantry vb. diğer teknolojik gelişmeler ile son yıllarda dahada önemli hale gelen bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Akıllı bir liman olmak, geleceğin sorunlarına uyum sağlamak için oldukça önemlidir. Akıllı limanların ortak hedeflerini kısaca değer yaratmak için kaynakları en verimli şekilde kullanmak, geliştirilmiş teknolojilerden faydalanmak, tüm zincirdeki paydaşlarla bilgi ve veri paylaşımında bulunmak, dünyadaki uygulamaları hayata geçirmek olarak sıralayabiliriz.

Geleneksel limanlardan, akıllı limanlara yolculuk sırasında göz önünde bulun-

durulması gereken bazı noktalar vardır. Teknolojik gelişmeleri uyarlarken liman altyapısı, yük elleçleme standartları, liman emniyeti ve ISPS gibi farklı değişkenler göz önünde bulundurulmalıdır. Akıllı limanların hepsinde kullanılan teknoloji ve metod aynı olamaz. Doğru analiz ve doğru teknolojinin liman süreçleriyle bütünleştirilmesi ve bu doğrultuda teknolojik yatırım kararı alınması verimliliği doğrudan etkileyecek en önemli unsurlardan biridir.



Akıllı limanlar farklı sistemleri birbirine entegre ederek sensörler, mobil cihazlar ve farklı liman paydaşlarının veri tabanları ile bağlantı kurarak iş süreçlerini birleştiren bir yapıya ulaşmaktadır. Limanların IT teknolojilerine yatırım yapmasının en önemli nedenlerinden biri operasyonel ve işletme maliyetini azaltmak ve müşteriye verilen tüm hizmetlerinin kalitesinin artırılmasıdır. IT teknolojileri ile müşteri, taşımacılık sürecini kontrol edebilmeli ve izleyebilmelidir.

Akıllı liman dönüşü sürecini doğru yönetmek için 3 temel konuya dikkat çekmek gerekiyor:

1. Geleceğin limanlarını kurarken inovasyonun rolü belirleyici olacaktır.
2. Dönüşüm sürecinde yatay ve dikey işbirlikleri artacak, rekabetçi işbirlikleri hız kazanacak.
3. Otonom araçlar ve robotların daha fazla devreye girmesi ile iş gücü farklı alanlara yönelecek. Bu dönüşüme uyum sağlamak için yeni yetenekler geliştirilecek.

“Teknoloji kullanımı ile, imkanlar sınırsız.”

Yeni teknolojiler hayatlarımızı ve çalışma şeklimizi değiştirmeye devam edecek ve dünya çapındaki işletmeler için muazzam fırsatlar yaratacaktır. Bilgi teknolojilerindeki gelişmeler akıllı liman uygulamalarında çok önemli rol oynamaktadır. Son yıllarda limancılık sektöründe de aşağıdaki başlıca başlıkların önem kazandığı görülmektedir.

- Mobil hizmetler: Mobil hizmetler dijitalleşme süreçlerinin başlıca hizmetlerinden biri olup, dijital teknolojilerin limanların çalışma şeklini nasıl etkilediğinin temel bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Bulut teknolojileri: Sektörel tüm önem derecesi yüksek verilere vb. diğer

belgelere her ortamdan erişebilmeyi sağlamakta ve iş yapmayı kolaylaştırmaktadır.

- Nesnelerin interneti (IoT): Mobil cihazlar artık genişletilmiş bir IT ortamının parçası olmuş durumda ve nesnelerin interneti ile, liman trafik flowunu yönetmek ve olası operasyonel hatalarını tespit etmek mümkün hale gelmektedir.

- 5G Teknolojisi: 5G internet sistemi, 4G'den 1000 kat daha fazla trafiği işleyebilen, çok süratli geçiş hızlarına sahip olması sebebiyle saha içerisindeki uygulamaların kesintisiz çalışabilmesi için tercih edilebilecek önemli bir teknolojidir.

- Siber güvenlik çözümleri: Limanlarda dijitalleşme süreçlerinin artması ve daha çok dijital varlığa sahip olması sebebiyle siber güvenlik çok daha önemli hale gelmiştir.



- Portal Hizmetleri: Liman paydaşları anlık erişim sağlayarak kendi yükleri ile ilgili detaylara ulaşabilmekte ve mail/telefon trafiği azalmaktadır. Çözüm odaklılık ilkesi ile tasarlanan portal sistemleri kullanıcı dostu çözümlerle müşteri hizmetine katma değer sağlamaktadır.

- Robotik süreçler: İş akış süreçlerine hız kazandırmak ve müşteri memnuniyetini maksimize etmek için akıllı limanlar hızla robot kullanımını desteklemektedir.

- Otomatik geçiş sistemleri: Otomatik geçiş ve takip sistemleri ile hem emek, hem de sermaye tasarrufu sağlanmaktadır.

- OCR sistemleri: Plaka okuma, konteyner okuma vb. teknolojiler kapı giriş, kapı çıkış, kantar, rıhtım elleçlemelerinde süreç akışını hızlandırmakta ve iş akışlarını kolaylaştırmaktadır.

- 3D İzleme: 3D modüller liman içerisindeki planlama süreçlerine büyük katkı sağlamakta ve operasyonel iş akışlarında verimlilik ilkesine destek olmaktadır.

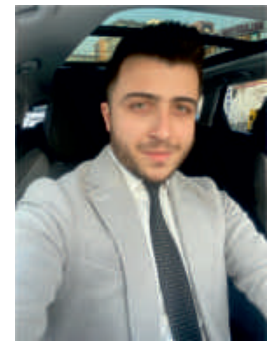
- Kolaylaştırıcı Çözümler: RFID, DGPS, RTLS, OCR, WSN, EDI gibi çözümler limanın verimliliğine katkı sağlamakta olup, iş akışlarını kolaylaştırmaktadır.

- Chat sistemleri: Akıllı asistan sistemleri ile müşteriler almış oldukları liman hizmetlerine ilişkin bilgilere hızlı erişim sağlayabilmekte ve reel verilere kolayca ulaşabilmektedir.

- Yapay zekâ: Yapay zeka, liman otomasyon ve işletme maliyet sorunlarına çözüm olarak verimliliği yükseltici bir unsur olarak geleceği şekillendiriyor.

- Blockchain Teknolojisi: Blockchain bazlı Teknoloji ile taşıma maliyetlerinin düşürülmesi, şeffaflık ve kağıt bazlı gereksiz dokümanlar ortadan kaldırılmaktadır.

- Sosyal medya: Müşteri ilişkilerine ve davranışlarına daha iyi bir bakış açısı katmaktadır. Limanlarda aktif bir şekilde kullanılması, e-mail kullanım oranını azaltmaktadır.



Anılcan DOĞAN

DP World Yarımca Liman İşletmeleri
IT Sistemleri Proje Yöneticisi
İÜ DÜİM 2016 Mezunu

Merhaba Merve Hanım, öncelikle sizleri tanımak amacı ile bize kendinizden bahsedermisiniz?

Merhaba, DUİM İşletme opsiyonuna 2009 yılında başladım ve 2013 yılında mezun oldum. Tam olarak sizlerden biriyim diyebilirim; okulun ilk haftası kulüp odasına yolum düştü ve Denizcilik Kulübü'nün aktif bir üyesi oldum. Şanslıydım ki daha ilk yılda 2010 İstanbul Avrupa Kültür Başkenti etkinlikleri kapsamında uluslararası düzenlenen Denizkızı Kongresi'ne katılabildim. Sonraki yılda ise İstanbul Üniversitesi ev sahipliğinde kongreyi düzenleyen taraf biz olduk. O zamanlardaki dar, uzun ve mavi duvarlı, fayans tezgahlı kulüp odasında sayısız anımız var. Halen duruyor mu bilmiyorum ama işe babamı bile dahil edip naht sanatı ile ahşaptan DUİM simgesi yaptırmıştım, oralarda ise bir fotoğrafını rica edeceğim sizden Alesta'yı çıkartmak için koşturan, reklam arayan, sponsor bulmaya çalışan tarafken, şu an burada olmak çok keyifli, davetiniz için teşekkür ederim.

Denizcilik sektörüne ilk adımınızı Geden Lines şirketinde stajyer olarak atmışsınız. Stajyerken yaşadığınız deneyimleriniz bizlere aktarabilir misiniz? Stajyer öğrencilere verebileceğiniz tavsiyeler nelerdir?

2.Sınıf yazı itibarıyla toplam 12-13 ay kadar Geden Lines-Tanker personel departmanında stajyerlik yaptım. Mâlumunuz, fakültemiz biraz uzakta olduğu için staja gideceğim sabahlar, alarmımı sabah saat 6.48'e kurar (3 dakika önemli!) koşturarak saat 9'da Levent'e yetişmeye çalışırdım. Bence staj yapmanın avantajı, henüz okul bitmeden çalışma disiplini edinmek, mezun olduktan sonra sektörün hangi alanında ilerlemek isteyeceğinizle ilgili fikir sahibi olabilmek. Staj yapacaklara tavsiyem, elinize verilen görevi yapmanın yanı sıra, genel iş akışı, diğer departmanların işleyişi, denizcilik kültürü hakkında bolca soru sorarak bilgi sahibi olmaya çalışın. Ben bu konuda şanslıydım, departman müdürümüz Kadir Bey, cumartesi günleri tüm hafta biriktirdiğimiz soruları uzun uzun yanıtlardı.

Mezun olduğunuz, okulumuz İstanbul Üniversitesinde opsiyon seçimi olduğunuzu biliyoruz, işletmeyi tercih etmenizdeki etkenler nelerdir? Bahsedebilir misiniz?

Benim başladığım yıl yalnızca işletme opsiyonu vardı, güvertenin tekrar açılması için hummalı bir çalışma vardı ve biz 2.sınıftayken açıldı. Bu durumda güverte okuyabilmek için 1 yıl kaybımız olacaktı, sınıf arkadaşlarımızdan bunu yapıp daha sonra denize çıkanlar oldu. Ben kendimi hep sektörün kara ayağında hayal ederdim, o yüzden hiç düşünmedim.

Borachart'ı tercih etmeniz ve kariyerinize orada devam etmeniz sebebi nedir?

Kariyer Günlerinin de etkisiyle okulun son zamanları aklımda gemi brokeri olma isteği vardı, okulun bitmesine kısa bir zaman kala Borachart kuru yük departmanına stajyer olarak başladım ve mezuniyetimden sonra tam zamanlı olarak devam ettim. Başladığım zaman ekipler halinde çalışma sistemi vardı, şu an geldiğim noktada, o zamanki ekip liderimiz Burak Bey'in çok katkısı oldu. Gemilerin operasyonunu takip ederken bir yandan da işin gemi bağlantısı yapma kısmını öğrendim. Büyük bir destekle bağlanan ilk gemiler asla unutulmaz, benimki de 05.11.2013 CharterParty tarihli MvSeher II gemisi oldu.



Uzun yıllardır çalıştığınız Borachart firması hakkında bize bilgi verebilir misiniz?

Borachart, işin ciddiyetinin ve stresinin farkında olarak, çalışma ortamının enerjik olmasıyla bilinir. Hep birlikte eğlenir, hep birlikte aynı ciddiyetle çalışılır. Kuru yük ve tanker departmanları ile, kendi alanında Türkiye'nin en büyük bağımsız Brokerlik firmasıdır. Yeni yetişen her nesile, bir okul gibi denizcilik eğitimi verilir.

Şirketin internet sitesini incelerken yatırımlar kısmında çocuk fotoğrafları olduğunu gördük. Bize bu yatırımlardan biraz bahsedermisiniz?

Web sayfasındaki bu bölüm şirketin kurucu ortaklarından, çoğu özgün fikrin sahibi, Korhan Bey'in isteği ile oluşturuldu. Bir ailenin en büyük yatırımı çocuklarıdır ve aynı anlayış burada da hâkim. Bundan belki 15-20 yıl sonra bizim yerimizde onlar oturuyor olacak.

Meslek olarak brokerlığı tercih etmenizin sebepleri nelerdir? Mesleğinizin artı ve eksilerinden bahsedebilir misiniz?

Az önce de bahsettiğim gibi, ilk fikrimin oluşmasında kariyer günlerinin etkisi oldu. Brokerlik sürekli öğrenmeye ve gelişime açık bir meslek. Dünyanın her yanından insanlar ile tanışıp iş yapma şansınız var. Bilgisayar başında yaptığınız mesai ne kadar önemli ise, sektörde fiziken aktif olmak da bir o kadar önemlidir. En büyük artısı, telefon ve internetinizin olduğu her yerden çalışabilmek, yeter ki odaklanın. Olumsuz yanı ise, ticari, politik, iklimsel durumlardan en kısa sürede etkilenmesidir. Başka bir olumsuz yanı ise 7/24 tetikte olmanız ve saat farklılıklarını göz önünde bulundurmanız gerekiyor.

Kariyerinizin denizcilik alanında ilerlemesine karar verme süreciniz nasıl oldu, bu karardaki etkenleri anlatabilir misiniz?

Açıkçası başta çok uzun isimli bir mühendislik bölümü olması dışında pek fikrim yoktu. Liseden yakın bir arkadaşımın birlikte araştırıp tercih ettik, o zamanın aktif sosyal medya platformu Facebook'taki öğrenci gruplarından vs. bölümde okuyan öğrencilere ulaşıp yorumlarını aldık. Sosyal becerilerin ön planda olduğu bir mühendislik dalı olması beni cezbedi. O süreçte konuştuğumuz başarılı mezunlarımızdan, Önder Canbulat, Dursun Arslan ve Çağla Köksal'a buradan selamlar dilerim.

Aynı zamanda Young Shipping Professionals İstanbul'un üyelerinden birisiniz. Young Shipping Professionals nedir ve amaçları nelerdir? Bu konu hakkında bize biraz bilgi verebilir misiniz?

Kısa adıyla YSP İstanbul, en uzun versiyonu ile; Deniz Ticareti ile Uğraşan Genç Girişimciler Derneği resmi ismi. Başta bir topluluk olarak yola çıkıp daha sonra resmi dernekleştik ve üye sayımız günden güne artıyor. Yeni neslin geleneksel yapıdaki denizcilik sektörüne getirdiği dinamizme her geçen gün daha yoğun bir şekilde tanık oluyoruz. Sektörün her dalındaki gençler arasında kuvvetli bir iletişim ağı oluşturmayı, sektöre katılacak öğrencilere rehberlik etmeyi, adaptasyon süreçlerini hızlandırmayı hedefledik. Buluşmalar, spor aktiviteleri ve seminerler ile aktif ve güncel kalıyoruz. Pandemi döneminde seminerlerin yerini uzun bir webinar serisi aldı. Şimdi ise eğitim komitemizin öğrencilere yönelik bir meslek tanıtım çalışması var, Youtube kanalımızdan ve sosyal medya hesaplarımızdan yayınlayacağız. Ben şu an YSP İstanbul'da başkan yardımcılığı görevini üstleniyorum. Aynı zamanda 2015 yılından beri WISTA Türkiye üyesiyim ve tabii ki Hakan ağabeyin öncülüğünde dernekleşen DÜİM-MED'in gönülden destekçisiyim.



Bir mezunumuz, aynı sıraları paylaştığımız birisi olarak biz Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrencilerine verebileceğiniz tavsiyeler neler olur?

Mezun olalı neredeyse 9 yıl oldu ve çok klişe olacak ama zaman gerçekten hızlı ilerliyor! Hayatınızın geri kalanında iş her zaman olacak, öğrenciliğinizin ve birbirinizin değerini iyi bilmelisiniz. Denizcilik bölümlerinden mezun olmanın avantajı, öğrenciyken iskambil oyunu oynadığınız arkadaşlarınızın ileride doğal iletişim ağınıza oluşturmasıdır.

Başarılı bir yönetici kavramı sizin için ne ifade eder, sizce başarılı bir yönetici hangi özelliklere sahip olmalıdır?

Bence başarılı bir yönetici, bir yapbozun merkezi, diğer parçaları bir arada tutan parçasına benzer. Ekibin bir parçası olduğunu hissettirir, çalışanlarının inisiyatif almalarına olanak tanır. İşin takibinde olup gerekli anlarda müdahale eder.

Editör Notu:

“ Dergimizin yayın aşamasında kariyerinde bir değişiklik yaparak Frachtcontor Shipbrokers firmasında işe başlayan değerli mezunumuza yeni işinde başarılar dileriz.”

Merve İMER

Frachtcontor Shipbrokers DMCC
Dökme Yük Kiralama Brokeri
-YSP İstanbul Başkan Yardımcısı
İÜ DÜİM 2013 Mezunu



En çok duyduğum yorumdur “Gemime siber saldırı olmaz”. Duyan da onun gemisi büyüğü sanacak! Sadece ben de değil; class kuruluşları da gerek gemi üzerinde yaptıkları ISM denetlerinde gerek ise ofis tarafında yaptıkları DOC denetlerinde benzer yorumlara maruz kalıyor. Sebep olarak ise geminin seyir sisteminin internete bağlı olmaması gösteriliyor. Yani “İnternet yok; risk yok” diyorlar. Ne yazık ki çoğu zaman bilgi sahibi olmadan fikir sahibi oluyoruz. Denizcilikle ilgili yabancı internet sitelerini, dergileri ya da daha iyisi akademik yayınları takip ederek bilgimizi arttırabilir ve altı dolu fikirler geliştirebiliriz. Aksi halde kendi varsayımlarımız içerisinde debelenip durur; çoğu zaman da yanlış yargılara varırız.

Benim işim denizde siber güvenlik. Yani ben denizde siber güvenlik konusundan para kazanan adamım. 2016 senesinden beri içerisindeyim. Yüksek lisans tezim bu konu üzerinedir. Doktora tezim bu konu üzerine. Bu konuda uluslararası düzeyde yayınlanan makalelerim, verdiğim konferanslar var. İngiltere Gemi Mühendisleri Birliği (IMarEST)'nin Denizde Siber Risk Yönetimi grubu komite üyesiyim. Sizce denizdeki siber tehditler internetin fişini çekmekle sınırlanacak bir risk olsa bu kadar emek harcamama değer mi? Hadi benim zamanım bol; harcıyorum. Dünyada benim gibi yıllarını bu alana veren kişilerin hepsi mi aptal? Emin olun değil. Denizde siber güvenlik konusu çok yeni bir araştırma alanı. Bu alanda çalışan kişi sayısı da diğer siber güvenlik araştırma alanlarına kıyasla daha az. Bu yüzden henüz yeterince

“İnternet yok; siber risk yok? Hadi oradan!”

araştırma yok. Alanın yeterince tanınmamasının bir diğer sebebi ise gerek şirketlerin gerek ise devletlerin maruz kaldıkları siber saldırıları gizlemesi ya da daha kötüsü bu saldırıların farkına varamamaları.

Siber Saldırı Örnekleri

Yaşanan siber saldırılardan biraz bahsederek yazımıza başlayalım. Herkesin diline dolanan en önemli siber saldırılardan birisi hiç şüphesiz Danimarkalı dev denizcilik firması Maersk'ün yaklaşık 300 milyon dolar kaybettiği saldırıydı. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bile başarıya ulaşan bir saldırıya maruz kaldı. Örnekleri çoğaltmak mümkün ama “İyi de kardeşim, bunlar ofise yönelik saldırılar. Sen bize gemilerden bahset; yoksa kapa çeneni” diyebilirsiniz. Hemen bakalım. 2016 senesinde Güney Kore açıklarında GPS jamming saldırısı yapıldı. Yani gemiler, belirli bir süre için GPS sinyali alamadılar. Bu saldırıdan bölgedeki 280 gemi etkilendi. 2016 – 2018 yılları arasında sadece Kuzey Karadeniz'de 1311 geminin etkilendiği GPS spoofing saldırılarının yapıldığı tespit edildi. “GPS spoofing de ne ola ki?” GPS spoofing saldırısı esnasında gemi kendisini gerçek lokasyonundan farklı bir lokasyonda görür. “Aybars durma; şaşır bizi” dersiniz 2017 senesinde Kıbrıs'tan Cıbuti'ye gitmekte olan büyük bir konteyner gemisinin seyir sisteminin 10 saat boyunca saldırganların kontrolü altına girdiğini ve geminin dümeninin doğrudan saldırganların yönetimine geçtiğini söyleyebilirim. Yani saldırganlar gemiyi bir yerden başka yere götürmeye çalıştılar! Hep bana söyleniyor; “Adam gemiye gelecek; köprüüstüne çıkacak, USB'den virüs yerleştirilecek, ben de fark etmeyeceğim!”. Gördüğümüz gibi gemilere yapılacak bir siber saldırı için saldırganların gemiye çıkmasına gerek yok. Millerce uzaktan yapılan başarılı saldırılar geçmişte oldu; bugün hala oluyor.

Siber Güvenlik Gündeme Nasıl Girdi?

Şimdi birlikte bakalım, denizde siber güvenlik hususunu dünyada ne tetikledi? Bu benim akademik bir dergiye henüz gönderdiğim çalışmamın parçası. Bu sebeple yayınlanmadan önce fazla bir detay vermem mümkün değil ancak basit bir şekilde anlatmaya çabalayacağım. Denizde siber güvenlik hususuna 2014 senesinde ilk olarak Kanada dikkat çekiyor. Aynı yıl toplam üç tane denizde siber güvenlikle ilgili IMO dokümanı yayınlanıyor ve hemen akabinde, yani 2015 senesinde biz bu dokümanların etkilerin görmeye başlıyoruz. 2017 senesinde ise gemi operatörlerine gemilerin siber risk değerlendirmesinin yapılmasına ilişkin bir kural getirildiği ilan ediliyor. Bu kural, 01 Ocak 2021 tarihinden sonra yürürlüğe girdi. Bugün, bu kuralın uygulaması ilgili otoritelerce denetler sırasında sorgulanıyor. 2017 senesinden itibaren çeşitli veriler incelendiğinde 2022 senesine kadar dünyada sürekli bir ilgi artışının olduğu gözlemlenmektedir. Üzerinde çalışılan olası yeni düzenlemeleri dikkate aldığımızda ilginç uzun yıllar daha süreceği söylenebilir.

Peki operatör firmalar, yani denizcilik şirketleri 01 Ocak 2021 tarihinden sonra yürürlüğe giren kurala hazırlar mıydı? En azından bir kısmı için cevap, evet. Özellikle tanker şirketleri TMSA, SIRE ve CDI denetlerindeki siber güvenlik gereksinimleri sebebi ile daha öncesinden siber güvenlik hususu ile ilgili bazı çalışmalar yapmak zorunda kalmışlardı. Ayrıca RightShip denetlerine giren kuruyük şirketleri de benzer siber güvenlik kriterlerini karşılama gereksinimlerinden ötürü hazırlardı. Bu denet mekanizmalarının kriterlerine baktığımızda temel olarak üç hususun arandığını görüyoruz. Bunlar, gemi adamlarının eğitimi, bir siber güvenlik kılavuzunun oluşturulması ve risk değerlendirmesinin yapılması olarak sıralanabilir.

Dünyada Neler Oluyor?

Az önce TMSA, SIRE, CDI ve RightShip denet mekanizmaları ile IMO'nun getirmiş olduğu yükümlülüklerden bahsetmiştim. 2014 yılında Kanada'nın siber risklere dikkat çekmesi ile süreç başladı ve siber güvenlik hususu artık IMO tarafında yıllardır tartışılan bir konu haline geldi. Son olarak Aralık 2021'de Kore Cumhuriyeti, gemiadamları için siber güvenlik eğitiminin STCW'de yer almasına yönelik bir öneri sundu.

Singapur ve Danimarka'da denizcilik sektöründeki siber risklerle mücadeleyle yönelik resmi merkezler kuruldu. Norveç'te, iki farklı birliğin ortak işbirliği olarak bir merkez açıldı ve bugün 60 şirkete hizmet sunuyorlar. Estonya Tallinn Teknoloji Üniversitesi, Avrupa Birliği projesi kapsamında bir siber güvenlik merkezi kurma çalışmalarını halen yürütüyor. Bu saydıklarımın hepsi denizcilik sektöründeki siber risklere odaklanan uzman merkezler!

Estonya Tallinn Teknoloji Üniversitesi, 2018 yılında yaz okulu kapsamında gerek öğrencilere gerek ise endüstri temsilcilerine 5 gün süren bir eğitim açtı. Ayrıca güverte öğrencileri için 2021 senesi itibari ile denizde siber güvenlik dersini zorunlu ders olarak müfredatına yerleştirdi; gemi makineleri programında eğitim gören öğrenciler için de çalışmalarını sürdürüyorlar. Norveç Bilim ve Teknoloji Üniversitesi de güverte öğrencilerine verilmek üzere müfredat çalışmalarına başladı.

Dünya genelinde bireysel olarak denizde siber güvenlik ile ilgili çalışmalar yapan kişiler mevcut. Belirli üniversiteler ise yaptığı çalışmalar ile kurumsal olarak dikkat çekmektedir. Şimdilik Norveç Bilim ve Teknoloji, Hırvatistan Rijeka Üniversitesi, Estonya Tallinn Teknoloji Üniversitesi, İngiltere Plymouth Üniversitesi başı çeken üniversiteler olarak sıralanabilir. Bahsi geçen bu üniversitelerin ön plana çıkmasında, önerdikleri denizde siber güvenlik projeleri sebebi ile aldıkları ekonomik destekler rol oynadı. Çünkü bu sayede gerek siber güvenlik gerek ise denizcilik ile ilgili ekipmanlar satın alarak laboratuvar olanaklarını geliştirdiler. Ayrıca işi sadece denizde siber güvenlik araştırmaları olan çeşitli seviyelerdeki araştırmacıları istidam etme imkânı yakaladılar.

Class kuruluşları, devlet otoriteleri, birlikler denizde siber güvenlik ile ilgili kılavuzlar yayınladılar; farkındalığı arttırmak amacıyla eğitimler verdiler; çalıştaylar düzenlediler. Class kuruluşları gemiler için siber güvenlik class notasyonu vermeye başladılar. Bugün bu notasyona sahip gemilerin denizde olduğunu biliyoruz. Geliştirilen ekipmanların siber güvenlik testlerini yapmak için laboratuvarlar kuruldu. Şirketlere baktığımızda artık denizde siber güvenlik departmanları kurduklarını, gerek teknik gerek ise eğitim desteği almak için danışmanlık ya da eğitim firmaları ile anlaşmalar yaptıklarını görebiliyoruz.

Türkiye'deki Uygulamalar Nelerdir?

Öncelikle risk değerlendirmesi ve bir siber güvenlik kılavuzu, IMO gereklilikleri sebebi ile her denizcilik işletmemizde mevcut. Ama bunlara ilave olarak bazı şirketlerimiz gerek denet kuruluşlarının baskıları sebebi ile gerek ise kendi istekleri doğrultusunda da ilave çalışmalar yapıyorlar. Her firma asla aynı değil ama Türkiye'de siber güvenlik kapsamında yapılanlara örnekler ver-meye çalışacağım. Elbette burada sıralananlar, sadece Türk firmalarına özel değil, dünyada da yaygın olarak uygulanmaktadır.

Ship-Shore Combined Drill'ler yapılıyor. Yani bir siber saldırı senaryosu hazırlanıyor. Senaryoya istinaden gemi ve ofis tarafı müşterek bir talim tatbik ediyor. Ayrıca danışmanlık firmaları, class kuruluşları, bayrak devleti temsilcileri gibi üçüncü tarafları da senaryoya dahil edebiliyorlar. Böylelikle gerek gemi gerek ise ofis personelinin prosedürlere olan aşinalığı, prosedürlerin doğruluğu, gemi planlarının, kılavuzlarının, acil durum iletişim listelerinin ulaşılabilirliği, bu kişilerin ulaşılabilir olduğunun teyidi, ekipmanların çalışma durumu gibi hususlar gözlemlenip varsa eksiklikler talim sonrası gideriliyor.

Farkındalığın artırılması için gerek gemi gerek ise ofis tarafında siber güvenlik eğitimleri veriliyorlar. Bu eğitimler bir ofis çalışanı tarafından yüz yüze ya da eğitim firmaları tarafından hazırlanmış video filmler aracılığı ile veriliyor. Gemi üzerindeki ziyaretçi kartlarına uyarılar yazabiliyorlar ve gemiye katılışı takiben yapılan aşinalık eğitimlerine siber güvenlik ile ilgili hususları ekleyebiliyorlar. Company-Run gibi düzenlenen şirket / gemi çalışanlarına özel etkinliklerde dışarıdan konuşmacı davet ederek farkındalığın artırılması için çaba sarf ediyorlar.

Gemiye, ofise ya da her iki tarafa da Cyber Security Officer (CySO) atayabiliyorlar. Kimi şirketlerimiz ofis kimi şirketlerimiz ise gemi tarafına danışmanlık firmalarını davet ederek sızma testleri yaptırıyorlar. Yani mevcut IT ve OT sistemlerini siber zaafılara karşı analiz ettiriyorlar. Bilgisayar ve sistemlerin USB, RJ45 (ethernet portu) gibi portlarını plastik materyaller ile kilitliyorlar. Bluetooth bağlantısını iptal ediyorlar. ECDIS gibi sistemleri yetkisiz erişimlere karşı kilit altına alıyorlar.





İkilemler!

Dünyadaki temel problem denizde siber güvenlik alanında çalışan kişi sayısının azlığı. Bu alanda çok sayıda yayınlanmış yüksek lisans tezi var ama ilk doktora tezleri, benim bildiğim kadarı ile henüz 2021 yılında yayınlanmaya başladı. Pek çok ücretli ve ücretsiz seminere katıldım. Bu seminerlerde gördüğüm sunumu yapan kişinin konuya yeterince hâkim olmaması ve eğitimlerin genellikle standart siber güvenlik konuları ile limitli kalması. Yani eğitimlerde gemi özeline pek değinmiyorlar; çünkü bilmiyorlar. Denizcilik şirketlerinde de durum farklı değil. Bir kişiye demişler “Sen

gemiadamlarına siber güvenlik anlatacaksın” diye, o kişi de okuduklarını yalan-yanlış anlatıyor. Gemiye CySO atanıyor ama standart verilen bir eğitim haricinde ilave bir eğitim verilmemiş oluyor. Adama sormazlar mı “Sen bu zabiti hangi akla hizmet CySO yaptın” diye. Sadece gemiye değil ofise de aynı şekilde CySO atıyorlar. Gördüğüm kadarı ile ya IT personeli ya da DPA'ler kurban olarak seçilip CySO olarak atanıyor. Bu arada, atamalar oluyor ama şirketler neden atadıklarını da bilmiyor. Bir yerden duymuşlar; kâğıt üzerinde de uygulamışlar! Türkiye'de de dünyada da bir şeyler yapıyor ama kim, neyi,

neden yapıyor bilmiyor. Amaç çoğu zaman sadece birilerine “yaptık” demek. Bir de alınan teknik önlemlerin etkinliğine göz atalım. Antivirüs yazılımlarının gemilerde kurulu olduğunu görüyoruz ancak aylarca güncellenmediğini fark ediyoruz. ECDIS'ler, bilgisayar kasaları kilit altına alınmış ama anahtarı sağda solda duruyor. Sistemler şifre ile koruma altına alınmış ama şifreler panelin yanına yapıştırılmış. Yapılan saçmalıkları say say bitmez ama bana verilen sayfa sınırı sebebi ile yazım artık burada bitiyor.

Biz sizin

Limana

nasıl ulaştığınız

ile ilgileniyoruz



LEO MARINE



Chevron Yetkili Dist.

www.leomarine.com.tr

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.

Evliya Çelebi Mah. Okur Sok. Mercan Park Sit. No: 1/BA

info@leomarine.com.tr

TÜRK BOĞAZLARINDA MEYDANA GELEN DENİZ KAZALARININ HUKUKİ DEĞERLENDİRİLMESİ

Deniz kazaları genel anlamı ile denizde meydana gelen her türlü kaza, beklenmeyen veya irade dışı oluşan ve sonucunda maddi kayıp, hasar, yaralanma veya can kaybına sebebiyet veren olaylardır. İlerleyen teknoloji ile gemi hızları, tonajları ve sayısının artmasıyla oluşan trafik yoğunluğu ise beraberinde deniz kazaları riskini arttırmış, bu durum can ve mal kaybına neden olup çevreyi tehdit etmeye başlamıştır.

Deniz kazalarının sebepleri olarak; insan hataları, yoğun trafik, hava koşulları, coğrafi ve topografik koşullar, gemilerin seyrüsefere yönelik teknik yetersizlikleri, çevresel faktörler, ilgili yönetmelik/tüzük hükümlerinin eksik uygulanması, vb. olarak gösterilebilir ve bu şekilde listeyi uzatabiliriz. Diğer taraftan her ne kadar denizcilerin eğitimi için oluşturulmuş uluslararası standartlar (STCW) bulunmasına, deniz teknolojisindeki gelişmelerin olmasına ve emniyetin sağlanması için getirilen düzenlemelere rağmen; Torrey Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978) ve Costa Concordia (2012) deniz kazaları, halen insan faktörünün büyük bir etken olduğunu göstermektedir.

Deniz yolları da tıpkı diğer yollar gibi belirli güzergahları izlemekte ve bazı yerlerde yoğunlaşmaktadır. Bunların başında tabii boğazlar ve insan eliyle açılan kanallar gelmektedir. Boğazlar; kıtalar arasındaki iç denizleri okyanuslara, adalar ve yarımadalar arasında kısa yoldan denizleri ve okyanusları birbirine bağlayan su yollarıdır. Kanallar ise denizleri ve nehirleri birbirine bağlayarak, daha kısa yoldan ulaşım yapmak için insan eliyle inşa edilmiş yollarıdır. Ulaşım coğrafyası açısından ise boğaz ve kanallarda deniz kazalarına daha fazla rastlanılmaktadır.

Major Maritime Shipping Routes and Strategic Passages isimli çalışmada; İstanbul Boğazı, dünya deniz ticaretinin büyük ekonomileri arasında köprü görevi gören birincil rotalar üzerinde bulunmaktadır. İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nı kapsayan coğrafya, jeopolitik ve jeokültürel bir köprü niteliğiyle, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olması, büyük bir jeostratejik öneme sahip olup yüzeysel ve dip olan altı üstlü iki tabakalı akıntı sisteminin, anafor (girdap) ve orkos (güçlü ters akıntı) olması, değişken hava koşullarının bulunması, şehir içi deniz hatlarının gün boyunca yoğun bir şekilde devam etmesi, kuzey-güney zıt yönlü trafik ve gemilerin geçişi boyunca 12 kez rota değişimi gerektirmesi itibarıyla kaza riski çok yüksek bir bölgedir. Boğaz'da koyları birbirinden ayıran burunlar keskin dirsekler oluşturmakta, ayrıca bu koyların birinden diğerine geçiş özellikle sisli havalarda ya da akıntının hızlı olduğu zamanlarda gemiler için büyük tehlike oluşturur. Bunların içinde özellikle Kandilli (45 derecelik dönüş) ve Yeniköy (80 derecelik dönüş) en tehlikeli yerlerdir. Buralarda akış çok yavaştır ve gemilerin kış bölgeleri görülemez.

Türkiye'ye, İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde kontrol ve transit geçişi düzenleme hakkı veren uluslararası Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin (Montreux Convention Regarding the Regime of the Straits) 1936'da yürürlüğe girmesiyle birlikte barış zamanında gece veya gündüz fark etmeksizin, bayrağı ve hamuleleri ne olursa olsun ticari/sivil gemilerin hiçbir formalite olmadan (sağlık denetimi hariç) transit geçişleri 'tam serbest' geçiş hakkına sahip olmuştur. İstanbul Boğazı'ndan yılda 50 bini, Çanakkale Boğazı'ndan ise 40 bini aşan gemi geçmektedir ve bu günlük ortalama 130'u aşan gemiye denk gelmektedir. Yaklaşık 145 milyon ton tehlikeli yük taşınmıştır. Bu rakamlar ile İstanbul Boğazı, Süveyş Kanalı'ndan üç kat, Panama Kanalı'ndan dört kat yoğun deniz trafiğine sahiptir. İngiltere'de yapılan bir çalışmada İstanbul Boğazı'ndan 1 milyon yıllık geçişte 6 kaza olurken; bunun Süveyş Kanalı'nda meydana gelenin iki katı olduğunu belirtmiştir. Yıllık gemi geçiş sayısı açısından dünyanın en işlek su yolu olan Batı Malezya ve Sumatra Adası arasındaki 805 km uzunluğundaki Malakka Boğazı'nda, en büyük tehlike türü korsanlık iken; İstanbul Boğazı'nda en büyük tehlike; zorlu coğrafi faktörler ve seyir özellikleri dolayısıyla ortaya çıkan deniz kazası riski olarak tanımlanmıştır (Rodrigue, 2004).

Değişen küresel etkiler, pandemi döneminde deniz ticaretinin artması, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin ihracat ve ithalatlarının artması, Avrupa içi nehir taşımacılığının artışı, Hazar petrolünün boğazlar üzerinden taşınması hem tehlikeli madde taşımacılığını hem de konteyner taşımacılığında tonaj bakımından daha büyük gemilerin geçişini arttırmaktadır. Bu etkenler birleştiğinde İstanbul Boğazı'nda olası bir deniz kazasının can, mal ve çevresel etkileri hesap edildiğinde sonuçları telafi edilemez derecede büyük olacaktır. İstanbul Boğazı'nda seyir, can, mal ve çevre güvenliğini ve trafik düzenlenmesini sağlamak için 1934-1982 yılları arasında "Sol Seyir Düzeni" , daha sonra ise "Sağ Seyir Düzeni" kabul edilmiştir.

Ayrıca; yakın tarihte meydana gelen kazalar, sonrasında da bölgedeki seyir emniyetini arttırmak amacıyla deniz trafiğini düzenleyen birçok uygulama gerçekleştirilmiştir. Bu uygulamaların en kapsamlısı Boğazdaki trafiğin emniyetli ve etkin bir şekilde işleyebilmesi için gemilere bilgi, seyir yardımı ve trafik organizasyon hizmetlerini sunan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) olmuştur.

Örneğin; Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni hakkındaki tüzüğün 13. maddesine göre, gemilerin İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçiş hızı karaya göre saatte 10 deniz milidir. Buna göre gemilerin Boğazda akıntı hızına göre hız yapmaları gerekir. Bu durumda, gemiler yeterli büyüklükte dümen dinleme kuvvetini elde edemeyebilir ve özellikle keskin dönüşleri yapamazlarsa deniz kazalarına neden olabilirler.

İstanbul Boğazı'nın 20 yıllık verilere göre; kazalar en fazla ocak ayında (%13), en az ise nisan ve ekim (%5,1) aylarında olmaktadır. Kazaların en fazla olduğu saatler; 04.00- 08.00 arasında (%12,5), en az olduğu saatler ise; 16.00- 20.00 arasında (%10) olmaktadır. Kazaların en fazla 04.00- 08.00 saatleri arasında olmasının nedeni ise; uykusuzluk, yorgunluk ve meslek bıkkınlığı gibi insan hataları olarak tespit edilmiştir.

İstanbul Boğazı'nda meydana gelen kazalarda en fazla kazayı yük gemileri (karışık eşya, dökme ve kuru yük, soğutucu, konteyner ve Ro-Ro) (%43,4), en az kazayı yapan ise diğer gemiler (kum kosteri, kablo gemisi, deniz ve çamur dubası, nehir gemisi, arabalı vapur, tarak gemisi, yüzer lokanta, donanma vb.) (%1) tarafından yapılmaktadır. Kazaya en fazla yük gemileri karışmaktadır. Bunun başlıca nedeni; boğazlardan geçen yük gemilerinin çoğunun eksik donanımlı ve yaşlı olmasıdır. Yine en fazla gerçekleşen kaza türleri çatma ve karaya oturma olup; en az ise batma ve alabodur. Kazalar en fazla Boğazın en dar yeri olan Ortaköy-Çengelköy ve Yeniköy Paşabahçe arasında olan İkinci Bölgede meydana gelmiştir.

• İstanbul Boğazı'nda meydana gelen çevre, can ve mal güvenliklerini tehlikeye sokan ve petrol kirliliğine neden olan kazalardan en önemlileri:

- Zoranic-World Harmony Deniz Kazası sonucu 18.000 ton petrol denize dökülmüştür ve 20 kişinin ölümüne sebep olmuştur.

- Rus bandıralı Lutsk-Kransky Oktiabr gemileri arasında Kızkulesi'nde 01.03.1966 tarihinde çatışma olmuş ve 1.850 ton petrol denize dökülmüştür.

- Kıbrıs Rum Kesimi bandıralı Nassia isimli gemi 13.03.1994 günü 100.000 ton petrol taşıyan bir kuru yük gemisi ile İstanbul Boğazı'nda çatışması sonucu büyük bir yangın çıkmış ve 30 kişi hayatını kaybetmiştir. Denize 20.000 ton petrol dökülmüş olup Nassia yara alarak infilak etmiştir. Tanker günlerce yanarak İstanbul'u tehdit etmiş olup, oluşan çevre kirliliğinin önüne geçilememiştir.

- Malta Bayraklı M/V Vitaspirit isimli gemi 2018 yılında İstanbul Boğazı'ndaki Hekimbaşı Salih Efendi Yalısına çarpmış ve 50 m USD'lık hasara neden olmuştur.

• Boğazlarda Yaşanan Önemli Ölümlü Kazalar ise;

- 1966: Galatasaray motoru, kereste yüklü Aksaray'la çarpıştı: 13 ölü.

- 1979: Yunan tankeri Evrialı ile Rumen Independenta tankeri Haydarpaşa açıklarında çarpıştı, Independenta tankeri infilak etti: 43 ölü.

- 1994: Rum tankeri, Sea Broker adlı şileple çarpıştı: 27 ölü.

İstanbul Boğazı, risk haritasına göre küçük gemilerin, büyüklere oranla daha fazla kazaya karıştığı ve Boğaz'daki kazaların başlıca nedenlerinden birinin pilotaj eksikliği olduğu sonucuna varılmıştır. Montrö'ye göre de bir gemi Türk limanlarına uğramayacaksa ve özel bir durumu yoksa, kılavuz kaptan almak zorunda değildir. Yine Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü madde 27'ye göre trafik kontrol merkezince Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir. İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapacak gemilerin kılavuz kaptan tavsiyeleri ile geçiş yapmaları da kazaların azalmasında önemli bir rol oynamaktadır. Ücretli kılavuz almak veya römorkör istemek ihtiyari olup, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemilerin yaklaşık %45'i kılavuzluk hizmetinden faydalanmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1291. maddesine göre; gemi, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumludur. Gemi zorunlu sevk kılavuzu tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumlu değildir. Başka bir ifadeyle, geminin sevk ve idaresinin kılavuza bırakılması zorunlu değilse, kılavuzun kusuruyla meydana gelen hasardan donatan sorumlu olmaktadır.

Danıştay 13. Dairesi 2010/1933 Esas 2015/686 Karar numaralı ve 23.2.2016 tarihli kararında Türk Boğazları'nın, ülkemizin milli güvenlik stratejisinin bir parçası olması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi gerek Boğazlarda kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin devletin gözetim ve denetimi altında verilmesi gerektiği, ülkemizde denizcilikle ilgili kamu hizmetlerinin tek bir kamu otoritesi tarafından yürütülmesi, sektörün sorunlarının çözümü ve regülasyona gidilmesi hususunda büyük önem taşıdığı vurgulanmıştır.

Türk Hukukunda kılavuzluk uygulamalarına ilişkin önemli bir içtihadı birleştirme kararı mevcuttur. Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kurulu'nun E.1954/26, K. 1955/4 ve 16.03.1955 tarihli kararından özetle; içinde kılavuz bulunan Mısır bayrağındaki bir geminin Galata rıhtımına yanaşırken rıhtımda bağlı ve hareketsiz halde bulunan bir vapura çarparak vapura ve rıhtıma verdiği hasar nedeniyle açılan davada kılavuzun, kaptanın danışmanı olması ve geminin seyir ve manevralarından sorumluluğun tamamen kaptanda olması nedeniyle oluşan zarardan donatanın sorumlu olduğuna karar vermiştir. Yargıtay da donatanın sorumsuzluğunun sadece geminin sevk ve idaresinin kılavuza bırakılmasının zorunlu olduğu durumlarda kabul edileceği görüşündedir.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından boğazlardan geçiş yapan kazaların büyük oranda kılavuz kaptan kullanılmadığından meydana geldiğini önemli belirtmekte olup; gemilerin bu zorlu su yolunu geçerken kılavuz kaptanın eşlik etmesi önemle tavsiye edilmektedir. Ayrıca boğazlardan geçiş yapacak gemilerin COLREG 72 kurallarına riayet ederek geçişlerini yapmaları da kazaların önlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

KAYNAKLAR

- Torrey Canyon * Z. O.: Liability for Oil Pollution and Collisions, London – Hong Kong 1998, s. 211; Hooke, N.: Maritime Casualties (1963-1996), 2.ed., London 1997, s. 635.
- Costa Concordia * "Costa Concordia captain not solely to blame, says prosecutor". The Guardian. Retrieved 26 January 2012.
- The Geographical Importance of the Bosphorus Strait – Nuran TASLIGIL
- The Evaluations on the Regulation for Investigation and Examination Maritime Casualties and Maritime Incidents – Ismail DEMİR
- Collision Law at Sea – Didem ALGANTURK LIGHT
- İstanbul Boğazındaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Analizi ve Zararsız Geçiş Koşullarının Değerlendirilmesi- Nur Jale ECE



Av. Cem CONGAR
Genç Deniz Hukukçuları
Derneği Başkanı



Cruise gemisinin çalışma şartlarından bahseder misiniz?

Tabii ki çalıştığınız herkes dört dörtlük değil ama daha rahat çalışma şartları var. Çalışma saatinizi doldurduktan sonra dinlenmiş olmanıza özen gösteriliyor. Her işin başında "iş güvenliği" geliyor ve bu güvenlik anlayışı sözde kalmıyor. Uygulanmaması durumunda çok katı cezalar uygulanıyor. Kimse iş saatleri dışında ne giydiğiniz, kimle konuştuğunuza, ne yaptığınıza karışmıyor ve yargılamıyor. Günlük 10 saat çalışma saatimi doldurduktan sonra spor salonuna gidip sporumu yapabiliyorum, akşam bingo gecesine, karaokeye, film gecesine katılabiliyorum ya da arkadaşlarımla eğlenebiliyorum.

Merhabalar Hande Hanım bize kendinizi tanıtır mısınız?

Ben Hande İpek Yamanel. 1995 Ankara doğumluyum. Asker bir aileden geliyorum. 2013'te İzmir Atatürk Anadolu Lisesi ardından 2018'te Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinden mezun oldum. Mezun olduktan sonra Amerika'ya dil okuluna gittim. 2019 yılında da yük gemilerinde 2. Zabit ve 3. Zabit olarak çalıştım. 2021 yılı itibarıyla da Virgin Voyages isimli kruvaziyer şirketinde 3. Zabit olarak çalışmaya devam ediyorum.

Denizcilik sektörüne adım atarken sizi etkileyen etkenler nelerdi?

Üniversiteye hazırlandığım yıl kafamda belirlediğim bir bölüm yoktu. Önce sınava girer, puanlar açıklanır ve ona göre seçerim diye düşünüyordum. Sınava girdiğim yıl sayısal alanında 25 bin sıralama yaptım. Standart bir mühendislik okumak istemiyordum. Aklımda mimarlık vardı. Tercih listesi için araştırma yaparken bir gün babam; "Böyle bir bölüm varmış arkadaşımın oğlu geçen yıl başlamış, bakmak ister misin?" dedi. Bizim ailede de hiç denizci yok. İlginç geldi meslek, Dokuz Eylül Üniversitesi ailemin evine 15dk mesafede, fakülteye gidip öğretmenlerle konuştuk, mesleği anlattılar. Hem çalışma ortamının farklılığı hem maddi gelirinin yüksek olması hem de prestiji beni etkileyen unsurlar oldu.

Meslek hayatınızın ilk yıllarında konteyner gemi tipinde çalışmışsınız. Bize konteyner gemilerinde edindiğiniz tecrübelerinizden bahseder misiniz?

Konteyner gemisinde uzun saatler uykusuz kalmayı, işleri daha hızlı halletmeyi ve sabrı öğreniyorsunuz. Kontratlarımın çoğunda her gün başka liman yapıyorduk, çoğu zaman da günde 2-3 liman yapıyordu. Bunun bana faydaları, manevra tecrübemin çok fazla olması ve zaman yönetimimi iyi geliştirmiş olmam. Çünkü manevralar ve liman vardiyaları arasında artakalan zamanda da iş güvenliği veya rota planlaması gibi işlerinizi tamamlamanız gerekiyor. Uykunuzdan feragat edip bu işleri tamamlıyorsunuz. Onda da ne kadar hızlı olursanız o kadar dinlenme süreniz kalacağı için işleri maksimum verimle halletmenin yolunu buluyorsunuz. İşinizde ne kadar iyiyse o kadar hızlı bitirirsiniz.

Cruise gemisi serüveninizi anlatır mısınız? Her şey nasıl başladı?

Kruvaziyer gemilerinde çalışmanın olasılığını daha üniversiteyken sorgulamaya başlamıştım. 'Neden oralarda çalışmıyoruz?' ve 'Neden Türk almıyorlar?' gibi soruları düşünüyordum. Kendimi bu alanda geliştirmeye karar verdim. Yabancılarla çalışmak için çok iyi bir İngilizcenin gerektiğini bilmek zor değil, bu yüzden mezun olur olmaz New York'a gittim. Yabancı dilimi geliştirdikten sonra yabancı şirketlere başvurduğum ama tecrübe istediler. Ben de stajımı yaptığım ve memnun olduğum şirketimde devam ettim. Açıkçası çok yoğun bir şekilde çalışsak da çalıştığım insanlarla ve şirketin olanaklarından çok mutlu idim. Her şirkette olduğu gibi çok iyi insanların yanında, çalışmak istemeyeceğiniz türden insanlar da denk gelebiliyor. Benim bu kruvaziyer iş başvuru sürecim gemide kadınla çalışmak istemeyen ve üstümde egosunu tatmin etmeye çalışan bir kaptana denk gelince "Ben bu insanın egosunu tatmin edecek bir zabitten daha fazlasıyım." farkındalığı geldiği zaman kruvaziyer şirketi için iş başvurumu yaptım. Kendisi kadınlar için gemi hayatının uygun olmadığını daha çok "kibar" işler için uygun olarak düşünse de benim Türkiye'nin kruvaziyer gemisinde çalışan ilk kadın zabitlerinden biri olmamı sağladı bir bakıma. Şöyle bir şey de var ki insanın konfor alanından çıkması kolay değil. Maaşım zamanında yatıyordu, çalıştığım insanlar genel olarak iyiydi, kontratlarım kısaydı, tatil sürecim istediğim kadardı, aslında baktığınızda her şey güzeldi ama hayatta bir adım daha öne geçmek istiyorsanız o konfor alanından çıkmanız gerekiyor ve bu olay da benim adım atmamı sağladı.

Çeşitli gemi tiplerinde çalışmış biri olarak Cruise gemisinin diğer gemi tiplerine göre zorlukları nelerdir?

Her gün manevra var, eğer benim gibi konteynerdan veya günaşırı liman yapan bir gemiden gelmiyorsanız sizi çok zorlayacak bir yoğunluğu var. Taşdığınız şey yük değil can. Bunun sorumluluğundan gelen çok fazla eğitim, talim, iş yükü var. Kargo gemisinde her şey bir süre sonra rutine bağlayabiliyor ne yazık ki; ama kruvaziyer sektöründe kullanılan her şey güncel teknolojiyi takip ediyor. Bu yüzden siz de sürekli eğitim sürecinde oluyorsunuz. Şunu da söylemem gerekiyor ki alkol politikaları ne kadar önemli olsa da bazı gemi tiplerinde bu kurallar aşılabiliyor ama kruvaziyer sektörü bu konuda çok katı. Alkol almak yasak değil ama alabileceğiniz alkol miktarı belli ve sarhoş olarak ihbar edilirsenez ertesi gün elinizde valizle iskelede buluyorsunuz kendinizi. Ben kargo gemisindeyken "kadın" zabit olmanın da verdiği sorumlulukla asla alkol almıyordum ama belki bazı insanlar için bu katı kurallar zorlayıcı olabilir.

Gemide herhangi bir güvenlik tehlikesi ile karşı karşıya kaldınız mı? Karşılaştıysanız ne gibi önemler aldınız?

Stajımda bir sarkıntılık olayı yaşamıştım. Yapmam gerekenleri yapip, üstlerime bildirdim ne yazık ki hiçbir önlem alınmadı ve şikâyetim halı altına süpürüldü. Ben de güvenliğim için kendi önlemlerimi almak zorunda kalmıştım. İkinci olay olarak radarlar açıkken, 40 derece güneş altında ve 21knot hız yapan gemide (**nispi rüzgâr 30knot civarıydı**) fener korumalıklarını boyanmam istemişti. Fiziki açıdan tehlikeli bir işti ve meslekte yeniydim, "ne söylenirse yapılması gerektiği" öğretildiği için düşünemedim ve yaptım. Şu an olsa gerekçelerimi üstlerime bildirir ve güvenlik önlemlerinin alınmasını isterdim, alınmıyorsa da işi yapmazdım. Kruvaziyer gemisinde karşılaştığım bir olayı anlatayım. Çok kalabalık bir ortamda çalışıyorsunuz, sosyal ortam çok aktif, her milletten insan var ve bazen alkol kullanımlarında aşırıya kaçılabilir ne yazık ki. Christmas kutlamaları sırasında sarhoş bir personelin arkam dönükken beni omzumdan yakalayıp çektiği ve sarılmaya çalıştığı bir olay yaşandı. Arkadaşları hemen kendisini alıp oradan götürdüler ve benden özür dilediler, amiri 10 dakika sonra gelip benden özür diledi ve gerekeni yapacağını söyledi. Bu şahıs makine bölümünden biriydi ve ertesi gün **Deputy Chief Engineer, Chief Engineer ve Deputy Captain** yanıma gelip o kişinin savunmasını aldıklarını ve eğer ben kendimi güvende hissetmiyorsan bir daha benle aynı gemide çalışamayacağını hatta onu işten çıkarabileceklerini söylediler. Bu örnek bir şirket prosedürü. Yolcu veya yük gemisi fark etmez hepsinde bu tür iş güvenliği ve emniyet durumlarında izlemeniz gereken şirket prosedürleri vardır. Birimler ne kadar farklı isimlendirilse de yapmanız gereken kendi amirinize/üstünüze gitmek, eğer hâlâ gerekli önlem alınmıyorsa şikâyetinizle amirinizin bir üstüne çıkmanız gerekir.

Stajlarınızı RO-RO ve Konteyner gemi tiplerinde yapmışsınız. Biz öğrencilere güverte stajlarında neler önerirsiniz?

Benim RO-RO ve Konteyner seçmemin belli başlı sebepleri vardı. İlk kısa stajlarımı RO-RO şirketinde yaptım, en çok stajyer alan şirketlerden birisi ve hepinizin aşına olduğu gibi kısa staj bulmak çok zor. Uzun stajımı ve meslekteki ilk kontratlarımı da konteyner gemisinde tamamladım. Bunun nedeni ise çok sık Türk limanı yapması, kontratların kısa olması ve kontratım dolduğu anda inebilme şansımın olması gibi sebeplerdi. Benim önerim stajlarınızı farklı gemi tiplerinde yapmayı deneyin, böylece mezun olduğunuzda hangi tipte çalışmak istediğinize daha rahat karar verebilirsiniz. Gemi yaşamında ise; size meslektaşları gibi davranmak, bir şeyler öğretmek yerine sizi ezmeye çalışan, sizin üzerinizden egosunu tatmin etmeye çalışan, sizi küçük gören üstleriniz her zaman olacak. En güzel şirkette de çalışsanız, bir tane bile olsa bu zihniyette bir kaptan veya mühendis size denk gelebilir. Unutmayın ki bu tür insanlar her sektörde var. Yapmanız gereken haklı olduğunuz hiçbir konuda saygı çerçevesinde kendinizi ezdirmemek. Bunun için de yapmanız gereken en önemli şey kendinizi sürekli geliştirmek ki kendinizi bilginizle savunabilmek o tür insanlara en iyi cevaptır. İşten bile atılsanız emin olun bu sektörde iş bitmiyor, işinizde iyiyeniz başka bir şirkette yine iş bulursunuz. Ama torpilsiz olmuyor diye düşünmeyin, yabancı şirketler torpiline değil kalifiye biri olup olmadığınızı bakıyor. Stajyer bile olsanız sırf size o iş verildi diye tehlikeli gördüğünüz bir işi yapmayın. Gidin güzelce düşüncenizi ve nedenini anlatın. Gerekli önlemler alınmıyorsa yapmayın. Son yıllarda güvenlik önlemleri alınmadığı ve işler prosedürüne uygun yapılmadığı için vefat eden kaç stajyer, zabit var. Ne yazık ki, şirketlerde bazı şeyler yanlış yürüyor ve okullarda "stajyersin, söylenen her şeyi cevap vermeden yapmak zorundasın" düşüncesi empoze edilebiliyor fakat stajyer bir iş gücü değildir. Stajyer olarak sizin göreviniz iyi bir gözlemci olup, işleri stajınız bittiğinde mesleği yerine getirebilecek en iyi düzeyde öğrenmektedir. Umarım sizi ucuz işçi olarak değil, ileride yanında çalışacak meslektaşları olarak gören ve ona göre eğiten insanlarla çalışırsınız. Stajlarınızda alabildiğiniz tüm bilgileri alın. Gemideki kitaplardan, seyirlerden, operasyonlardan faydalanın. Dördüncü kaptanın peşinden ayrılmayıp iş güvenliği konusunda kendinizi geliştirin. Üçüncü kaptanın peşinden ayrılmayıp nasıl seyir planı hazırlandığını, ECDIS'in yayınlarının nasıl güncellendiğini ve seyir ekipmanlarının bakımlarının nasıl yapıldığını öğrenin. İkinci kaptanın peşinden ayrılmayıp bakım işlerini, insan yönetmeyi ve yük elleçlemeyi öğrenin. Stajyer olarak tek göreviniz öğrenmek, öyle ya da böyle 12 ayınızı gemide stajyer olarak geçireceksiniz, bu 12 ayı yatarak çöp etmek de sizin elinizde, sürekli öğrenerek dolu bir 12 ay geçirmek de sizin elinizde. Benim önerim ömrümüzden 1 yıllık bu süreci boş harcamayın.

Cruise gemisinde çalışmak isteyen arkadaşlara neler önerirsiniz? Bu yolda kendilerini nasıl geliştirmeliler?

En önemlisi dil. İngilizcenizin çok iyi olması lazım. Kargo gemisinde Hindistanlı ve Filipinli mürettebatla çalışanlar vardır ama emin olun aynı şey değil, mürettebat içerisinde ana dili İngilizce olmayan insanlar var tabii ki ama "makine" ve "köprü üstü" departmanlarında ana dili İngilizce olan çok zabıt ve mühendis var. Örneğin Amerikan, İngiliz, İrlandalı ve Yeni Zelandalı zabıtların ana dilleri İngilizce. Bazen onları anlamak, aksan farkından ve kullandıkları farklı kelimelerden dolayı zor olabiliyor. Şöyle anlatayım, İngilizlerin bile kendi içlerinde aksanları o kadar farklı ki bazen birbirlerini anlamakta zorlanıp cümleyi tekrarlatmak zorunda kalıyorlar. Bu yüzden İngilizcesi 'Intermediate' ve altındaki seviyelerde olan insanlarla kurduğunuz iletişimin yeterli olduğunu düşünmeyin. İngilizcenizi en azından 'Upper Intermediate' düzeye getirdikten sonra da geriye kalan tek şey mesleki bilgi ve saygı. Kruvaziyer sektöründe kişiliğinize de çok bakıyorlar, kendi şirketim için şunu söyleyebilirim ki mesleki bilginiz ne kadar iyi olursa olsun, insan ilişkileriniz kötü olması, alkol ya da uyuşturucu sorunu, ego tatmini, sarkıntılık ya da herhangi bir ayırım yapmanız durumunda kapının önüne koyuluyorsunuz.

Örnek aldığınız bir idolünüz var mı?

Bu soru hakkında çok düşündüm ama mesleki bir idolüm yok. Okulda kendime mentor olarak aldığım insanlar vardı, üzerimde Tolga Çetin ve Müge Büber'in çok hakkı var. Bir idol belirlemek güzel bir şeydir ama ben spesifik olarak şu kişiyi idol aldım diyemiyorum. Genel normları hiçe sayarak ilkleri başarmış herkes beni büyülüyor. Kendime de hep bunu hedef koyuyorum. Başkası şimdiye kadar yapmadı ya da yapamadı diye o şey imkânsız olmuyor. Tarihte birilerini idol almak isterseniz size bir sürü insan sayabilirim; Sabiha Gökçen, Adile Ayda, Lale Orta, Gül Esin, Seher Aytaç, Canan Dağdeviren, İlayda Şamilgil, Tutya Yılmaz... Bu liste böyle uzar gider ama herkesin ortak noktası pes etmemek, daha çok çalışmak, size vurulan gemlerin ve önyargıların ötesine geçmek

Milli Taekwondo sporcusu olduğunuzu biliyoruz. Sporcu kimliğiniz size iş hayatınızda nasıl bir artı sağladı ve Cruise gemilerinde çalışırken spor hayatınıza devam edebilme imkanlarınız nasıl, bundan bahsedebilir misiniz?

Babam asker ve kendisi de gençken profesyonel atletmiş. Bunların etkisiyle kardeşimi ve beni küçük yaşta spora yönlendirdi. 10 yaşında amatör olarak Taekwondo'ya başladım, 15 yaşında turnuvalara katılmaya başladım, 18 yaşında milli sporcu oldum. Sporla büyüdüm, bunun da iş hayatında bana artısının çok olduğunu düşünüyorum. Spor, insanın kişiliğini de güçlendiriyor. Daha disiplinli, başarılı, hedefe odaklı, planlı, sabırlı, seri düşünen ve hareket eden biri oluyorsunuz. Sporcu disiplinini öğrenip hayatınıza adapte edebilirsiniz o bile çok şeyi değiştirir. Bir dövüş sporuyla ilgilenmenin bir kadın için gerekli olduğunu düşünüyorum. Sadece gemi için değil; sokaklar için de. Bu durum mesleki yaşantımda da bana çok şey kattı. Kadınların ekstra ezilmeye çalışıldığı bu meslekte kendine güvenmek çok önemli. Yıllarca bu sporu yapmış olmanın getirdiği fiziksel ve zihinsel gücü de; milli sporculuğun bana verdiği ekstra özgüveni de her zaman hissediyorum. Gemide eğer spor salonu varsa spor yapmaya devam edebilirsiniz tabii ki ama ben konteyner gemisinde yapmaya fırsat bulamıyordum açıkçası. Şu an kruvaziyer gemisinde kullanabileceğim geniş bir spor kompleks; kardiyo, ağırlık, pilates, spinning ve basketbol bölümleri var. Çalışma saatleri dışında istediğim şekilde kullanabildiğimiz alanlar mevcut.

Gelecek planlarınız nelerdir ?

Mesleğimi iyi bir şekilde yapıp, çalıştığım şirkette bizi en iyi şekilde temsil etmeye devam etmek istiyorum. Şu anki kariyerim birçok kişiye örnek olabilir, farklı yol açabilir bu yüzden bilgi ve birikimlerimi de paylaşmayı planlıyorum sosyal medyada. Aynı zamanda birikim yapıp ticaret yapmayı planlıyorum.

Hande İpek YAMANEL

Uzakyol Vardiya Zabiti
Virgin Voyages

DENİZ KİRLİLİĞİ İLE İLGİLİ ÖNEMLİ HUKUKİ DÜZENLEMELER

Bilindiği üzere, çağımızda dünyanın en önemli sorunlarının başında çevre kirliliği sorunu gelmekte, denizlerin kirlenmesi konusu da, bu sorunun önemli bölümünü oluşturmaktadır.

Son günlerde, Marmara denizinde görülen “deniz salyası” veya “musilaj” olarak da anılan ve denizleri ve buradaki yaşamı olumsuz etkileyen olaydan sonra, deniz kirliliğinin önlenmesi konusu gündemde önemli bir yer almış bulunmaktadır.

Bu açıklamalara rağmen, Marmara denizinde bu şartların oluşmasının sebebi yani, bu kirlenmenin nedeni henüz tam olarak tespit edilmemiş olup, bu konuya ilişkin tartışmalar sürmektedir.

Bu konuda, bilimsel çevrelerce yapılan genel açıklamalarda, “deniz salyası” veya “musilaj” oluşumunda, deniz suyundaki mikroorganizmaların aşırı artarak ortama organik bileşikler salgıladıkları, bu organik bileşiklerin deniz suyunun etkisi ile şişerek görünür hale geldikleri ileri sürülmektedir. Ancak bunun için de deniz suyuna azot ve fosfat girmesinin ve su sıcaklığının da artması gerektiği ayrıca belirtilmektedir. Yine bu konuda bir görüş, bunun küresel ısınmaya bağlı olduğu yönünde iken, diğer bir görüş bu kirlenmenin asıl nedeninin, kara kaynaklı olduğu ve yeterli arıtma yapılmadan denize verilen atık sularının olduğu yolundadır. Bu arada bu iki etkenin de birlikte bu sonucu hazırladığı da açıklanmaktadır.

Konunun güncelliği ve önemi dikkate alınarak, aşağıda deniz kirliliği ile ilgili uluslararası ve ulusal mevzuat kısaca açıklanmıştır. Ancak, bunların uygulanabilmesi için öncelikle kirliliğin sebebinin tam olarak bulunması ve insan kaynaklı ise, failin tespiti gerekmektedir. (Bu arada çevre “Belediyeleri”nin ve “Marmara Belediyeler Birliği”nin” konuya ilişkin görev ve sorumlulukları ise ayrı bir inceleme konusudur)

I) GENEL OLARAK, DENİZ KİRLİLİĞİ VE KONUYA İLİŞKİN ÖNEMLİ DÜZENLEME

Yukarıda özetlenen açıklamalardan da görüleceği üzere, denizlerin kirlenmesi çeşitli nedenlerden ileri gelebilmektedir. Bunların bir bölümü, yer kabuğunun jeolojik hareketler sonucu açığa çıkan maddelerden etkilenmesi gibi “doğal nedenlere” dayanmakta, kirliliğin çok önemli bir kısmı ise “doğal olmayan nedenler”den kaynaklanmaktadır. Asıl tehlike oluşturan deniz kirlenmeleri de bu bölüm içerisinde yer almaktadır.

“Doğal olmayan nedenlerden” kaynaklanan deniz kirliliği, karadan, havadan ve denizdeki sabit tesislerden veya gemilerden meydana gelebilmektedir. “Doğal olmayan nedenler”le kirlenmeler; denize sintine basılması, kirliliği balast boşaltılması, çöp/atık dolu varillerin, kapların denize bırakılması gibi “İradeli Kirlenmeler” ile çatma, karaya oturma gibi deniz kazaları sonucunda gemilerden yakıt ve çevreye zararlı diğer maddelerin denize dökülmesi, yakıt alımı sırasında denize kaçırılması gibi “İradeli Olmayan /Kazalardan Doğan Kirlenmeler” olarak iki bölüme ayrılmaktadır.

Deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda bir çok ülke ve bu arada Türkiye tarafından, idari, cezai ve oluşan zararların giderilmesine yönelik hukuki sorumluluğa ilişkin “Ulusal Hukuki Düzenlemeler” yapılırken, denizcilik ve deniz hukukunun uluslararası niteliği dikkate alınarak, özellikle denizcilik ile ilgili uluslararası kuruluşların çalışmaları ile bu konuda uluslararası düzenlemeler de yapılmıştır.

Çatma, karaya oturma gibi deniz kazalarında, olaya karışan gemilerden oluşan deniz kirliliği ve çevre zararı ile, gemilerin yük olarak (cargo) taşıdıkları petrol türevlerinden veya diğer tehlikeli ve zararlı maddelerden doğan kirlenmeler ile yakıt olarak (bunker) taşıdıklarından yükten doğan kirlenmeden doğan sorumluluk konuları farklı uluslararası ve ulusal hukuki düzenlemelere konu olmuştur.

Deniz kazalarının ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda bir çok ülke ve bu arada Türkiye tarafından, idari, cezai ve oluşan zararların giderilmesine yönelik hukuki sorumluluğa ilişkin “Ulusal Hukuki Düzenlemeler” yapılırken, denizcilik ve deniz hukukunun uluslararası niteliği dikkate alınarak, özellikle denizcilik ile ilgili uluslararası kuruluşların çalışmaları ile bu konuda yapılmış “Uluslararası Hukuki Düzenlemeler” de dikkate alınmıştır.

Bu nedenle iç hukuka ilişkin düzenlemelerden önce, konuya ilişkin uluslararası düzenlemeler hakkında kısaca bilgi verilecektir.

II) ULUSLARARASI HUKUKTAKİ DÜZENLEMELER

Konuya ilişkin uluslararası düzenlemeleri: “Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Düzenlemeler”, “Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Düzenlemeler” “Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Uluslararası Hukuki Düzenlemeler” olarak üç başlıkta incelemek gerekmektedir.

1) “DENİZ KİRLİLİĞİNİN ÖNLENMESİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

A) “UNCLOS” (BMDHS) DAKİ DÜZENLENME:

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 192 ile 237. maddeleri

arasındaki KISIM XII. “Deniz Çevresinin Korunması ve Muhafazası” ile ilgili önemli bir düzenleme içermektedir. Bu düzenlemede devletlerin, deniz çevresini korumak ve muhafaza etmekle yükümlü oldukları açıklanarak; doğal kaynakların işletilmesi konusunda devletlerin egemen hakları, deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesine, kirliliğin azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına yönelik tedbirler, konuya ilişkin evrensel veya bölgesel işbirliği, bilimsel kriterlere göre düzenleme yapılması, kirliliğe karşı acil planlar, kalkınmakta olan devletlere bilimsel ve teknik yardım, kirlenme tehlikelerinin ve kirliliğin etkilerinin sürekli izlenmesi, deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesini, azaltılmasını ve kontrol altına alınmasını amaçlayan uluslararası düzenleme ve iç hukuk, gemilerden kaynaklanan kirlilik (md. 211), bayrak devletinin bu konudaki yetkileri (md. 217), liman devletinin yetkileri (md. 218), kirliliğe engel olmak amacı ile gemilerin denize elverişliliğini kontrol önlemleri (md. 219), kıyı devletinin (sahildar devlet) yetkileri (md. 220), bir deniz kazasından sonra kirliliği önlemeye yönelik önlemler (md. 221) teminatlar ve sorumluluk, hususları düzenlenmiş ve devletlerin bu konudaki görev ve yetkileri açıklanmıştır.

B) “SOLAS” SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME,

IMO'nun çalışmaları sonucunda hazırlanan, Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) 1974 The International Convention for the Safety of Life At Sea (1974) ve İlgili Protokolleri (1978 ve 1988) genel olarak “deniz güvenliğine”, ilişkin düzenleme olmakla birlikte, deniz kirliliğinin önlenmesi açısından da önemli sayılabilecek teknik düzenlemeler de getirmiştir. Denizde can emniyeti sözleşmesinin amacı; gemilerin yapımı ekipmanı ve işleyişi konusunda emniyet/güvenlik standartlarını belirlemek olup, bu amaç doğrultusunda, gemilerin bayrak devletleri, bu anlaşmada belirtilen emniyet/güvenlik standartlarını gemiler için sağlamayı ve bunları ispatlamak için gereği gibi sertifikalandırmayı, anlaşma gereklerini yerine getirmediğinden şüphelenilen gemileri denetlemeyi kabul etmektedirler.

C) “MARPOL” SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Gemilerden Doğan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme ve ekleri ile Bu Sözleşmenin Tadiline İlişkin Protokollerde, (MARPOL 1973–1978) “International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships,(1973) (as modified by the Protocol of 1978 relating thereto) (MARPOL 1973–1978)(Annex I/II MARPOL 1973–1978 Ek: III, (Annex III). MARPOL 1973–1978 Ek: IV, (Annex IV). MARPOL 1973–1978 Ek: V, (Annex V). MARPOL Protokolü (1997) ve Ek: VI, “MARPOL Protocol (1997) and (Annex VI)”. MARPOL 73/78: deniz kirliliğine ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.

D) “OPRC” SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Denizde Petrol Kirliliğinde Hazırlıklı Olmaya, Karşı Koymaya ve İşbirliğine İlişkin Uluslararası Sözleşme (OPRC, 1990), “International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (OPRC, 1990)”de de deniz kirliliğinin önlenmesine, azaltılmasına yönelik hükümler bulunmaktadır.

Deniz Kirliliğine Hazırlıklı Olma ve Müdahale Anlaşması gereğince; bu anlaşmaya imza atan ülkelerin, olası bir petrol kirliliğine karşı hazırlıklı olmak amacıyla kendi ulusal otoritelerini görevlendirmesi, bölgesel acil müdahale planlarını hazırlamaları, ihbar alındıktan sonra görevli personel ve müdahale ekiplerini göndermeleri gerekmektedir.

E) “INTERVENTION” SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME



Açık Denizlerde Petrol Kirliliği Yaratabilecek Kaza Olaylarına Müdahale Edilmesi ile İlgili Uluslararası Sözleşme (INTERVENTION, 1969), "International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties INTERVENTION, 1969" de bu konuda yine önemli düzenlemeleri içermektedir. Bu sözleşme esas itibarı ile açık denizlerde petrol kirliliği yaratabilecek olaylar ile ilgili olmakla birlikte, bu kirliliğin kıyı ülkelerini tehdit etmesi durumunda büyük önem kazanmaktadır. Bu düzenleme, (INTERVENTION, 1969), kıyı devletlerinin, bir deniz kazasından sonra kıyılarını veya bu konuya ilişkin ulusal çıkarlarını tehlikeye düşüren veya tehdit eden petrol kirliliğinin önlenmesi, azaltılması, ortadan kaldırılması için gereken önlemleri açık denizlerde de almaya hakları bulunduğu yolunda hüküm taşımaktadır. Ancak, kıyı devletlerine açık denizlerde tanınan bu yetkinin, başta gemilerin bayrak devletleri olmak üzere ilgililerle donatan ve yük sahipleri ile görüşüldükten ve şartlar imkan verdiği takdirde, bu amaç için atanan bağımsız sörveylerin görüşleri alındıktan sonra zorunlu görülmesi halinde ancak kullanılabilirliği kabul edilmektedir. Sözleşme'de öngörülen hallerin dışında müdahalede bulunan devletin de bu önlemlerin alınmasından doğan zararları karşılamak zorunda olduğu açıklanmaktadır. Bu sözleşme harp gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan, münhasıran kamu hizmetinde kullanılan devlet gemileri hariç tüm gemilere uygulanmaktadır.

F) "DUMPING" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME:

Atıkların/Çöplerin ve Diğer Maddelerin Boşaltılmasından/Atılmasından Doğan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme (LDC, 1972), "Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters (LDC, 1972)". Londra Konvansiyonu olarak da bilinen bu Sözleşme'nin 1978 değişiklikleri ile 1996 Protokolü de (LDC Protocol, 1996) bulunmakta olup konumuz açısından bu düzenlemede önemlidir.

G) "AFS" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME:

Gemilerdeki (Zarar Verici) Zehirli Boya Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, "International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS, 2001)". Bu Sözleşme ile gemilerin karına boyanmasında kullanılan ve gemilerin su altı kesimlerinde kekamoz oluşmasını önleyici zehirli boya boyaların denize ve çevreye vereceği zararın önlenmesi amaçlanmaktadır. Gemilerdeki (Zarar Verici) Zehirli Boya Sistemlerinin Kontrolüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, (AFS) deniz kirliliğinin önlenmesi açısından son derece önemlidir.

H) "BALAST" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Gemilerin Balast (Safra) Sularının ve Birikintilerinin Kontrol ve Yönetimine İlişkin Uluslararası Sözleşme, (BWM, 2004) "International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM, 2004)" de yine deniz kirliliğinin önlenmesi ve kirliliğin ve zararlı yosun ve deniz canlılarının bölgeden bölgeye, ülkeden ülkeye taşınmasının önlenmesini açısından son derece önemli bulunmaktadır.

I) "SALVAGE" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Denizde Kurtarmaya İlişkin Uluslararası Sözleşme (SALVAGE, 1989), "International Convention on Salvage at Sea (SALVAGE, 1989)" de de kirliliğinin önlenmesine ilişkin düzenleme bulunmaktadır. Bu sözleşmenin 14. maddesi ile getirilen "Special Compensation" düzenlemesi ile 1910 konvansiyonunda yer alan "no cure-no pay" esası terk edilmiş "no cure little pay" esası kabul edilmiştir. Buna göre kurtarma faaliyeti sonunda gemi veya yükünden her hangi bir malvarlığı kurtarmayanlara da, eğer deniz kirliliğini önleme konusunda başarılı olmaları halinde sigortacıların özel bir tazminat ödemeleri imkanı sağlanmıştır. Bu düzenleme ile güdülen amaç, malvarlığı kurtarılması ihtimali az görülen hallerde de kurtarıcıları olaya müdahaleye teşvik etmek ve bu şekilde deniz çevre kirliliğinin önlenmesini veya asgariye indirilmesini sağlamaktır.

2) "HUKUKİ SORUMLULUĞA" İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

A) CLC SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Petrol Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme (CLC, 1969 ve 1976, 1992 Protokolleri) "International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC, 1969)" ye göre, 2000 tondan fazla yakıt taşıyan tankerlerin sebep oldukları kazada donatan sorumluluk olacak, gerekli mali sorumluluk sigortalarını yaptıracak, teminatlarını bulunduracaktır. Personel hataları donatanın sorumluluğu kaldırmamaktadır. Anlaşma balastlı tankerleri kapsamamaktadır. Protokolün tankerlerden dökülen "persistent oil" in neden olduğu deniz kirliliği zararlarına uygulanacağı açıklanmıştır. Ancak "persistent oil" in tanımı yapılmamış olsa da, konu ile ilgili rehberden, "persistent oil" tabirinin "ham petrolöl, fuel oil" ağır (kalın) dizel ve yağlama yağlarını kapsadığı, gazolin, kerosen ve hafif (ince) dizelin bu tanıma girmediği; düzenlemenin uygulama alanı dışında kaldığı anlaşılmaktadır. 1992 Protokolü, konvansiyona taraf ülkelerin egemenlik alanlarında, karasularında ve münhasır ekonomik bölgelerinde (EEZ) meydana gelen zararları kapsamamaktadır. Tankerin bayrağı ve donatanın uyuşuğu uygulamaya etkili bulunmamaktadır.

Düzenlemede kirlilik zararı, bulaşmanın neden olduğu kayıp ve zararlar olarak tanımlanmaktadır. Zarar kar kaybını içermemekte, tazminat sadece doğrudan zararlarla kirlenmiş çevrenin eski haline getirilebilmesi için yapılan makul masrafları karşılamaktadır. Kirlenme zararı kavramı, üye devletlerin egemenlik alanlarında, karasularında ve münhasır ekonomik bölgelerindeki kirliliğin önlenmesi, azaltılması masraflarını da karşılamakta, önleyici önlemlerin (preventive measures) denize yakıt kaçırılmamış olsa dahi kaçınılmaz ve çok ciddi bir kirlilik tehlikesi olması şartı ile karşılanması öngörülmektedir.

B) "FUND" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Uluslararası Bir Fon Kurulmasına

İlişkin Uluslararası Sözleşme, (FUND, 1971) ve Protokolleri (1992) "International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND, 1971)". Fon kurulmasına ilişkin bu düzenleme ile 1969 CLC Anlaşması gereği, meydana gelecek bir kazada oluşacak masrafları gemi sahibinden almayan ülkelerin masraflarını karşılamak için bir imkan yaratılmıştır. Bu düzenlemede kaza başına toplam ödeme sınırı 76 milyon \$ olarak belirlenmiştir. FUND Protoco1, 1976'dan sonra, (FUND Protokol, 1992) "1971 Fon anlaşması"nın yerini almış ve bu protokol ile "1992 Fonu" adı altında kurulan fon tazminat ödeme limitini kaza başına 173 milyon \$'a çıkarmıştır. Bu düzenlemeleri (FUND Protokol, 2000); (FUND Protokol, 2003) takip etmiş ve 2003 Suplementary Fund, 1992 Protokolüne ek tazminat getirmek amacıyla imzalanmış olup kaza başına ödemeyi 1035 milyon \$'a çıkarmıştır. Bu düzenlemeyle 2012 tarihli değişiklikler takip etmiştir.

C) "HNS" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Zararlı ve Tehlikeli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Doğan Kirlilik Zararlarının Tazmini ve Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme (HNS, 1996) (HNS 2010), "International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances (HNS, 1996)" ve Zararlı ve Tehlikeli Maddelerden Doğan Kirlilik Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olmaya, Karşı Koymaya ve İşbirliğine İlişkin Protokol (HNS Protokol, 2000), "Protocol on Preparedness, Response and Co-Operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (OPRC/HNS Protokol, 2000)" de konumuz açısından önem taşımaktadır.

D) "BUNKER" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Yakıt Kirliliğinden Doğan Zararlarda Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001) "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER 2001)" de önemlidir. Bilindiği üzere, gemilerin yük olarak taşıdıkları petrolden doğan kirlilik ile ilgili hukuki sorumluluk konusu, yukarıda açıklanan, (CLC, 1969)" ile düzenlenmiş olup, gemilerde yük olarak değil de, yakıt olarak taşınan ve kullanılan petrolün neden olduğu kirlenme zararlarından sorumluluk ise (BUNKER) Sözleşmesinin konusunu oluşturmaktadır.

3) "SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASINA" İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

A) "1924 BÜRÜKSEL" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Donatanların sorumluluğu ile ilgili bu düzenleme ile olaya karışan geminin grostonu ile anlaşmada öngörülen oranda altın frank birimin çarpılması suretiyle bulunan sınırlı sorumluluk esasları getirilmiştir.

B) "LLMC" SÖZLEŞMESİNDEKİ DÜZENLEME

Deniz Alacaklarında Sorumluluğun Sınırları Hakkında Sözleşme, (LLMC, 1976 ve Protokol 1996 ve Res. 2012) ve "Convention on Limitations of Liability for Maritime Claims (LLMC, 1976) Res. 2012" ile de sorumluluk sınırının hesaplama tarzı değiştirilerek, (SDR) uygulaması getirilmiş, limit belirli bir oranda yükseltilmiştir.

III) İÇ HUKUKTAKİ DÜZENLEMELER

Türk Hukukunda, deniz kazaları ve benzeri olaylarda olduğu gibi, deniz kirliliği olaylarında da "cezai", "idari" ve "hukuki" soruşturma başlamaktadır. Bu nedenle konuya ilişkin iç hukuk düzenlemelerini de üç ayrı bölümde incelemek gerekmektedir. Yine bilindiği üzere, idari, cezai ve hukuki sorumluluk konuları ayrı esaslara tabi olup, bunların biri birine karıştırılmaması gerekmektedir.

1) "CEZA HUKUKU" NA İLİŞKİN DÜZENLEMELER:

Türk Ceza Kanunumuzun 181-184. maddeleri arasında "Çevreye Karşı Suçlar" düzenlenmiş olup, buna göre, ilgili kanunlarda belirtilen teknik usullere aykırı olarak ve çevreye zarar verecek şekilde atık veya artıkları toprağa, suya veya havaya kasten veren kişilerin altı aydan iki yıla kadar hapis cezası ile hapis cezası ile cezalandırılacağı, atıkların kalıcı özellik göstermesi durumunda bu cezanın iki kat arttırılacağı, insan veya hayvanlar açısından tedavisi zor hastalıkların çıkmasına sebep olunması, üreme yeteneğinin krelmesi, hayvan ve bitkilerin doğal özelliklerinin değiştirilmesi durumunda verilecek cezanın yarıdan az olmayacağı, hükmü getirilmiştir. (TCK md. 181) Çevrenin taksirle kirlenmesi konusu TCK'nın md. 182 yer almış olup, bu düzenlemeye göre, çevreye zarar verecek şekilde atık veya artıkları toprağa, suya veya havaya verilmesine taksirle neden olan

kişinin adli para cezası ile cezalandırılacağı, bu maddelerin kalıcı nitelikte olması halinde iki aydan bir yıla kadar hapis cezası verileceği, insan veya hayvanlar açısından tedavisi zor hastalıkların çıkmasına sebep olunması, üreme yeteneğinin körelmesi, hayvan ve bitkilerin doğal özelliklerinin değiştirilmesi durumunda da bir yıldan beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı hükme bağlanmıştır. Hukukumuzda göre, cezai bir sorumluluğun söz konusu olabilmesi için, suçun aşağıda özetlenen unsurlarının gerçekleşmiş olması gerekmektedir: Kanuni Unsur, (bir eylemin suç teşkil edebilmesi için ceza kanununda tanımlanan suç tipine uyması gerekir) Maddi Unsur, (Eylem, Netice, İlliyyet bağı, Fail, Mağdur)

Hukuka Aykırılık, (Eylemin hukuka aykırı olması, meşru müdafaa veya icra memurunun çilingir kullanarak konuta girmesi gibi hukuka aykırılığı kaldıran her hangi bir halin olayda bulunmaması gerekmektedir.)

Manevi Unsur, (Kasıt, Taksir)

Kasıt, (Suçun kanuni tanımındaki unsurların bilerek ve istenerek gerçekleştirilmesi)

Taksir, (Kusurlu/dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı hareketle suçun manevi unsurunun gerçekleşmesi)

Olayda yukarıda özetlenen unsurların gerçekleşmesi durumunda failer hakkında yine yasa da yer alan ve yukarıda açıklanan cezalara hükmedilmektedir.

2) "İDARE HUKUKU"NA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

A) ÇEVRE KANUNUDAKİ DÜZENLEME:

2872 sayılı Çevre Kanununda (ÇK'da) iki tür sorumluluk rejiminin düzenlenmiştir. Bu sorumluluklar:

-Kirlenme zararlarına ilişkin sorumluluk

-Sorumlu şahıs kirleten dışındaki kişilerce yapılan kirlenmeyi önleme ve sınırlandırma giderlerine ilişkin sorumluluk, olarak sıralanabilmektedir.

Yukarıda açıklanan bu her iki durumda da sınırsız sorumluluk söz konusudur.

Kirlenme zararının tazmini talebi ÇK dışındaki hükümlere de dayandırılabilir.

Kirlenme zararında sorumlu kişi, ÇK'ya göre kirlendetir. 26.04.2006 tarihli ve 5491 sayılı Kanun'un 2. maddesi ile değiştirilen ÇK m. 2'de yer alan tanım uyarınca Kirleten, Faaliyetleri sırasında veya sonrasında doğrudan veya dolaylı olarak çevre kirliliğine, ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına neden olan gerçek ve tüzel kişilerdir.

Ayrıca yine bu konuya ilişkin olarak, yürürlüğe giren, "Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği"nin 23. maddesinde denizlerle ilgili kirlenme yasakları başlığı altında bir düzenleme yer almaktadır. 23. maddenin değiştirilen (b) bendi uyarınca: "Türkiyenin hükümlerine bölgesine giren denizlerde gemilerden çöp, petrol ve petrol türevleri ile bunlarla bulaşık sıntıne suları, kirli balast suları, slaç, slop, yağ ve benzeri katı ve sıvı atıkların, her türlü kargo artıklarının ve bu denizler üzerindeki hava sahasında seyreden uçaklarının atıklarının boşaltılması yasaktır."

B) DENİZ ÇEVRESİNİN PETROL VE DİĞER ZARARLI MADDELERLE KİRLENMESİNDE ACİL DURUMLARDA MÜDAHALE VE ZARARLARIN TAZMİNİ ESASLARINA DAİR 5312 SAYILI KANUN İLE BU KANUNUN UYGULAMA YÖNETMELİĞİNDEKİ DÜZENLEME:

Bu kanunun amacı, deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler dikkate alınarak, acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden doğan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya azaltmak, sınırlamak ve gidermek için uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını, ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını, uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını, kanun kapsamındaki kurum kuruluş, gemi ve tesislerin ve kanunda belirtilen ilgililerin yetki görev ve sorumluluklarını belirlemektir.

1) "ÖZEL HUKUK"DAKİ DÜZENLEMELER

A) TÜRK TİCARET KANUNUNDAKİ DÜZENLEME

13.01.2011 tarihinde kabul edilen ve 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren, 6102 sayılı TTK'da konuya ilişkin düzenlemeler getirilmiştir. TTK'nın 1062/2 maddesinde; "Donatanın Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır" hükmü

yer almaktadır.

Türkiye'nin halen tarafı olduğu sözleşmelere ilişkin özel hükümler de kanunun 1328. maddesinden itibaren düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre, deniz alacaklarından doğan sorumluluk 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Milletlerarası Konvansiyonu (1976 Londra Konvansiyonu (LLMC)) ve 1996 Protokolü veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlanabilir.

TTK'da, 1336. maddeden itibaren "Petrol Kirliliği Zararı Hakkında Özel Hükümler" başlığı altında düzenleme getirilmiş olup, burada 1992 tarihli Petrol kirliliğinden

Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası

Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme" hükümlerinin uygulanacağı hükmüne bağlanmıştır. Ayrıca bu uygulama yabancılık unsuru uygulamayan olaylara da teşmil edilmiştir. 1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca sorumluluğun sınırlandırılması halleri ile kanuni halefiyet, faiz ve görevli ve yetkili mahkeme ile yargılama ve takip giderlerine ilişkin hususlar düzenlenmiştir.

TTK'nın donatanın gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu ile ilgili md. 1062 (1) de donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzunu veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumlu olduğu, belirtilmektedir. Bu madde, esas itibarıyla donatanın, gemi adamlarının görevleri kapsamındaki kusurlu eylemden sorumluluğunu düzenlemektedir.

Bu düzenleme, gemisinin sebebiyet verdiği kaza ve yol açtığı kirlenme zararının o geminin donatanından istenmesine imkan veren temel sorumluluk hükmüdür. Bu nedenle gemi adamlarının görevleri kapsamındaki kusurlu bir eylemden ileri gelen kirlenmelere de uygulanmaktadır. Ancak, donatanın bu maddeden kaynaklanan sorumluluğu sınırlı sorumluluktur. Zira aynı maddenin müteakip bendinde (TTK md. 1062/2) donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkının saklı olduğu belirtilmiş bulunmaktadır.

Bu düzenleme dışında, donatan kural olarak kendi eylem ve işlemlerinden dolayı, genel hükümler gereğince her şahıs gibi borç altına girmekte ve bu borçlardan sorumluluğu da yine kural olarak sınırsız bulunmaktadır. Ayrıca, Çevre Kanunundan doğan, çevre zararlarındaki sorumluluğu ile donatanın gemi adamları dışında çalıştırdığı başka kişilerin ve yardımcı kişilerin eylem ve işlemlerinden dolayı Borçlar Kanunundan doğan sorumluluğu halinde de bu sorumluluklar sınırsızdır.

Ancak hukuk düzeninde kural; sınırsız sorumluluk olmakla birlikte denizin ve deniz ticaretinin özellikleri dikkate alınarak, donatanın bu sınırsız sorumluluğuna istisna getirilmiş, denizcilik teşvik amacıyla, onun, bu sorumluluğu belirli şartlarda sınırlandırılmış bulunmaktadır.

Donatanın deniz hukukundan doğan sorumluluğuna getirilen bu sınırlama imkanı, eski TTK'da çok daha detaylı düzenlenmiş iken, yukarıda da açıklandığı gibi, TTK'nın 1062/2 maddesinde: "Donatanın Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır" şeklinde bir düzenleme ile yetinilmiştir.

B) 6098 SAYILI BORÇLAR KANUNUNDAKİ DÜZENLEME

Kusurlu hareketin sebep olduğu her deniz kazası ve bu kaza sırasında verilen zararlar hukuken "haksız fiil" olarak nitelendirilmekte ve Türk Borçlar Kanunu (TBK) md. 49 gereğince, kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlü bulunmaktadır.

Aynı Kanunda md. 50'ye göre, zarar gören, zararını ve zarar verenin kusurunu ispat yükü altındadır. Uğranılan zararın miktarı tam olarak ispat edilemiyorsa hâkim, olayların olağan akışını ve zarar görenin aldığı önlemleri göz önünde tutarak, zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirlemek durumundadır.

Tazminat belirlenmesi konusunda da md. 51 de; "Hâkim, tazminatın kapsamını ve ödenme biçimini, durumun gereğini ve özellikle kusurun ağırlığını göz önüne alarak belirler." şeklinde bir hüküm yer almaktadır.

Ayrıca yine TBK md 56'da; hâkimin, bir kimsenin bedensel bütünlüğünün zedelenmesi durumunda, olayın özelliklerini göz önünde tutarak, zarar görene uygun bir miktar paranın manevi tazminat olarak ödenmesine karar verebileceği ve ağır bedensel zarar veya ölüm hâlinde, zarar görenin veya ölenin yakınlarına da manevi tazminat olarak uygun bir miktar paranın ödenmesine hükmedebileceği belirtilmektedir.

TBK md. 61'e göre, birden çok kişi birlikte bir zarara sebebiyet verdikleri veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden dolayı sorumlu oldukları takdirde, haklarında müteselsil sorumluluğa ilişkin hükümler uygulanmaktadır.

"Kusursuz Sorumluluk" başlığı altında "Özen Sorumluluğu" içerisinde "Adam

Çalıştırmanın Sorumluluğu" ile ilgili, md. TBK md. 66'da, adam çalıştırmanın, çalışanın, kendisine verilen işin yapılması sırasında başkalarına verdiği zararı gidermekle yükümlü olduğu, adam çalıştırmanın, çalışanın seçerken, işiyle ilgili talimat verirken, gözetim ve denetimde bulunurken, zararın doğmasını engellemek için gerekli özeni gösterdiğini ispat ederse, sorumlu olmayacağı, adam çalıştırmanın, ödediği tazminat için, zarar veren çalışana, ancak onun bizzat sorumlu olduğu ölçüde rücu hakkına sahip bulunduğu, belirtilmiş bulunmaktadır.

SONUÇ

Denizlerimiz, tüm ulusumuz için son derece önemli olup ve geleceğimizin teminatıdır. İç sularımızın, karasularımızın, bitişik bölgemizin ve münhasır ekonomik bölgemiz ile kıta sahanlığımızın, kısaca tüm deniz yetki alanlarımızın her açıdan korunması, bu arada bu deniz alanlarında deniz kirliliğinin önlenmesi son derece önemlidir. Bu nedenle deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin, yukarıda özetlenen ulusal ve uluslararası düzenlemelerin hassasiyetle uygulanması gerekmektedir. Diğer taraftan, tüm insanlığın yararlandığı açık denizlerde de, bu tür kirliliklerin önlenmesi dünyamızın ve insanlığın geleceği için de büyük önem taşımakta ve bu konuda da devletler arasında işbirliğinin sağlanması da gerekli görülmektedir.

KAYNAKÇA

- İlgin C., Bunker Konvansiyonu, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, s. 670–685, İstanbul 2007.
- İlgin S., "Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu" (Müşterek Yayın), İstanbul, 1990.
- İlgin S., "Related Rules In Türkiye Regarding Liability for Oil Pollution Resulting from Ships, (Proceedings of the Seminar of IMO-UNDP), İstanbul, 1994.
- İlgin S., "Turkish Regulations on Inter-Governmental Cooperation Regarding Operations of Marine Research and Rescue" (Joint Publication) (Proceedings of Romanian Turkish Seminar) Constanta, 1995.
- İlgin S., "Gemilerden Doğan Deniz Kirliliği Konusunda CMI Tarafından Son Yıllarda Yapılan Çalışmalar" Deniz Hukuku Dergisi, İstanbul, 1996.
- İlgin S., "A Research on the Regulations of Salvage & Assistance Operations at the Turkish Straits" (Proceedings of Marind'96) Varna, 1996.
- İlgin S., "IMO Hukuk Komitesinin LEG-75 Dönem Toplantısındaki Çalışmaların Değerlendirilmesi" Deniz Hukuku Dergisi, İstanbul, 1997.
- İlgin S., "IMO Hukuk Komitesinin LEG-76 Dönem Toplantısındaki Çalışmaların Değerlendirilmesi", Deniz Hukuku Dergisi, İstanbul, 1997.
- İlgin S., "Compulsory Insurance, Financial Security" (Proceedings of 8. Congress of the International Associations of Mediterranean) İstanbul, 1997.
- Özman A., Deniz Hukuku I Ankara, 2006.
- Pazarıcı H., Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Ankara, 1990.
- Toluner S., Milletlerarası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, İstanbul, 1996.
- Toluner S., Limni Adasının Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu, İstanbul, 1998.
- Tukin C. Boğazlar Meselesi 1947 ilk basım, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Yayınları, I. Basım, 1999, s. 19.
- Tütüncü A.N., Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi, İstanbul, 1996.
- Tütüncü A.N., Deniz Kirlenmesinin Azaltılması ve Önlenmesine Yönelik Boğazlardan Geçiş Düzeni, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, s. 1122–1143, İstanbul, 2007.



NEDEN DENİZCİLEŞMELİYİZ?

Deniz insanlığın gelişimindeki en önemli unsurdur. Büyük uygarlıkların çoğu denizde gelişti. Bu neden-le deniz ulusları ve deniz uygarlıkları dünya tarihinde özel yere sahiptir. 1000 yılı aşkın süredir vatan bildiğimiz Anadolu, kıyıları, Doğu Akdeniz kıyıları ile birlikte antik çağda deniz uygarlıklarının merkezi olmuştur. Ancak Akdeniz dünya okyanuslarının sadece yüzde 1'ini teşkil ettiğinden Akdeniz'de oluşan deniz uygarlıkları tarih boyunca okyanus gücüne dönüşmemiştir. Ancak hem Akdeniz hem Atlantik Okyanusunda kıyısı olan Akdeniz devletleri (İspanya ve Fransa gibi) okyanus gücü oluştura-bilmiştir. Bir Akdeniz devleti olan Osmanlı İmparatorluğu deniz uygarlığı kura-mamış, okyanus gücü de oluştura-ramamıştır. Sadece Doğu Akdeniz'de Garp Ocakları sayesinde 15. ve 16. yüzyıllarda kabaca 100 yıllık bir dönemde kısıtlı deniz kontrolü tesis edebilmiştir. Okyanusaşırı güç intikal yeteneği oluşturmamışından küresel hegemonya sahibi olamamış, deniz üzerinden sermaye birikimi sağlayamamış, karasal, kıtasal bir güç olarak deniz ve okyanusları serbestçe kullanan hegemonların özellikle 17. yüzyıl sonundan itibaren hedefi olmuştur.

DENİZ UYGARLIĞI KURAMADIK

Halbuki atalarımızın bin yıl önce vatan belledikleri Anadolu, üç tarafı denizlerle yıkanan, Balkanlar, Karadeniz, Kırım, Kafkasya, İran, Mezopotamya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika arasında doğu batı ekseninde uzanan bir yarımada coğrafyası olarak deniz uygarlığı kurmamız için tüm uygun şartları sunuyordu. Derin sular; elverişli rüzgâr ve akıntılar; neredeyse yok denecek yoğunlukta med-cezir oluşumu; liman, üs, bağlama ve demirleme yeri tesis etmeye uygun yüzlerce körfez, koy, bük, ve en önemlisi fırtınaları az mükemmel bir iklim kuşağı. Bu doğal ve emsalsiz değerli mirası sanayileşemediğimiz ve denizcileşemediğimizden kullanamadık.

GÜCÜNTEMELİ:

OKYANUS GÜCÜ OLMAK

Diğer taraftan uzun süreli kalıcılık gösteren hegemonlar, daima denizci devletler arasından çıktı. Dünya tarihi 15'inci yüzyıldan itibaren keşiflerle yeniden şekillenirken, ana vatanlarından binlerce

mil öteye, başka kıtalara deniz gücü gönderebilen devletler, modern tarihte deniz uygarlığının temellerini atabildiler. Modern dünyada küresel erişimin ve dolayısıyla küresel güç statüsünün en temel göstergesi donanma gücünün dağılımı oldu. Deniz gücü, bugün de statükonun dengeleyicisidir. Okyanuslar üzerinde egemenlik temin edilmeden mevcut düzenin değiştirmek çok zordur. Bu nedenle tarih boyunca deniz gücünün okyanuslar üzerindeki dağılımı küresel statü mücadelesinin resmini ortaya koymuştur.



KARA VE DENİZ REKABETİ

Tarih boyunca jeopolitik çekişmeler deniz ve kara uygarlıkları arasında oldu. Kara uygarlıklarının yükselişleri karşısına her zaman deniz uygarlıkları çıktı. Ya da tersi. Sparta karşısında Atina; Roma karşısında Kartaca, Osmanlı karşısında Venedik; Almanya karşısında İngiltere, Varşova Paketi karşısında NATO gibi. Deniz uygarlığı tarihin akışı içinde yarattığı yeni keşifler ve icatlar ile rönesans, reform ve aydınlanmayı hızlandırırken bir yandan anavatanlarda sermaye birikimine, bir yandan da dış ticaret ağları ve ortaklarının gelişimine neden olarak kapitalizmi doğurdu. Deniz uygarlığını başarabilen devletler dünya deniz ticaretini ve deniz zenginliklerini kontrol yeteneğine sahip oldular. Bu yeteneği de siyasal ve jeopolitik hedeflerine erişim aracı olarak, denizde güçlü olmayan devletlere karşı acımasızca kullandılar. Denizgücü teorisyeni Amerikalı Amiral Mahan 150 yıl önce: "Denizler medeniyetin büyük meydanı ve oyun bahçesidir. Küresel politik mücadelenin sonucunu belirleyen değişken deniz gücüdür," diyordu. Başkan Roosevelt'e 1901 yılında şu öğütleri veriyordu: "Tarihi dikkatle okuyunuz... Denizlerde gerekli denetimin sağlanma-sıyla ulusal ticaret,

ulusal refah ve ulusal büyüme arasındaki açık ilişkiyi değerlendiriniz ve üzerinize düşen rolü uygulamak-tan çekinmeyiniz..." Amerikan emper-yalizminin temeli olan okyanuslarda denetim ve ticari büyümenin teorik alt yapısı böyle oluşmuştu. Mahan, 100 yıl önce İngiltere'nin yaptığını tavsiye ediyordu.

ZAYIFLAYAN KARA, DENİZE YENİLİYOR

Tipik karasal özelliklere sahip Osmanlı ve Çin İmparatorlukları da tarih boyunca denizden gelen saldırılardan paylarını aldılar. Her ikisi de deniz güçleri tarafından işgal edildi. O halde ezilen ve sömürülen olmamak için denizde güçlü olmak ve deniz uygarlığı cephesinde yer almak gerekir. Bugün Çin'in ısrarla ve geri dönülmez şekilde denize yönelmesinin nedeni budur. Osmanlı İmparatorluğu 1918 yılında Mondros ateşkesi ile yenilmiş ve dağıtılmış karasal kıtasal bir imparatorluk olarak tarihteki yerini aldı. Eğer 2 yıl sonra Sevr Antlaşması gerçekleşseydi, Karadeniz'e 600 km kıyıya sıkıştırılmış; donanması 14'ten fazla savaş gemisine sahip olamayacak; deniz ticareti bile galip devletler tarafından kontrol edilen mikro bir sultanlık olacaktı. Tarihe bu topraklarda ve çevresinde 1000 yıldır yön vermiş son Türk İmparatorluğunun düştüğü acıklı durum buydu. Kara jeopolitiğini deniz ile buluşturamamış, bilim ve teknoloji üretememiş, ümmeti milletleştirememiş, kulu vatandaşa dönüştürememişti. Bedeli can, toprak ve onur kaybıyla ödenmişti. Son Sultan, İngiliz savaş gemisi ile yani deniz üzerinden, kaçır gibi vatanından ayrılmıştı.

CUMHURİYET, DENİZCİLEŞMEYİ BAŞLATIYOR

Mustafa Kemal Atatürk sayesinde Cumhuriyetin büyük deniz ve denizci uyanışı 29 Ekim 1923'ten sonra başladı. Önce denizciliğin ve mavi uygarlık yolunun önündeki en büyük engeli kaldırdı. Lozan zaferiyle kapitülasyon belasını defetti. 1 Temmuz 1938 Kabotaj Bayramı kutlamalarında İstanbul Deniz Ticaret Reisi Müfit Beyin şu sözlerine kulak verelim: 'Lozan, bir devrim ile yeni baştan tarihe yören yeni Türk devletinin ilk devrimidir... Bu rejim, Türk milletine her sahada olduğu gibi Türk denizciliği alanında da gur bir varlık bahşetti... Her Türk denizi düşünür ve denizden bahsederken evvela gözünün

önüne donanmayı getirir... Türk'ün donanması bütün deniz işlerinin ön kademesinde gelir...Bugünkü donanma baştan başa cumhuriyetin bir eseridir."

DONANMANIN GELİŞİMİ

Atatürk'ün kurduğu Cumhuriyet donanması son 98 yılda sürekli gelişti. Her ne kadar bu gelişim, 1945 sonrası Atlantik sistemin kurduğu kenar kuşak jeopolitiğinde bize verilen görevlerle uyumlu tutulduysa da duraksamadı. NATO, deniz jeopolitiği sonucu ve mavi uygarlık ürünü denizci bir ittifak sistemiydi. Türk Donanması NATO ve Atlantik çıkarları için güçlendirilmeliydi. Ne zaman milli çıkarlarımız söz konusu olsa NATO jeopolitiği, Türk jeopolitiğine müdahale etti. Zamanı geldi Johnson mektubu (1964) yazıldı. Zamanı geldi ambargo (1975-1978) uygulandı. Zamanı geldi Kardak krizinde (1996) Amerikan Genelkurmay Başkanının telefonu ile geri adım atıldı. Ancak bu baskılara rağmen Cumhuriyet Donanması Atatürk'e sadakatini koruyarak gelişimini sürdürdü. 1974 Kıbrıs müdahalesi, Ege'de ve Doğu Akdeniz'de ganbot diplomasisi üzerinden Yunanistan'ın caydırılması; Her türlü kışkırtmaya ve Kanal İstanbul gibi jeopolitik intihar projelere rağmen Montreux Rejiminin korunması; milli savunma sanayiinin gelişimine Milgem başta olmak üzere değişik projeler ile liderlik edilmesi, Deniz Kuvvetlerini Türkiye'ye çizilen tablonun dışına çıkardı. Bugün, Türkiye deniz jeopolitiğinde bir yerlere geldiyse bu Deniz Kuvvetleri sayesinde. Bu başarıların bedeli kumpas davalarla ödendi. Bu süreç, Türk tarihinin en büyük günahlarından birisidir. Unutulması mümkün değildir.

DENİZCİLİK GÜCÜMÜZ GERİ KALDI

Denizcilik gücümüzün diğer alanlarında akan yıllar içinde ciddi hatalar yapıldı. Maalesef Atatürk'ten sonra denizi ve denizciliği bir uygarlık projesine ve hedefine dönüştürecek ne siyasetçi ne de devlet adamı gördük. "Toprak Gemi Anadolu" ile "Mavi Vatan" buluşturulamadı. Denizcilik gücünü oluşturan başta deniz ticaret filosu, tersaneler, limanlar, balıkçılık, deniz bilimleri, denizdibi madenciliği, deniz sporları, deniz kamu hukuku, denizcilik kültürü gibi temel alanlarda kısacası denizcileşme alanında hak ettiğimiz şekil ve boyutta gelişemedik. Donanma ve öncülüğünü yaptığı milli savunma sanayi gelişiminin benzeri bir başarı grafiği denizcileşme alanında yakalanamadı. Liman özelleştirmeleri ve sismik/sondaj gemilerde uygulanan

Gücün Temeli

Okyanus Gücü Olmak

personel politikası ile kutsal kabotaj hakkımızı yaraladık. Deniz Kuvvetleri ve devletin kendini koruma refleksi ve biraz da talih olmasa (Annan Planının Rumlar tarafından reddi gibi) deniz jeopolitiğinde büyük kayıplar yaşanabilirdi. Bugün Türkiye'de denizcilik yönetimi çok başlı, çok karmaşık ve kırılıktır. Denizcileşmenin sahibi ve yönetimi yoktur. Bu durum emperyalizmin çıkarları ile dört dörtlük örtüşmektedir. Osmanlı döneminde kapitülasyonlar ve saray yoluyla unutturulan ve kökü kurutulan denizcileşme, Atatürk sonrası dönemde cehalet, iç çekişmeler, kurumsal kıskançlıklar ve emperyalizmin teşvikleriyle unutturulmuştur. Bugün Türk Dil Kurumu sözlüğünde bile denizcileşme kelimesi mevcut değildir.

TÜRKİYE DENİZCİLEŞMELİDİR

Bu süreç varoluşumuz, savunmamız, güvenliğimiz, refahımız ve mutluluğumuz için kaçınılmazdır. Bu hedefe yönelişimizin lokomotifini Mavi Vatan'dır. Mavi Vatan, sembol, kavram ve doktrin olarak bu hedefe erişmemizde merkezi rol oynamaktadır. Genel olarak, bu süreçte denizcileşmemizi gerektiren üç asli itici boyut vardır. Birincisi jeopolitik; ikincisi ekonomik ve üçüncüsü sosyokültürel. Bu üç unsur içiçedir.

JEOPOLİTİK BOYUT

Bugün Mavi Vatan ile sembolleşen denizcileşmemiz, jeopolitik boyutta çok önemli ve değerli bir konuma gelmiştir. Türkiye'yi Ege ve Doğu Akdeniz'den soyutlayan ve Seville Haritasında vücut bulan Atlantik dayatmasına karşı kamuoyu oluşmuştur. Mavi Vatan sınırlarımız, Misak-ı Milliye dönüşmüştür. Türkiye Cumhuriyeti Mavi Vatan üzerinden Atlantik emperyalizmine ilk kez direnç göstermiş ve kendisine çizilen denizdeki siyasi haritayı reddetmiştir. Bu reddediş, karasal jeopolitik anlayış ile emperyalizme direnmenin zorluğunu ve deniz jeopolitiğinin hayatta kalabilmemiz ve gelecekteki çıkarlarımızı geliştirmenin tek yol olduğunu da göstermiştir. "Eğer güçlü ve dinamik bir donanmamız olmasaydı ne yapardık?" Bu

soruyu sormamız gerekir. Küresel hegemonya el değiştirmektedir. Asya ve Atlantik güçleri arasındaki büyük mücadelenin keşiştiği alanlardan birisi de Türkiye'dir. İki taraf da birbirini dengelemek için Türkiye'ye muhtaçtır. Bu alanda Türkiye kendi jeopolitik geleceğini düşünmeli ve tahkim etmelidir. Bu tahkimatta en önemli boyut ise denizdir. Atlantik sistem bunu bildiğinden Türkiye'ye Seville haritası ile denizden soyutlanmış ve karaya sıkıştırılmış bir geleceği dayatmış, kumpas davalarla komuta yapısını dağıtmaya çalışmıştır. Gerek hükümet gerek muhalefet gerekse kamuoyu bu dayatmanın artık farkındadır. Gelecek nesillerin aleyhine, hakkımız olan kıta sahanlığı/MEB alanlarından Yunanistan ve GKRY çıkarları uğruna vaz geçilmeyeceği bilincine devlet sahiptir. Bazı çatlak seslere ve hükümetin zaman zaman verdiği yanlış kararlara rağmen stratejik seviyede bu görüş değişmez. Diğer bir deyişle halkımız, 20 yıl önce varlığından bile haberdar olmadığı kıymetli deniz alanlarının artık bir nevi vatani olduğunun farkına varmıştır. Daha da öte Mavi Vatanın sadece deniz yetki alanlarını tarif eden bir kavram olmadığını anlamıştır. Doğu Akdeniz ve Ege deniz jeopolitiğinin Suriye, Libya ve KKTC ile bağımlı ve ilişkili olduğunun farkına varmıştır.

Jeopolitik boyutta diğer önemli bir husus, Akdeniz dışındaki etki ve ilgi alanlarımızda deniz gücü varlığımızın gelişmesini düşünmemiz gerekliliğidir. Türk deniz ve denizcilik gücü yüzde 1'lik Akdeniz'in dışında da varlığını yaratabilmeli ve sürdürmelidir. Bu sadece Türkiye Cumhuriyeti için değil aynı zamanda Adriyatik'ten Çin Seddine uzanan Türk dünyası ve akraba topluluklar için de düşünülmeli ve yürütülmelidir. Unutmayalım ki, Avrasya coğrafyasında tek deniz devleti ve denizcileşme alt yapısına sahip Türk devleti biziz. Bu kapsamda tek millet iki devlet kavramıyla güçlü bağlara sahip olduğumuz Azerbaycan üzerinden Hazar havzası ile Karadeniz, Akdeniz, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Umman Denizine ulaşan jeopolitik alanda Türk

deniz ve denizcilik gücü varlığı oluşturulmalı ve sürdürülmelidir.

Kısaca, denizcileşmemizin Jeopolitik alanı devlette en önemli değişimi gerektiren alandır. Kara merkezli jeopolitik ve yönetim erkine son 1000 yıldır bağlı kalmış bir devletin deniz merkezli jeopolitik ve yönetim erkine geçmesi sancılı olacaktır. Ancak özellikle FETÖ darbe girişiminden sonraki 5 yılda Doğu Akdeniz üzerinden yaşananlar Türkiye'nin deniz merkezli düşünce ve yönetim tarzına geçmesi gerektiğini ortaya koymuştur. Artık bu bir alternatif değil, şartların ve zamanın gereksinimlerinin kaçınılmaz sonucudur.

EKONOMİK BOYUTTA DENİZCİLEŞMEK

Deniz endüstrisi başta olmak üzere denizcilik kaynaklı tüm varlık ve hizmetler ulusal güce katkı sağlayacaktır. Mavi Vatan doktrininin belki de jeopolitik alandan sonraki en önemli unsurudur. Millî gelire doğrudan ve dolaylı katma değer artırılması için kaçınılmaz önemdedir. Burada devletin rolü yadsınamaz. Ancak devlet deniz odaklı olmadığından bugüne kadar bu önemin ne farkına varmış ne de gündeme getirmiştir. Devlet, son 50 yılda turizm, inşaat ve tekstile verdiği teşvik ve desteğin onda birini denizciliğe vermedi. Tamamen dışa bağımlı olduğumuz havacılık sektörünü 2002 sonrası asimetrik bir şekilde devlet kaynaklarıyla büyüttüler. Deniz ulaştırmasını ve kabotaj taşımacılığını göz göre göre ihmal ettiler. Bugün İstanbul'dan deniz yolu ile Marmara dışında hiçbir limana gemi ile gidemezsiniz. Türkiye'de mevcut ve geçmiş hükümetler deniz ve demiryolu ulaştırmasını teşvik etmek yerine kara yolu ve otomotiv sanayini teşvik ettiler. Yarımada coğrafyasına sahip olup da Türkiye kadar iç ulaştırmasında denizi ve demiryolunu az kullanan ülkeler dünyanın az gelişmiş ülkeleridir. İç yüklerimizin deniz ve demir yolu taşıma oranları her ikisi için %4 civarındadır. Kara taşımacılığı %90 civarındadır. Bu süreçte Sivil Toplum Örgütleri de lobi ve baskı grupları olarak bu alanda yetersiz kaldılar. Yanlış kararları önlemediler. Meslek odalarının birçoğu ise ilkel birikim ve rant ekonomisinin kurbanı olarak taktik kazançları stratejik geleceğe tercih ettiler. Denizciliğin ekonomi boyutuna her kapsam ve yönde bakmamızın zamanı gelmiş ve geçmektedir. Devlet bu konuda öncü olduğunda sektörlerin kısa sürede

kalkınacağı ve küresel çapta oyuncu olabileceğini söyleyebilirim. İnşaat, tekstil ve turizm bunun ispatıdır.

SOSYOKÜLTÜREL BOYUT

Devlet ve Türk halkının denizcileşmesinde en önemli bir diğer alan şüphesiz "deniz ve denizcilik kültürü"dür. Denizciliğin temeli olan deniz kültürü, maalesef gerek Osmanlı gerekse Cumhuriyet dönemlerinde halkın günlük yaşantısına girememiştir. Deniz kültürünün halka mal edilmesi, bu kapsamda deniz ve denizciliğin önce halka tanıtılması, sonra sevdirmesi ve yaygınlaştırılması hiç denenmediği için başarısızdır. Bu kapsamda amatör denizciliğin yaygınlaştırılması, başta gençlerimiz olmak üzere büyük çoğunluğa yüzme öğretilmesi, küçük tekne denizciliği ve amatör balıkçılığın geliştirilmesi göz önüne hiçbir zaman alınmamıştır. Eğitim ve öğretim dünyasındaki hâkim kara odaklı kültür ile 1947 sonrası kanser gibi yayılan batıcılık etkisi ile 2002 sonrası artan dinsel etki, bırakalım denizcileşmeyi, Türk öğrenciyi sorgulayan, araştıran, laik düşüncüyü öğreten bilimsel temellerden bile uzaklaştırmıştır. Üzülerek ifade etmeliyim ki, Türkiye'de hiçbir siyasi partinin programında halkın denizcileştirilmesi bugüne kadar yer almamıştır. Bu nedenle devlet, Atatürk dönemi hariç tarihin hiçbir döneminde halkın denizcileşmesine kafa da yormamıştır. Türkiye'nin 21. Yüzyılda denizcileşmesinin önündeki en büyük engelin bu olduğunu söyleyebilirim. Zira devlet denizci olmadığından halkın denizci olması kolay değildir. Tarihte bunu başaran da yoktur. Üzerine en çok gidilmesi ve fikir üretilerek fiiliyata geçirilmesi gereken alandır.

TÜRKİYE'NİN DENİZCİLEŞMESİNİN İKİ ANAHTARIVARDIR

Birincisi Devlet/Hükümetin iradesi, ikincisi halka denizin sevdirmesi ve denizcileşmesidir. Devletin egemen gücü, yaşama ve yürütmede denizciliği gerçek anlamda partiler üstü bir ülkeye dönüştürerek siyasi, ekonomik, kültürel ve sosyal alanlarda elle tutulur projelerle somutlaştırabilir ve hepsinden önemlisi "Toprak Gemi" Anadolu'nun iç kısımlarına deniz kültürünü taşıyabilirse, Türkiye'nin kaderi değişecektir. Bir Fransız düşünürün zamanında söylediği gibi "Gemi yapmak istiyorsanız, milleti sadece odun toplamak, malzemeyi getirmek ve iş bitsin diye çağırma, millete denizin güzelliğini ve

zenginliğini anlat." Deniz kültürü ile farkındalığı artacak Türk milleti, denizciliğin her alanında ekonomik çıkarlarını çoğaltıp, genişletirken, denizi ve onun eşsiz kültürünü yaşam tarzının önemli bir parçasına vazgeçilemeyecek şekilde ekleyebilecektir.

DENİZCİLEŞMENİN LOKOMOTİFİ GENÇLER OLACAKTIR

Tüm Anadolu'yu Mavi Vatan üzerinden laiklik, modernite, çoğulcu demokrasi, eşitlik, özgürlük ve gönenç sembolü deniz uygarlığı ile buluşturmanın itici ve talep edici gücü gençler olmalıdır. Zira gelecek onlarıdır. Emin olsunlar ki Mavi Uygarlığın sunacağı gelecek bugünden çok daha güçlü, zengin, onurlu ve itibarlıdır.

Yeni küresel jeopolitik ortama hazırlık ve yeni güvenlik ve dış politika parametrelerinin denizci devlet paradigması altında geliştirilmesi için, iç politikada vizyon birliğinden, ekonomik alanda üretim biçim ve ilişkilerine kadar detaylı alt ve üst yapı planlamalarının yapılması gerekir. Günlük kararlar ile denizcileşme ve yeni jeopolitik ortama uyum sağlamak mümkün değildir.

Bu yazıyı ünlü deniz tarihçimiz Ali Haydar Emir Alpogut'un Balkan savaşının hemen sonrasında 1913 yılında Balkan bozgununda Ege Adalarını kaybettiğimiz bir ortamda Deniz Mecmuasına yazmış olduğu "Donanma İstemezük" başlıklı müstesna yazısının son paragrafı ile bitirelim.

"Denizler tükenmez bir servet ve kuvvet membasıdır. Osmanlı milletinin tabiatında ise denizcilik olmayabilir. Ancak öyle bir memlekette oturmaktadır ki o memleket stratejik, politik ve ekonomik durumu itibarıyla denizlere hâkim bir milletle var olmak ihtiyacındadır. Osmanlı Asya'sı kendisine böyle bir sahip buluncaya kadar keşmekeşten kurtulamayacaktır. İnsanlar tabiatın kanunlarına uymazlarsa yaşayamazlar. Osmanlı Türkleri ya denizci olmaya veya eski vatanlarının kırgın çöllerinde çobanlık etmeye mahkûmdur."

Cem GÜRDENİZ
Emekli Tümamiral

155 YIL

155years.dfds.com ↗

1866'dan beri çevremizle süregelen bir diyalog içinde ve hareket halindeyiz. DFDS'in hikâyesi, daimî bir hareketlilik ve adaptasyon hikâyesi. Adapte olabilme yeteneğimiz bugün her zamankinden çok daha hayati.

DÖ NÜ ŞÜM



Hayaller ve Gerçekler

Bazen hayal dediğimiz, görmekten uzak yanı başımızdaki gerçekler, bazen ise en dibindeyiz hatta tam ortasındayız dediğimiz ama buhar olup uçan gerçekler... Algılarımızın sınırında bazen düşünce tembelliği yaparak- çok daha ötesini yaşayabilecekken dizginlediğimiz, körelttığımız hayat. Daha doğrusu bizden bağımsız akıp giden hayatzaman ekseninde bize düşen payı hunharca harcadığımız... Teknik, mesleki bir yazı beklerken nereden çıktı değil mi şimdi bu?

Uzak değiliz aslında; sadece algımızı biraz değiştirmek istedim...

Başkalarının gerçeklerinden ziyade kendi yolunuzu çizebilmeniz ve gözünüzün önünde, orada duran gerçekleri kaçırmamanız için.

Hepimizin mevcut şartlarda, gördükleri, okudukları, duydukları yani kısacası

algılayabildiği kadarıyla bir öngörüsü, tahmini, beklentisi, isteği vardır. Planlarımız, amaçlarımız vs... İnsan ne kadar durdum dese de zihin ve duygular sizden bağımsız işlemeye, hayatınıza, vücudunuza ve dolayısıyla oturuşunuzdan ses tonunuza kadar her şeyinize etki etmeye devam ediyor. Dışınızda bir şeyleri sakladınız sansanızda içinizde ne fırtınalar kopuyor kim bilir

Abi bırak bunları! Okuldan mezun olduk napacağız, nerelerde çalışacağız, ne kadar maaş alacağız, istediklerimizi yapabilmeyi bırak geçinebilecek miyiz, dünya nereye gidiyor? Çok soru var biliyorum. Gerçekler var daha doğrusu, size gösterilen ve başkası yokmuş gibi dayatılan, anlatılan... Oysa yanı başımızda fark etmeden akıp giden bir fırsatı, sırf bazı kalıplara uymak adına elimizin tersiyle nasıl ittiğimizi ya da uğraşıp didinip elde ettik derken elimizden kayıp giden bizden, bağımsız o kadar gerçek var ki aslında hayale dönen...

14 yaşında Heybeliada Askeri Deniz Lisesi'ne girmek için çabalayan, tek amaç edinen ben; o zaman kazansam da aslında gidemeyeceğimi tam 4 sene sonra öğrenmem... Kaderin cilvesi değil mi?

18 yaşında İstanbul'da, bilmediğim bir şehirde, ordan oraya koştururken İTÜ Gemi Makinaları İşletme Müh. kazanmış kaydını yaptırmış ve görece denizciyken, gemi adamı olamaz raporu eline tutuşturulup hayalleri yıkılan ben...

Bir sınavı kazanıp elde edip devam edememek mi? Yoksa baştan kazanamadan elenmek mi? Hayale dönen gerçekler veya hayalden ötemeye gidememek. İronik değil mi?

Bir amaca odaklanıp ilerlerken önümüze çıkan potansiyellere kör kalacak kadar algıları kapatmamak önemli. Ayrıca her ne kadar kesin bir gerçeklik olsa da önümüzde, bir anda hayale dönüp uçup gitme ihtimalini de göz ardı etmemek gerek.

Üniversite tercihlerimde ikinci sıraya her ne kadar ilk tercihim garanti olsa da DÜİM yazacağım ve mecburi bir yönelmeyle buraya gelip okuyacağımı nereden bilebilirdim değil mi? İ.Ü. DÜİM'e giriş yaptığım gün kafamda hep denizcilik, gemiye çıkma hayaliyle yaşarken şimdi karada ne yapacağım sorunsalında okul boyunca marinacılık, kurvaziyer, brokerlik, liman işletmeciliği derken lojistik dalını seçip ilerleyeceğim ihtimali peki?

11 sene profesyonel olarak lojistik/forwarderlik üzerine çalıştıktan sonra bir anda telefonumun hiç aklımda olmayan eski bir iş arkadaşım tarafından aranması ve gelen teklifle dış ticaret tarafına geçişim... Hatta bu geçişin tam da forwarderlik üzerine neredeyse her departmanı görüp müdürlük deneyimleyip hatta son bir senemde dört iş değişikliği yapmak durumunda kalmış (üç tanesi işten çıkarılma) ve artık bu işin cılkı çıktı Deniz artık başka bir şeylere mi yönelsek dediğim ana denk gelmesi... Komik, kısmet, şans, evrene gönderilen niyet, zor, karmaşık, yok artık... Ne dersiniz deyin ama size söyleyeceğim şu olacak: Ne yaşarsanız yaşayın, hayal-gerçek algınız deneyimlerinizle nasıl sarsılıp değişirse değişsin, dünyanın komple çökse de hayat orada devam ediyor size gülercesine. Değişen siz oluyorsunuz ve algılarınız. Başkalarının gerçekleri, doğrularına takılmayın. Bunlardan beslenmeyi ve kendi yolunuzu çizmeyi amaç edin. Düşüp kalktığınızda bunu ben seçtim ve benim yolum diyip dizleriniz kan içinde kalsa da sona ulaşmanın hazzını yaşamayı istemek bana kötü bir fikir olarak gelmiyor Herkesin kendi tercihi tabii...

Gerek öğrencilik gerekse iş hayatında karşınıza çıkacak, potansiyel bütün bağlantıları, kişileri, imkanları görmeniz mümkün değil

ancak ince bir çizgi de olsa bağlantıyı korumak, takip etmek, teması koparmamak sizin tecihiniz. Anlık, günlük kısa vade çıkar ilişkilerinde ardınızı dönüp günü kurtarmaya çalışmayın yani. Samimice verdiğiniz bir selam, katıldığınız bir muhabbet ya da yardım etmek için tuttuğunuz bir el yarın size dönecek bir yol, açılacak bir kapı bunu aklınızdan çıkarmayın.

Kendi yolunuzu çizmeye çalışırken insanlardan ilham almayı, deneyimlerinden faydalanmayı atlamamak gerek. Yaratıcılık anlık bir olgu değil bilinçaltınızdaki birikimlerin neticesi, ani bir parlama noktasıdır. Bunu hiç bir zaman aklınızdan çıkarmayın. Hep kendinizi zora koşun demiyorum ama gözünüzün önündeki, elinizin altındaki malzemeyi de sonuna kadar her bir kırıntısına kadar kullanmayı öğrenmeniz gerek.

Hayat ne ara bitti diyecek kadar kısa, daha çok yol var diyebilecek kadar öngörüsüz ve nankör!

Ben şu an neredeyim? 2019 yılında başladığım dış ticaret, lojistik ve tedarik zinciri yolumda 3 senemi bitirdim. 14 yaşında (1999) gemiye çıkma, asker olma hayali kuran ben, şu an yapılan



ve devam edecek olan fabrika yatırımlarımız için lojistik ve tedarik zinciri düzenini hem yurtiçi hem yurtdışı nasıl yapılandırırım diye sorular sorup cevaplarını arayan bir ekibin parçasıyım. Bazen işine hakim bir yönetici, bazen yeni öğrenen bir sorumlu, bazen danışılan bir uzman ama aslında ruhumda kendi hayallerini ve kariyerini karşısına çıkan fırsatlara göre esnetmeye çalışarak her daim yeni çıkışlar ve yollar bulmaya çalışan bir liderim. Kendi hayatımın lideriyim yani. İçimden veya dışarıdan gelen, olumlu-olumsuz, iyi-kötü, hayal-gerçek vs her şeye sonuna kadar açık ve bunlardan öğrenmeye çalışan; hayatı dolu dolu yaşamaya çalışan bir insanım.

İster bir, ister elli sene, isterseniz on dakika sonra deneyimleriniz neticesinde çok başka bir insan olabilirsiniz. Doğru ve yanlış mutlak değildir. Hayat akışında kararlarınızın ve uygulamalarınızın neticeleri, tetiklemeleri değişkenlik gösterecektir. Yaşadığınızı tecbüreler bütünü sizin doğru-yanlış algınızı oluşturacak ve bu da zaman içinde çok değişecek anlayacağınız...

Değişmeyen tek şey değişimdir!

Lafı çok uzattım belki de. Sadede gelelim:

- Algılarınızı kapamayın tam tersine açın.
 - Etrafınızda farklı görüşlere sahip insanlar bulundurun ve önyargısız dinleyin. Haklısın, katılıyorum, peki neden gibi sözler söylemekten ve sormaktan çekinmeyin.
 - Körü körüne savunmaya geçmeden önce başlangıç noktasından analiz yapmaya çalışın. Sadece neticeye odaklanmak sizi yanıltır. Süreci irdeleyin mutlaka.
 - Sürece hakim olmadığınız bir işte başarılı olamazsınız sadece ezber ve tekrar yaparsınız, geliştirmeye açık alanları keşfetmeniz zorlaşır.
 - Sorunlardan korkmayın özellikle bizim çalıştığımız iş dalları sorun çözdükçe öğrenilen bir meslek silsilesidir.
 - Kaslar bile gelişirken yıpranır, hasar alır. Acı, sızı hissetmiyorsanız yaptığınız spor kaslarınızı geliştirmiyordur. Yıpranmaktan çekinmeyin. Ancak yıpranmanın neticesi sizi nereye götürecektir ve kazanımınız ne olacak bunu artı ve eksileri ile iyi analiz edin. Sağlığınızı boşuna kaybetmeyin özetle Faydaya çevirmek sizin zaman içindeki inisiyatifiniz olacak.
 - Hayatta her şeyi deneyimlemeniz mümkün değil. Gösterişe kapılmadan etrafınızda ve sosyal ortamlarda objektif olarak insanları ve otobiyograflarını inceleyin. Kendilerinden dinlemeye çalışın.
 - Çok sevdiğim bir söz: Bin alimi yendim bir bilgi ile, bir cahili yenemedim bin bilgi ile! Gereksiz, faydasız insan ve ortamlarda tartışmaya girmekten ve kendinizi yıpratmaktan uzak durmaya çalışın.
- Abi iş bunun neresinde diyeceksiniz biliyorum
- Günümüzde artık akıllı şirketler insana yatırım yaparken bilgiyi değil, yeteneği işe alıyor. İş diye tabir ettiğiniz kalıp ve akışlar belli bir standartta her insana öğretebileceğiniz konulardır. Uzağa gitmeyin sektörünüzde, iş hayatınızda, sosyal çevrenizde göreceğiniz malum yurdum örnekleri var. Mucit bir oto tamircisi, yazılım yapan bir dil mezunu, butik lokanta işletmecisi ya da çiftçi bir beyaz yaka yönetici vb... Bunlar biraz ters örnek oldu ama demem o ki ne okursanız, adınıza ne dersiniz deyin, yeteneklerinizle ilerleyeceksiniz ve dikkat çekeceksiniz.
- İçinde bulunacağınız şartlara göre öğrencilik ve yakın çalışma hayatınızda (ilk 1 yıl diyelim) hata yapma, bocalama, deneme yanılma, vazgeçme lüksünüz var. Bunu sonuna kadar kullanın Tabiki belli kıstaslarda biliyorsunuz, özgürlüğün de bir sınırı var! Aslında burada demek istediğim insana, doğaya çevreye topluma zarar vermeden kendinizi ölçüp tartıp tanımanız.
- Ülkemizdeki gerek aşırı korumacı, dogmatik yetiştirme tarzı gerekse eğitim sistemi bunu çok ötelemenize neden oluyor, hepimiz yaşadık yaşıyoruz bunları. Bu nedenle eldeki imkanlar neticesinde kendinizi denemeniz şart. Staj, öğrenciyken alakalı ya da akasız çalışmak, para kazanmak, toz yutmak bence okuldan da öte bir artı olacaktır. Kimse cv de notunuza bakmayacak. Ne temelden geldiğiniz ve ilerisi için ne vad ettiğinize bakılacak.
- Başından beri size anlatmaya çalıştığım hayaller ve gerçekler derken işin özü potansiyelinizi görmenizi sağlamaktı. Hayatta karşınıza çıkan olay ve kişilerden alacağınız mesajlar, dersler ve deneyimleriniz ve bunları kullanmayı öğrenmeniz en önemlisi. Hayaller ve gerçekler tamamen size ait ve bunları değiştirmek her zaman direkt olmasa da dolaylı yoldan da sizin tercihiniz olacak.
- Bahaneler üretmek yerine kabullenip, özümseyip anın gerçeklerine göre hayallerinizi şekillendirmeniz gerekiyor. Gerçekçiliğinizi kaybetmeyin ancak hayalleriniz de buhar olup uçmasın.
- Ancak hayal edenler gerçekleştirebilir!
- Sevgiyle kalın.



Deniz BÜLBÜL

İstanbul Üniversitesi DUİM 2007 Mezunu
Park Cam San. ve Tic. A.Ş. Lojistik Müdürü

ÜNİVERSİTE HAYATI 101

Üniversiteler yüksek seviyede eğitim veren, bilimsel araştırmalar yapılan ve karşılığında çıktı üretilen yerlerdir. Etimolojik olarak, Latince "Universitas" sözcüğü tek bir vücut, bir toplum, şirket veya topluluğu tanımlamaktadır. Oktay Sinanoğlu da "Bye Bye Türkçe" isimli kitabında, üniversite kelimesine karşılık olarak üniver-site yani evrenkent olarak tanımlamıştır. Bir diğer deyişle üniversiteler evrensel olunan yerlerdir. Üniversiteler, ar-ge yapılan yer olmasının yanı sıra; tıp, mühendislik, işletme gibi alanlarda mesleki eğitimin zirvede verildiği yerlerdir. Modern üniversiteler ise 18. yüzyılda; orduların doktor, subay ve mühendis ihtiyacını karşılamak için kurulmuştur. Günümüzde ise gerek ülkemizde çokça açılan üniversiteler, gerek dünya üzerinde eğitim kalitesinin düşmesiyle ve online platformların/sanal dünyanın insan hayatında yer edinmesiyle, üniversitelerin anlamı ve gerekliliği tartışılmaktadır. Şahsi kanaatim; üniversiteler ortadan kalkmayacaktır ancak çağa uygun şekilde yeniden yapılanacaktır.

Bildiğiniz gibi; günümüzde, tek bir anabilim dalında ihtisas yapmak yeterli olmuyor. Günümüz rekabetçi dünyasında, örnek verecek olursak; iyi bir mühendisin hukuk bilmesi, iyi bir avukatın sosyal bilimlerle ilgilenmesi... kendisini bir adım öne çıkartacaktır. İnterdisipliner olmak; tüm Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisleri ve diğer tüm denizcilik ile ilgili bölümleri iştigal eden öğrenciler için zaruri bir durumdur. 4 yıllık lisans eğitimi ve genel olarak zorunlu tutulan 1 yıllık İngilizce Hazırlık Eğitimi ile beraber 5 yıllık bu süreç; insan hayatının 18-23 yaşlarını kapsayan oldukça önemli bir döneme denk gelmektedir. Bu zaman dilimi, bir insan hayatının yatırım aşamasıdır. Dolayısıyla bu sürecin faydalı şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir. Mezun olmasına 3 ay kalan bir öğrenci olarak, size nazizane tavsiye vermek amacıyla bu denemeyi kaleme aldım.

Denizcilik mesleği tüm dallarıyla uluslararası bir meslektir. Aynı zamanda uluslararası ticaret ve beraberinde gelişen uluslararası konjonktürden önemli ölçüde beslenen bir sektördür. Bu nedenle her denizci öğrenci Sosyoloji, Uluslararası İlişkiler, Finans ve Ekonomi bilimleri ile ilgilenmeli ve bu alanda yazılmış önemli kitapları okumalıdır.

Lisan bilmek, uluslararası olmanın ön koşuludur. Bunun için İngilizce bilmenin gerekliliğinden bahsedip, siz değerli okuyucuları yormak istemiyorum. Ancak; kesinlikle iyi bir İngilizce ile beraber ileri seviyede Türkçe konuşmanın da çok önemli olduğuna inanıyorum. Zira yabancı dil öğrenimi, iyi ana dil öğrenimiyle mümkün olmaktadır. Elbette okullarda pek de öğretilmeyen etkili iletişim, diksiyon ve hitabet gibi soft yetenekler de geliştirilmelidir. Ayrıca, elbette kişi Rusça, Fransızca, İspanyolca, Arapça ve Çince gibi ilgi duyduğu ülke veya coğrafyanın da dilini öğrenebilir.

Maslow'un, İhtiyaçlar Hiyerarşisi'nde Fizyolojik İhtiyaçlar, Güvenli Olma İhtiyacı, Sevgi ve Saygı Duyma İhtiyacı bulunmaktadır. Piramidin en yüksek basamağında ise "Kendini Gerçekleştirme İhtiyacı" bulunmaktadır. Üniversite dönemi ise bu ihtiyacın giderilmesi için bana göre en kıymetli zaman dilimidir. Bu ihtiyacın giderilmesi için en uygun mecra ise kesinlikle öğrenci kulüpleri ve dernekleri olduğunu düşünmekteyim. Bu topluluklara dahil olan kişi oluşan ekstrem koşullarda kriz yönetimini, alacağı ciddi kararlarla risk yönetimini, yönettiği komite veya ekibindeki kişilerle olan iletişiminde ise insan kaynaklarının efektif şekilde nasıl yönetildiğini öğrenme ve deneyimleme fırsatı bulur. Ayrıca çeşitli önemli kurumlarla da irtibata geçerek iletişim yeteneğini güçlendirme fırsatı yakalayacaktır. Bu topluluklar yalnızca bu yetileri kazandırmakla kalmayıp, öğrencinin sosyalleşmesini ve çevresinin istediği ölçüde faydalı kişilerle tanışmasını sağlayacaktır.

Sosyallik çok önemli bir olgudur. Ki; mesleğinde, denizcilik mesleğinin de en önemli gerekliliklerinden biridir. Ancak yine de kişinin, bir yönüyle bireyci olması gerektiğine inanmaktayım. Yani; tüm sosyalliğiyle beraber, kendisine zaman ayırmalı ve kişisel gelişim sürecini planlamalıdır. Bunu mümkünse bir mentor edinerek yapmalıdır. Örneğin; üniversitede kesinlikle bir spor ile meşgul olunmalıdır. Bu spor, atletizm, fitness, tenis veya basketbol olabilir. Burada esas olan unsur ise bunun istikrarlı şekilde sürdürülmesidir. Elbette sporla beraber, kültürel faaliyetlerde de bulunulmalı, kesinlikle ayda bir sinema veya tiyatro seyredilmelidir. Bu faaliyetler yoğun geçen üniversite hayatında nefes almak için hoş duraklar olacaktır.

Üniversite okurken yapılması gereken aktivitelerin başında, süresi önemli olmaksızın bir süre yurt dışında bulunmak olacaktır. Farklı kültürler, farklı hayatlar görmek kişinin ufkunu açacaktır. Bunun için kesinlikle çeşitli programlara başvurulmalı ve zamanı etkin şekilde yöneterek orada bulunulan her an değerlendirilmelidir.

Bir üniversite öğrencisinin okul hayatı süresince en çok bulunduğu veya daha doğrusu en çok bulunması gereken yer kesinlikle kütüphanelerdir. Çünkü kitaplar ve kütüphaneler özgürlüğe açılan kapılardır. Öğrencilerin kampüs hayatında ufuklarının en çok açılacağı yerlerdir kütüphaneler. Evet, artık teknoloji ile birçok kaynağa ulaşmak mümkün hale geldi fakat yine de kütüphaneler insanların çalışmak için kullandığı mekanların başında gelmektedir. Sadece okul kütüphaneleri ile yetinmeyip, farklı okulların kütüphanelerine de gidilebilir, orda yeni insanlar ile tanışılabilir. Ayrıca, şehrin büyük kütüphanelerine de gidilmelidir. Üniversite öğrencisi, kesinlikle araştırmacı karakterde olmalıdır, merak etmelidir. Kaynak taraması yapmayı bilmelidir. Çıktı üretmek isteyen üniversiteler başta olmak üzere, bunu teşvik etmelidir. Yayın yapmayı Bitirme Projesi haricinde de kesinlikle tavsiye ederim. İntihal yapmadan yayımlanan her eser, bir düşüncenin ürünüdür. Yalnız denizci öğrencilerin değil, tüm üniversite öğrencileri araştırma ve yayın yapmalıdır.

Üniversite okurken çoğu denizcilik öğrencisi, gerek maddi nedenlerle, gerek mesleğe erken başlama arzusuyla, gerek zorunlu stajlarla sektörle erken dönemde tanışmaktadır. Okurken çalışmak birçok otorite tarafından tartışılmaktadır. Birçok DUİM İşletme Opsiyonu ve Denizcilik İşletmeleri Yönetimi bölümü öğrencileri okurken çalışmaktadır. Mezun olunca kişinin elinde oluşan önemli bir deneyim hasebiyle mezun olmadan çalışmayı tavsiye ediyorum. Güverte ve Makine öğrencileri ise zaten okulun belli döneminde açık deniz stajında bulunmaktadır. Üniversiteyi yeni kazanmış bazı arkadaşlarımızın, kendi bütçe yönetimini öğrenmeleri ve hayatı kazanmanın ne kadar zor olduğunu öğrenmeleri amacıyla part-time işlerde çalışmalarını şiddetle öneririm. Bu onlara özgüven katacaktır. Zaten insanlar bir şeyler başara başara kendisine güven katar ve yeni işlere girilirken kendisinde cesaret bulur.

Aslında tüm bu anlattıklarımıza bakarsak, bahsettiklerimizin çok zaman alacağını ve hayatımızı dolduracağını düşünebiliriz. Bu doğrudur fakat zamanın hızlıca akıp gideceği gerçeğini değiştirmez. Yaşamda, zamanın ve enerjinin dorukta olduğu üniversite çağlarında, elbette faydalı işler ile ilgilenilmeli ama hayatı iskalamamak da gerek. Tabiri caizse, gençlikte yaşanmalı ama yarını da unutmuyarak.

Tüm denizci öğrenciler zatında tüm üniversite öğrencilerine son tavsiyem bunlardır. Hedefe odaklanın, kendinize değer katın, analitik düşünün, farklı olun, uluslararası olun ve tabii ki de Atatürk İlke ve Devrimleri'nin izinden ayrılmayın. Hepinize selametler dilerim.



Ekrem ALTINBAŞAK
İstanbul Üniversitesi DUİM
4. Sınıf Öğrencisi

Öncelikle, etik ve ahlak arasındaki görünürde ince, kullanımında ise çok hassas olan farkı yazmamızda fayda var. Çünkü zamanla karışan ve birbirini yerine kullanılmaya başlayan sözcükler anlam değişmelerine, anlam değişimleri de insanların kendilerine ait kurallar işletmeye başlamalarına neden oluyor. Herkesin kural koyduğu yerde de düzen bozuluyor. Uzun vadede ise hem etik hem de ahlak, onarılmaz şekilde bozuluyor.

Etik, aynı maddi ve manevi yüceltmeye çalışan insanların kurduğu kültür grupları tarafından oluşturulan ve kültürün devamı için üyelerin büyük çoğunluğunun onayladığı davranışlar bütünü olarak tanımlarken, ahlaki ise kişiden kişiye göre değişebilen ve öncesinde ait olduğu bu kavramı tanıyanlar ve kabul edenlerin buluşmasını sağlayan kavram olarak kabul edebiliriz. Burada ahlak, uyulması gereken kuralları oluşturan etikten inanç yönüyle ayrılıyor.

72 milletten ve birçok değişik ahlaktan gelen insanların her an birbiriyle aylarca bir gemide sağlıklı yaşamasını sağlayan ortak değer etikdir. Çünkü birinin ahlaken uygun görmediği tavır veya davranış diğeri için çok mantıklı hatta hayati olabilir. Bu ve benzeri durumlarda ahlak çatışmasının önüne etik geçer.

Eğer çoğunluğun yaşattığı "etik" "ahlak"ın baskısı altında kalırsa, süreç insanlığın el ele inşa ettiği medeniyetten ve o medeniyetin sac ayaklarından kopar. Çürümeye tekten başlar.

Hem dünyada hem de ülkemizde, zamanla adı kötüye çıkan meslekleri incelediğimizde bozulmaların etikten başladığını fakat ahlaki etik olarak görmeye veya göstermeye çalışanların bunu "bir kişinin hatası tüm camiaya mal edilmeli" olarak açıklamaya çalıştığını görürüz.

Oysa, tüm sandıktaki meyvelerin bozulması tek bir elma ile başlar. İşte burada etik, sandığın sağlığı için o elmanın yüzde yüz uzaklaştırılmasını savunurken, ahlak ise sandığın yönetici-sinin tavrına göre tüm elmaları bile feda edebilir.

Etik aslında insanoğlunun niş bir grubun en sağlıklı devamı için aldığı önlemlerin toplamıdır. Gemide bindiğiniz anda

başlayan astın üste saygısı, üstün de astına yol gösterici tavrı üzerine temellenen ve geminin sağlıklı yol alabilmesi için şart olan hiyerarşinin bozulmasının nedenlerine indiğimizde de anlak ve etik kavramlarının ısrarla karıştırılması olduğunu görüyoruz.

Uzak yol kaptanlığı dahil, meslek hayatım boyunca bu bozulmayı incelediğimde astın üstü "hep onunla uğraşmakla", üstün de astını "çalışmamakla" suçladığını gördüm. Oysa bir gemide tüm kurallar, hiçbir yoruma yer bırakılmayacak kadar nettir ve hatta matematiğin, fiziğin ve kimyanın beraber kullanıldığı nadir ortamlardan da biridir. Ancak tüm dişliler tam çalıştığında çarklar dönebilir.

Her şey bu kadar formüle iken, mürettebatın "etik" ile çizilmiş kuralları "ahlak" ile yorumlaması sağlıklı işleyişi bozuyor. Üzülerek söylemek gerekiyor ki, bu bozulmalar can kayıplarına dahi yol açabiliyor.

Ahlak etiği içermez

Ahlakın etiği içine aldığı savına inanmak, gemiler için yangın kadar tehlikelidir. "Batmamak üzere" inşa edilen gemiler aslında iki türlü batabilirler. Birinci tehlike yangındır ve kontrol altına alınamazsa gemiyi batırabilir. İkincisi ise etik yoksunluğudur ve mürettebatın manevi tavrı üzerinden harekete geçerek gemiyi önce mecazi sonra da gerçekten batırabilir.

Gerçek şudur : "Gemiye binen herkes ahlaki değerlerini cebine koymalı ve medeniyetin bu meslek için oluşturduğu etik değerlere sarılmak zorundadır"

Kişi topluma karşı

Ahlak kişiye özeldir. Bir kişinin yanlış olduğu ve yanlış olduğunu düşündüğü veya yanlış düşünülen bir eylem, başka biri için doğru olabilir. Ahlak uyulması gereken kurallardan ziyade, bir insanın inancıdır.

Ahlak kuralları kişisel kod iken, etik kuralları bir grup ya da kültür tarafından izlenir. Kişinin etik değerleri zamanla değişirken ahlaki ya hiç değişmez ya da değişim çok yavaş olur. Ahlak kişiye göre değişirken, etik kuralları herkes için

aynıdır. Ahlak kuralları inanca, etik ise felsefe ya da insan düşüncesine dayanır.

Şartlara rağmen etik durmak

Çalışma şartlarının, ülkelerinin ve geçer akçelerin değişmesi, sistemde devam edebilmek isteyenleri etik kavramından ödün vermek zorunda bırakabilse de burada ütopyik etiğin şartlara uyum sağlamaya göre değil, şartların getirdiği dayatmalara rağmen dik durabilmektir.

İşimize geldiği zaman, doğruyu bilmememize rağmen görmezden gelmemiz bizi kısa süre içerisinde dıştan pırl pırl gözüksün de içten çürüyen birer canlı haline getirir. Görünenle mücadele kolay iken içteki çürüme ne yazık ki kolay kolay ortadan kaldırılamaz.

Kontrol edilemeyen etik

Denizcilik sektöründe, başta gemi inşa ve hizmet tarafı olmak üzere; teknolojik gelişmelerin adeta patlamasıyla hayatın ve uluslararası ticaretin hızlanması karşısında üçüncü ve daha çok tarafın dahil olduğu projelerin başlaması karşımıza çok farklı etik kavramları ile dolu bir gayya kuyusu çıkarıyor.

Teknolojik gelişmelerin her seferinde tek bir merkezden çıkmasını kazandırdığını hıza, bu teknolojiyi kullanan toplulukların her bir bireyinin ayrı çabası sonucu oluşabilen kurumsal etikle aynı hızda cevap verebilmek mümkün olmuyor.

Burada işin devamı için mutlak etiğe ulaşmak isteyen taraflar, bunu sözleşmelerle yazılı, yani ispatlanabilir hale getirmeye çalışıyorlar. Bu sözleşmelerde tersane sahiplerinden armatörlere; işçilerden yan sanayi sağlayıcılarına kadar tüm kesimlerin etik değerleri yer alıyor. Bu sözleşmelerin, dönemin gerekliliklerine göre sürekli güncellenmesi ise aslında etik kavramının ahlak baskısından kurtarılmasını amaçlıyor.

Etiğin zirvesi brokerler

Denizcilik sektöründe etiğin en önemli olduğu alanların başında brokerlik geliyor. Bunun nedeni, bir gemi brokerinin günlük programında coğrafya, hukuk, finans ve kriz yönetimi gibi konularla harmanlanan bir ticaret zincirinde alıcı ile vericiyi bağlayan zincirin en önemli halkası olmasıdır.

Hem gemi kiralama hem de gemi alım satımında karşımıza çıkan brokerlik, serbest piyasaya ait tüm özellikleri barındırır. Uzun yıllar süren bir eğitime dayanmadığı gibi mesleğe giriş ve çıkışlar serbesttir. Bu da beraberinde her türlü denetimdeki zorlukları getiriyor.

Anlık kazanma hırsı

Bazı insanların brokerliği uzun vadeli bir hayat tarzı olarak seçmek yerine anlık para kazanma alanı olarak görmeleri, mutlaka kurumsallaşması gereken etik kuralların sıkça hiçe sayılması tehlikesini ortaya çıkarıyor. Dünyada ve Türkiye'de dernek-ler bu etik kuralları oturtmaya çalışsa da, örneğin bu mesleğe girebilmek için derneğe üye olma şartının bulunmaması, ellerini kollarını bağlayan en önemli sorun olarak ortaya çıkıyor.

- 1) Bir geminin zaman kazanmak veya diğer teklifleri değerlendirmek amacıyla bekletilmesi, aynı anda birkaç gemi veya yüke çalışılması, biri seçildikten sonra diğerinin bırakılması,
- 2) Üzerinde ihtilaf olmayan komisyon ve kira gibi ödemelerin alıkonulması veya geciktirilmesi,
- 3) Bir gemi veya yükü elde hazır bulunduğunu ima eden davranışlar,
- 4) Yanlış beyanlar, taşıtan adına bir gemi veya bir yüke teklif yaparken gemi veya yük sahibinden de – yani taşıyandan – yetki istemesi,
- 5) Tarafların, rüşvet veya yasadışı komisyonla haksız kazanç elde etmesi.

Mesleğin etik kurallarına baktığımız zaman ise yanlışların tamamını önleyecek şekilde şu kurallar olduğunu görüyoruz :

- 1) Bir broker gemi sahibinin veya gemi işletme müteahhidinin yetkisini almadan o gemi adına teklif veremez.
- 2) Broker karşı taraftan gelecek cevabı garantilemek adına elinde olmayan bir yükü veya gemiyi mevcutmuş gibi gösteremez.
- 3) Bir gemi, zaman kazanmak veya diğer teklifleri değerlendirmek amacıyla "subject" halde bekletilemez.
- 4) Broker bir gemiyi tek bir yüke aynı şekilde bir yükü tek bir gemiye teklif edebilir. Aynı zamanda bir brokerin temsil ettiği tarafın ticari sırlarını ifşa etmemesi.

Görüldüğü gibi, yapılan yanlışların tamamı kişiye göre değişebilen ahlaki değerler ile açıklanabilirken sistemin sağlıklı şekilde yürümesini sağlayacak kuralların ise tamamen "etik" göz önüne alınarak inşa edilmiş.

Ahlak, bir insandan kalabalığa doğru hareket ederken, etik ise kalabalıktan insana doğru iniyor. Dolayısıyla "etik" herkesin işlerini kendi "ahlakı"na göre halletmesini. Etikte açılan en küçük bir delik ise, günün sonunda "bugün beni, yarın seni" şeklinde herkesi yutuyor. Etiğin konunun tüm paydaşları tarafından içselleştirilmesi ise şartlara rağmen dik durabilmekten geçiyor.

Dolayısıyla etiği savunanlar çoğunluk bile olsa, yaptırım gücünden uzak ancak dostça uyarı seviyesinde mücadele edilebiliyor.

"Alıcı" ve "satıcı" ya da "taşıtan" ve "taşıyan"ı ortak noktada buluşturarak, yani gemilerin el değiştirmesini ve / veya yükün taşınmasını sağlayan brokerlerin sürekliliği performanslarının yanı sıra müşterileri ile aralarındaki bağların da kuvvetlenmesiyle oluşan ilişkideki süreklilik ile sağlanabiliyor. Bu da beraberinde üçüncü tarafın etik ve ahlaka bakış açısını önümüze getiriyor.

Bugün beni yarın seni...

Dünya brokerlik sektörünün etik kodlarını oluşturan, Ulusal Gemi Brokerleri ve Acenteleri Dernekleri Federasyonu'nun (FONASBA) ve Baltic Exchange'in Baltic Code olarak adlandırdığı kurallara göre hem broker hem de müşteri tarafından meslek etiğinin ihlal edilerek tarafların zarar gördüğü başlıca konular şu şekilde sıralanıyor:



Kapt. Mustafa CAN
Transbosphor ve Gunes Shipping CEO



Merhabalar Nildeniz Hanım, bize kendinizi tanıtır mısınız ?

Ben, İstanbul Teknik Üniversitesi güverte bölümü 2004 yılı mezunuyum. İlk stajımı Çeşme Feribotu'nda yaptım ve daha sonra kariyerime kimyasal tankerlerde çalışarak devam ettim. Staj bulma sorunu benim dönemimde de vardı. O zamanlar personel müdürü olan Sungur ağabeyimiz vardı sağ olsun. Kendisi bizim okulumuzdan mezundu ve bir gün okulumuza gelmişti. Kendisinden staj bulmak için yardım istedim ve bana staj bulmam konusunda çok yardımcı oldu. Şu anda kendisi de kılavuz kaptan ve birlikte çalışıyoruz. 2. kısa stajımı; çok eski, her şeyin manuel olduğu, Aksay Denizcilik'in kimyasal gemisinde yaptım. Orada 1-2 kontrat çalıştıktan sonra Beşiktaş Group'a geçtim. O zamanlar Beşiktaş Group'un ilk büyük gemisi, Suezmax vardı. Bu süreçte farklı tip gemilerde de görev yaptım. Beşiktaş'ta 4 kontrat çalıştım ve ardından Genel Denizcilik'te çalışmaya başladım. Genel Denizcilik'te o zamanlar Handysize diye adlandırılan gemiler vardı. Burada 2. Kaptanlığa terfi ettim. Tabii benim hayalim en başından itibaren kılavuz kaptan olmaktı. İşe başladığım ilk zamanlarda bu mesleği gördüm ve kendime hedef olarak belirledim. Kendi yapım gereği kara tarafında yapılan çalışma tarzının da kendimle uyuşmadığını hissettim. Ben aktif olmayı seviyorum, deniz üstünde olmayı seviyorum, denizlerden uzaklaşmak dahi istemiyorum. Bu isteğimden dolayı kariyerime bu şekilde yön verdim.

Kılavuz kaptanlık nedir ?

Kılavuz kaptanlık çok eskilerde bulunmuş en iyi emniyet yöntemi diyebilirim. Kılavuz kaptanları olarak bizim, bölge ve manevra konusunda çeşitli bilgilerimiz var. Akıntı ve gemi tiplerini de göz önünde bulundurursak, bu bilgilerimizi gemi kaptanı ile tavsiye niteliğinde paylaşarak onlara yardım etmeyi amaçlıyoruz. Sahil otoriteleriyle iletişimi kolaylaştırıyoruz. Biz kendi özel dilimizle konuşuyoruz. Gemi kaptanı olarak gemiyi bildiğimiz için anlatılmak isteneni de anlıyoruz. Kılavuz kaptanlık gemiye ve limana karşı sorumlu olmak demektir. Bu da her iki taraf için de alınmış en iyi emniyet yöntemi olduğumuz manasına geliyor. Gemide bir sorun olduğunda gemiye gitmeden bu sorunu bir nevi kontrol altına almış oluyorsunuz aslında. Başka bir örnek verecek olursam, gemi limana yanaşamayacak durumdaysa bunu rahatlıkla bildirebiliyorsun. Hem bir emniyet aracı hem hizmet hem de işin profesyoneli gibi düşünebilirsiniz. Sorumluluk açısından bakarsak, biz gemi kaptanına tavsiyelerde bulunarak onlara yardımcı oluyoruz, kaptanı rahatlatıyoruz fakat sorumluluk her zaman olduğu gibi yine kendilerine aittir. Kısacası gemi kaptanı ile ortaklaşa bir iş yapıyoruz.

Öğrencilik yıllarındaki stajlarınız ile başlayan ve kılavuz kaptan olana kadar devam eden karadan uzaktaki iş hayatınızda yaşadığınız deneyimler nelerdir, bizimle paylaşır mısınız ?

Stajlarımı kimyasal gemilerde tamamladım. 2 adet güverte öğrencisi ve 4 adet makine öğrencisi olarak okula gelen ilk kızlardık. Herkes öncelikle bizi garipsedi ve sürekli "Neden geldiniz ki?" sorusunu duydum. Üstümüze çok büyük bir sorumluluk yüklendiğinin farkındaydım. Bir şekilde arkadaşlarımızla iletişim kurmaya başladık ve çabalarımız sayesinde onların arasına girdik. Ağabeylerimizden staj anılarını dinlemeye başladıkça korkmaya başlamıştım lakin staj yapmak zorundaydım. İlk stajımda iyi bir kaptana denk gelmiştim. Staj boyunca tabii ki garip olaylar da yaşadım. Her işi yapmaya çalışıyordum ve öğrenmeye meraklıydım. 2. stajımda, ilk stajıma göre daha deneyimliydim. Köprü üstünü öğrenmeye başladım. 2. zabitimiz neler yapmam gerektiğini, hangi kitapları okumam gerektiğini bana aktardı.

Soru sormayı, araştırmayı da çok seviyordum. Karşımdaki insanı bunaltana kadar soru sormak istiyordum çünkü merak ediyordum. Sonunda güverteye çıkabildim ama işlerin güvertede ne kadar zor olduğunu anladım. Üstüm baştan aşağıya boya oldu, tulumum yağ içinde kaldı ama bunları hep ben talep etmişim.

Yaptıklarım zor da olsa üstesinden **gelebildim**.

Sonuçta bu işleri ben yapmak istedim. Bu benim hedefim ve her zaman daha iyisini yapmaya çalışıyorum.

Kılavuz kaptanlığın en büyük zorlukları nelerdir ?

Kılavuz kaptan olmanın en büyük zorluklarından biri öncelikle tabii ki emniyettir çünkü çok risk alıyoruz. Çarmıhtan çıkarken, manevra yaparken her zaman riskler vardır. Sorumluluğumuz çok büyük. Gemide bulunan birinin başına kötü bir olay geldiği zaman biz sorumlu tutulabiliyoruz, üstelik ehliyetimiz dahi alınabiliyor. Bu sebeplerden ötürü çok dikkatli olmamız gerekiyor. Manevra için uyku ve konsantrasyon çok önemlidir. İşin genel özelliklerinde bu iki etken var. Maalesef bazı zamanlarda uykusuz kaldığımız halde manevra yaptığımız oluyor. Çok yoğun çalıştığımız günler oluyor, birden fazla gemiye kılavuzluk ediyoruz. Bu sebeple de uykusuz kalabiliyoruz.

Kılavuz kaptanın sıradan bir iş günü nasıl geçer ?

Sizlere bir günlük mesaimden bahsedeyim. Vardiya geliyoruz ve belirli bir sıramız oluyor. Çalıştığımız körfezde toplamda 75 pilot bulunuyor. Körfezdeki tüm gemilerin manevralarına eşlik ediyoruz. Bir sıra listemiz bulunuyor ve bu sıra listesine çalışıyoruz. Örnek verecek olursam; yaşanacak gemi hakkında bize bilgiler veriliyor, manevraya gidiyoruz. İşimiz bittiğinde ise başka bir iş varsa o işi yapıyoruz yoksa istasyonumuza geri dönüyoruz ve tekrar sıraya giriyoruz. Bu durumda yorgunluğumuza göre bize bir program oluşturuluyor.

Türk denizciliğinde bir çok ilki başarmış bir kadın olarak duygu ve düşünceleriniz nelerdir? Bundan sonraki süreç için planlarınız nelerdir ?

Aslında birçok insanın yaptığı gibi, ben sadece elimden geleni yapan biriyim ve işime saygı duyuyorum. Zorluklarla başa çıkamadığımız anlar olmadı değil çünkü işimiz gerçekten zor bir iş fakat ben buna zorluk olarak değil de bu zorluğu nasıl aşarım şeklinde bakıyorum.

Covid-19'un denizcilik sektörüne çok büyük etkileri oldu, mevcut durumu nasıl değerlendiriyorsunuz ?

Covid-19, ilk denizcileri etkileyecekti fakat en son denizciler aşı oldu. Herkes gezip dolaşılıyor fakat personellerin çıkmalarına izin verilmiyor, personel değişimlerine izin verilmiyor. İnsani haklar konusunda çok geriden geliyoruz.

Biz hiç durmadan çalıştık, denizciler gemilerden 12- 13 ay inemediler. Covid-19'un etkileri azalırken, gemiciler *keyworkers* olarak sayıldı. Gerçek anlamda denizcilerin hakları ve denizcileri yani kendimizi anlatma konusunda sorunlar yaşıyoruz. Bu konuda

daha çok varlık gösterilmesi gerekiyor. İnsani haklar,

insani yaşam koşulları denizciler için de var, aksi halde kimse çalışmak istemez. Neden çalışma istesinler ki? Zaten biliyoruz ki yeterince zor şartlarda icra edilen bir meslektir denizcilik.

Örnek aldığınız bir idolünüz var mı? Neden ?

Bizim Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ten başka idole ihtiyacımız yok. Her ne olursa olsun hiçbir zaman umutsuzluk bilmedi kendisi. Hayatında sürekli bir şeyler üretmek, yaratmak var. Hep ileriye bakmak var, hep nasıl olduğuna bakmak var. Türkiye'de başka bir idole gerek yok.

Genç denizcilere neler söylemek istersiniz ?

Öncelikle kendinizi tanımalısınız, istediklerinizi bilmelisiniz. Nasıl istediğinizi değil, ne istediğinizi bilmelisiniz. Hayatınızda; hayal ettiğiniz, zihninizde yarattığınız geleceğe yönelik adımlar atın. Biliyorsunuz ki o adımları siz algılayacaksınız. Zaten pırıl pırılısınız, elinizde birçok kolaylık var. Kolay yolu seçmeye çalışmayın çünkü ilerde zorlanırsınız, bazı şeylerin bir bedeli vardır.

Denizcilikte sizinde bildiğiniz gibi yıpranma payı kaldırdı bu konu hakkında neler söylersiniz?

Altyapısını yaptık, olan haklardan geri gittik. Temsilimizde bir boşluk var, var olan hakkı da kaybettik. Neden geriye doğru gidiyoruz ki biz? Bunun üstüne bir eğitim daha eklenmesi gerekirken; bu daha detaylandırılması gereken bir şey iken, biraz daha ticari halde, *'bu iş daha kolay olsun'* bakış açısı ile bakılıyor. Bu bakış açısı maaşlardan kaynaklı. Piyasa milyon dolarlık iken küçücük düşünmek isteniliyor. Böyle bir bakış açısından bence çıkmak lazım. Bir şeylerde eksik anlatım var, bizi tam olarak tanımayan insanlar. Biraz bilinirliğe ve popülerliğe ihtiyacımız var. Belki de iletişim eksik kalıyor bizde.

Nil Deniz SÜTÇÜ
Kılavuz Kaptan



Merhaba Ayşegül Hanım, öncelikle sizi tanıyalım. Bize kendinizden bahsedebilir misiniz?

1986 yılında doğdum. Eğitimci bir ailede büyüdüm. İstanbul'da ve Antalya'da yaşadım. 2004 yılında İstanbul Üniversitesi DÜİM bölümünde okumaya başladım. Aslında hedefimde çok daha farklı bir alan vardı, asker olma hazırlığı içindeydim. Asker olmak veya tıp okumak istiyordum ama ailemin özellikle annemin tavsiyesiyle bu bölümü yazdım. Ayrıca İstanbul Teknik Üniversitesinde deniz hizmeti olduğu için annem yazmamı istemedi. Bunun da etkisiyle daha sonra gönülsüz bir şekilde bu bölüme başladım. İlk gittiğimde bölümü çok tanımiyordum. Hatta şöyle küçük bir nüansım var, kayıtlar esnasında fakülteye girdiğim sırada gruplara ayrılmıştık. Bu grupları belli bir sayıda kayıt ofisine alıyorlardı. Kaydımın yapıldığı esnada hiç kız öğrenci yoktu. Buna çok şaşırmıştım. Akabinde sınıf arkadaşşımdan aldığım tepki şuydu: 'Baban armatör mü?'. Ben de hayır babam armatör değil öğretmen dedim. Başvuru esnasında acaba babası armatör olan var mı, olması gerekli diye bir zorunluluk mu vardı da ben mi kaçırdım diye düşünerek bölüme başlamış oldum. Böyle başladık ama fakülteye başladığım günden beri bu sorunun, bu bölümün ne olduğunu anlamak için bayağı çaba sarf ettim. İlk stajımı 1.sınıf bittiğinde sadece denizcilikle alakalı bir ders gördüğümüz için ailemin yaşadığı şehir Antalya'da bir limanda yapmak için bir uğraş gösterdim. Antalya'daki limana gittiğimde dedim ki 'Evet, ben böyle böyle bir bölümde okuyorum. Ben bu mesleği öğrenmek istiyorum. Birinci sınıfta da sadece mühendislik derslerini gördük' diye bir girişimim oldu. Orada da liman yetkilileri dediler ki 'Burada sadece resmi staj yapılır ama biz seni bir acenteye yerleştirelim. Sen orada işin mutfağını gör' dediler. Bu ilk staj deneyimimdi, daha sonrasında okulu bitirdiğimde 5-6 tane staj tamamlamıştım.

Kariyerinizin denizcilik alanında ilerlemesine karar verme süreciniz nasıl oldu, bu karardaki etkenleri anlatabilir misiniz?

Aslında deneyimle oldu. Dediğim gibi stajda sektörün farklı alanlarına küçük de olsa göz atma şansım olduğu için gelecekteki kariyerime karar verirken, iş hayatına atılırken; her bir iş değişikliklerinde tankerden emindim. Tankerde olmam gerek diyordum. Bu tanker operasyonu yapmak, tanker kiralamak, tanker işletmeciliği yapmak da olabilirdi. İşin bu tarafında olmayı dinamizminden, çeşitliliğinden, farklı alanlara ulaşılabilirliğinden dolayı emin bir şekilde seçtim.

Meslek hayatınıza Kimyasal Tanker Operatörü olarak başlamışsınız. İlk tecrübeleriniz nasıldı? Her mesleğin avantajları yanında yıpratıcı yanları da olabiliyor. Sizce sizin mesleğinizde avantajlarınız ve dezavantajlarınız neler oldu?

Tankerin en yıpratıcı yönlerinden birisi, diğer segmentlere göre bakarsak zamanlamasının olmaması çünkü tanker gemileri limanlarda çok kısa süre kalan gemilerdir. 3-5 saatte operasyonu tamamlayıp başka bir kargoya gidebiliyorlar. Özellikle parsiyel taşımacılığın, en yıpratıcı yanlarından birisi bu. Limanda çok az kalmayla o süre içerisinde yönetmen gereken operasyonu çok ani kararlarla bitirmen gerekebiliyor. Bekleme gibi bir şansın da olmadığından bu işlem gece yarısına da denk gelebilir, sabaha karşı da olabilir. Teknik bilginin geniş olması lazım. Tankerdeki ilk tecrübelerimden bir tanesi tanker seferine çıkmak olmuştum. Normalde biliyorsunuz ki işletme kökenliyiz ve biz sefere çıkmayız. Tanker işletmesi de yapsak karada da olsak gerçekten tankeri, tankerde yaşayan insanların beklentilerini anlamak için karadan yönettiğin bir geminin iç yaşamını bilmeden; ben bu işin doğru yönetilebileceğine inanmadım. Dolayısıyla bir sefere çıktım. İtalya'nın Venedik şehrinden Arnavutluk'un Vlore şehrine dek süren bir sefere katıldım.

Bu benim için hem personelin yaşamını görmeme imkân sağladı hem de teknik olarak gemideki yapının ilk elden nasıl işlediğine şahit olup tecrübe edindim. Tabii birçok kez gemi de liman da gördüm ama sefer bambaşka bir tecrübeydi. İlk başlarda dediğim gibi en önemlisi her bir seferi aynı kiracı yapsa da çok farklı bir kombinasyon olabiliyor. Bir önceki yük farklı olabiliyor, limanlar ve bunlarla beraber prosedürler de değişebiliyor. İşin içinde çok çeşitlilik var. Cezbeden yönlerinden bir tanesi de bu çeşitlilik olmasıydı. Zaten bu 'Shipping' kavramının genel anlamında var. O yüzden Shipping dünyasından çıkmak istemedim. Dolayısıyla tanker ile ilgili ilk tecrübelerim bunlar olmuştum.

Kimyasal Tanker Operatörlüğünden Ticari Filo ve Operasyon Yöneticiliğine geçiş yapmışsınız. İç içe alanlar olarak gözükse de bu iki departman arasındaki benzer ve farklı yönler nelerdi?

Bir önceki departman yani Tanker Operasyon Departmanı sana verilen filo içerisinde bölgesel olarak ayrımı yapılmış olan ya da filoda herhangi üç beş gemi operatöre verilir ve operatör o geminin postfixture dediğimiz yani geminin bağlanmasından sonraki bütün işlerini yapar. Karadeniz Holding bünyesinde de hem operasyon kısmını yönetiyordum hem de şirketin ihtiyacı olan gemileri kiralayıp işlerini yürütüyordum. Sahip oldukları tankerlerin ticari işletmesini yapıyordum. Şirketin powershiplerinin yakıt ihtiyacını karşılayacak gemileri belirleyip, onların olduğu gemilerin nereye gideceğini yani gemilerin programlanması yönetimindeydim. Aynı zamanda oradaki işim gereği navlun modellemesi dediğimiz şirketin kendi ticari kararlarını, kendi ticari yönetiminde bu taşıma bileşenini yani powershipte üretilecek enerjinin kaynağı olan yakıtın nereden taşınacağı, nereden taşınmasının ekonomik olacağı gibi kararların belirlenmesinde ve de bunların uygulanmasında yer alıyordum.

Yani farklı modellemeler seçiyordum. Örneğin Afrika bölgesine hizmet vereceksek; Afrika'ya bu yakıtı en uygun hangi bölgeden getirebiliriz? Amerika'dan mı, Avrupa'dan mı, Asya'dan mı getiririz?

Gibi çeşitli varyantlarda bir modelleme yapıyordum. tabii ürün fiyatı da bunları belirlerken en önemli faktörlerdendi. Ürün fiyatı uygun olan yerin o üretimin gerçekleşeceği lokasyona giderken ki navlun bedeli dediğimiz kısım için hangisinin daha ekonomik olacağını, daha uygun olacağını belirliyordum. Asıl görevim buydu. Şirket içi veya şirketin diğer şirketlerle yaptığı yükleme işlemleriyle alakalı her türlü sözleşmelerin yönetimin-deydim.

Dünya enerji sektöründe de başarılı bir enerji şirketi olan Karadeniz Holding hakkında bize bilgi verebilir misiniz?

Karadeniz Holding, dünyadaki ilk powership filosunu üreten ve operasyonunu sağlayan şirkettir. Bir armatör firmadır. Powershiplerin sahibi olup aynı zamanda onların ticaretini yapan yani gemileri alıp bunların üzerine enerji üretecek makineleri yükleyip bunları enerji üretecekleri ülkelere götüren ve orada operasyonunu sağlayarak, bütün süreçlerini yöneten ve işletmeciliğini yapan firmadır.

Aqua Tankers yeni kuruldu. Bizlere biraz bu süreçten bahsedebilir misiniz?

Aqua Chartering 5 yıllık bir Brokerlik firması. Aqua'nın bundan önceki 5 yılı dökme yük hikayeleri ile doluyken yolumuz Aysu Gürgan ile kesişti. Akabinde aslında her zaman yapmak istediği 5 yıllık iş planında olan bir atılımı birlikte gerçekleştirme fırsatı bulduk.

Aysu ile beni tanıştıran ve bir araya getiren birim WISTA'dır. Aysu ile başlayan dostluğumuz bugün bir iş birliğine dönüşmüş durumdadır. İş birliğine dönmesinin en büyük nedenlerinden birkaçı ise; 15 yıl içerisinde sektöre ait oluşan bilgi birikimlerimizi, insan kaynağı birikimimizi, aynı zamanda iş networkümüzü yeni nesillere aktarma arzumuz. Aqua Tankers'in ticari kuruluş amacının yanında bir de böyle bir maneviyatı var çünkü Aqua Chartering genç bir ekipten oluşan bir şirket yapısına sahip, dolayısıyla bu genç ekibi taşımacılığın likit tarafında da beslemek istiyoruz. Aqua Tankers'i kurarken bunu baz alan bir iş planı hedefi vardı diyebiliriz.

Bunu gerçekleştirmek amacı ile de bir iş birliği yaptık. Ben, dediğim gibi 15 yıldır bu sektördeyim. Umarım oradaki bilgi birikimimi buraya aktaracağız ve iş birliklerine çevireceğiz.

Denizcilikte cinsiyet eşitsizliği için sizce nelere yapılabilir Siz bunun için ne düşünüyorsunuz Gelecek planlarınız neler ?

Denizcilikte cinsiyet eşitsizliği ciddi bir sıkıntıymış. Açıkçası bu konu ile alakalı kariyerimde çok ciddi bir olay ile karşılaşmamakla birlikte ancak küçük nüanslarda yaşadım. Bugün geldiğimiz noktada ise cinsiyet eşitsizliği ile alakalı belirli bir farkındalık oluşturuldu ve belki de bu farkındalığın gün yüzüne çıkarılması gerekiyordu. Kadınlar iş hayatlarında bu sebeple çok zorlanıyor fakat zorlanılan alan sadece denizcilik değil. Bu noktada aslında kadınların iş hayatı genel anlamda tarihi bir süreçten geçti diyebiliriz. Bu süreç içinde bugün gelinen noktayı çok kötü bulmuyorum. Her zaman yapılacak, geliştirilecek şeyler vardır ama dediğim gibi benim ilk yıllarda karşılaştığım tepkilerle şu an da karşılaştığım tepkiler farklı. Bir gelişim görebiliyorum en azından, yakın bir tarihe bakarsak da iyileşmeler var diyebiliriz. Dolayısıyla çok ciddi bir cinsiyet ayrımı var demiyorum. Belki de bizim yeni olduğumuz dönemde eski jenerasyon buna bir alışma süreci geçirdi ve yeni gelen jenerasyon da bununla birlikte sürece dahil oldu. Üniversitelerde okutulan kız öğrenci sayıları da artmış durumda. İlk zamanlarda 70 erkek, 6 kadındık. Ben bu farkı ise bölüme girdikten sonra öğrendim. Alıştırılmış ve geliştirilmiş bir süreç görüyorum, bu durumun da iletilmesi gerektiğini ve kısa süre içerisinde daha iyi seviyelere geleceğini düşünüyorum. Artık bu durumdan da bahsedilmemesi gerektiğine inanıyorum.

Başarılı bir yönetici kavramı sizin için nasıl olur, ne ifade eder ?

Başarılı bir yönetici kavramı ve başarılı bir insan, aynı zamanda yaptığı başarıları yönettiği ekibi ile ne kadar paylaştığıyla da örnek olmalıdır.

Bu sektörde başarı bireysel olmamalıdır. Yönetilen ekibe çalışma kültürü, elde edilen başarı yolları ve o başarının sürdürülebilirliğinin getirilmesi gibi etmenler öğretilmeli ve bunun başarının tanımında muhakkak olması gerekmektedir.

Bir mezunumuz, aynı sıraları paylaştığımız biri olarak bir Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrencisine verebileceğiniz tavsiyeler neler olur ?

Sizlerle o sıraları paylaşıyor olmak benim için çok güzel bir duygu ve bugün 15. yılımı kutlarken sizinle bu röportajı yaptığım için de gurur duyuyorum. Hem sizlerle gurur duyuyorum hem de bir kadın olarak gurur duyuyorum. Bölümümüzün ismini kısaltmanız çok kibar, DUİM ismini kullanmak benim için çok güzel. Sektöre ilk adımlarınızı atarken DUİM sizler için bir kart olacak. DUİM'li dediğiniz zaman daha fazla mezunla karşılaşacak ve aynı okuldan insanlarla tanışabileceğiniz sohbet başlıkları karşınıza çıkacaktır. Tabii ki bunun altını güzel doldurmak gerekiyor. Bizim işimiz röportaj süresince de bahsettiğim gibi fazlasıyla çeşitlilik içeriyor. Buna uyum sağlamak önemli bir şey. Kendinizi geliştirirken, kendinize katacağınız katma değerleri düşünün. Çünkü siz ne kadar değerli olursanız, yapacağınız iş de o kadar değerli olur. O yüzden öncelikle kendinize bir değer biçmelisiniz, bu değerleri nasıl kendinize ve profesyonel hayatınıza oturtacağınıza karar vermelisiniz. Olaylara geniş perspektiften bakın. Beklentilerinizi doğru şekilde belirleyin. Bir şey isterken onu neden istediğinize daha bilinçli karar verin. Ben bu bölümü seçerken şirketlerin çeşitliliği hakkında veya farklı konularla alakalı hiçbir şeyin farkında değildim. Ama daha farklı bir teknoloji çağında yaşıyoruz. Bu dönemde, kendi dönemime göre her şey daha ulaşılabilir. Aile değerlerinizi ve saygınızı da kaybetmeyin. Yaptığınız işin nerelere dokunduğunu anlayın. Sonuç odaklı çalışmak çok güzel bir şeydir fakat ulaşacağınız noktaya giderken altını doğru şekilde doldurmanız önemlidir, çok ciddi bir tavsiyem sizlere. Sadece sonuca ulaşmak bir başarı değildir, ulaştığınız sonucun ne kadar sürdürülebilir olduğunu görmek de bir başarıdır.



Ayşegül GÖRÜR

AQUA Tankers Kurucu Ortağı
WISTA Türkiye Yönetim Kurulu Üyesi
İÜ DUİM 2008 Mezunu



NELER

Çevrimiçi Tanışma Toplantımız:

Bölümümüz 2021-2022 eğitim öğretim yılında aramıza katılan hazırlık sınıfı ve 1.sınıf arkadaşlarımız ile tanışma toplantısı yaptık. Toplantıda yeni katılan arkadaşlarımızla tanışıp ardından faaliyetlerimiz hakkında bilgilendirdik. Uzaktan eğitime devam eden hazırlık sınıfı arkadaşlarımızla kaynaşmayı amaçladığımız çevrimiçi toplantılarımızı rutin aralıklarla gerçekleştirmeye devam ettik.

Teknofest Ziyaretimiz:

Havacılık, uzay ve teknoloji alanlarında dünyanın en büyük festivallerinden TEKNOFEST'i ziyaret ettik. Ziyaretlerimizde projeleri ile bilim ve teknolojiye katkı sağlayan öğrenci arkadaşlarımızın her zaman yanında olduğumuzu belirttik.

Geleneksel Kahvaltılarımız:

Kulübümüz tarafından her yıl gerçekleştirilen geleneksel kahvaltı buluşmalarımızı bu sene 10 Ekim 2021 ve 15 Mayıs 2022 tarihlerinde gerçekleştirdik. Hazırlık sınıfındaki ve 1. Sınıf arkadaşlarımızın yoğun ilgi gösterdiği kahvaltılarımıza mezun büyüklerimiz de katılım sağladı. Katılımcılarımızın keyifli vakit geçirme fırsatı bulunduğu kahvaltılarımıza, amaçladığımız kaynaşma ve dayanışmamıza büyük katkı sağlamıştır.

Güz Kariyer Günlerimiz:

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Denizcilik Kulübü olarak geleneksel kariyer günümüzü gerçekleştirdik. Öğrencilerimizi sektörümüzdeki saygın şirketler ile buluşturarak, şirketlerin işe alım süreçleri hakkında bilgilendirmeyi amaçladığımız etkinliğimiz 3 gün boyunca devam etti. 25-26-27 Ekim 2021 tarihlerinde İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Avcılar Kampüsü Mühendislik Fakültesi A blok Konferans salonunda gerçekleştirdiğimiz etkinliğimizde sektörümüzün büyük şirketlerinin üst düzey yöneticileri, biz öğrencilerle bir araya gelerek mesleki bilgi ve donanımlarını paylaşarak, biz öğrencilerin sorularını yanıtladılar.

Lucent Maritime, Borealis Denizcilik, Fleet Management Limited, Medlog, V.Ships, Genel Denizcilik, Atlantik Denizcilik, DFDS Denizcilik, Zenith Denizcilik, Arkas Denizcilik, Beşiktaş Group, Armona Denizcilik, İnce Shipping, İmza Marine ve YA SA Denizcilik Güz Kariyer Günlerimiz'de bizimle olan şirketlerdi.

Teknopark İstanbul Gezimiz:

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Denizcilik Kulübü olarak, 15-16-17 Kasım tarihleri arasında Teknopark İstanbul'a gezi düzenledik. Ülkemizin Ar-Ge ve Girişimcilik alanındaki çalışmaları ve durumları konusunda bilgi aldığımız gezimiz bizim için çok verimliydi.





YAPTIK?

Eğitimlerimiz:

24 Aralık 2021 tarihinde Congar Hukuk Bürosu Kurucu Avukatı Cem Congar ile Deniz Kazaları Eğitimi ve 13 Mayıs 2022 tarihinde Vela Gemi Acenteliği Kurucu Genel Müdürü ve 1998 mezunumuz Atılay Özay ile Gemi Acenteliği eğitimlerimizi gerçekleştirdik.

Mezun-Öğrenci Günlerimiz:

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa olarak, mezun büyüklerimiz ve okulumuz öğrencileri arasında iletişimi güçlendirmek için geleneksel olarak gerçekleştirdiğimiz serimizi bu sene de devam ettirdik. Değerli büyüklerimizin deneyimlerini aktardığı mezun günlerimiz, hız kesmeden devam edecektir.

Bu dönem konuşumuz olarak ağırlamaktan mutluluk duyduğumuz değerli büyüklerimiz; okulumuz 2015 Güverte Mezunu 1. Zabit Mustafa Ataş abimize, okulumuz 1995 Güverte Mezunu Kaptan Arğan Demiralay abimize ve okulumuz 2017 İşletme Mezunu Tanker Gemisi Operasyon Asistanı Elif Gülşah Dayı ablamıza çok teşekkür ederiz.

Ziyaretlerimiz

Denizcilik Sektörünün büyük şirketlerine yaptığımız ziyaretlerimize hız kesmeden devam ettik. Sektörümüzdeki büyük şirketlere, kulübümüz ve faaliyetleri hakkında bilgiler verdik. Aldığımız destekler, bizim için büyük bir motivasyon kaynağı oldu ve hedefimiz olan her zaman daha iyisine ulaşmak için daha çok çalıştık.

DP World

Yarımcı Limanı Teknik Gezisi İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Denizcilik Kulübü olarak Türkiye'nin en teknolojik ve en yenilikçi limanı olan DP World Yarımcı Limanı'na gezi düzenledik.

AQUA 21. Ulusal Denizkızı Kongresi

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Denizcilik kulübü olarak 31 Mart - 3 Nisan tarihleri arasında Denizci Öğrenciler Derneğinin düzenlediği AQUA 21. Ulusal Denizkızı Kongresinde yer aldık.

Kariyer Günlerimiz

Kariyer Günleri'mizin tarihinde bir ilke imza atıp 18-19-20 Nisan tarihlerinde yüz yüze ve 21 Nisan tarihinde online olarak hibrit şekilde Bahar Kariyer Günleri'mizi gerçekleştirdik. Açılışı TÜRKKAPDER Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Zafer Akbulut'un ve Genel Sekreteri Kaptan Özgür Doğan Güneş'in gerçekleştirdiği Vento Denizcilik, Fast Turkey Logistics Denizyolu, İnce Denizcilik, Batı Group, Catoni Group, COFCO International, Atako Denizcilik, Akkon Lines, DENSAY, MSC, Oras Denizcilik, CMA CGM, Efe Chartering, Ordu Fatsa Denizcilik Mezunları Derneği, Nismar Denizcilik, Origin Lojistik, DeSe Crew Management, İDÇ Denizcilik, Furtrans Denizcilik şirketlerinden değerli sektör insanlarının katılımıyla etkinliğimizi tamamladık.



Gemi Acenteliği alanında;
Yüksek Fayda Sağlarız.



VELA GEMİ ACENTELİĞİ ANONİM ŞİRKETİ

+90 546 255 59 01

+90 282 255 59 00

agency@velaship.com

www.velaship.com

Ertuđrul Mah. Yalı Sokak No:23
SüleymanpaŐa 59100 /Tekirdađ-Őürkiye



AQUA

— CHARTERING —



NEW GENERATION BROKERAGE SERVICES

"Teamwork Makes The Dreamwork!"

Aqua Dry & Aqua Tankers



www.aquachartering.com



+90 216 455 62 50/51



FENERYOLU MAH. BAGDAT CAD. NO:105 UFUK APT. A BLOK D:6,
KADIKÖY / ISTANBUL



aqua@aquachartering.com
tanker@aquachartering.com