

Yıl: 5 Sayı: 18  
Şubat 2025

www.dargeb.com



# DARGE B U FKUN

Dergisi

Denizcilikte yeni bir soluk



*Birbirinden özel*  
**17 KONUK**

# ATATÜRK



*“Donanmasız Anadolu olmaz. Donanmadan yana kuvvetli olmak Türkiye’nin savunması için şarttır. Donanmamız izlediğimiz politikanın da kuvvetli desteği olacaktır.”*

*K. Atatürk*

**DARGE B DERNEĞİ**  
**UFKUN DERGİSİ**  
Yıl:2025 Sayı:18

**Yönetim**

**Deniz Araştırma ve Geliştirme Gönüllüleri**  
**Kültür, Sanat Öğrenci ve Mezun Derneği Adına**

**Genel Koordinatör**  
**Kaan TEKİN**

**Tasarım Ekibi Lideri**  
**Eda TARHAN**

**İçerik Ekibi**  
**Berat TUNÇER**  
**Berfu İdil KORKMAZ**  
**Berkay ÖZDEMİR**  
**Beyza ÇATALKAYA**  
**Caner POLAT**  
**Emre AYDÖNER**  
**İbrahim ERBAY**  
**Mahir Sinan İNAN**  
**Rukiye ŞENER**  
**Serhat TÜRK**  
**Sevde Deran TÜRKER**  
**Zeynep Şevval GÜLER**

**Görsel Editör /Grafik Tasarım Ekibi**

**Ahmet Arda CÖMERT**  
**Ali ERDEM**  
**Alişah İŞLİ**  
**Azra Ebrar AKBULUT**  
**Dilan TAŞKIRAN**  
**Kaan YEŞİL**  
**Kübra BAKAN**  
**Leyla GENÇALP**  
**Nilay YAZICI**  
**Vildan BAYAZIT**  
**Yaşar MENET**



**Reklam - İletişim Adresi : infodargeb@gmail.com**



**Yayın**

**Yerel- Süreli Yayın**

**Bu dergide yayımlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.**  
**Bu yazılardan dolayı Deniz Araştırma ve Geliştirme Gönüllüleri**  
**Kültür, Sanat Öğrenci ve Mezun Derneği sorumluluk üstlenmez.**  
**Yayımlanan ilanların sorumluluğu sahibini bağlar.**

**[www.dargeb.com](http://www.dargeb.com)**

# İÇİNDEKİLER

07

DARGE B DERNEĞİ ADINA

08

GENEL KOORDİNATÖRDEN

09

DARGE B DERNEĞİ

13

İREM DÜZDABAN UZAKYOL BİRİNCİ ZABİT  
CELEBRITY CRUISES

21

PROF. DR. ERSAN BAŞAR  
KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

25

DR. ÖĞR. ÜYESİ ERSİN FIRAT AKGÜL  
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

27

CAN BOYACI  
GENEL MÜDÜR / AGL AGEMAR GLOBAL LOGISTICS

32

PELİN ALPOĞAN  
UZAKYOL BİRİNCİ ZABİT

38

AV. SAMSA EMİN KÖRÜKLÜ  
SAGA HUKUK BÜROSU KURUCU ORTAĞI

46

PROF. DR. GÜL DENKTAŞ ŞAKAR  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

52

KAPTAN PINAR KARABIYIK

59

KAPTAN MERİÇ KIRICI  
INSTAGRAM - 1DAKİKADADENİZ

61

KAPTAN HARUN AKBAŞ  
EFE CHARTERING OPERASYON MÜDÜRÜ

67

KAPTAN ÇAĞLAR ASLAN  
DPT OFFSHORE MARINE

89

ERKAN SARIGÜL  
GENEL MÜDÜR CHARTER LINK TURKEY LOJİSTİK

92

AV. ÖĞR. GÖR. HALİL EMRE GÜRLER  
DENİZ TİCARETİNDE KONİŞMENTO UYGULAMALARI

111

DR. ÖĞR. ÜYESİ BULUT OZAN CEYLAN  
GEMİ MAKİNELERİNİN GÜCÜ, TÜRKİYE'NİN GELECEĞİ

116

KAPTAN ZAFER ÖZTÜRK

120

KAPTAN ONUR SAKARYA

127

KILAVUZ KAPTAN ERDİNÇ KILIÇ

139

DENİZE YÖN VERENLER

141

DENİZCİLİK EFSANELERİ  
SİRENLER

143

SU SPORLARI KÖŞESİ  
GEZİ KÖŞESİ  
KİTAP KÖŞESİ  
FİLM KÖŞESİ  
ŞİİR KÖŞESİ

# İÇİNDEKİLER

# GENÇLİĞE HİTABE

## **EY TÜRK GENÇLİĞİ!**

BİRİNCİ VAZİFEN; TÜRK İSTİKLALİNİ, TÜRK CUMHURİYETİNİ, İLELEBET MUHAFAZA VE MÜDAFAA ETMEKTİR.

MEVCUDİYETİNİN VE İSTİKBALİNİN YEGÂNE TEMELİ BUDUR. BU TEMEL, SENİN EN KIYMETLİ HAZİNENDİR. İSTİKBALDE DAHİ SENİ BU HAZİNEDEN MAHRUM ETMEK İSTEYECEK DÂHİLÎ VE HARİCÎ BEDHAHLARIN OLACAKTIR. BİR GÜN, İSTİKLAL VE CUMHURİYETİ MÜDAFAA MECBURİYETİNE DÜŞERSEN, VAZİFEYE ATILMAK İÇİN İÇİNDE BULUNACAĞIN VAZİYETİN İMKÂN VE ŞERAİTİNİ DÜŞÜNMEYECEKSİN. BU İMKÂN VE ŞERAİT, ÇOK NAMÜSAİT BİR MAHİYETTE TEZAHÜR EDEBİLİR. İSTİKLAL VE CUMHURİYETİNE KASTEDECEK DÜŞMANLAR, BÜTÜN DÜNYADA EMSALİ GÖRÜLMEMİŞ BİR GALİBİYETİN MÜMESSİLİ OLABİLİRLER. CEBREN VE HİLE İLE AZİZ VATANIN BÜTÜN KALELERİ ZAPT EDİLMİŞ, BÜTÜN TERSANELERİNE GİRİLMİŞ, BÜTÜN ORDULARI DAĞITILMIŞ VE MEMLEKETİN HER KÖŞESİ BİLFİİL İŞGAL EDİLMİŞ OLABİLİR. BÜTÜN BU ŞERAİTTEN DAHA ELİM VE DAHA VAHİM OLMAK ÜZERE, MEMLEKETİN DÂHİLİNDE İKTİDARA SAHİP OLANLAR, GAFLET VE DALALET VE HATTA HIYANET İÇİNDE BULUNABİLİRLER. HATTA BU İKTİDAR SAHİPLERİ, ŞAHSİ MENFAATLERİNİ MÜSTEVLİLERİN SİYASİ EMELLERİYLE TEVHİT EDEBİLİRLER. MİLLET, FAKRUZARURET İÇİNDE HARAP VE BİTAP DÜŞMÜŞ OLABİLİR.

EY TÜRK İSTİKBALİNİN EVLADI! İŞTE, BU AHVAL VE ŞERAİT İÇİNDE DAHİ VAZİFEN, TÜRK İSTİKLAL VE CUMHURİYETİNİ KURTARMAKTIR. **MUHTAÇ OLDUĞUN KUDRET, DAMARLARINDAKİ ASİL KANDA MEVCUTTUR.**

*H. Atatürk*



# DARGE B DERNEĞİ ADINA

## Sektör Büyüklerimiz ve Değerli Okurlarımız,

Denizcilik dünyasının bilgi, kültür ve tecrübe aktarımına katkı sağlamak amacıyla yola çıkan **U FKUN Dergisi, 18. sayısı** ile sizlerle buluşmanın gururunu yaşıyor. İlk sayımızdan itibaren denizcilik camiasına yeni bir soluk getirmek, sektördeki gelişmeleri aktarmak ve bu büyük ailenin bir parçası olan herkesi ortak bir platformda bir araya getirmek amacıyla çalıştık. **Bugün geldiğimiz noktada, U FKUN yalnızca bir dergi değil, aynı zamanda denizciliğe gönül vermiş herkesin ortak sesi haline geldi.**

Bu süreçte sektörün önde gelen isimlerinden akademisyenlere, denizcilik öğrencilerinden deneyimli denizcilere kadar birçok değerli kalem bizlere katkıda bulundu. Denizcilik tarihinden güncel gelişmelere, teknik bilgilerden mesleki deneyimlere kadar geniş bir yelpazede yayımlar yaparak, denizcilik sektörüne dair farkındalık oluşturmayı ve bilinç kazandırmayı hedefledik.

Bu noktaya gelmemizde emeği geçen herkese, bizlere yazılarıyla, fikirleriyle ve destekleriyle katkı sağlayan büyüklerimize, meslektaşlarımıza, dergi ekibinde özveriyle çalışan denizcilik öğrencilerine ve en önemlisi, bizleri her sayımızda ilgiyle takip eden siz değerli okurlarımıza sonsuz teşekkürlerimizi sunuyoruz.

U FKUN Dergisi olarak, denizcilik sektörünü güçlendirmek, meslektaşlar arası bağı kuvvetlendirmek ve yeni nesil denizciler için bir rehber olma misyonumuzu sürdürmeye devam edeceğiz. Dergimizin bu sayısında da sizleri, dopdolu içerikler ve sektörümüzü daha iyi anlamanızı sağlayacak yazılar bekliyor.

Keyifli okumalar dileriz.

**Pruvanız neta, rzgarınız kolayına olsun!**

2023



**DARGE B DERNEĞİ  
YÖNETİM KURULU BAşKANI**

**MEHMET TALHA MINİK**

# GENEL KOORDİNATÖRDEN

## Saygıdeğer Ufkun Dergisi Okurları,

Denizciliğin nabzını tutan Ufkun Dergisi olarak, 18. sayımızla sizlerle birlikte! Güz dönemiyle birlikte hazırladığımız bu özel sayımızda, sektöre dair gelişmeleri, ilgi çekici röportajları ve dopdolu içerikleri sizlerle buluşturmanın heyecanını yaşıyoruz.

Bu sayımızda offshore'dan cruise sektörüne, deniz hukukundan denizcilik teknolojilerine kadar geniş bir perspektif sunuyoruz. Alanında uzman isimlerle gerçekleştirdiğimiz özel röportajlar ve değerli makalelerle Türk denizciliğine farklı bir bakış açısı kazandırmayı hedefledik. Bize vakit ayıran, tecrübelerini ve bilgilerini bizimle paylaşan sektör duayenlerine sonsuz teşekkürlerimizi sunarız. Aynı zamanda, bu dergiyi büyük bir özveriyle hazırlayan ekibimizin emeği de takdire şayan!

Yeni yılın hepimize sağlık, başarı ve huzur getirmesini dilerken, bu sayının sizler için ilham verici ve bilgilendirici olmasını temenni ediyoruz.

**Her bir içeriğin sizlere değerli katkılar sağlamasını umarak,  
keyifli okumalar dilerim.**



**KAAN TEKİN**  
MERSİN ÜNİVERSİTESİ  
GEMİ MAKİNELERİ İŞLETME

# DARGE B DERNEĞİ

## —Misyonumuz—

“Denizciliği Türk’ün büyük Milli ölküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.”  
Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün izinden giderek Türk denizciliğini ileriye taşımak için gerekli olan birlik ve beraberlik ortamını sağlamaktır.

Deniz, kültür, sanat, eğitim, araştırma, gönüllülük başlıkları altında ölkemiz denizci öğrencilerini ve mezunlarını bir araya getirmek. Geleceğin mimarı olan öğrencilerin kendilerini geliştirerek Türk denizciliğine katkı sağlamalarına imkân temin etmek. Denizcilik sektöründe yer alan bölümlerin öğrencilerinin birbirlerini daha iyi tanımalarına, bölümler arası ilişkilerin güçlendirilmesine yardımcı olmak. Denizci öğrencilerin sektörle arasında bir köprü olmak, öğrenci sıralarındayken sektörle tanışmasına katkıda bulunmak. Öğrencilerin kendilerini geliştirebilmelerine imkân sağlamak gerekli etkinlikleri ve eğitimleri organize etmek ve düzenlemektir.

## —Vizyonumuz—

Ölkemizin dört bir yanında denizcilik fakülteleri ve meslek yüksekokullarında yetişmiş öğrenci ve mezun meslektaşlarımızla tek bir çatı altında buluşarak denizcilik ölküsünün izinden gitmek ve mavi vatan için çalışmak. Denizcilik sektörünün paydaşları ve ölkemiz denizciliğinin gelişimi için çözüm önerileri sunmak sorunların çözümüne katkıda bulunmak. Mavi vatanın ölkemizde tanıtılmasına, Türk denizciliğinin gelişmesine ve denizci millet denizci ölkemiz misyonuna hizmet etmektir.





# DARGE B DERNEĞİ

Deniz Araştırma ve Geliştirme Gönüllüleri, Kùltür Sanat Öğrenci ve Mezun Derneği

## Nerede, ne zaman ve nasıl kurulduk?

19 Mayıs 2019 tarihinde merkezi İstanbul olarak DARGE B adı altında hayata geçirildi ve DARGE B'in kapısı tüm denizci öğrencilere açıldı. 2020, 2021, 2022 Dönemlerini geride bırakan DARGE B kurulduğu günden bugüne gelişimine ve çalışmalarına hız kesmeden devam etti, etmektedir. 29 Ekim 2023 Tarihinde Cumhuriyetin 100. yılında dernek şeklini aldı.

## Temel Unsur

Türk denizciliğin daha ileriye taşımak, üç tarafı denizlerle çevrili ÷lkemizde deniz ticareti başta olmak üzere, deniz filomuzun büyümesine, teknolojik ve kültürel anlamda denizcilik işletmelerinin gelişmesine katkı sağlamaktır. DARGE B bu katkıyı sağlayacak biz gençlerin önemini göz önüne alarak bu iş kollarında istihdam sağlayarak birlik beraberlik içerisinde sektörü ileriye taşımanın gerekliliği üzerine faaliyete geçmiştir.

Atatürk'ün de biz gençlere söylediği gibi

*" Gençler cesaretimizi takviye ve idame eden sizlersiniz. Siz, almakta olduğunuz terbiye ve irfan ile insanlık ve medeniyetin, vatan sevgisinin, fikir hürriyetinin en kıymetli timsali olacaksınız. Yükselen yeni nesil, istikbal sizsiniz. Cumhuriyeti biz kurduk, onu yükseltecek ve yaşatacak sizsiniz."*

÷lkemizin gelişmesine katkı sağlayacak biz gençler olarak 19 Mayıs 1919'dan sonraki 100 yılda ÷lkemize ve denizciliğe bir fiil katkı sağlamayı DARGE B ailesi olarak kendimize vazife edindik. Siz değerli meslektaşlarımız ve arkadaşlarımız ile bu vazifeyi gönüllülük içerisinde sürdürmeyi umut ediyoruz.



İletişim: [dargebmezunlar@gmail.com](mailto:dargebmezunlar@gmail.com)



İletişim: [infodargeb@gmail.com](mailto:infodargeb@gmail.com)



# DARGE B DERNEĞİ

Deniz Araştırma ve Geliştirme Gönüllüleri, Kùltür Sanat Öğrenci ve Mezun Derneği

## DARGE B Neden Gerekli?

*"Zaferi, denizi kontrol altında tutan, ihtiyacı olan şeyi, ihtiyacı olduğu zaman, istediği yere ulaştırabilen ÷lke kazanır."*

M. Kemal ATATÜRK

Yaşadığımız ÷lkeye zaferi kazandırmak vefa borcumuzu ödemek, denizciliğe yeni adımlarını atmış ve kendini geliştirmekte olan siz değerli arkadaşlarımıza çağdaş bilgi ile donanmış, araştırma ve sorun çözmeye yeteneğini geliştirmek, çevresine önderlik edebilecek yapıda, kùltürel ve sanatsal değerler yaratma işlevlerinin ve topluma hizmet yükümlölüğünü evrensel standartlarda yürütmeyi, ulusun ve insanlığın sosyal, kùltürel, ekonomik, bilimsel ve teknolojik gelişimi için bilgi üretmeyi, uygulama ve yaymayı görev edinmiş, ÷lkemiz ve dünya denizciliğine değerli bireyler için DARGE B bir ihtiyaç olmuştur.

## DARGE B Ne Amaçlıyor?

Gelişmekte olan dünya denizciliğini yakından takip ederek ulusal ve evrensel boyutta topluma katkı sağlayan, mensubu olmaktan onur duyulan, bilgi paylaşımının yapıldığı kùltürel ve sosyal alanlarda faaliyet gösteren, ürettiği bilgi ile örnek gösterilen, ÷lkemiz denizciliğine nitelikli ve donanımlı denizcilik öğrencisi yetiştirilmesine yardımcı olmayı amaçlıyor.










# DARGE B DERNEĞİ

Deniz Araştırma ve Geliştirme Gönüllüleri, Kùltür Sanat Öğrenci ve Mezun Derneği

## Neden DARGE B'e Katılmalısın?

Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar ÷lkenin deniz taşımacılığı, liman işletmeciliği, deniz sigortacılığı, brokerlik gibi tüm denizcilik faaliyetlerini yabancılar sürdürmekteydi. Sonra biri " İlk hedefimiz Akdeniz" dedi ve 1 Temmuz 1926'da Kabotaj Antlaşması imzalandı. İşte o biri olmak, bir şeyleri değiştirmek, sen yapamazsın denileni başarmak, üç tarafı denizlerle çevrili ÷lkemizi muasır medeniyetler seviyesinin en üstüne taşımak için DARGE B'e siz değerli arkadaşlarımızı bekliyoruz.

## Sosyal Medya Hesaplarımız

-  Instagram: dargeb\_
-  Twitter: dargeb\_
-  LinkedIn: DARGE B Derneği
-  Youtube: DARGE B Derneği
-  Spotify: DARGE B Derneği

## İREM DÜZDABAN Uzakyol Birinci Zabit, Celebrity Cruises

### Merhaba, öncelikle sizi tanıyalım; İrem Düzdaban kimdir?

Merhabalar, ben İrem, 28 yaşında, Aydın doğumlu ve güncel olarak Celebrity Cruises firmasında Chief Officer Navigation olarak görev yapan bir Türk Zabitim. Kısa stajlarımı kuruyük ve kimyasal tankerlerde yaptım, mezuniyetten sonra uzun stajımı yapmış olduğum kimyasal tanker firmasında 3. Zabit olarak mesleğe başladım. 3 sene boyunca aynı firmada 3. Ve 2. Zabitlik yaptıktan sonra istifa ederek yolcu gemilerine geçiş yaptım. Mayıs 2022'den itibaren Celebrity Cruises firması ile çalışmaktayım. 2nd Officer olarak başladığım bu firmada şuanda Chief officer pozisyonunda çalışmaya devam etmekteyim.

### Cruise sektörüne geçme kararınız nasıl şekillendi?

Kimyasal tankerde geçirdiğim son kontrat 2021 yılının Aralık ayında başlamıştı. Gemi kuzey denizinde seyir yapıyordu ve kış şartları pek mutlu edici değildir Kuzey Denizinde, bilen bilir. Hali hazırda mutsuz ve isteksiz başladığım bir kontrattı benim için. Gerek pozisyonumun iş tanımının gözümde monotonlaşması gerekse çevremden duyduğum 'Sen hala bu şirkette ne yapıyorsun?' sözleri beni düşünmeye itmişti. İkinci kaptanlığım yaklaştıkça gemide ikinci kaptanları daha fazla gözlemlemeye başlamıştım ve gemideki yaşam kaliteleri beni tatmin etmiyordu açıkçası. Ben mesleği İngilizce ve yurtdışı görme sevdalarım sebebiyle seçmiş birisiyim. Bir risk alıp sıfır hazırlık ile istifa ettim. Sonrasında evde kendime bir iyileşme süresi tanıdım. Çünkü bu süreçte hem fiziksel hem de psikolojik olarak yıpranmıştım. Neticede hayalini kurduğum meslek umduğum kadar beni mutlu etmiyordu ve ben yenilgimi kabul ederek istifa etmiştim. Kendimi toparladığıma inandıktan sonra geçmişlerini araştırmış olduğum Kruvaziyer firmalarına özgeçmişimi gönderdim ve böylelikle farklı bir yolculuk başlamış oldu.

### Ticari gemilerle cruise gemilerini karşılaştırdığınızda, çalışma koşulları, sosyal imkanlar ve zorluklar açısından belirgin farklılıklar neler?

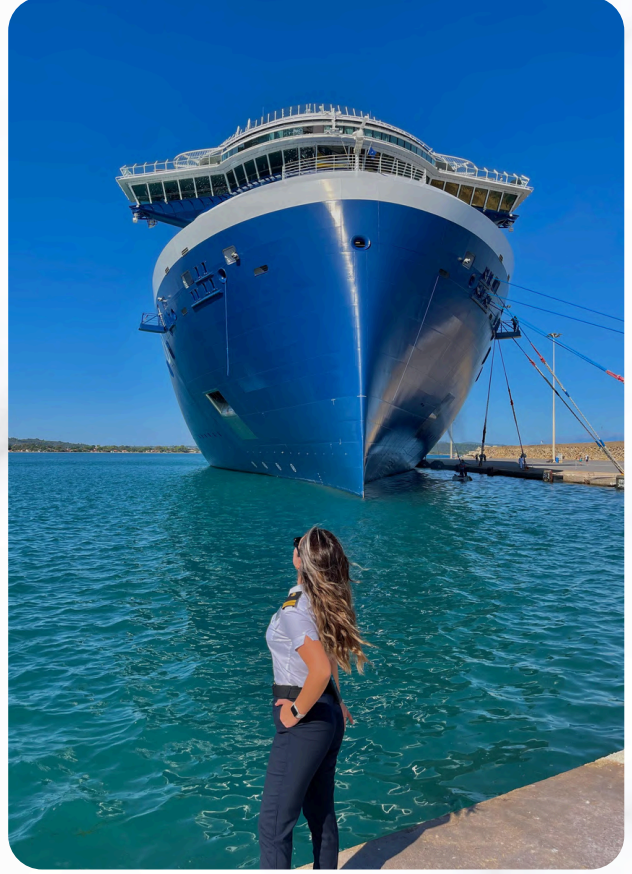
Sosyal imkanları kıyaslamak doğru olmaz, neticede beş bin insanın deniz üzerinde eğlenmesi için yapılmış bir gemide zabitlik yapmak beraberinde çokça olanak sağlıyor. Çalışma koşulları çok daha profesyonel diyebilirim. Biz denizciler her şeyi kuralına göre yapmayı severiz fakat kruvaziyerlerde kitaba göre olmayan hiçbir şeye tolerans sağlanmadığını bilmeniz gerekir. Dolayısıyla herhangi bir işin sadece kağıt üzerinde olması düşünülemez. Bu da iş yükünü oldukça arttırıyor. Buna ilaveten bir köprü üstü veya makine zabiti olarak geminin beyni ve kalbini yöneten iki departmanda çalışmak ve 20 yerine beş bin insan taşımak sorumluluğunuzu da tahmin edemeyeceğiniz kadar büyütüyor. Bu sorumluluğu anlamak ve iş tanımını layıkıyla yerine getirmek bu gemi türünde çalışmanın en zor yanları diyebilirim.





**Cruise gemilerinde sunulan sosyal imkanlardan bahseder misiniz? Bu imkanların gemi personeli üzerindeki motivasyon ve verimlilik etkisini nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Kruvaziyer gemilerinde en büyük artınız sosyal imkanlarınız. Firmadan firmaya değişiklik göstererek kargo gemilerine kıyasla stres ve iş yorgunluğunuzu unutacağınız çok daha fazla olanak var. Elbette gemide bulunduğunuz pozisyona ve vardiyalarınıza bağlı olarak ne kadar sıklıkla yararlanabileceğiniz değişiyor. Genel olarak bir köprüüstü ve ya makine zabiti şu gibi imkanlardan yararlanabilir; Fitness center, sauna, spa, tüm özel restoranlar, yolcu ve personel partileri, koşu/yürüyüş yolları, tiyatro, özel showlar, personele ayrılmış tüm sosyal alanlar (PS odaları vs.). Fakat şunu belirtmek isterim ki, yolcu gemileri sosyal medyada yansıtıldığı gibi sadece sosyal imkanlardan yararlanıp ülke gezdiğiniz bir yer değildir. Elbette bunlar mevcut fakat bunların yanında alışmanızın zaman aldığı gerçekten büyük bir iş yükü söz konusu.



**Çalıştığınız uluslararası cruise şirketinin işleyişi ve işe alım süreçleri hakkında bilgi verir misiniz? Yeni mezun denizcilere bu süreçlerde nasıl bir yaklaşım önerirsiniz? İşe alım süreci hangi aşamalardan oluşmaktadır?**

Celebrity Cruises firması Royal Caribbean Grup altında yer alıyor. Dolayısıyla stajyer alımları Royal bünyesinde gerçekleşip uygun görülen firmaya ve gemiye atanarak gerçekleşiyor. Fakat her firmanın benimsediği ilkeler söz konusu. Royal ailesi Celebrity Cruises ise ırk ve cinsiyet eşitliğini benimsiyor. Bu da stajyer başvuruları arasından çeşitliliği artırıcı adayları seçmelerine sebep oluyor. Fakat zabitan seçimi için bu çok geçerli değil. Özgeçmiş değerlendirmesine göre ön mülakat adayları belirleniyor. Aklımızda bulunması gereken gerçek şu ki bu firmalar oldukça büyük bir iş başvuru havuzuna sahip ve bu havuzda fark edilmek en önemli meseledir. Bunun için özgeçmişinizin dolu ve profesyonelce hazırlanmış olması ilk adım. Sonrasında fark edilmek için linkedIn gibi platformları kullanmayı şiddetle tavsiye ediyorum.







**Denizcilik sektöründe öncü kadın lider olarak sektörde farkındalık yaratmak adına nasıl bir yaklaşım sergiliyorsunuz?**

Ben bu mesleği seçeceğimi söylediğimde ne ailem istedi ne de sorularımı yöneltmiş olduğum zabıt hanımefendi tavsiye etti. Fakat benim hayallerimi gerçekleştireceğine inandığım tek meslek kaptan olmaktı. Gerek maddi açıdan sağladığı artı olsun gerekse dünyayı gezdirmesi olsun. Şuan geldiğim konumda benim en büyük mottom 'şansını kendin yarat' oldu. Gerçekleşmeyen her bir durum için daha iyisi gerçekleşeceğinden olmadığına inanmam beni motive etmiştir. Ben her zaman adımlarımı paylaşmayı ve başarıya giden yolu saklamamayı ilke edindim. Karakterimle ve olduğum gibi davranarak bu yolu seçmek isteyen herkese örnek olmaya karar verdim. Mükemmel bir hayat mevcut değil, her güzel şeyin elbette paylaşılamayan zorlukları var.



**Başarıya ulaşma yolunda motivasyonunuz nedir? Geleceğin Kadın Denizcilerini daha fazla teşvik etmek için neler öneriyorsunuz?**

Önemli olan birbirimizi desteklemek. Farkındalık yaratmak adına ise sadece Türkiye'de bilinen bir zabıt olmayı değil dünyada tanınan bir kaptan olmayı seçtim. Böylelikle dünyanın Türk milletinin denizci kimliğinden haberdar olmasını hedefliyorum. Tüm kızlarıma da bu yolda kaşınıza çıkacak olan her bir olumsuzluğu kendinizi geliştirmek ve lehinize kullanmayı öğrenmenizi tavsiye ediyorum.



## **Cruise gemilerinde farklı kültürlerden insanlarla çalışmanın avantajları ve zorlukları nelerdir? Bu çeşitliliği bir lider olarak nasıl yönetiyorsunuz?**

Ben tamamı Türk personel olan bir gemide çalışmaktansa farklı milliyetlerden oluşan bir takımı yeğlerim. Her milliyetin kültürü, gelenekleri ve tabuları farklı oluyor. Farklı milliyetlerle çalışmanın kültürel bir zenginlik katmasının yanında takıma profesyonellik getirdiğine de inanıyorum. Her birimizin değerlerine saygı duymak zorunda olmak ister istemez daha sakin ve mutlu bir çalışma ortamı sağlıyor. Köprüüstünde bir lider olarak benim hedeflediğim çalışma ortamı da tam olarak böyle. Tecrübelerimden ve yaşadıklarımın yola çıkarak herkesin işini severek yaptığı ve gün sonunda öğrendiklerinden tatmin olarak ayrıldığı bir ortam sağlamaya çalışıyorum. Tabii ki dil faktörü burada devreye giriyor. Takımın her bir üyesinin İngilizce seviyesi aynı olmadığından bir lider olarak standardı sağlamak ve herkesin aynı sayfada olduğunu bilmek önemli. Kişisel olarak ben her zaman farklı ülkelere ve kültürlere ilgi duymuş birisiyim. Çalıştığım kişilerin de minimum derecede dahi olsa buna ilgisinin olduğunu bilmek her şeyi daha kolay kılıyor. Dolayısıyla çoklu milliyetlerden oluşan bir takımı yönetmek avantajlarının dezavantajlarından daha çok olduğu ve tek milliyetle çalışmanın getirdiği tabuları yok saydığı bir durum haline geliyor.



LEADERSHIP

## Ticari tankerlerdeki deneyimleriniz, cruise sektöründeki liderlik yaklaşımınızı nasıl şekillendirdi? Geçmişte edindiğiniz hangi tecrübeler bugün işinize en çok katkıyı sağlıyor?

Benim üniversite dönemimde tanker gemilerine yönelmemin en büyük iki sebebinden biri diğer gemi türlerine göre daha profesyonel ve daha çok bilgi gerektiren bir çalışma ortamı olmasıydı. Diğer sebep ise tamamen maddi kaygılardı. Staj dönemimde hem tanker hem de kuru yük tecrübesi edinme fırsatım oldu. Ve bu tecrübeler doğrultusunda tankerde devam etme kararı aldım, nitekim o dönemde beklentilerimi karşılayan bir gemi tipi olmuştu. Tankerde çalıştığım dönemde gerek çalışma şartlarının zorluğu, liman sıklığı ve denet çokluğu bana oldukça fazla tecrübe kazandırdı. Kruvaziyere geçtiğimde edindiğim tecrübelerin faydasını tek tek gördüm. Örnek vermem gerekirse; kimyasal tankerde her 17 saatte bir liman değiştirmiş olmam kruvaziyerdeki sefer ve liman sıklığına adaptasyonumu oldukça kolay kıldı. Ayrıca ticari tankerlerde kazanmış olduğum bilgiler ve her denete geleneksel bilgiler ile değil de kitaptan öğren yöntemi ile hazırlanmış olmam bana girdiğim bu yeni sektörde oldukça hızlı bir şekilde terfi verdim diyebilirim.



## Cruise gemisinde bir 1st. Officer (Birinci Zabitan) temel görev tanımı nedir? Hangi operasyonel ve idari sorumlulukları üstleniyorsunuz?

Her bir cruise firmasında pozisyon isimleri değişebiliyor. Fakat genel bağlamda ayrıştırılmış görev tanımları ayındır. Güncel olarak chief officer pozisyonundayım. Fakat 1st officer için asistan zabıtlıktan (2nd off & 3rd Off) sonraki ilk senior pozisyon diyebilirim. Genel olarak deputy safety officer olarak geçer ve geminin emniyet ekipmanlarının bakım tutum planlamasını ilgili departmanlar ve asistan zabıtlar ile yapar. Şuan ki pozisyonumda ise seyir zabıtlığı görevi yapmaktayım, biz Chief Officer Navigation diyoruz..Yolcu gemilerinde seyir planlaması kargo gemilerine kıyasla oldukça karışık. Gemiden tahliye edilmesi gereken pis suların nerelerde tahliye edilebileceğine stabilite hesapları ile birlikte sizin karar verip seyir planı ile entegre etmeniz gerekmektedir. Bunun dışında yolcu gemisi firmaları her bir gemi için cruiseları 2 sene öncesinden sattığı için yine gidilecek limanların planlamalarını ve rotasyon tavsiyelerini şirkete siz yapıyorsunuz. Sonrasında elbette tüm köprüüstü ekipmanları ve zabıtlarından sorumlu olan sizsiniz. Vardiya düzenleri, her bir zabitan kişisel gelişiminin takibi ve staff captain'a raporlamalar vs.

**Cruise gemilerinde çalışanların günlük işleyişini yönetmek için nasıl bir liderlik modeli uyguluyorsunuz? Hangi görevlerde doğrudan sorumlu oluyorsunuz?**

Yüzen bir otelde işleyişi kesintisiz sürdürebilmek adına tüm gemi departmanlara ayrılmış durumdadır. Köprü üstü takımı ve liderleri olarak her ne kadar geminin seyrinden sorumlu olsak da diğer her bir departmanın alacağı kararlarda danıştığı son kişiler veya onaylayan kişiler konumundayız. Ben kişisel olarak seyir zabiti olmam yanında gemide zaman değişiminden ya da denize küllerinin boşaltılması istenen bir cenazeye kadar sorumluluklarım genişleyebiliyor. 2 sene sonrasının cruise planlamalarını yaparken otel departmanının isteklerine ve onlara en optimal operasyon süresi tanıyacak zamanlara karar veren de ben oluyorum. Bu ve bunun gibi ucu farklı departmanlara değen çokça örnek var. O yüzden burada liderlik vasfımız önemli. Hem otorite merkezi olup hem de diğer personelin sizden hoşlanmasını sağlamak oldukça zor, hele ki 1400 personel olduğunu düşünürsek. Anlaşılabilir ve kibar bir konuşma dili çok önemli. Sorunlara çözüm odaklı yaklaşmak ve diğer departmanların köprüüstü takımı ile arasını yakın tutmak, gemideki her olaya hakim olmak ve kaptanlığınızda profesyonel, size güvenen bir personelinizin olması için yapmanız gereken şeylerden en önemlileri diyebilirim. Yarınınızı düşünerek hareket etmek siz çok şey katacaktır.

**Cruise gemilerinde yolcu güvenliği büyük bir önem taşıyor. Güvenlik ve acil durum prosedürlerinin yönetimiyle ilgili hangi sorumlulukları üstleniyorsunuz? Bu süreçlerde ekibinizi nasıl organize ediyorsunuz?**

Öncelikle belirtmek isterim ki cruise gemilerinde acil durum ve gemiyi terk planlamaları bildiklerimizin çok üzerinde. Benim için plan akışını ve tüm personelin görevlerini anlamak bir kontrattan fazla aldı diyebilirim. 3500 yolcu ve 1500 personel alabilen bir gemide yönetimde çalışmak ve tüm planın kusursuz işlediğinden emin olmak çok büyük bir sorumluluk. Ben chief officer olarak acil durum ve gemiyi terkte kaptan ile birlikte 'safety command center' dediğimiz yönetim merkezinde planın tüm aşamalarının komutlarını verip otel departmanı ile kurtarma planının işleyişini kontrol ediyorum. Ayrıca geminin stabilitesinden ve kazanılan zamandan da sorumluyum. Her bir personelin acil durum planında belirtilen görev tanımlarına uygun pozisyonlarda konuşlandırılıp görevlerini yerine getirdiğinden emin oluyorum. Yangın söz konusu ise iletişimi sağlayıp sürecin kontrolünü kaptan ile birlikte sağlıyorum. Elbette bunların hepsi için Command Center görev almasına karar verdiğimiz farklı departmanlardan personel ile birlikte birkaç köprüüstü zabiti de mevcut. En önemli ilke görev dağılımı ve planın takibi olduğundan her bir lokasyonda gerekli adam gücüne sahip olmaya özen gösteriyoruz.





## **Gemi mürettebatının günlük iş programı nasıl düzenleniyor? Bir güverte zabitanın cruise gemisinde standart bir iş günü nasıl geçiyor?**

Tüm mürettebat için bunu açıklamam mümkün değil, herkesin kontratında belirtilen çalışma saatlerine uygun bir şekilde takip ettikleri ve raporladıkları bir düzen mevcut. Her çalışan kendi çalışma saatlerini sisteme girmekte ve ILO kurallarını takip etmekte sorumlu. Bir güverte zabiti için ise vardiya planlamasını ben yapıp kaptan onayına sunuyorum. Her bir zabit günde 8 saat seyir vardiyasına sahip oluyor. Bunun dışında asistan zabitler için emniyet ekipmanları bakım tutum planlamalarını yapan 1st officer'a günde 2-3 saat asistanlık yapmak kalıyor. Aynı mesai süresi chief officerlar için de geçerli fakat görev tanımınızda ne yazdığına bağlı olarak işiniz değişiyor. Manevra saatleri içerisinde kim hali hazırda çalışıyor ise o zabitler manevralarda görev alıyor, dinlenme saatleri içinde olan hiçbir zabit çağırılmıyor. Standart bir günde ortalama 11 saat çalışıyoruz, günün geri kalanında özgürüz diyebilirim.



**Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. DARGE'ye ve denizcilik alanında kariyer yapmayı hedefleyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir?**

Bana yazma fırsatı verdiğiniz için ben teşekkür ederim. Her bir mesleğin kendi çapında zorlukları ve avantajları mevcuttur. Fakat denizci olmak oldukça meşakkatli bir yol. Hem okul, staj süreci hem de mesleğe başlayınca mutlu olacağımız yeri bulmak. Getirisi büyük fakat götürüsü de bir o kadar büyük bir meslek. Dünyanın en lüks gemisinde dahi çalışsanız ailenizden ve sevdiklerinizden uzak kalacağınız bir yaşam sizleri bekliyor. Bu noktada hayattan gerçekten ne istediğimizi bilmek gerekiyor. Bu mesleği seçen çoğu denizci hayalindeki geliri elde ettikten sonra karada bir başka işe başlama hayali kurmakta. Kendinizi gerçekten bu mesleği yaparken ve en üst mertebedeyseniz hayal edebiliyorsanız hikaye orada başlıyor, benim hikayem gibi. Bu meslekte kariyer yapmayı hedefleyen tüm kız ve erkek kardeşlerime önerim çevreye kulak asmamaları, kimse ile kendilerini kıyasa düşürmemeleri ve kendilerinin en iyi versiyonu olmaya çalışmalarıdır. Risk almaktan korkmayın ve güvenli gördüğünüz alandan çıkınca asıl başarının sizi bulacağına inanan bireyler olun derim ve unutmayalım ki eğer bir odada en iyisi sizseniz yanlış odadasınızdır. Şimdiden çokça şans ve başarılar diliyorum.



PROF. DR. ERSAN BAŞAR  
Karadeniz Teknik Üniversitesi



**Merhaba, öncelikle sizi tanımak adına; Ersan BAŞAR kimdir, bizlere kendinizden bahseder misiniz?**

KTÜ, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümünde Profesör öğretim üyesi olarak görev yapmaktayım. Denizde petrol kirliliği başta olmak üzere gemi kazaları, gemiadamları eğitimi ve kutup çalışmaları konularında bilimsel çalışmalar yürütmekteyim.

**2022 yılında yayınlanan “*Investigation of the effect of vessel type on seafarers' safety culture*” başlıklı makalenizde denizcilik sektöründe meydana gelen kazaların büyük çoğunluğunun insan hatasından kaynaklandığına ve buna dayalı olarak emniyet kültürünün önemini ele almışsınız. Emniyet kültürü kavramının Çernobil kazası sonrasında popülerleştiği belirtiliyor. Sizce denizcilik sektörü bu kavramı ne kadar etkin bir şekilde benimseyebildi ve denizcilik sektöründe emniyet kültürünü yaygınlaştırmak için Türkiye'nin atması gereken adımları nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Bu çalışma doktora öğrencim Dr. Öğr. Üyesi İshak Altınpınar'ın doktora tez çalışması sonrasında yayınlamış olduğumuz bir makaleydi. Birçok yapılan kaza çalışmalarında kazanın sebebinin insan kaynaklı olduğu ortaya koyulmuştur. Bu makale, deniz kazalarındaki insan faktörüne bağlı olarak emniyet kültürünün belirlenmesini amaçlamıştır. Emniyet kültürünü geliştirmek için IMO, bazı çalışmalar yürütmektedir. Ancak gemiadamlarının milliyetlerine bağlı olarak emniyet kültüründe farklılıklar olmaktadır. Bu farklılık sadece denizcilik alanında değil hayatın tüm alanında görülmektedir. Türkiye içinde, ilkokuldan başlayan bir eğitimle emniyet kültürünün geliştirilmesinde yarar olacaktır. Emniyet kültürü denizcilikte olduğu kadar bir çok alan önem arz etmektedir. Bundan dolayı eğitimle çocukluk yaşlarında geliştirilebilir.



**Gelecekte yaygınlaşması beklenen otomasyon gemi teknolojisi ile insan hatalarının azalacağını varsayarsak emniyet kültürünün ne gibi değişiklikler yaşayacağını düşünüyorsunuz?**

Otomasyon sistemlerin arkasında bir çok durumu analiz edebilen yazılımlar bulunmaktadır. Bu sistemler bir çok gelen veriyi değerlendirerek olması gereken kararı verme yönünde çalışmaktadırlar. Gemilerdeki otomasyon sistemi özellikle makinelerde yaygın olarak kullanılmaktadır. İnsan kaynaklı karar verme veya kontrollerin yapılmaması gibi durumları ortadan kaldırarak işlerin daha emniyetli yapılabileceğini düşünüyorum. Ancak farklı ve karmaşık senaryolarda nasıl bir davranış göstereceği hâlen netlik kazanmamıştır. İnsan faktörü denizcilikte halen önemini korumaktadır. İnsanın karar vermesi ve uygulamasının tamamen otonom sistemlere geçmesi için daha çok süre olduğu kanısındayım. Otomasyon sistemleri emniyet kültürü eksikliği sonucu ortaya çıkan kazaları azaltacağı açıktır.



**2021 yılında “MARINE POLICY” dergisinde yayınlanan “*The evaluation of the Polar Code by the survey conducted with those who have sailed in polar regions, and suggestions for further improvement*” başlıklı makalenizde IMO’nun yayınladığı Polar Code’u değerlendiriyorsunuz. Bu makalenizin üstünden geçen dönemde Kutup bölgelerinde yeni çalışmalarınız oldu ve bunun yanı sıra bu bölgelerde buzul erimeleri hız kazanarak devam ediyor. Yeni koşullar altında Polar Code’u nasıl değerlendiriyorsunuz, gelecekte kutup bölgelerinde seyir yapma imkanları ne yöne doğru ilerleyecektir?**

IMO tarafından yayınlanan ve yürürlüğe giren Polar kod kutup bölgelerinde seyir yapacak gemiler için gemiadamının hazırlıkları ve kuralları belirlemek için yürürlüğe girmiş bir mevzuattır. Polar Kodun uygulama alanı güney kutup bölgesinde 60° S hattının üstünde kalan bölge olarak tanımlanmış olmasına karşın Kuzeyde bu alan 60° N hattında başlayarak 73° N hattına kadar değişiklik göstermektedir. Bu durum kodun en tartışmalı kısımları olarak değerlendirilmektedir. Hem kuzey hem de güney kutup dairesinin içerisinde polar kod kapsamında seyir yapma imkânım oldu. Bu bölgelerde seyir yapmanın birçok güçlükleri bulunmaktadır. Özellikle Antarktika bölgesinde batimetri ve seyir haritalarının yetersiz oluşu ve batimertik sörveylerin yapılmamış olması seyri güçleştirmektedir. Aynı zamanda deniz buzları ve karadan gelen buzullar seyir sırasında sürekli dikkatli olmayı gerektirmektedir. Yaptığımız çalışmalarda küresel ısınmaya bağlı olarak deniz buzları alanlarının azalması ve buzulların erimesi sonucunda farklı deniz rotalarının kullanılabilir olduğu ortaya çıkmıştır. Bu konuda kuzey kutup dairesinin içinde kalan alanlarda ortaya çıkan yeni deniz rotaları da yeni cazibe noktaları olmaktadır.



**“8. Ulusal Antarktika Bilim Seferi”** kapsamında kutuplarda araştırma projeleri gerçekleştirdiniz. Araştırmalarınız sonucunda Kutup bölgelerindeki araştırmaların neden önemli olduğunu, buzul erimelerinin ne gibi olumsuzluklara yol açabileceğini ve Bilim seferinizin sonuçlarından bahsedebilir misiniz?

Türkiye 2017 yılından bu yana Antarktika ve Arktik bölgeye düzenli olarak bilim seferleri yapmaktadır. Türkiye'nin bilim politikalarına paralel olarak yapılmakta olan bu çalışmalara dünyadan ve ülkemizde her yıl ortalama 20 bilim insanı katılmaktadır. Bende bu zamana kadar 5 kere Antarktika ve 3 kere de Arktik seferlerine bilim insanı ve sefer lideri pozisyonunda katıldım. Küresel ısınmanın en hızlı etkilendiği noktalar kutup bölgeleridir. Isınma sonucunda buzulların erimesi dünyamızdaki sıcaklık dengelerini değiştirmektedir. Buna bağlı olarak karbon salınım miktarları, deniz buzunun kuzeyde gerektiği kadar oluşmaması gibi temel sorunlar dünyamızın iklimini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu gibi birçok nedenden dolayı kutuplar dünyamızın denge noktalarıdır. Bundan dolayı o bölgelerde yapılan bilimsel çalışmalar sonucunda elde edilen veriler bizler için önemlidir. Türk bilim insanları bu seferlerde özellikle yer ve deniz bilimleri konularında birçok projeye imza atmışlar ve bilimsel yayınlarla da dünya bilimine katkı sağlamışlardır.



**Denizcilik eğitiminin geleceği için sektörde ihtiyaç duyulan değişiklikler nelerdir? Öğrencilerin hangi alanda desteklenmesi gerektiğini düşünüyorsunuz?**

Hızla gelişen teknolojiye paralel olarak denizcilik eğitiminin de bu teknolojiye ayak uydurularak gerekli düzenlemeleri yapması gerekmektedir. Denizcilik eğitimi bilindiği gibi STCW 78 sözleşmesi kapsamında yapılmakta olup 95 düzenlemeleri ve sonrasındaki 2010 Manila değişiklikleri ile son halini almıştır. Ancak 2025 yılına geldiğimiz bu günlerde yeni güncellemelerin yapılarak günün şartlarına daha uygun özellikle eğitim teknolojilerinde yeni gelişmelere ayak uydurabilecek düzeye gelmesi gerektiğini düşünüyorum. Denizcilik öğrencilerinin başta staj sorunları olmak üzere gemide geçirdikleri süre gibi durumlar için destek olunması ve sorunlarına çözüm bulunması gerektiği düşüncesindeyim.

**Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. DARGEb'e ve denizcilik alanında kariyer yapmayı hedefleyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir? Denizcilik sektöründeki genç arkadaşlara tavsiyeleriniz nelerdir?**

Denizcilik sürekli aktif dinamik bir sistemdir bundan dolayı öğrencilerin her konuda kendini sürekli geliştiren ve doğru bilgiye her yerde olursa olsun erişebilen bir yapıda olmaları gerekmektedir. Bundan dolayı eğitimleri süresince sürekli araştırma yapmalarını tavsiye ederim.

**İZİN ASLA**

*Silinmeyecek!*





## DR. ÖĞR. ÜYESİ ERSİN FIRAT AKGÜL



**Merhaba, öncelikle sizi daha yakından tanımak adına kısaca Ersin Fırat AKGÜL kimdir ?**

Emekli öğretmen çocuğuyum. Zamanında, farklı şehirlerde yaşadık. Nevşehir'de dünyaya gözümü açtım. Ardından, Giresun ve İzmir'de büyüdüm. Lisans eğitimimi İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği İşletme opsiyonunda tamamladım. Bir süre özel sektör deneyiminin ardından Öğretim Üyesi Yetiştirme Programı (ÖYP) kapsamında Balıkesir Üniversitesi Bandırma Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programına Araştırma Görevlisi olarak atandım. ÖYP programı kapsamında Araştırma Görevlisi olarak görevlendirildiğim Dokuz Eylül Üniversitesi'nde, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi programında yüksek lisans ve doktora eğitimimi tamamladım.

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde Dr.Öğr.Üyesi olarak görev yapmaktayım. Denizcilik finansmanı, denizcilikte yeşil dönüşüm uygulamaları üzerine çalışmalar yürütmekteyim. Evli ve bir kız babasıyım.

### **Türk denizcilik sektöründe yeşil dönüşüm: Modernleşme, Türk denizcilik sektörünün karşılaştığı zorluklar ve çözümler**

Kıtalararası emtia hareketinde en önemli seçenek olan ve ölçek ekonomisi avantajlarıyla lojistik maliyetlerin düşürülmesinde katkı sağlayan deniz yolu taşımacılığının tarihsel sürecine bakılırsa bazı kırılmaların, köklü değişimlerin yaşandığı görülmektedir. 19. yüzyılda kömür ve petrol yakıtlı gemilere geçişle dönüşüm yaşayan sektör, konteynerleşme ve küreselleşme etkisiyle farklı bir boyuta evrilmiştir. Uluslararası ticari faaliyetlerdeki artışa bağlı olarak deniz ticaretine olan talep de hızlı bir şekilde artmıştır. Günümüzde de yeşil denizcilik düzenlemeleriyle sektörde büyük bir değişim başlamıştır. Paris Anlaşması gibi uluslararası girişimler ve IMO ile AB'nin düzenlemeleri, sektör paydaşlarının operasyonel süreçlerini yeniden değerlendirmelerini zorunlu kılmaktadır. Yeşil düzenlemelerin deniz ticareti ve makroekonomik görünüm üzerinde baskı yaratması, küresel lojistik maliyetler ve ticareti etkileyebilir. Bu durum, paydaşlar için hem zorluklar hem fırsatlar sunmaktadır. EEXI ve CII gibi hedef temelli tedbirlerin yanı sıra karbon fiyatlaması, emisyon ticareti gibi piyasa temelli tedbirler ile deniz ulaştırması farklı bir evreye geçecektir.

Mevcut gemilerin asgari standartlara uyum sağlaması beklenmektedir. Özellikle CII'nın giderek sıkılaşılan seviyeleri, piyasa oyuncuları için daha fazla önem taşımaktadır. Enerji verimliliği sertifikalarının yenilenme zorunluluğu olmaması, odak noktasını CII'ya kaydırmıştır. CII, boş seyirleri olumsuz etkilerken balastlı seyirlerin minimize edilmesini zorunlu kılmaktadır, bu da gemi işletmeciliğine ek maliyetler getirebilir. D ve E sınıfındaki gemiler, daha yüksek vergi ve sigorta maliyetlerine maruz kalabilir ve yeni gemilerin piyasaya girmesiyle bu sınıflardan düşme veya ticaretten men edilme riskiyle karşı karşıya kalabilir.

Sektörün sıfır emisyon yolculuğu önemli finansal zorluklar da barındırmaktadır. Denizcilik şirketlerinin oluşacak maliyeti değer zinciri boyunca aktararak ayakta kalması gerekmektedir. Daha temiz yakıtlara veya teknolojilere geçişin yüksek ilk yatırım maliyetleri, belirsiz yatırım getirileri ve kısıtlı finansman erişimi gibi zorlukları, retrofit ya da yeni inşa kararlarını karmaşık hale getirmektedir. Ayrıca altyapı geliştirme maliyetleri, piyasa belirsizlikleri, yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar ve uyumlu düzenlemelerin eksikliği de süreci zorlaştırmaktadır.

### **Biz genç denizcilere verebileceğiniz tavsiyeler nelerdir?**

Birincisi, denizcilik mesleğinin gerektirdiği terminolojiyi, diğer bir ifadeyle denizcilik dilini öncelikle öğrenmenizi tavsiye ediyorum. Bunun için derslerinizde öğretilenlerin yanı sıra farklı paydaşlar tarafından büyük bir özenle hazırlanan ve kamuoyu ile paylaşılan dergiler ve raporlardan istifade edebilirsiniz. Sürekli bir değişim ve dönüşüm içerisinde olan denizcilik sektörünü yakından takip etmek, yeni trendleri anlamak oldukça önemli.

İkincisi, uluslararası bir iş kolu olan denizcilik mesleğini icra edebilmek için yabancı dil bilgisi elzem. Bunun için öncelikle uluslararası çapta sıklıkla kullanılan İngilizceyi öğrenmeli ve geliştirmelisiniz. İlk etapta yazma ve okuma becerisini geliştirmek, en azından yazılı metinleri okuma ve kendinizi yazılı olarak ifade edebilmek adına bir bakıma yeterli olacaktır. Ancak sonraki süreçlerde mutlaka konuşma ve dinleme becerilerini de geliştirmek gerekmektedir. Vakit nakittir mantığıyla işlerin yürüdüğü bu sektörde, duygu ve düşüncelerimizi sözlü olarak hızlı bir şekilde aktarmak ve karşı tarafı dinleyerek sorunları anlamak oldukça önemli. İngilizcenin dışında çalışılan bölgeye göre Rusça, Arapça, Çince, Yunanca da önemli bir artı sunabilir ancak İngilizceyi geliştirmeden ikinci bir dil macerasını pek doğru bulmuyorum.

Üçüncüsü, denizcilik mesleğini icra edecek siz genç arkadaşların, dünyanın herhangi bir yerinde çalışabilecek şekilde ufkunuzu geniş tutmanızı da tavsiye ediyorum. Bazı genç arkadaşlar memleketlerinin, yaşadıkları veya alıştıkları şehrin çevresi ile kendilerini sınırlı tutuyorlar. Ancak bu mesleği icra ederseniz bu doğru bir yaklaşım değil.

Son olarak bu mesleğin gerektirdiği en önemli donanımlardan birisi de beşeri becerilerdir. İletişim kabiliyetiniz ne kadar yüksek ise kendinizi ne kadar iyi ifade edebiliyor ve karşınızdakini ne kadar iyi dinliyor ve anlamaya çalışıp çözüm sunmaya çalışıyorsanız o kadar iyi bir kariyere sahip olabilirsiniz. İletişim kabiliyetine göre iş geliştirme potansiyeliniz artacak ve networkünüzü genişletme şansına sahip olacaksınız.

### **DARGE ve Ufkun Dergisi hakkında neler düşünüyorsunuz?**

Sivil toplum kuruluşları paydaşların bilgilendirilmesinde oldukça önemli bir yere sahip. Siz de bu konuda başta denizcilik sektörünü gelecekte yönlendirecek ve şekillendirecek olan öğrenciler olmak üzere diğer paydaşların sektöre yönelik farklı bilgi ve bakış açılarına ulaşmalarında güzel işler çıkartıyorsunuz. Emek veren tüm DARGE üyelerine teşekkür ederim.



## CAN BOYACI

### GENEL MÜDÜR / AGL AGEMAR GLOBAL LOGISTICS

**Merhaba, kariyerinizi yakından tanımak adına; Can Boyacı kimdir?**

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi 2011 mezunuyum. Hali hazırda Agemar Global Lojistik firmasında Genel Müdür olarak görevini yürütüyorum.

**Eğitim ve kariyer yolculuğunuz nasıl şekillendi? Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Yönetimi bölümündeki eğitiminiz kariyerinizde size nasıl katkılar sağladı? Dokuz Eylül Üniversitesi'nden mezun olduktan sonra iş bulma sürecinizi neye göre belirlediniz? Bugün aynı durumda olsanız neyi farklı yapardınız?**

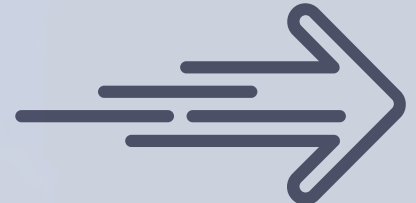
Okuldan mezun olduktan sonra, 2008 mezunu bir arkadaşımın ilanını görüp iş başvurusunda buldum ve kendimi freight forwarding sektöründe buldum.

İlk işime başladığım firmada 7 yıl boyunca çalıştıktan sonra şu anki çalıştığım firmaya geçtim ve burada 6 yılı aşkın süredir görev yapıyorum. Kariyerime operasyon departmanında başladım ve zamanla satış ve networking alanlarında da deneyim kazandım. Bu süreç, beni şu anki pozisyonuma taşımamda önemli bir rol oynadı.

Okulda aldığımız teorik eğitimler, elbette bir temel oluşturdu. Ancak özellikle bizim dönemimizde uygulanan aktif eğitim sistemi ve yaz aylarında yaptığımız stajlar, sektöre çok daha sağlam bir şekilde hazırlanmamı sağladı. Mezun olduktan sonra, forwarding sektöründe ilerlemek istediğimi net bir şekilde belirlemiştim ve ilk başvurduğum ilanla işe başladım. Geriye dönüp baktığımda, sanırım hiçbir şeyi farklı yapmazdım; her adımında doğru yolda ilerlediğimi düşünüyorum.

**Denizcilik sektöründe forwarder alanında çalışmaya nasıl karar verdiniz? Bu sektörde en çok ilgilendiğiniz alan hangisi?**

Okulda aldığımız teorik bilgiler ve stajlarda edindiğimiz deneyimler, forwarding sektörünün çok dinamik ve temposunun hiç azalmayacak bir alan olduğunu fark etmemi sağladı. Bu, en çok ilgimi çeken noktaydı. 13 yıl boyunca bu sektörde çalıştım ve her geçen gün, bu alanda kararımda ne kadar haklı olduğumu daha da fazla görebiliyorum.





## Genel müdür pozisyonuna yükselme sürecinizde karşılaştığınız en büyük zorluklar nelerdir ve bunları nasıl aştınız?

Açıkçası, sürekli olarak kendimi geliştirecek adımlar attım. Aynı departmanda kalmak yerine, farklı departmanlarda görev alarak her birini tecrübe etmeye çalıştım. Her departmanda farklı sorumluluklar üstlendim, İngilizcemi aktif tutarak dil becerilerimi geliştirdim. Zamanı geldiğinde ise yönetim üzerine yüksek lisans yaparak elde ettiğim pratik deneyimleri teorik bilgilerle pekiştirdim.

Genel Müdürlük pozisyonuna geldiğimde ise pandemiye yaşadık. Bu süreçte, sektördeki hareketlilik, insan yönetimi ve yeni düzende şirket yönetmek gibi konularda oldukça zorlandım. Ancak, teori ve pratik deneyimlerimi birleştirerek, hızlıca yeni düzene uyum sağladım ve bu zorlukların üstesinden gelmeyi başardım.

## Bir ekip yönetirken hangi prensiplere sadık kalıyorsunuz? İyi bir liderde olması gereken en önemli özellikler sizce nelerdir?

Öncelikle ekip arkadaşlarımdan düşüncelerine büyük değer veririm. Kendi başıma karar alıp tek başıma uygulamak yerine, ekip üyelerimi dinleyerek birlikte çözüm üretmeye çalışırım. Çünkü bu tamamen bir ekip işidir. Eğer sadece bir sopyayla insanlara iş buyurursanız, başarısız olmanız kaçınılmazdır. İyi bir lider, kendini ekibin bir parçası olarak görmeli ve birlikte hareket edebilme yeteneğine sahip olmalıdır. Ayrıca saygı duyulacak bir profilde olmak da çok önemlidir. Bir lider, sadece yönetici değil, aynı zamanda ekip üyelerinin güvenini kazanabilen, onlara ilham verebilen bir kişi olmalıdır.

## Denizcilik sektöründe Türkiye'nin global ölçekteki konumunu nasıl değerlendiriyorsunuz? Uluslararası lojistik ticaretindeki gelişmeleri nasıl takip ediyorsunuz ve bu değişimlere uyum sağlamak için ne gibi stratejiler geliştirdiniz?

Türkiye, jeopolitik olarak düşündüğümüzde, denizciliğin her alanında sektördeki en büyük paydaşlardan biri olmalı. Ancak maalesef yanlış politikalar nedeniyle, hak ettiğimiz noktada olmadığımızı düşünüyorum. Öncelikle nitelikli okul sayısını artırmalı, eğitime daha fazla önem vermeli ve doğru yatırımları teşvik etmeliyiz. Ayrıca mutlaka milli bir filoya sahip olmamız gerektiğini düşünüyorum.

Pandemi sonrası sektör oldukça hızlı bir şekilde değişiyor. Biz de bu değişimleri, dernekler, haber kaynakları ve yaptığımız araştırmalar aracılığıyla takip ediyoruz. Şirketimize uygun stratejiler geliştirebilmek için bu gelişmeleri yakından izliyoruz. Özellikle teknolojik değişim büyük bir önem kazanmakta. Bu alanda, CRM sisteminden yük takip sistemine kadar birçok süreci dijitalleştirmek için sürekli olarak adımlar atıyoruz. Bu değişimlere uyum sağlamak, sektördeki rekabet gücümüzü artırmak açısından oldukça kritik.





**Şirketinizin yurt dışı operasyonlarında nasıl bir strateji izliyorsunuz? Ülkeler arası farklı regülasyonlar ve kültürel dinamikler işinizi nasıl etkiliyor? Yurtdışındaki müşteri memnuniyetini ve iş sürekliliğini sağlamak için hangi yöntemleri uyguluyorsunuz?**

Firmamız, global freight forwarder networklerine üye ve dünyanın dört bir yanında acente ağıımız bulunuyor. Bu ağ sayesinde, Türkiye'deki müşterilerimizin yurtdışındaki alıcılara ve satıcılara hizmet sunma imkânı sağlıyoruz. Böylece müşterilerimizin yurtdışındaki iş süreçlerini de kolaylaştırarak, yüksek müşteri memnuniyetini hedefliyoruz. Ayrıca bu acenteler aracılığıyla diğer ülkelerdeki gelişmeleri takip ederek, müşterilerimize doğru ve güncel bilgiler sunabiliyoruz. Bu global bağlantılar, sektördeki hızla değişen dinamiklere uyum sağlamamıza ve daha etkili hizmetler sunmamıza olanak tanıyor.



**Gelecekte lojistik ve denizcilik sektöründe çalışmak isteyen öğrencilere hangi becerileri geliştirmelerini tavsiye edersiniz? Özellikle hangi alanlarda kendilerini yetiştirmeleri gerektiğini düşünüyorsunuz?**

Kesinlikle İngilizce. Sektörde en çok eksikliği hissedilen konu bu diyebilirim. Maalesef, okulumuzdan veya diğer okullardan mezun olan arkadaşlarımı incelediğimde, çoğunun İngilizce seviyesinin olması gerekenin çok altında olduğunu görüyorum. Ancak, sektörde başarılı olmak ve kariyerlerinde ilerlemek isteyenlerin kesinlikle İngilizce seviyelerini iyi bir düzeye getirmeleri gerekiyor. Hatta mümkünse, ek bir dil daha öğrenmeleri çok faydalı olacaktır. İngilizce, global bir sektörde yer alabilmek ve yükselen bir kariyer planı oluşturabilmek için temel bir gereklilik.

**Denizcilik sektöründe forwarder kısmında yer almanın en heyecan verici yanı sizce nedir? Bu sektörün kişisel gelişiminize kattığı en büyük değer ne oldu?**



En heyecan verici yanı, kesinlikle hiçbir zaman yarının ne olacağını bilememenizdir. Bu sektör, dinamik ve sürekli değişen bir yapıya sahip. Ancak bu durum, maalesef birçok sorunu da beraberinde getiriyor. Bir gün devrilen konteynerlerle, diğer gün bir savaşla veya batan bir gemiyle karşılaşabiliyorsunuz. Bu tür olaylarla karşılaştığınızda, yepyeni süreçlere girip hızlıca çözümler üretmek zorunda kalıyorsunuz. Bu da sürekli olarak kendinizi geliştirmenizi sağlıyor ve sizi rutinden uzak tutuyor. Sektörde her zaman yeni bir şey öğreniyorsunuz ve bu da işin en heyecan verici kısmı.



## Denizcilik ve lojistik sektöründe kadın çalışanların sayısının artırılması adına sizce neler yapılabilir? Bu konuda şirketinizin uyguladığı bir strateji veya destek var mı?

Lojistik sektöründe kadınların etkinliği her geçen gün artıyor ve açıkçası bu alanda bir ayırım olduğunu düşünmüyorum. UTİKAD gibi derneklerin Kadın Odak Grubu gibi girişimleri, kız öğrencilere verdikleri destekler gerçekten çok önemli ve bu tür girişimlerin sayısı sürekli olarak artmakta. Firmamızda da kadın çalışan oranı %70. Ayrıca, hybrid sistemde çalışıyoruz ve özellikle çocuğu olan kadın çalışanlarımıza bir gün ekstra evden çalışma imkânı tanıyoruz. Yeni doğum yapmış bir çalışanımıza ise ofise gelmesi gerektiğinde çocuğu ve bakıcısıyla birlikte gelme imkânı sunduk. Bu tür uygulamalarla her zaman destekleyici bir yaklaşım sergiliyoruz. Kadınların sektörde daha aktif ve başarılı olabilmesi için her türlü desteği sağlamaya devam edeceğiz.



## Röportajımızı sonlandırırken, DARGE B ve denizcilik alanında kariyer yapmak isteyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar var mı?



Oldukça dinamik bir sektöre adım atacaklar, bu yüzden insan ilişkilerini geliştirmeleri ve İngilizce bilgilerini artırmaları çok önemli. Gençlerimiz maalesef bazen tezcanlı olabiliyorlar, ancak yükselen bir kariyer için sabırlı olmak ve zorluklara hazırlıklı olmak gerekir. Başarı bir gecede gelmez, bu yüzden gençlerin uzun vadeli hedefler belirlemeleri gerekiyor. Ayrıca her fırsatta kendilerini geliştirecek eğitimler almalı, sektördeki önemli seminerlere katılmalılar. Bu tür fırsatlar, hem kişisel hem de profesyonel gelişimleri için oldukça faydalı olacaktır.

Salih Reis:

"Denizde dost da azdır, düşman da.  
En büyük dostun gemin, en büyük  
düşmanın dalgalarıdır."





## PELİN ALPOĞAN Uzakyol 1. Zabit

**Öncelikle sizi tanımak adına; Pelin Alpoğan kimdir denizcilik kariyeriniz nasıl başladı? Sizi denizcilik mesleğine iten motivasyon neydi?**

Merhaba, öncelikle bu mesleği seçmeyi düşünen kardeşlerimize referans olması açısından böyle bir çalışma yaptığınız için çok teşekkür ederim. Çünkü meslek seçiminin insanın hayatında nasıl bir dönüm noktası olduğunu en iyi biz denizciler biliyoruz. Ben Edremit Anadolu Lisesi'nden 2008 yılında mezun oldum. Küçüklüğümde beri hep pilot olmak istemişim, dolayısıyla lisede meslek araştırması yaparken çok fazla seçenek sunmadım kendime. Geleceğimle alakalı tek şeyden emindim, masa başı bir iş istemiyordum.



İlk sınav senemde Hava Harp Okulu'ndan gelen davet üzerine oraya gidip eğitimlere ve mülakatlara katıldım ancak göz muayenesinde elendim. Oraya gittiğimde istediğim şeyin bu olduğunu anladım ve havacılık/denizcilik sektörüyle alakalı meslekleri araştırmaya devam ettim. Sonunda Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği karşıma çıktı ve bu meslek üzerinde yoğunlaştım. Özellikle kadın mezunlar ile iletişime geçip onların fikirlerini sordum. Konuştuğum herkes yaptığı işten çok memnundu ve dünyayı gezmekten, dolgun maaşlardan bahsediyorlardı. Sonra tek tercih yaparak KTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünü kazandım ve 2013 yılında mezun oldum. İlk stajımdan itibaren de hep kimyasal tankerlerde çalıştım. Şu an Uzakyol 1. zabit olarak 30 aylık hizmet süremi tamamladım, gemiden indiğimde Uzakyol kaptan yeterliliğini alacağım.

**Uzakyol birinci zabit olarak kimyasal tankerlerde görev yapmanın teknik ve operasyonel zorluklarından bahsedebilir misiniz?**

Kimyasal tankerlerde genellikle yanıcı, parlayıcı, toksik yükler taşıdığımız için tankların yüke hazırlık aşamasından tahliyesinden sonraki sürece kadar tüm emniyet tedbirlerinin alınmış olması şarttır. Zaten belli bir süre bu ortamda çalıştığınızda tehlikelerin farkına varıyor ve ne gibi önlemlerin hayati önem taşıdığı hakkında bilgi sahibi oluyorsunuz. Farkındalığı artırmak amacıyla gemide ve şirket bünyesinde sürekli eğitim ve toplantılar yapılıyor. Kimyasal yüklerin kategorileri ve yapıları birbirinden çok farklı ve geminin tanklarında bir çok parsel ve yük aynı anda taşınıyor. Tüm yüklerin tank hazırlık kriterleri ve taşınması esnasında sağlanması gereken koşullar farklı. Örneğin bazı yüklerde sefer süresince yükü ısıtmanız gerekirken, oksijenle temas etmemesi gereken yüklerde tanka nitrojen/ inert gazı vererek oksijen seviyesini düşürüyorsunuz. Sefer süresince de anlık olarak bu değerlerin kontrol edilmesi gerekiyor. Tank yıkama operasyonları uzun sürebiliyor, sonrasında her bir tanka inip yüke uygunluk testlerini yapıyorsunuz. Bu nedenle özellikle 1.zabitin üzerindeki sorumluluk çok fazla, gece gündüz sürekli takip etmek zorunda olmak çok uzun saatler uykusuz kalmanıza ve mental olarak yorgun düşmenize neden olabiliyor.

**Kimyasal tanker operasyonları, diğer gemi türlerinden nasıl farklılık gösteriyor? Özellikle dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir?**



Diğer gemi türlerinde taşınan yüklerin de tehlikeleri ve saklama koşulları farklı, her gemi türünün kendine özgü riskleri var ancak kimyasal tankerlerde personel direkt olarak yükle ve taşınan tankla daha entegre. Yani yükü almadan önce tanka giriyor, gerekliyse tank temizliği yapıyor. Yük operasyonlarında kimyasal elbiseler, solunum tüpleri kullanıyor. Tanklar tahliyeden sonra havalandırılıyor, ölçüm yapıp yıkama için atmosfer uygun mu ona bakılıyor. Güvertede personel bizzat tankların yıkanması operasyonlarında görev alıyor. Bu esnada tanka steam verilmesi, inert, ısıtma gibi birçok operasyonu aynı anda takip etmek gerekiyor ve yanlış operasyon yapılması durumunda tehlikeli durumlar oluşabiliyor. Bu nedenle herkesin tecrübeli ve işine hakim olması gerekiyor.

**Kimyasal tankerlerde güvenlik önlemleri ve risk yönetimi ne kadar önemli? Bu alanda karşılaştığınız en büyük zorluk ne oldu?**

Bu alanda karşılaştığımız en büyük zorluklardan biri daha önce tanker tecrübesi bulunmayan personelle çalışmak zorunda kalmak. Kimyasal tankerlerde her şey tecrübeye dayalı ve herkes görevini eksiksiz yapmak zorunda. Bu kişilerin vardiyalarında gözden kaçabilecek en ufak detay ciddi sonuçlara yol açabilir. Tecrübesiz zabit ya da personel gemiye katıldığında kendi görevleriniz dışında o kişiyi de takip etmek ve gelişimine katkı sağlamak için çaba sarf etmek zorunda kalıyorsunuz.

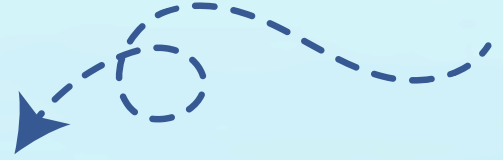
**Bir kadın denizci olarak sektörde karşılaştığınız zorluklar nelerdi? Özellikle uzakyol birinci zabit seviyesine kadar gelme sürecinizi nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Öğrenciyken staj bulmada çok fazla zorluk yaşadım. Bir çok firma zabit olarak bile kadın çalıştırmıyorken staj bulmak neredeyse imkansızdı. Üniversitede uzun stajıma çıkacağım zaman not ortalamasına göre ilk üç kişiyi alacağını söyleyen şirket, ben derece yapmış olmama rağmen açıkça kadın almayacaklarını söyleyip benden daha düşük ortalamaya sahip arkadaşımı benim yerime almıştı. Bir başka şirkete staj başvurusu için gittiğimizde kapıdaki görevli kadın çalıştırmıyoruz diyerek bizi içeriye bile almamıştı. Şimdi her iki şirket de kadın zabit çalıştırıyor. Kendimizi kanıtlayabilmek için daha fazla çalışmak zorunda kaldık ama sonunda başardık.



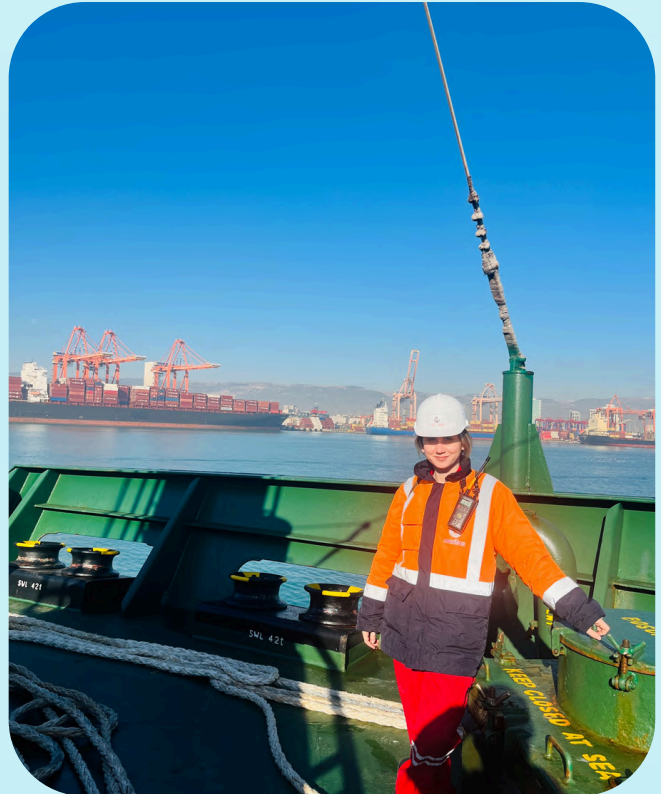


Ben bir kadın olarak gemilerde çalışmanın ayrıca bir zorluğu olduğunu düşünmüyorum ama bu biraz da kişinin karakteriyle alakalı bir durum. Denizcilik mesleği kadın erkek fark etmeksizin genel olarak zor ve yorucu bir meslek. Ailenizden ve arkadaşlarınızdan aylarca ayrı kalmak, sosyal olanakların sınırlı olması ilk başlarda zor gelse de zamanla bu duruma da alışıyorsunuz. Ben mesleğimi her zaman çok severek yaptım ve diğer sektörlerde çalışan arkadaşlarımla karşılaştığı zorlukları da gördükçe aslında her mesleğin kendine özgü zorlukları olduğunu kabullendim. Hatta gemide çalışmanın bir çok yönden daha iyi olduğunu düşünüyorum. 2013 yılında zabitliğe başladıktan bu yana yılın altı ayı gemide çalışıp 6 ayı izin yapan biri olarak söyleyebilirim ki gemiden izne ayrıldıktan sonraki süreçte iş hayatından tamamen sıyrılıp kendinize ve sevdiğinizlere vakit ayırabilmeniz büyük bir avantaj. İzin dönemlerinizde maddi olarak bir kaygınız olmadan istediğiniz yere seyahat edebilir, ailenizce bolca vakit geçirebilir, yeni hobiler edinebilirsiniz. Kontrat ve izin sürelerini kendiniz belirleyebiliyorsunuz. Sanıyorum ki başka hiçbir meslekte böyle bir şansınız olmuyor. Ayrıca gittiğiniz ülkeler, tanıştığınız insanlar ve kültürler, yaşadığınız olaylar size çok farklı bir boyut katıyor, vizyonunuz genişliyor. Tüm bu nedenlerden mesleğimi severek icra ediyorum ve bu mesleği seçtiğim için de hiç pişman olmadım.



## Denizcilik mesleğinde kadınların varlığı ve sayısının artması adına neler yapılabilir? Bu konuda bir rol model olarak düşünceleriniz neler?

Daha önce de bahsettiğim gibi sektörde kadınların karşılaştığı en büyük zorluk staj yapılacak gemi sayısının az olması. Maalesef her gemi de kadınların çalışması için uygun olmayabiliyor. Bazı gemilerde kamaralar iki kişilik, bazılarında lavabo ve banyolar ortak. Bu gemilere kadın stajyer ya da zabit göndermeyi hem şirketler uygun görmüyor, hem de kadınlar tercih etmiyor, dolayısıyla erkeklere göre seçeneklerimiz daha az. Okullarda öğrenim gören kadın öğrenci sayılarında da ciddi artış var. Bu öğrencilerin stajlarını tamamlayıp zabit olabilmesi için çeşitli kadın mezun topluluklarının özellikle iş ilanlarını paylaşarak kadın öğrenci ve mezunların iş başvurularını öncelikli değerlendirmeye aldıklarını görüyorum. Kadınların dezavantajlarını dengelemek adına böyle bir uygulamanın olması gerçekten çok güzel.





**Denizde uzun süreli çalışmak, iş ve sosyal yaşam dengesini nasıl etkiliyor? Bu süreçte motivasyonunuzu nasıl koruyorsunuz?**

Gemide uzun süre kalmak tabii ki sosyal çevrenizden kopmanıza yol açabiliyor. Siz gemideyken aileniz ve arkadaşlarınız bir çok şey yaşamış, anı biriktirmiş oluyor. Sevinçli ve üzüntülü anlarında yanlarında olamıyorsunuz ama izne ayrıldıktan sonra bu süreyi uzun tutup açığı kapatmak da mümkün. Önemli olan kaçırılan zamanların yerine daha güzellerini koyabilmek için gerekli vakit ve isteğinin olması.



**Kariyerinizde size en çok katkı sağlayan eğitim veya tecrübe ne oldu? Karadeniz Teknik Üniversitesi'ndeki eğitiminizin bu noktadaki rolünü nasıl değerlendirirsiniz?**

KTÜ'de dört sene boyunca gerek uygulamalı dersler, gerek teorik dersler bize çok şey kattı ama gemiye çıkmadan öğrendiğiniz her bilgi biraz havada kalıyor. Üniversitede aldığımız eğitimden ziyade gemideki stajı ne kadar verimli geçirdiğimiz önemli. Ben uzun stajımda altı aylık süreçte çok iyi zabitlerle çalıştım ve bildikleri ne varsa benimle paylaştılar, bu benim açımdan büyük bir şans oldu. Her operasyona katıldım, araştırdım, notlar aldım ve uzun stajımı tamamladıktan sonra zabit olarak çalışabileceğime dair özgüvenim ve motivasyonum vardı. Ben her zaman işine saygı duyduğum, çalışkan, sürekli araştırıp öğrenen insanları örnek aldım ve onlar gibi olabilmek için de çok çalıştım. Denizcilikte öğrenmenin sonu yok, her gün farklı bir olayla karşılaşabiliyorsunuz ve bunların her birinden farklı dersler çıkarıyorsunuz.

**Gelecekte kimyasal tanker taşımacılığı sektöründe ne gibi değişimler veya yenilikler bekliyorsunuz? Teknolojik gelişmeler sektörü nasıl etkileyecek?**



Teknolojinin gelişmesiyle birlikte artık bir çok cihaz anlık ve daha güvenilir bilgiler sunuyor. Eskiden tank radar sistemleri bu kadar gelişmiş değildi ve bir çok veriyi manuel yollardan edinmek zorundaydık ancak şimdi tek bir ekrandan neredeyse operasyona dair her detayı anlık olarak görebiliyoruz ve komut verebiliyoruz. Ancak tüm bunlara rağmen evrak kalabalığı sorununu çözemedik. Tankerlerde operasyonlar çok sık ve yorucu olduğu için evrak işlerinin de tamamen elektronik ortama dönmesi gerektiğini düşünüyorum.





## Denizde çalışmak isteyen genç kadın denizcilere ve öğrencilere hangi tavsiyeleri verirsiniz?

Öncelikle bu mesleğin bir kadın olarak ayrıca bir zorluğu olmadığına inanmalarını isterim. Denizcilik apayrı bir meslek ve gerçekten güçlü bir iradenizin, psikolojinizin olması gerekir. Karşınıza zorluklar çıkacak ancak hiç biri aşılamayacak kadar zor değil. Kadınların da artık çok iyi şirketlerde çalışıp Uzakyol Gemi Kaptanı yeterliliğine kadar gelmesi ve gemileri idare etmesi çok gurur verici. Bu mesleği seçmeyi düşünen kadınların asla tereddüt etmesine gerek yok. Demir burunlu ayakkabı ve yağlı tulumla gezmek o kadar da kötü değil.

## Kariyeriniz boyunca unutmadığınız, size ilham veren ya da ders niteliğinde olan bir anınızı bizimle paylaşabilir misiniz?

İlk zabit olarak çıktığım gemiyle Afrika ülkelerine gittiğimde gemiye gelen görevliye kapalı kutuda meyve suyu ve bisküvi verdiğimde utanarak ben bunu evdeki çocuğuma götürebilir miyim demişti, oradaki insanların maddi açıdan çok zorluk çekmesine daha doğrusu bir çok şeye erişimlerinin olmamasına rağmen her şeye güldüklerine ve eğlendiklerine tanık oldum. Oradaki çocuklar teneke kutulardan ses çıkarıp eğlenebiliyorken bizim çocuklarımıza oda dolusu oyuncaklar yetmiyor. Elimizdeki olanakların kıymetini bilemeyip her gün daha fazlasını istiyoruz ve en sonunda yine mutlu olamıyoruz.

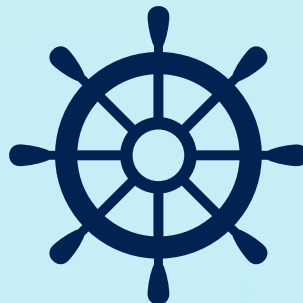


## Denizcilik sektöründe uzun vadede kendinizi nerede görmek istiyorsunuz? Kariyer hedefleriniz ve bu doğrultuda atmak istediğiniz adımlar nelerdir?

Uzakyol kaptan olarak tankerlerde birkaç sene daha çalıştıktan sonra denizcilikle alakalı diğer alanlara yönelme niyetindeyim ancak bu meslekte on sene içerisinde şunu öğrendim, bir denizcinin gemiyi bırakacağı demesine asla inanmayın.

## Röportajımız için zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. DARGE'ye ve denizcilik alanında ilerleme yapmayı hedefleyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir?

Böyle bir çalışmayla herkese ulaşabilmemizi sağladığı ve denizci olmayı düşünen kardeşlerimizin ufkunu açtığı için DARGE derneğine ve emeği geçen herkese ben teşekkür ederim. Bu mesleği merak edip araştıran çok fazla öğrenci olmasına rağmen ne yazık ki doğru ve etkin bilgiye ulaşabilecekleri, aklına takılanlara yanıt alabilecekleri çok fazla platform yok. Bu nedenle birçoğu internette okuduğu tutarsız ve gerçek dışı bilgiler nedeniyle belki de bu mesleği seçmekten vazgeçiyor. Sizler gibi öğrenci, çalışan ve mezunları bir araya getiren derneklerin sayısının artması gerektiğini düşünüyorum.





**Öncelikle sizi daha iyi tanımak adına denizcilik kariyeriniz nasıl başladı ve bugüne nasıl geldiniz?**

Denizcilik kariyerim ablam Sevinç Körüklü'nün yönlendirmesi ile başladı ve bir tutku haline döndü. Ticari gemilerde 4 yıl boyunca aktif olarak çalıştım, bu süreçte gemi operasyonlarından lojistiğe kadar pek çok teknik alanda deneyim kazandım. Deniz kariyerimin ardından İstanbul Üniversitesi'nde hukuk eğitimi alarak deniz hukuku alanında uzmanlaşmayı tercih ettim. Kariyerime kurucu ortağı olduğum SAGA Hukuk Bürosu'nda avukat olarak devam etmekteyim. Bu kariyer yolculuğu, hem pratik deneyimlerimi hem de hukuki uzmanlığımı birleştirerek sektörde fark yaratmama olanak tanıyor.

**Denizde çalıştığınız süre boyunca karşılaştığınız en büyük zorluk neydi ve bunu nasıl aştınız?**

Denizde çalıştığım süre boyunca karşılaştığım en büyük zorluk, uzun süreli ayrılıklar, iletişim teknolojisinin gelişmemiş olması, sosyal olanakların azlığı ve deniz yaşamının getirdiği fiziksel ve zihinsel yüklerdi. Bu zorlukları aşmak için öncelikle mental dayanıklılığı artırmaya odaklandım. Gemideki spor salonu imkanlarıyla spor yaparak motivasyonumu yüksek tutmaya çalıştım. İletişim teknikleri üzerine çalışmalar yaparak gemi insanlarıyla daha iyi iletişim kurup zihinsel yorgunluğumu atmaya çalıştım.

**AV. SAMSA EMİN KÖRÜKLÜ**  
**SAGA Hukuk Bürosu Kurucu Ortağı**





## **Denizcilik sektöründen hukuka geçiş yapma kararı nasıl gelişti? Bu geçiş sürecinde sizi etkileyen bir olay veya motivasyon kaynağı var mıydı?**

Benim okuduğum süreçte Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde öğretim görevlisi olarak görev yapan Prof. Dr. Nil Kula DEĞİRMENCİ'nin yönlendirmesi ve destekleriyle deniz hukukuna ilgi duymaya başladım. Deniz kariyerim boyunca gemiye gelen sefer talimatları, charter partiler, bağlama notları, ABD limanı seferi yapacağımız süreçte ABD Federal Kuralları ve deniz hukukuna dair daha pek çok konu ilgimi çekiyordu. Özellikle deniz sigortaları konusunda aklımda pek çok soru işareti ve merak vardı. Bir gün hukuk kariyerime yöneleceğimden emindim. En nihayetinde gemideyken tekrar sınava hazırlandım ve hukuk fakültesini kazandım.

## **Hukuk eğitimi alırken denizcilik alanındaki bilginiz, hukuk perspektifinizi nasıl şekillendirdi?**

Hukuk eğitimi alırken denizcilik alanındaki pratik bilgilerim, hukuki perspektifimi oldukça zenginleştirdi. Ticari gemilerde edindiğim operasyonel ve teknik tecrübeler, deniz hukukunun günlük pratikte nasıl uygulandığını daha iyi anlamamı sağladı. Bu bilgi birikimi, özellikle karmaşık ve teknik konuları hukuki çerçevede analiz etmemde bana avantaj sağladı.

Özellikle deniz sigortaları olmak üzere deniz hukuku alanında İngiliz hukuku, deniz hukukunun dinamiklerini belirlemektedir. Uluslararası deniz taşımacılığı, charter parti sözleşmeleri ve sigorta gibi konularda rehberlik sağlamaktadır. Bu bağlamda, İngiliz hukuk sistemini öğrenmek, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren global müvekkillerime daha kapsamlı ve etkili hukuki çözümler sunmama olanak tanıdı. Deniz ve hukukun kesişim noktasında edindiğim bu perspektif, yalnızca teknik detayları anlamakla kalmayıp, aynı zamanda karmaşık hukuki uyuşmazlıkları çözüme kavuşturma yeteneğimi de pekiştirdi.

## **Deniz hukuku, oldukça teknik ve uzmanlık gerektiren bir alan. Bu alanda kendinizi geliştirirken hangi kaynaklardan veya yöntemlerden yararlandınız?**

Deniz hukuku gibi teknik ve uzmanlık gerektiren bir alanda kendimi geliştirmek için çok yönlü bir yaklaşım benimsedim. Akademik kaynaklar, pratik deneyimler ve sektörel bağlantılar, gelişim sürecimde önemli bir rol oynadı.

Öncelikle, deniz hukuku konusunda temel teşkil eden kitaplar ve İngiliz hukukuna ilişkin kaynaklar benim için rehber oldu. Özellikle eşyanın deniz yolu ile taşınmasına ilişkin olarak John F Wilson'a ait "Carriage of Goods By Sea", deniz sigortalarına ilişkin olarak Arnould'un "Law of Marine Insurance and Average" eserlerini inceledim. İngilizce kaynaklara ek olarak charter partilere ilişkin benim nezdimde başucu kitabı olarak değerlendirdiğim Prof. Dr. M. Fehmi Ülgener'in iki ciltlik "Çarter Sözleşmeleri" ile yakın dönemde kaleme aldığı "Deniz Sigortacısının Sorumluluğu" kitapları da gelişimime fayda sağladı. Ayrıca, uluslararası sözleşme metinleri ve yargı kararları da teorik bilgilerimi pratikle bağdaştırmamı sağladı.



Pratik anlamda, denizcilik sektörüyle bağlantımı güçlendirmek adına seminerlere, konferanslara ve denizcilik odaklı çalışma gruplarına katıldım. Çeşitli vaka analizleri yaparak hem teknik hem de hukuki perspektiften olayları ele alma becerimi geliştirdim.

Son olarak, sektördeki uzmanlarla kurduğum ilişkiler ve onların bilgi birikiminden faydalanmak da benim için oldukça değerliydi. Bu çok yönlü yaklaşım sayesinde hem hukuki bilgi hem de sektörel deneyim açısından derinleşme fırsatı buldum.

**Deniz hukuku alanında karşılaştığınız en karmaşık dava ya da konu neydi? Bu tür durumlarda nasıl bir yaklaşım benimsiyorsunuz? Günümüzde denizcilik sektöründeki hukuki anlaşmazlıkların en yaygın nedenleri nelerdir?**

Deniz hukuku davaları genelde karmaşık yapılarıyla öne çıkar. Çünkü teknik detaylar, uluslararası düzenlemeler ve taraflar arasındaki ticari ilişkiler ile genellikle taraf sayısının ikiden fazla olması bu süreçleri oldukça komplike hale getirir. Tek bir davadan ziyade, genel olarak karşılaştığım karmaşık konular arasında charter parti uyuşmazlıkları, gemi kazalarından doğan tazminat talepleri ve uluslararası tahkim süreçleri bulunuyor. Bu tür durumlarda, teknik detayları dikkatlice analiz etmek ve tarafların ticari beklentilerini anlamak her zaman ilk adımım olur.

**Denizcilik sektöründen gelen bir profesyonel olarak, hukuk alanında çalışırken size avantaj sağlayan yönleriniz neler oldu?**

Denizcilik sektöründen gelen bir profesyonel olarak, hukuki kariyerimde en büyük avantajım, sektörel bilgi ve deneyimim oldu. Denizcilik operasyonlarının detaylarına hâkim olmam, uyuşmazlıkları veya sözleşme süreçlerini değerlendirirken teknik ve pratik bir perspektif sunmamı sağladı.





Türk bayraklı gemilerde çalışan gemi insanları, hem ulusal hem de uluslararası denizcilik standartlarına tabi olduklarından, hukuki anlamda birçok zorlukla karşılaşabiliyor. Bu zorluklar arasında iş sözleşmelerinin ihlali, maaşların zamanında ödenmemesi, iş kazaları sonrası tazminat süreçleri veya iş sağlığı ve güvenliği standartlarının yetersizliği gibi durumlar öne çıkıyor. Sizce Türk bayraklı gemilerde çalışan gemi insanlarının en sık karşılaştığı hukuki sorunlar nelerdir? Ayrıca, siz ve ekibiniz bu tür sorunları çözme sürecinde ne gibi adımlar atıyorsunuz? Deniz hukuku uzmanı olarak bu kişilerin haklarını korumak ve farkındalığını artırmak adına hangi çalışmalar üzerinde duruyorsunuz?

Türk Bayrağında vergi ve diğer zorunlu giderler ile personel maliyetleri, elverişli bayraklara göre daha yüksektir. Türk armatörünün Türk Bayrağını tercih etmemesinin bir diğer sebebi de uluslararası finans kuruluşlarının yüksek tonajlı gemilerin finansmanına sıcak bakmamasıdır. Keza elverişli bayraklarda gemi insanı asgari donatım şartları Türk Bayrağına nazaran biraz daha esnektir. Bunun yanı sıra son iki yılda ise Türk Bayraklı gemi sayısında artış gözlenmektedir.

Türk Bayraklı gemilerde çalışan gemi insanlarının en çok karşılaştıkları sorunları maaşların geç ödenmesi ya da eksik ödeme yapılması, iş kazalarının bildirilmemesi ya da kayıt altına alınmaması, iş kazaları sonrası gemi insanlarının maddi ve manevi tazminat taleplerinin karşılanmaması olarak sıralayabiliriz. Bunun önüne geçmek adına işverenler ve gemi insanları için ulusal ve uluslararası standartlara uygun iş sözleşmeleri hazırlanması en önemli husustur. Keza, gemi insanlarına hakları ve sorumlulukları hakkında bilgilendirici eğitimler düzenleyerek gemi sahiplerinin ve işletmelerinin çalışma koşullarını düzenli olarak denetleyip, iyileştirilmesi gereken alanları belirlemek gerekmektedir.



Biz SAGA Hukuk Bürosu olarak gemi insanlarına yönelik seminerler ve eğitimlerle haklarını öğrenmelerini ve hak arama süreçlerini nasıl yürüteceklerini anlatmaya çalışıyoruz. Denizcilik sektöründe iş sağlığı ve güvenliği standartlarının artırılması için raporlar ve öneriler hazırlıyoruz. Ayrıca 29 Ağustos 2024 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ile ilgili olarak sivil toplum kuruluşlarına iletilen taslak metin üzerinde, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği ile Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisleri Mezunları Derneği adına ve gemi insanlarının ortak paydadaki talepleri doğrultusunda, çalışma yaptık. Gemi insanlarının sağlık, huzur ve refahını artırmak adına yapılacak her türlü çalışmada yer alıp, katkıda bulunmaktan mutluluk duyuyoruz.



**Yabancı bayrak altında çalışan gemi insanlarının hukuki hakları genellikle bayrak devleti, işverenin bulunduğu ülke ve çalışanın vatandaşı olduğu ülke tarafından şekillenir. Bu durum oldukça karmaşık bir hukuki çerçeveye işaret ediyor. Sizce, gemi insanlarının bu bağlamda en temel hakları nelerdir ve uluslararası sözleşmeler (örneğin, IMO ve ILO sözleşmeleri) bu hakların korunmasında nasıl bir rol oynuyor? Ayrıca, Türk vatandaşı bir gemi insanının yabancı bayrakta çalışırken karşılaşılabileceği hukuki sorunlar ve bu sorunların çözüm yolları konusunda ne gibi önerileriniz var?**

Yabancı bayraklı gemilerde çalışan Türk gemi insanlarının hizmet sözleşmelerinin büyük çoğunluğu International Bargaining Forum (IBF) tarafından her yıl için düzenlenen toplu iş sözleşmesine dayalı olarak hazırlanmaktadır. Bu toplu iş sözleşmesi her ne kadar yalnızca Ortak Müzakere Grubuna (JNG) üye bir şirket tarafından sahip olunan veya işletilen ve geçerli bir IBF Özel Anlaşması bulunan gemilere uygulanacak olsa da burada yer alan klotların büyük çoğunluğu üye olmayan şirketlerce de kullanılmaktadır. Bu toplu iş sözleşmesinde, sözleşmeye uygulanacak hukuk ve yetki şartı bulunmamaktadır. Ancak zaman zaman taraflar arasında uygulanacak hukuk ve yetki klotunu içeren sözleşmelerle de karşılaşmaktayız.



Bu sözleşmelerde genellikle gemi insanların ücret, dinlenme ve çalışma süreleri, sağlık ve emniyet, tatil ve izin hakları, ayrımcılık ve tacize karşı koruma, yurda iade, fesih ve tazminata ilişkin başlıca önemli hususlar yer almaktadır. Bu sözleşmeler büyük oranda gemi insanların haklarını korumaktadır.

Hakkın mevcudiyeti kadar bu hakkın talep edilebilmesi ve aynı zamanda icra edilebilmesi de önemlidir. Gemi insanların alacağına tahsili kara hukukundaki çalışanların alacağına nazaran daha kompleks bir sürece tabidir. Gemi insanına hangi devlet hukukunun uygulanacağı ve hangi mahkemenin yetkili olduğunu iyi analiz etmek gerekmektedir. Dolayısıyla gemi insanların hakları milletlerarası sözleşmelerde önemli ölçüde korunuyor olsa da alacağın tahsili bakımından zaman zaman zorluk yaşanmaktadır.

Yabancı bayraklı gemilerde çalışmayı tercih eden Türk gemi insanlarına özellikle hizmet sözleşmelerini dikkatle okumalarını, akıllarına takılan bir soru olduğunda insan kaynaklarından o sorunun netleştirilmesini istemelerini ve en nihayetinde bir hak kaybına uğradığını düşünen gemi insanların deniz hukuku konusunda uzman bir avukata danışmasını tavsiye ederim.





## **SAGA Hukuk'u kurma fikri nasıl doğdu? Şirketinizin deniz hukuku alanında odaklandığı başlıca konular nelerdir?**

SAGA Hukuk'u kurma fikri, hem denizcilik sektöründeki pratik deneyimlerimi hem de hukuk alanındaki uzmanlığımı bir araya getirerek sektöre daha özel çözümler sunma isteğimden doğdu. Ticari gemilerde geçen yıllarım, denizcilik sektörünün karmaşık ve dinamik yapısını anlamama olanak sağladı. Hukuk pratiğine geçtikten sonra, bu alandaki bilgi ve deneyim eksikliğinin birçok sorunun çözümünde büyük bir engel oluşturduğunu fark ettim. İşte bu boşluğu doldurmak ve sektördeki şirketlere, gemi sahiplerine ve denizcilik profesyonellerine etkin bir hukuki rehberlik sağlamak amacıyla SAGA Hukuk'u kurduk.

Ofisimizin deniz hukuku alanında odaklandığı başlıca konuları, taşıma sırasında meydana gelen yük hasarları, gemi kazaları ve tazminat talepleri, gemilerin kiralanması, charter parti hazırlanması/incelenmesi ve sözleşme ihlallerine ilişkin hukuki süreçlerin yönetimi, Türk ve yabancı bayraklı gemilerin kaydı, ipotek tesisleri, gemi finansmanı ve satış sözleşmelerinin hazırlanması, denizcilik sektöründeki uyuşmazlıkların tahkim ve diğer alternatif çözüm yollarıyla yönetimi, çevresel etkilerden doğan sorumluluk ve tazminat davaları, denizcilik şirketlerinin kuruluşu, sermaye yapılandırılmaları ve ticari operasyonlarına ilişkin hukuki danışmanlık, gemi insanlarının hizmet sözleşmesinden ve iş kazalarından doğan uyuşmazlıklar olarak sıralayabiliriz.

## **Deniz hukuku ile ilgili kariyer yapmak isteyen denizcilik öğrencilerine hangi tavsiyelerde bulunursunuz? Son olarak, DARGE'ye, ve denizcilik öğrencilerine iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir?**

Deniz hukuku alanında çalışmak isteyen kardeşlerimizin, denizcilik terminolojisini ve operasyonlarını özümseyerek anlaması, özellikle gemide çalışanların karadaki operasyonel ve teknik kısımları öğrenmek için ayrıca çaba göstermesini tavsiye ederim. Türkiye'de avukat olabilmek için hukuk fakültesinden mezun olup, hukuk mesleklerine giriş sınavından başarılı olduktan sonra yasal stajı tamamlamak zorunludur. İlgili derslere odaklanarak deniz hukuku, ticaret hukuku, uluslararası hukuk, milletlerarası özel hukuk, sigorta hukuku gibi alanlarda bilgi sahibi olmaları önemlidir.

Denizcilik sektöründe kariyer yapmayı hedefleyen genç denizci kardeşlerimizin, deniz hukuku gibi özel ve önemli bir alanda fark yaratma fırsatına sahip olduklarını belirtmek isterim. Bu süreçte, uluslararası kurallara hakim olmanın, etik değerleri benimsemenin ve sürdürülebilir denizcilik için sorumluluk üstlenmenin gerekliliği unutulmamalıdır. Eğitim sürecinde teorik bilgi uygulamayla birleştirilmeli, yeniliklere açık olunmalı ve denizcilik sektöründe güçlü bir ağ kurulmalıdır. Özellikle değerli DARGE Yönetim Kurulu ve üyelerine denizcilik sektöründe aktif olarak rol aldıkları ve bana bu röportaj imkanını sundukları için teşekkür ederim.

Kılıç Ali Paşa;  
"Denizlere yelken açmayan  
milletler, karada bile  
kaybolmaya mahkûmdur."





# Prof. Dr. Gül Denктаş ŞAKAR



**Merhaba, öncelikle sizi tanımak adına; Gül Denктаş ŞAKAR kimdir, kariyer yolculuğunuz hakkında bilgi verebilir misiniz?**

1999 yılında Manisa Fatih Anadolu Lisesi'nden mezuniyetim sonrasında, o zamanki adıyla Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Yüksekokulu, şimdiki adıyla Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü'nü ilk tercihim olarak kazanmamla denizcilik maceram başlamış oldu. 4 yıl boyunca benim için oldukça yeni olan denizcilik sektörü ile ilgili hem teorik hem de pratik tecrübeler edinme fırsatı buldum. Okuldaki derslerimize ek olarak bir ihracat işletmesi, bir armatör işletme ve bir de acentede farklı dönemlerde staj yapma imkânı buldum.

2003 yılında Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü'nden bölüm birincisi olarak mezun oldum. Mezuniyetimi takiben yine kendi okulumda Denizcilik İşletmeleri Yönetimi alanında yüksek lisansa başladım, aynı zamanda da Deniz Ticaret Odası İzmir şubesinde yarı zamanlı olarak işe de başlamıştım. 2004 yılında yüksek lisansım devam ederken araştırma görevlisi olarak Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi'nde akademik hayatıma başlamış oldum.

2005 yılında Prof.Dr.A.Güldem CERİT hocamızın danışmanlığında "Kuru Dökme Yük Taşımacılığında Türk Deniz Ticaret Filosunun Rekabet Gücü Analizi" başlıklı yüksek lisans tezimi tamamladım. Hemen ardından yine Denizcilik İşletmeleri Yönetimi alanında doktora eğitimime başladım. Doktora eğitimimin birinci yılı sonunda Yükseköğretim Kurulu tarafından araştırma görevlilerine verilen yurtdışı doktora eğitim bursunu kazandım ve Birleşik Krallık Cardiff Üniversitesi, İşletme Okulu'nda Lojistik ve Operasyon Yönetimi alanında doktora çalışmalarına başladım. 2010 yılında, "Prof. Peter Marlow danışmanlığında "Mode Choice Decisions and the Organisational Buying Process in Multimodal Transport: A Triangulated Approach" isimli doktora tezim ile birlikte doktora eğitimimi tamamlamış oldum. 2010 yılında fakülteme dönüş ile birlikte yardımcı doçent kadrosu olarak lisans, yüksek lisans ve doktora düzeyinde dersler vermeye başladım. 2014 yılında pazarlama alanında doçent ünvanı aldım. 2023 yılından itibaren de profesör olarak lojistik, pazarlama, ulaştırma yönetimi, dağıtım kanalları yönetimi alanlarında dersler verip, akademik çalışmalar gerçekleştirilmekteyim.

**Üniversite yıllarınızda acente, armatör firması ve ihracatçı firmada çalışarak deneyim kazandığınızı belirtmiştiniz. Günümüzde üniversite mezunları, mezuniyet sonrası genellikle dar bir deneyim alanıyla kariyerlerini şekillendirmek zorunda kalıyor. Gençlerin, kariyer seçimlerinde daha geniş bir perspektife sahip olabilmeleri ve doğru alanlarda kariyer yapabilmeleri adına hangi tavsiyelerde bulunursunuz?**

Öncelikle eğitim dönemini öğrenci arkadaşların çok ciddiye alıp verimli bir şekilde geçirmelerini tavsiye ederim. Bu üç açıdan değerlendirilebilir. Derslerden elde edebilecekleri, öğrenecekleri çoğu bileşenin mezuniyet sonrasındaki iş hayatlarında mutlaka karşılına çıkacağı farkındalığı ile derslere katılım ve derslere önem verme konusunda ellerinden gelenin en iyisini yapmaları çok önemlidir. İkinci bir nokta ise, derslerine ek olarak denizcilik ve lojistik sektöründe yer alan işletmelerde kısa veya uzun dönemli olarak staj imkanlarını değerlendirerek uygulamaya dönük olarak neler yapabileceklerini anlamalarıdır. Bu sayede öğrenci arkadaşlarım, kendilerini mezuniyet sonrasına çok daha donanımlı bir şekilde hazırlayarak, işteki tecrübelerini arttırma imkânı bulabileceklerdir.

**Özellikle savaşlar ve salgın gibi kriz dönemleri de göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye'nin stratejik coğrafi konumu, lojistik sektörünü nasıl etkilemiştir?**

Türkiye bilindiği üzere oldukça önemli bir coğrafyada yer almaktadır. Biraz açmak gerekirse, dünyadaki en önemli enerji tedarikçilerinin komşusu olarak, gerek doğal gaz, gerekse de ham petrol taşımacılığında kara yolu, boru hattı ve deniz yolu taşımacılığında önemli bir geçiş ve aktarma noktası görevini görmektedir. Rusya-Ukrayna arasındaki göz önüne alındığında, enerji krizinin ön plana çıkmasıyla, Avrupa alternatif enerji kaynaklarına yönelik var olan projelerine daha da fazla önem vermeye başlamıştır. Türkiye'nin özellikle rüzgar enerjisi piyasasında önemli üretici şirketlerin operasyonlarını yürüttüğü bir ülke olması ve aynı zamanda Ege Bölgesi başta olmak üzere rüzgar enerjisi açısından önemli bir potansiyel sunması da Türkiye'nin enerji açısından konumunu güçlendirmiştir. Bununla birlikte Çin'in başlatmış olduğu Tek Kuşak Tek Yol projesi kapsamında savaş öncesinde önemli bir koridor haline gelen Kuzey Koridoru savaş koşulları, artan diplomatik gerilim sonucu etkinliğini azaltırken, Türkiye'nin Orta Koridor üzerindeki önemini arttırmıştır. Kuzey Koridoru önemini yitirince, Avrupa'dan gerçekleşen taşımalar, Türkiye üzerinden kara yolu ile Türki Cumhuriyetlere taşınmaya başladı. Bununla birlikte de, Trans-Hazar ve Bakü-Tiflis-Kars demir yolundaki taşımalar önemini arttırmıştır. Ağırlıklı olarak Batı'nın Rusya'ya uyguladığı yaptırımlar sonucunda, Türkiye üzerinden yüklerin batıya taşınması da söz konusu olmuştur. Rusya limanlarına olan seferlerin savaş sebebiyle çoğu Batılı armatör tarafından durdurulmasıyla, Türk limanlarının bu noktadaki önemi vurgulanmış oldu. Son yıllarda hayatımızı önemli ölçüde etkileyen bir salgın olarak COVID-19 pandemisinin de lojistik sektörü üzerinde önemli etkileri olmuştur. Salgın, e-ticaretin büyümesinde oldukça etkili olmuştur ve bu da deniz ve demir yolu taşımacılığını ön plana çıkarmıştır. Türkiye'de bu kapsamda e-ticaret platformları önemli ölçüde gelişmiştir ve dağıtım kanallarında dijitalleşmenin de etkisiyle önemli değişimler yaşanmıştır. Özellikle Çin ve çevresinde yer alan tedarikçi işletmelerin bir süre boyunca faaliyet gösterememesi, Avrupa ve Orta Doğu'daki üreticileri Türkiye pazarını da göz önüne almaları yönünde olumlu olarak etkilemiştir. Türkiye'nin bu pazarlara olan coğrafi yakınlığı da oldukça önemli bir fırsat olmuştur.



**Otonom ve yeşil limanlar, sürdürülebilir tedarik zinciri açısından önemli yenilikler olarak öne çıkmaktadır. Bu teknolojilerin liman operasyonlarına etkilerini ve uygulanabilirliklerini nasıl değerlendiriyorsunuz? Türkiye'nin bu dönüşüm sürecine adaptasyonu konusunda ne düşünüyorsunuz?**

Öncelikle denizcilik ve lojistik sektöründe sürdürülebilirliğe yönelik gerek gemi inşa, gerek yeşil limanlar, gerek kullanılan alternatif yakıtlar vb. bir çok unsur açısından önemli değişimler yaşanmaktadır. Özellikle AB'nin Yeşil Mutabakat (Green Deal) uygulamasıyla sürdürülebilirliğin ticaretin her aşamasında ön planda olacağı yönünde uygulamalar görülmektedir. Yeşil liman uygulamaları kapsamında ülkemizdeki limanların büyük bir çoğunluğunun "Yeşil Liman Sertifikası" sahibi olduğu görülmektedir. Bazı limanlarda, güneş enerjisi başta olmak üzere, alternatif enerji kaynaklarından enerji sağlayan ekipmanlar kullanılırken, kıydan gemilere elektrik sağlama olarak tanımlanan "cold ironing" uygulamaları da proje ve fizibilite olarak başlanmıştır.

Otonom limanlar, yapay zeka, robotik teknolojiler, otomasyon sistemler ile birlikte olabildiğince insan faktörünün minimize edildiği limanlar olarak tanımlanabilir. Sürdürülebilirlik ve enerji verimliliği açısından değerlendirildiğinde, elektrikli liman ekipmanlarının kullanımı bu açıdan oldukça önemlidir. Gemilerin limanda bekleme sürelerinin kısılmasıyla kullanılan enerji miktarlarında düşüşler görülerek karbon emisyonlarında da azalmalar görülmektedir. Elektrikli ekipmanlar ve sürdürülebilir yakıtlar ile birlikte liman ve liman çevresindeki hava kirliliğinde önemli düşüşler yaşanabilmektedir.



Türkiye'deki limanlar global anlamda yaşanan bu değişimlerden mutlaka etkilenmektedir. Özellikle elleçleme miktarı açısından önde gelen limanların ortak özelliklerine bakıldığında, dijitalleşme kapsamında, liman yönetim bilgi sistemleri, bulut veri teknolojisi, çevrim içi erişim ve ilgili paydaşlarla entegrasyon kapsamında mobil uygulamalar, nesnelerin interneti kapsamında barkod ve RFID teknolojileri, uzaktan kontrol edilebilen vinçler gibi uygulamaların var olduğunu görebiliyoruz. Bununla birlikte otonom araçlar ve dijital ikiz gibi uygulamaların henüz tam anlamıyla başlamadığı da görülmektedir. Liman yönetimleri tarafından yapılacak yatırımların, öncelik seviyesinin de bu konuda etkisi bulunmaktadır. Özellikle Avrupa limanlarındaki gelişmeler paralelinde Türk limanlarındaki sürdürülebilirlik ve otomasyonun ivme kazanarak arttırılması rekabetçi üstünlük elde etmede önemli bir unsur olarak görülmektedir.

**Röportajımız için zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. DARGE'B'e ve denizcilik alanında kariyer yapmayı hedefleyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir? Ayrıca, akademik kariyeriniz boyunca genç araştırmacılara mentorluk yapmış biri olarak, bu alanda kariyer yapmak isteyen gençlere hangi tavsiyeleri sunarsınız?**

Öncelikle DARGE'B'e bu güzel röportaj için çok teşekkür ediyorum. Böylesine güzel ve anlamlı bir yapılanmada, öğrencilerin aktif bir şekilde yer aldığı ve bizim fakültemizin öğrencilerinin de çok başarılı bir şekilde görev aldığı bu oluşumu tebrik ediyorum. Denizcilik alanında kariyer yapmak isteyen öğrenci arkadaşlarıma birkaç tavsiye vermek isterim. Denizcilik gibi global, multidisipliner bir sektörde yer almanın bazı gereklilikleri bulunmaktadır. Bu gerekliliklerin başında söylemeden geçemeyeceğimiz oldukça iyi bir İngilizce gelmektedir. Günümüz dünyasında dil öğrenmenin önceki yıllara kıyasla çok daha ulaşılabilir, daha az maliyetli ve yaygın olduğunu düşünürsek, öğrencilerin bu konuda kendilerini gerek alacakları ek eğitimler, gerek yurt içi, yurtdışı staj programları ile geliştirmelerini tavsiye ederim.





Tek bir yabancı dilin de bu noktada yeterli olmayabileceğini de söyleyebiliriz, özellikle öğrencilik yıllarında ikinci bir yabancı dilin de kariyer anlamında kendilerine önemli kazanımlar sağlayabileceğini düşünüyorum. Bazı durumlarda ikinci yabancı dil kararı, staj yaptıkları veya çalıştıkları şirketlerin hizmet verdikleri pazarlar ve ülkeler ile de şekillenebilmektedir. Yabancı dilin yanısıra, üniversite yıllarından itibaren aktif bir şekilde öğrenci toplulukları, sosyal sorumluluk projeleri, denizcilik ve lojistik fuarları, kongreleri gibi oluşumlarda yer almalarını da çok önemsiyorum. Bu sayede kendilerini sektör ile daha da yakınlaştırabileceklerini düşünüyorum. Üniversite yıllarında bazı öğrencilerimiz yüksek lisans ve doktora eğitimi için de kendilerini istekli bulabilmektedirler. Bu noktada çalıştıkları izin verdiği ölçüde, kendi istek ve arzuları olduğu sürece akademik olarak da kendilerini geliştirmeye devam etmeleri de ayrı bir rota ve seçenek olarak karşımıza çıkmaktadır. Tüm bahsettiğim noktaların yanısıra biraz klişe gibi de görünse söylemeden geçemeyeceğim son bir nokta var, o da asla hayallerinizin peşinden gitmeyi bırakmamak... günün sonunda hayallerimiz, başarmak istediklerimiz bizi hayatta ve ayakta tutan en önemli unsurlar olmaktadır. Hayallerinize ulaşmakta çıktığınız yolda çok çalışın, çok emek verin, iyi insan olarak, ahlaklı bir birey olarak o yolculuğun tadını çıkarın.



Kılıç Ali Paşa:  
"Denizcinin talihi, rüzgârın  
yönü gibidir. Hazırlıklı olan  
her zaman kazanır."





# KAPTAN PINAR KARABIYIK



**Öncelikle sizi tanımak adına; Pinar Karabiyik kimdir, kariyer yolculuğunuz hakkında bilgi verebilir misiniz?**

Ben Pinar Karabiyik. İstanbul doğumluyum ama aslen Balıkesir Bandırmalıyım. İki kardeşiz. Bir ablam var. 2006 yılında Bandırma Şehit Mehmet Gönenç Anadolu Lisesi'nden mezun olup, aynı yıl İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi – Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği'ni kazanarak üniversite hayatıma başladım. Öğrenci iken İstanbul Bayrampaşa'da otururduk, okula da oradan gelip gittim. Stajyerlik dönemimde ilk kısa stajımı İDO'da, ikinci kısa dönem ve üçüncü uzun dönem stajımı Turkon konteyner taşımacılık'a ait konteyner gemilerinde tamamladım. 2011 yılında İTÜ'den mezun olup Arkas Denizcilik'e ait konteyner gemilerinde çalışmaya başladım. Yaklaşık 13 yıl bu firmada 1139 teu dan 2800 teu ya kadar çeşitli konteyner gemilerinde toplam 2950 gün 3.zabit, 2.zabit ve 1.zabit olarak çalıştım ve sınavlarına girip uzakyol gemi kaptanı ehliyetimi aldım. 2019-2021 yılları arasında ise İTÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma Mühendisliği bölümünde yüksek lisansımı tamamlayarak diplomamı aldım.



## Deniz hayatınızda karşılaştığınız en büyük zorluklar nelerdi? Bu zorlukların üstesinden nasıl geldiniz?

Deniz hayatında karşılaştığım en büyük zorluk bence kadın olmaktı. İlk zorluğumu staj bulmada yaşamıştım. Birçok denizcilik firması kadın stajyer almamaktaydı. Dönem arkadaşlarımla gittiğim firmalar olurdu. Bana boşuna form doldurmamamı dahi söyleyen personel müdürleri olmuştur. O yüzden staj dönemimi birçok firmaya başvurarak geçirdim. Bu dönemde tanıştığım, o zamanlar bana inanıp gemiye gönderen Turkon personel müdürü Özge Ataman ablama çok teşekkür ederim. Gemi bulamamak gerçekten insanın yıprandığı zorlu bir süreç. Maalesef hala birçok kadın stajyer bu durumla baş başa kalmakta. Ben de ticari gemide stajyerlik hayatıma bu şekilde başlayıp, uzun dönem stajımı da bu firmada yapma şansı bulmuş oldum. Uzun dönem stajı için farklı gemi çeşidi görmek istesem de staj bulamadığım için kariyerime konteyner alanında devam etme kararı aldım ve mezun olduğumda da konteyner gemilerinde çalışmaya başladım. Zabit olduğumda tanker firmalarına da başvurmuştum ama bu seferde tankerde staj yapmış olmam gerektiği ya da tekrar staja göndeririz, gemide zabit olarak kalırsın gibi söylemlerle karşılaşmıştım.



Gemi hayatı da karşılaştığım diğer zorluktur. Bu, sadece kadınlar için değil erkek zabitler için de zor bence. Çünkü konteyner gemilerinin liman operasyonları çok hızlı olduğundan, kendine ayıracak vakit bulmak zor olmakta. 1 konteyner almak için limana girdiğimiz zamanlar olmuştur. Ya da biz daha gemiyi bağlamadan, manevrayı bitirmeden birçok limanda tahliye başladıklarını bilirim. Yoğun çalışma saatleri, manevralar insanı gerçekten zorlamakta. Özellikle Marmara üçgeni olarak tabir ettiğimiz Ambarlı-Evyap-Gemlik limanları kısa süreli liman operasyonlarıyla tüm personeli hayli yormakta. Bu süreçte liman operasyonu hariç, kumanya veya malzeme ikmalleri, iç veya dış denetlemeler de insanı yormakta. Tabi ki ilk uygun fırsatta dinleniyoruz ama yoğun tempoya alışmak gerekiyor. Gemide kadın olarak ise genelde tek zabit olarak yıllarca çalıştım. İlerleyen yıllarda kadın zabitler de çoğaldıkça 2 güverte zabiti birlikte, 1 güverte 1 makine zabit olarak veya 1 kadın başmühendisle de çalışma fırsatı yakaladım. Gemide tek kadın zabit olarak zor olsa da uzun süre çalıştığım gemi hayatımda bu zorluğu yendiğimi düşünüyorum. Her zaman sabırlı bir insan olmuşumdur.



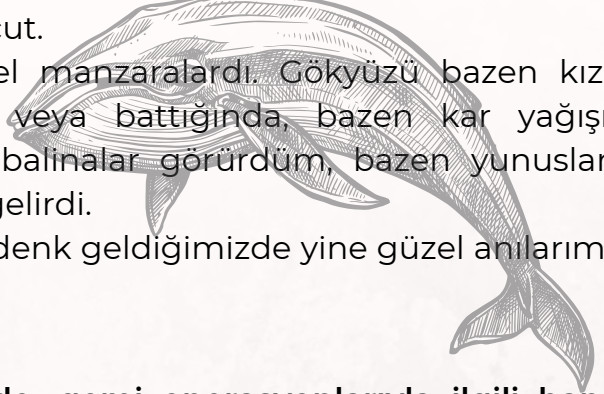


## Deniz hayatınızda karşılaştığınız ve unutamadığınız güzel bir anınızı bizimle paylaşır mısınız?

Deniz hayatının en güzel yanı bence yeni ülkeler ve gemide olduğun sürece en güzel manzaraları görebilmek. Memur bir baba, ev hanımı bir annenin evladı olarak doğup büyümüş kendim için, üniversitenin daha staj döneminde yurtdışına çıkmam, keşfetmem, ufkumu açmam çok güzel bir olay. Tabi ki gezip gördüğüm birçok ülkeden çok güzel anı biriktirdim. Venedik'ten, Barcelona'dan, Lizbon'dan ve gezdiğim birçok ülkeden güzel anılarım mevcut.

Gemide iken de en sevdiğim şey güzel manzaralardı. Gökyüzü bazen kızıla boyandığında, bazen güneş doğduğunda veya battığında, bazen kar yağışını seyrettiğimde hep mutlu olurum. Bazen balinalar görürdüm, bazen yunusların gemiyle yarışını. Onları seyretmek çok keyifli gelirdi.

Gerçekten severek çalıştığımız insanlara da denk geldiğimizde yine güzel anılarımızı biriktirdik.



## Konteyner gemilerinde çalıştığınız dönemde, gemi operasyonlarıyla ilgili hangi özel becerileri geliştirdiniz? Gemi içindeki işleyişi daha verimli hale getirmek için neler yaptınız?

3.zabit ve 2.zabitken konteyner ile ilgili doküman süreçlerini, acentelerle ilişkileri, konteynerlerde nelere dikkat edilecek, hasar oluştuğunda ne yapılacak, süreç nasıl işleyecek, yükler plana göre doğru pozisyona mı yüklendi bunları öğreniyorsunuz. 1.zabit olduğunuzda daha çok operasyona hakim oluyorsunuz. Gemiye mail olarak gelen yükleme planlarını kontrol etme, düzeltilmesi gereken bir şey varsa düzeltme ve onaylama yapıyorsunuz. Tabi ki süreç sadece onayla bitmiyor. Limana yanaştığınızda konteyner ekleme ve azaltma olabiliyor. Yük durumuna göre gemi denge hesapları yapılıp, balast operasyonları daha öncesinde buna göre hesaplanıyor. Planda olmayan birçok değişikliğe karşı hazır olmak gerekiyor. Hasarlı yük gelebiliyor, OOG dediğimiz spesifik yükler belirtildiğinden farklı boyutlarda çıkarsa pozisyon değişikliği yapılabilir. Lafı kısa tutmak gerekirse 1.zabit olmak operasyon sürecine hakim olmayı gerektiriyor. Stres altında çalışsanız da zamanla oluşan tecrübelerle karşılaştığınız operasyonel sorunları daha kısa sürede hallediyorsunuz.

Gemi içindeki işleyişin verimli olması için ilk olarak sakın olunmalı ve yapılan işler ISM'e uygun olarak checklistlerimiz ve risk assessment formlarımız kullanılarak yapılmalı. Her zaman pür dikkat olunmalı. Mesela yükleme esnasında boş bir ambara konteyner yüklenirken ambar delinebilir, balast ve yakıt tankına denk gelebilir. Gemide insanın her şeye hazırlıklı olması gerekiyor. O yüzden panik yapmadan, fikir paylaşarak kısa sürede çözüm üretmek gerekiyor.

Kaptan olduğunda ise geminin manevra karakteristiğine hakim olmak gerekiyor. Konteyner gemileri genel olarak baş iter veya baş ve kış iterle, becker dümenle donatılan hızlı gemiler olduğu için geminin spesifik özelliklerini iyi anlamak ve uygulamak gerekiyor. Yine ani bir arızada oluşacak durumlarda yapılacak işlere hakim olmak için ilgili checklist ve RA lar takip ediliyor.

**Denizcilikte liderlik rolünde olmak, bazen zorlu kararlar almayı gerektiriyor. Böyle bir durumda nasıl karar verirsiniz ve bu kararları nasıl uygulamaya koyarsınız?**

Lider olmak öncelikle yalnız olmamak ve etkili iletişim kurmaktır. Lider insan karar verme konusunda yalnız olduğunu düşünürse ve tek başına karar verirse hata yapar. Zaten bu yüzden köprüüstü ekibi için BTM mevcut. Verilen kararlar her zaman takım çalışması halinde olmalıdır. Hiçbir insan her şeye yetemez. Öğrenmeye açık ve yenilikçi olmayan bir lider, hem kendini hem ekibini ileriye taşıyamaz. O yüzden lider olan insan, yapacağı işlerde kararlarını paylaşmalı, her zaman tüm ekiple oluşabilecek risk veya tehlike durumlarında briefing ve debriefing yapmalıdır. Her zaman takımındaki diğer zabıtların da fikirlerini almalı, iş birliği halinde çalışmalıdır.



**Gemi mürettebatının yönetimi ve motivasyonu konusunda nasıl bir yaklaşım sergiliyorsunuz? Mürettebatın moral ve verimliliğini artırmak için hangi yöntemleri kullanıyorsunuz?**

Mürettebatın başında her zaman lider konumunda olduğunu göstermek gereklidir. Tatlı sert dediğimiz insan modeli olmalıdır. Mürettebatın moral ve verimliliği önce insancıl duyguları önemsemekten geçer. Bir 'kolay gelsin, bugün iyi iş çıkardınız ya da günaydın' demekten hiçbir lider gocunmamalıdır. Lider kişi dürüst, sorumluluk alabilen, şeffaf, adalet sahibi, çözüm odaklı ve iyi gözlemci olmalıdır. Herkes evi gibi hissettiği ortamda iyi çalışır, bu yüzden evimizde olduğumuzu mürettebata da hissettirmek gerekir. Lakin tehlikeli bir iş yaparken veya çalışırken emniyet tedbirlerinden uzak bir durum gördüğümüzde mürettebatımızı uyarmalı, her zaman emniyetli çalışmaya önem vermeliyiz.



**Yüksek lisans eğitiminiz mesleki gelişiminize nasıl katkı sağladı? Güverte ve makine zabitlerine yüksek lisans eğitimi almalarını tavsiye eder misiniz? Deneyimlerinizi göz önünde bulundurduğunda, denizcilik sektöründe yüksek lisans yapmanın gelecekteki denizciler için ne gibi katkılar sağlayacağını düşünüyorsunuz?**



Eğitimin her zaman yararlı olduğunu düşünmekteyim. Yüksek lisansı tüm güverte ve makine zabitlerini öneririm. Çünkü yüksek lisans denizcilik alanında derinlemesine bilgi edinme fırsatı sunuyor. Okunan, araştırılan ve yazılan makaleler, sunumlar ve tezler daha derin konularda bilgi edinilmesini sağlıyor ve çalışılan alanda daha verimli olmanı sağlıyor. Yüksek lisans zabıtlere araştırma yapma, analiz etme, yorumlama gibi araştırma becerilerini geliştirme fırsatı sunuyor.

**Yüksek lisans sürecinde özellikle odaklandığınız alanlar nelerdir? Bu alanlarda kariyerinizde nasıl bir dönüşüm veya yenilik gerçekleştirmeyi umdunuz?**

Ben yüksek lisans sürecimde daha çok gemilerde enerji verimliliği konusuna odaklandım. Zaten yüksek lisans sürecimde tez aşamasında gemide çalışmaya devam ettiğim için, bu süreçte gemilerde enerji verimliliği konusunda oluşan bilgi birikimim sebebiyle gemilerde bu konularda yapılan değişikliklere daha kolay adapte oldum. Tezimi de 'Gemilerde karina temizliğinin enerji verimliliğine etkisi' üzerine yapmıştım. Dolayısıyla hem gemi deneyimimi yüksek lisans sürecim ve tezim üzerinde, hem de okulda araştırıp bilgi edindiğim konuları çalıştığım gemilerde analiz etme şansını buldum.

**Yüksek lisansın ardından, aldığınız akademik eğitimle gemi operasyonları ve yönetimi arasındaki farkları nasıl değerlendiriyorsunuz? Teorik bilgileri pratikte nasıl uyguluyorsunuz?**

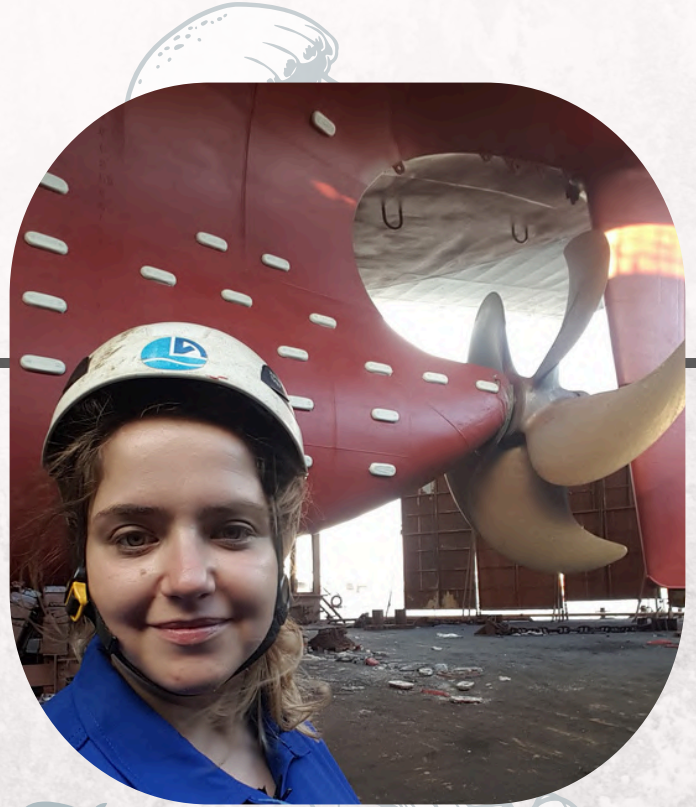
Yüksek lisans kesinlikle farkındalığı artırıyor. Teorikte öğrendiğimiz bilgileri pratikte daha bilinçli olarak uyguluyoruz. Önceden yaptığımız araştırmalar sayesinde nelere dikkat ve önem vermemiz gerektiğini anlıyor ve gemide çalışırken bu bilinçle hareket ediyoruz. Mesela enerji verimliliği kapsamında gereksiz yere balast alınmıyor, gerekirse 2-3 limanın planlaması buna göre yapılıyor, gemide reefer konteynerler söküldüğünde gereksiz yere jeneratör kullanılmamasından kaçınılıyor, kısa mesafelerde yavaş gidilerek yakıt tasarrufu yapılıyor, karine ve pervane yüzeylerinin temizlikleri belirli aralıklarla ilgili firmalara temizletiliyor, hava koşullarına göre en emniyetli ve kısa mesafe gidiliyor. Buna daha birçok örnek de verilebilir.





**Sektördeki diğer kadınlara deneyimlerinizi paylaşmak ve bir fark yaratmak adına nasıl bir yol izliyorsunuz? Kadınları denizcilik sektörüne nasıl teşvik edebiliriz?**

Ben kadınların her zaman her meslekte var olmasından yanayım. Ne yazık ki kadın olmak özellikle çoğunluğu erkek sektörlerde önümüze engel yaratsa da, kadın azmiyle bu engelleri aşılıyor. Önümüzde de çeşitli başarılarla imza atmış denizcilik alanında kadınlarımız var. Kimi uzak yol kaptanı, kimi kılavuz kaptan, kimi akademik kariyerde, kimi devlette veya özel sektörde güzel yerlere gelmiş. Hatta eskiden kruvaziyer gemilerde pek çalışma olanağı olmadığı bile düşünülürken, bu gemilerde de zabıtlık yapan birçok kadın zabıt mevcut. Zaman geçtikçe de birçok tabu yıkılıyor ve kadınlar bunu azmiyle yapıyor. Kadınlar denizcilik sektöründe var olmak istiyorsa bunu zaten yapabilecek kapasitedeler. Önlerinde de onlara örnek olacak birçok kadın mevcut. Yeter ki içlerindeki ışık hiç sönmesin. Çok çalışmaya devam etsinler ve başvuru yapmaktan çekinmesinler.



**Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. DARGEb'e, denizcilik öğrencilerine ve sektörde kariyer yapmayı hedefleyen gençlere en kritik önerileriniz nelerdir?**

İnsanın içinde denizciliğe karşı azim varsa, onun yapamayacağı bir şey yoktur. Eğer bu sektörde yer almak istiyorsak psikolojimizi her zaman sağlam tutmalı, çok çalışmalı ve yılmamalıyız. Önümüze mutlaka taş koyacak, zekamızla alay etmeye çalışacak, 'bu iş sana göre değil' gibi ithamlarda bulunacak insanlar olacaktır. Her zaman başarabileceğimize inanmalı, gerekirse daha fazla çalışmalıyız. Ancak o zaman hayallerimize kavuşuruz.





## KAPTAN MERİÇ KIRICI Instagram'dakikadadeniz



**Merhaba, öncelikle sizi tanımak adına; Meriç KIRICI kimdir, bizlere kendinizden bahseder misiniz?**

2008 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliğinden mezun olup, ticari gemilerde 3. 2. ve 1. zabıt olarak çalıştıktan sonra, ticari gemilerde çalışmayı bırakarak, devletimize ait gemilerde 10 yıl süre ile kaptan olarak görev yaptım. Yelkenli tekne ile dünya seyahatine çıkmaya karar verip, gereken asgari gereklilikleri tamamladıktan sonra mesleğimden istifa ederek 2024 yılı ağustos ayında Bodrumdan dünya seyahatime başladım.

**Denizcilik hakkında sosyal medyada içerik üretmeye başlamanıza sebep olan şey ne oldu, böyle bir takipçi kitlesine ulaşmayı bekliyor muydunuz?**

"İdakikadadeniz" sayfasını yaklaşık 2 yıl önce oluşturdum. Bu sayfa, doğru ve net bir denizcilik bilgisini kısa süre içerisinde aktarmak düşüncesiyle oluşturuldu. Şu an yaklaşık 46 bin takipçi ile devam ediyorum. Takipçilerimin çok büyük bir kısmı denizi ve denizciliği seven kişiler. Yelkenli tekne ile dünya seyahatine başladıktan sonra günlük paylaşımlarla takipçilerimle beraber dünyayı keşfetmeyi amaçlıyor, bu bağlamda takipçi sayımın 100 binlere ulaşmasını diliyorum.

**Şu an da tüm hazırlıklarınızı kendinizin yaptığı yelkenliniz ile bir dünya turu programı içerisindeyiz böyle bir hayali gerçekleştirmeye başlarken planlama aşamalarında nelere dikkat ettiniz?**

Dünya seyahatine çıkmaya karar verdikten sonra, 28 feet Dufour marka bir yelkenli tekne aldım. Bu tekneyi almaktaki amaç, dünya seyahatine çıkacağım tekneyi satın alana kadar geçecek sürede pratik yapmak ve kendimi yelkencilik alanında geliştirmektir.

2 yıl bu teknede yaşayıp ve kendimi yelken konusunda geliştirdikten sonra, şu an seyahatimde kullandığım Beneteau'nun 411 Clipper serisinden 2003 model 41 feet 2 kabinli tekneyi satın aldım. 20 yıllık bir model olmasına rağmen az kullanılmış ve açık denizde seyir yapmaya müsait sağlam yapılı ve bütçeme uygun olması tercih nedenim oldu.





## **Tur programınız çerçevesinde nasıl bir yol haritası izlemeyi planlıyorsunuz? Rotanızdan ve öne çıkan duraklarınızdan bahsedebilir misiniz?**

Dünya seyahati süresince uzun vadeli kesin planlar yapmak maalesef mümkün olmuyor. Ertesi gün için planladığınız program bile çoğu zaman değişebilmektedir. Şu aşamada rotamı rüzgârın estiği yön olarak belirlemek istiyorum. Herhangi bir acelem olmadığı gibi, bu turdaki amacım bir hedefe varmak değil, denizin üstünde olmaktır. Klasik rota dediğimiz, bizden önce Sadun BORO, Osman ATASOY, Özkan GÜLKAYNAK gibi abilerimizin yapmış olduğu rotalar bizler için referans olmaktadır.



## **Yolculuğunuzun başından bu yana karşılaştığınız en büyük zorluklar neler oldu? Bu zorlukları nasıl aştınız?**

Benim için yelkenli tekne ile yalnız seyahat etmenin en büyük zorluklarından birisi gece seyri olmakta. Radar cihazım olmadığı için gece seyirlerinde yirmişer dakika ara ile uyanıp deniz trafiğini ve yelkenlerin durumunu kontrol etmem gerekmekte, trafiğin yoğun olduğu sularda uykusuz kaldığım çok oldu. Çözüm olarak, yeni aldığım radarın 'Guard Zone' özelliğini kullanarak artık bir nebze daha konforlu seyirler yapmaktayım.

Bunun yanında, yelkenli bir teknenin salınımının fazla olmasından dolayı seyir esnasında bakım, onarım ve yemek yapmak benim için çok kolay olmuyor. Bu konular için henüz bir çözümüm bulunmamakta. Demirde ve limanda teknenin bakımlarını düzenli yaparak, seyir esnasında herhangi bir arızanın yaşanmamasını dilemekteyim.

## **Programınız başladıktan sonra başınıza gelen ilginç ve unutulmaz birkaç olayı bizimle paylaşır mısınız?**

Elbette en ilginç an, Atlantik okyanusunda karşılaştığımız Türk konteyner gemisi oldu, ticari gemi kaptanının yol kesip kumanya desteğinde bulunması benim için unutulmaz bir an oldu. O gemiye yanaşmak, oradaki personelin bağırarak 'Allah selamet versin!' demesi, gemi kaptanının söylediği sözler, gemi personelinin Türk bayrağımızı dalgalandırması unutulmaz dakikalar yaşattı.

Ayrıca bildiğiniz üzere, farklı denizcilik fakültesinde okuyan öğrenci arkadaşları tekneme ikişer ikişer davet etmekteyim. Geçen haftalarda Las Palmas'ta, 6 Türk yelkenli teknesinin katılımı ile yaptığımız 'Türk gecesi' unutulmaz bir an oldu tüm tekneler ve öğrenci arkadaşlar için. Ülkemizden millerce mesafe uzaklıkta 6 Türk teknesinin bir araya gelmesi bizler için unutulmaz bir akşamdı.

## **Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. DARGE'ye ve denizcilik alanında kariyer yapmayı hedefleyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir? Denizcilik sektöründeki genç arkadaşlara tavsiyeleriniz nelerdir?**

Denizde tek güç bilgidir. Duyduklarınızla değil, okuduklarınızla ilerleyiniz. Saygı ve sevgilerimle.



KAPTAN HARUN AKBAŞ

**Öncelikle sizi tanımakla başlamak isteriz. Kariyerinizin başlangıcından bugüne kadar olan yolculuğunuzu bizimle paylaşır mısınız?**

Fatsa Atatürk Anadolu Denizcilik Meslek Lisesinden mezun olduktan sonra Karamürsel Meslek Yüksek Okuluna başladım. Ancak o dönemde Uzak yol eğitim yetkisi askıya alındığından, okulu bir dönem okuduktan sonra, dondurup Lisemizden aldığım gemi adamı cüzdanımla deniz hayatına başladım. Akabinde Ziya Kalkavan Denizcilik Meslek Lisesinde IMO 7.01 eğitimini aldım. Akabinde deniz hayatıma devam ederek Uzak yol Kaptanlık belgemi aldım ve Uzak yol Kaptanı olarak kuru yük gemilerinde çalıştım. Anadolu üniversitesi, işletme fakültesini uzaktan bitirdikten sonra, Denizcilik alanında eğitimimi daha üst seviye taşımak ve Karamürsel Meslek Yüksek Okulunda yarım kalan eğitimimi tamamlamak için Denizcilik alanında kaliteli eğitim veren okullarımızdan biri olan Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksek Okulunu girdim ve bitirdim. Şuan Piri Reis Üniversitesinde Deniz Ulaştırma İşletme alanında İngilizce ve tezli yüksek lisans yapmaktayım. 2008 yılında yaklaşık bir sene bir denizcilik şirketinde DPA ve CSO görevini yaptıktan sonra tekrar denize çıkarak kaptanlık görevime devam ettim ve ardından 2015 yılında tekrar karaya geçerek Teknik İşletme alanında Güverte Enspektörü ve DPA&CSO olarak başladım. Akabinde 2019 yılının sonunda Global bir firma olan EFE Chartering Şirketinde operasyon müdürü olarak başladım.

**Chartering (gemi kiralama) alanında görev alan biri olarak, bu sektörün operasyonel süreçleri ve zorlukları hakkında neler söyleyebilirsiniz? Günümüzde bu alanda en büyük rekabet unsuru nedir?**

Operasyon 7/24 devam eden bir süreçtir. Özellikle dünyanın her yerinde trade yapan bir firmanın operasyonunu yürütüyorsanız saat farkı sebebi ile gerek gece gerekse gündüz devam eden bir süreci yönetiyorsunuz. Dolayısı ile çalıştığınız ülkede mesai bitmiş olsa da saat farkı sebebi ile bitmeyen bir mesai ile işinize devam etmek zorundasınız. Aynı zamanda farklı milliyetlerden gemi adamları ve onların eğitim seviyeleri, meslek bilgisi ve İngilizce dil bilgileri ile baş başasınız. En büyük rekabet unsuru charter party deki trickler ile ön plana çıkmakta ve operatör olarak hem armatöre hem de kiracıya karşı açık kapı bırakmamanız gerekmektedir. Aksi halde zaman ve para kaybınız kaçınılmaz olacaktır.

**Flag Inspector (Bayrak Enspektörlüğü) olarak Tuvalu, Palau, Panama ve Liberya gibi farklı bayrak devleti kurumlarıyla çalışıyorsunuz. Bayrak denetim süreçlerinde gözlemlediğiniz en kritik noktalar nelerdir?**

Bayrak sorveyliği bildiğiniz üzere bayrağı taşıyan gemiyi o ülke adına denetim yapmaktır. Tabi ki tüm bayrakların önceliği en kaliteli hizmeti vermek ve bayrağını beyaz bayrakta tutmak veya oraya taşımaktır. Her ülkenin kendi kriterleri ve olmazsa olmazları var. Dolayısı ile buradaki fark denetim yapan sorveyin gemiye kattıkları ile ortaya çıkıyor. Bugün denetim her ne kadar işletilen bir geminin bir sorvey tarafından açıklarının ortaya çıkarılması olarak görülse de; gerek geminin gerekse işletmenin bu durumu menfaatine çevirmesi gerekmektedir.



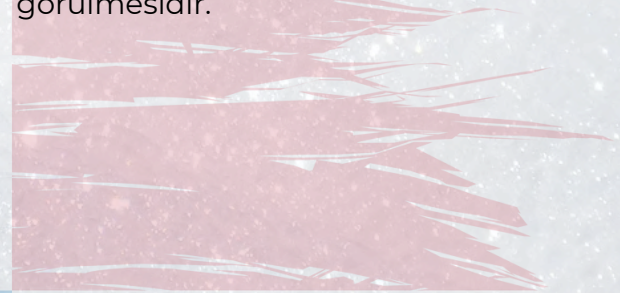
Çünkü işletmede, gemide; bir noktadan sonra bir çok konular artık alışılmış ve gözden kaçabiliyor. Ancak dışarıdan gelen, bir çok gemide denetim yapan bir sörvey; bu bilgi ve tecrübesini gemiye aktarması ve psc eksikliklerinin önüne geçilmesi çok kıymetlidir. Bayrak denetiminin bu bağlamda görülmesi hem işletmeyi hem de gemiyi hiç şüphesi yukarıya taşıyacaktır. Denetimlerimiz neticesinde bulgularımızla bir çok psc eksikliklerinin ve hatta tutuklanmanın önüne geçildiğini rahatlıkla söyleyebilirim.

**Bir geminin bayrak devleti tercihi operasyonel ve mali açıdan nasıl avantajlar ve dezavantajlar doğurur? Armatörler açısından doğru bayrak seçiminin önemini nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Bir işletmenin öncelikle bayrak devleti ile çok yakın çalışması ve bayrak denetim aralığını zorunlu zaman diliminden daha da aşağıya sörvey talebi ile çekmesi gerekmektedir. Bugün baktığınız zaman geminin psc de tutulması armatör için hem zaman ve para kaybı, hem de itibar kaybına yol açmaktadır. Zira kiracılar tutuklanan ve sürekli eksiklikleri olan gemilere yük vermekte imtina etmektedir. Bu bağlamda iyi hizmet aldığı bayrağı tercih etmesi daha doğru olacaktır. Aynı zamanda bayrak tercihinde maliyet ikinci Planda olmalıdır. Eğer iyi bir hizmet aldığınız ülkenin bayrağını geminize çekiyorsanız. Hem denetimlerde rahatlıkla geçer hem de olası bir sorun olduğunda bayrağı yanınızda görürsünüz. Bugün olası psc denetimlerinde veya bir aksaklıkta yalnız kalan bir çok armatör var, bunun sebebi ise yanlış bayrak seçiminden kaynaklıdır. Burada kaybettiğiniz zaman, para ve itibar kaybı bayrak devletleri arasındaki ücret farkı ile maalesef kapatılamaz.

**Efe Chartering bünyesinde Head of Operations pozisyonunda çalışıyorsunuz. Gemi kiralama süreçlerinde operasyon yönetimi açısından dikkat edilmesi gereken en önemli detaylar nelerdir?**

Operasyon bir geminin yapmış olduğu seferde optimum kazancı sağlanması açısından çok önemlidir. Ülkemizde bir çok firmalar tarafından, operasyon günlük mesajların kiracıya geçilmesi gibi görülmektedir. Ancak operasyon bir geminin etasının kiracıya bildirilmesi, acenta atamasının çok ötesinde bir süreçtir. Operasyon kayıplarını ben iç kanamaya benzetiyorum. Eğer operasyon departmanınız için doğru personel seçimi yapmazsanız sorunun farkına varamayabilir ve günün sonunda çok kötü sonuçları olabilir. Bunun firma olarak farkına bile varamazsınız. Her zaman bildiğiniz bir alanda oynarsınız. Eğer Operasyon departmanında seçtiğiniz personel ne yapacağını, bir soruna karşı nasıl önlem alacağını bilmiyor ise size hem maddi hem de itibar kaybına yol açabilir ancak siz bu durumu sürecin bir parçası zannedersiniz halbuki işin kök nedeni yanlış personel seçimi ve departmanın önemsiz görülmesidir.





Chartering'de risk yönetimi büyük önem taşır. Sizin bu konudaki yaklaşımınız nedir? Özellikle piyasa dalgalanmalarında nasıl bir strateji izliyorsunuz?

Kesinlikle haklısınız. Operatörlük tamamen bir risktir. Ancak bağlanılan bir yükün risklerini bloke etmeniz gerekmektedir. Bu yakıttan, bağlanacak gemiye kadar geçerlidir. Risklerinizi nasıl bloke edeceğinizi biliyorsanız başlangıçta yaptığınız estimate hesap dediğimiz hesabınız finalde de aynı durumda veya daha da karlı durumda olacaktır. Ayrıca burada da operasyon departmanının önemi çok büyüktür. Operasyon departmanı ile kiralama departmanı sürekli beraber çalışması ve birbirlerini olası risklere karşı uyarmalıdır. Efe Chartering olarak gerek armatörlerle sorunu azaltmak, gerekse müşterilerimize sürpriz yaşatmamak için sürekli kiralama departmanı ile dirsek temasındayız ve olası risklere karşı hem armatörü hem de kiracımızı uyararak veya risklere karşı firmamızı emniyete alarak ilerlemekteyiz.

**Türkiye'nin denizcilik sektörü açısından Chartering pazarındaki yeri ve potansiyelini nasıl görüyorsunuz? Türk armatörlerinin bu alanda dünya pazarına entegre olması için neler yapılmalı?**

Türkiye maalesef operatör sayısı çok az olup, time charter konusunun çok fazla bilinmediği bir gerçektir. Bu konuda gerek armatör birliğine, Gemi brokerleri derneğine, Kosder'e ve sektör temsilcilerine büyük sorumluluk düşmektedir. Bu konuda eğitimler ve seminerler artırılmalı ve armatörlerin time charter konularındaki klozlara ve dünya üzerindeki risklere karşı uyarılması gerekmektedir. Günün sonunda Türkiye'deki herhangi bir armatörün kaybı sadece firma kaybı değil aynı zamanda ülkemiz için de bir kayıptır. Aynı zamanda dünya üzerindeki uygulamalara karşı ülkemizin limanları ve liman başkanlıklarında bilginin artırılması gerekmektedir. Neden bunu söylüyorum dünya üzerindeki tradelerde olası armatör kazançları ve gereklilikleri hakkında liman başkanlıklarından istenen evraklarda sorun yaşadığımız ve bireysel çabalarımızla bunun ötesini geçtiğimiz için söylüyorum.

**Teknolojinin gemi kiralama ve bayrak denetim süreçlerine etkisini nasıl değerlendiriyorsunuz? Dijitalleşme ve yapay zeka bu alanlarda nasıl bir dönüşüm yaratabilir?**

Ölçebildiğiniz bir konuyu değerlendirebilir ve geliştirebilirsiniz. Örneğin bir sefer yapıyorsunuz ve günün sonunda kar zarar hesabını veya benzer yapılan seferler arasında kıyaslamayı yapamıyorsanız, nerede yanlış yaptınız süreci nasıl yönettiniz bunu bilemezsiniz. Bugün teknoloji ve programlar ile bunu çok kolay yapabilirsiniz. Aynı zamanda bugün zaman eşittir paradır. Dünyanın herhangi bir noktasındaki bir gemiye orijinal sertifika ulaştırmakta zorluk çekiyorsanız bu sizin için bir zaman ve para kaybıdır. Dolayısı ile teknoloji ile beraber yürüyen firmalarla çalışmak digitalleşen dünyaya ayak uydurmak son derece önemlidir. Teknolojiyi kullanarak hem yapılan işin ölçülmesi hem de zaman kazanılması olası kayıpların önüne geçebilir. Aynı zamanda öngörülmeyen kazançlar getirebilir. Yine bugün gemilerde tonaj artırımı mevcut gemileriniz ile optimum kazancın sağlanması açısından son derece önemlidir. Yine bu bugün teknoloji ve mühendisliğin birleşimi ile yapılmaktadır. Ve şahsım bu konuda bir çok armatörün gemisinde büyük tonaj artırımları ile firmanın çok büyük kazançlar elde etmesine aracılık ettim.

**Denizcilik sektöründe kariyer hedefleyen gençlere Chartering veya Flag Inspector gibi uzmanlık alanlarında nasıl bir yol haritası önerirsiniz? Gerekli sertifikalar, eğitimler ve kişisel gelişim konusunda tavsiyeleriniz neler?**

Gerek kiralama gerekse bayrak sorveyliği konusunda ilerlemek isteyen gençlerimizin kesinlikle sektörün yeniliklerine açık ve gelişmeleri yakinen takip etmesi gerekmektedir. Kiralama tarafında çevre ve bağlantılar çok önemlidir. Charter party klozları ve arbitasyon kararları son derece önemlidir

Charter party klozları ve arbitasyon kararları son derece önemlidir. Hangi konuda hangi hükümler verilmiş, en fazla dispute hangi konulardan çıkıyor ve nasıl önlem alınmalı bu konuların takip edilmesi gerekmektedir. Dünya üzerindeki gelişen olayların denizcilik sektörüne etkileri nelerdir. Bu konuları irdelemeleri gerekmektedir. Buna en basit örnek yaşanan covid sürecidir. Biliyorsunuz başlangıcından bugüne dünya ülkeleri farklı süreçler ve uygulamalar sürdürmüştür. Bayrak sorveyliğinde ise; denetimlerde bulunan en fazla eksiklikler, gemiler ve gemi çeşitlerine göre yaşanan sorunlar. İnşa yerine göre kronik sorunlar bu konuları araştırması ve kurallar, uygulamalar konusuna hakim olmaları gerekmektedir. Tabi ki denizde uzun süre süre çalışmış gemi adamları bu konularda daha da hızlı yol alacaktır.

**Türkiye Denizcilik Federasyonu'nda Başkan Yardımcılığı görevinizden yola çıkarak, sektöre katkı sağlama hedefleriniz nelerdir? Denizcilik sektörünün geleceği adına neleri değiştirmek istersiniz?**

Türkiye denizcilik federasyonu kurulduğu günden bu güne bir çok alanda denizcilik sektörü için çok güzel çalışmalar yapmıştır. Bu vesile ile bizden önce Türkiye Denizcilik Federasyonunu bugüne taşıyan meslektaşlarımıza ve Abilerimize çok teşekkür ediyorum. Bünyesinde bulunan bir çok dernek temsilcilerinin bir arada olması aynı zamanda sektör için büyük bir kazançtır. Biliyorsunuz 2021 yılından bugüne Türkiye Denizcilik Federasyonu'nda başkan yardımcılığı görevini yürütüyorum. Başkanımız Arif Bostan önderliğinde; Denizcilerin yıpranma haklarının geri verilmesi, Denizcilere yeşil pasaport verilmesi, gemi adamları yönetmeliğindeki eksiklikler ve sektörün ihtiyaçları konusunda bir çok girişimlerde ve görüşmelerde bulunduk.



Hatta bu çalışmalarımızı Türkiye Büyük Millet Meclisine de giderek; oradaki Millet vekillerimize, parti temsilcilerine tek tek aktarmaya çalıştık. Bu alanda ses getirdiğimizi ve farkındalık oluşturduğumuzu da düşünüyorum. Aynı zamanda Ordu Fatsa Denizcilik Mezunları Derneği olarak bu konuda imza kampanyası da başlattık. Ancak denizcilerimizin kendi sorunlarına sahip çıkması ve bu alanda çaba sarf etmesi de gerekmektedir. Bugün çevremizde hiç denizcilik alanında olmayan, ancak sektördeki denizcilerin sorunlarını gören kişiler tarafından imza atılırken; maalesef halen denizcilerimiz tarafından yeterince imzalanmamıştır. Türkiye Denizcilik Federasyonu olarak; bugün denizcilerimizin yaşadığı vize sorununu çözmek, yıpranan denizcilerimizin haklarının geri verilmesine öncülük etmek, ülkemizde denizcilik sektöründeki olası kazançları yetkililere göstermek ve aynı zamanda bugün ülkemizin köklü denizcilik liseleri, köklü meslek yüksek okullarının vermiş olduğu yeterliliği eski haline getirip, Türk Denizcilerimize dünya denizcilik sektörünün kapısını açmak isteriz.

**Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. Son olarak, DARGE B ve denizcilik kariyeri hedefleyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir?**

Öncelikle çalışmalarınız için ben çok teşekkür ederim. Çalışmalarınızı takip ediyorum ve takdirde ediyorum. Gençlerimizin vizyonu hiç şüphesiz Türk Denizciliğini yukarıya taşıyacaktır. Gençlerimize çok duydukları, ancak Atamızın omuzlarımıza çok büyük sorumluluk yüklediği bir sözü hatırlatmak isterim. "Denizciliği Türk'ün milli ülküsü olarak benimsemeli ve onu kısa sürede başarmalıyız". Denizcilik bireysel bir iş değildir.

Ekip işi, çevre işi, vizyon işidir. Dolayısı ile gençlerimizin, Türk Denizciliği vizyonu ve markası ile çalışmalarını sürdürmesi ve bu bağlamda atılacak her bir adımın kendilerine olan katkısı kadar, Türk denizciliğine de katkısı olacağını unutmamak gerekir. Başarılarınız daim pruvanız neta olsun. Denizler farklı alem, Denizciler farklı Ademdir derler. Bu bağlamda gerek gemilerimizi yüzdürdüğümüz denizlerde, gerekse fikirlerimizi beyan ettiğimiz mecralarda mutlaka fırtınalar ile karşılaşılacaktır. Ancak Denizciler zaten bu fırtınalara hazırlıklı ve alışkıntır. Gemilerini, fikirlerini ve çalışmalarını mutlaka hedefe, limanına ulaştıracaktır. Yeter ki; terbiye, disiplin, örf adet ve görgü rotasında sürdürülsün.

Sevgi ve saygılarımla.



Cezayirli Gazi Hasan Paşa:  
"Denizcilik, cesaret ve bilgi  
işidir. Biri eksik olursa, deniz  
seni affetmez."





# KAPTAN ÇAĞLAR ASLAN

**Öncelikle sizi tanıyabilir miyiz? Çağlar Aslan kimdir ve denizcilik kariyerinizdeki yolculuğunuz nasıl şekillendi?**

Lisans eğitimimi İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği programı ile State University of New York Maritime College'da tamamlayarak mezun oldum. Mezuniyetimi takiben, bir tanker gemisinde III. Zabit olarak görev yaptım. Zabit olarak mesleki kariyerimdeki ilk adımımı atarak profesyonel yolculuğuma başladım. Daha sonra, farklı iş operasyonlarını yerine getiren Tanker ve Powerplant gemilerinde hem II. Zabit hem de III. Zabit olarak görevimi yerine getirdim. Zabit olarak görev yaptığım süre boyunca, sorumluluklarımı ve görevlerimi proaktif bir yaklaşım sergileyerek sürdürdüm.



2016 yılında kariyer hedeflerimi yeniden değerlendirerek Offshore sektörüne odaklandım ve bu süreçte, ülkemizde henüz yeni gelişmekte olan Offshore alanındaki enerji politikaları ve stratejilerinin ilerlemesiyle Offshore Endüstrisi'nde çalışma fırsatı buldum. Bu zaman diliminde, TPAO'ya bağlı olarak sismik araştırma faaliyetleri gerçekleştiren Barbaros Hayreddin Paşa gemisinde, hem II. Zabit hem de III. Zabit olarak görev yaptım. Bu çalışma, Dinamik Konumlandırma Operatörü eğitimimi tamamlamamı sağlayarak, teorik bilgilerimi artırmama ve araştırma gemisinde pratik deneyim kazanarak becerilerimi geliştirmeme yardımcı olmuştur. Sonuç olarak, ilgili eğitim süreçlerini başarıyla tamamlayıp gerekli sınavları geçerek Sınırsız Dinamik Konumlandırma Operatörü Sertifikası'nı almaya hak kazandım.

2018 yılında Oruç Reis Araştırma Gemisi'nde I. Zabit ve Dinamik Konumlandırma Operatörü (SDPO) unvanıyla görev yaptım. 2019 yılı ile Mart 2020 arasındaki dönemde görevimi Kanuni Sondaj Gemisi'nde sürdürdüm; bu süreçte gemide I. Zabit olarak sorumluluk aldım ve aynı zamanda Dinamik Konumlandırma Operatörü pozisyonunda da görev yaptım. Hâlihazırda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bünyesinde hizmet veren ERRV Nene Hatun gemisinde, Uzakyol Kaptan ve Dinamik Konumlandırma Operatörü (SDPO) olarak görevimi sürdürmekteyim.



## Denizin ortasındaki büyük bir gemi neden bu kadar hassas bir konum tutmaya ihtiyaç duysun?

Teknoloji, ilk kez 1960larda dünyanın ikinci katmanını delme amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. Petrol şirketlerinin dinamik konumlandırmaya ilgi göstermesiyle süreç gerçek anlamda başlamıştır. DP sistemleri, açık deniz petrol kuyularının okyanusun ortasında bir kuyu üzerinde hassas bir konumda kalarak sondaj yapmasına ve çevresel kuvvetlerden minimum düzeyde etkilenmesine olanak sağlamıştır.

Uyduların daha yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanması ve bilgisayar teknolojisinin hızlı bir şekilde güçlenmesi sonucunda, dinamik konumlandırma (DP) sistemlerinin kullanım alanı giderek genişlemiştir. Bu gelişmelerin etkisiyle, DP sistemleri yalnızca büyük gemilerin değil, aynı zamanda küçük gemilerin de dahil olduğu açık deniz destek gemilerinin çevresindeki herhangi bir nesneye zarar vermeden veya bir şeye çarpmadan güvenli bir şekilde hareket edebilmesi için hayati bir öneme sahip olmuştur ve vazgeçilmez bir teknoloji haline gelmiştir.

Bir sondaj kulesine yapılacak en küçük çaplı bir çarpışma bile ciddi ve felaket boyutunda sonuçlara yol açabilir; bu durum, farklı Dinamik Konumlandırma (DP) sistemlerinin özelliklerini, seviyelerini ve işlevselliklerini daha ayrıntılı bir şekilde incelememizin gerekliliğini ortaya koymaktadır.

### Dinamik konumlandırmanın farklı seviyeleri nelerdir?

IMO talimatlarına göre DP sistemleri, DP1, DP2 ya da DP3 olarak sınıflandırılır. Seviyeler birbirinin üzerine inşa edilir ve her bir sonraki seviye, önceki seviyenin yeteneklerini de içerir.

DP1 sistemleri, en temel sistemler olup, konumlarını otomatik modda koruma yeteneğine sahiptir.

DP2, DP1 gereksinimlerini karşılamakla birlikte, aktif bir bileşen arızalandığında dahi konumunu sabit tutabilir. Yedekli sistem, işlemler güvenli bir şekilde durdurulana kadar konumu koruma yeteneği sağlamalı ve işlem aktarımı otomatik olarak gerçekleştirilmelidir. DP3, aktif ya da pasif bir bileşenin arızalanması veya bir bölmedeki ekipmanın yangın ya da su baskını sonucu tamamen kullanılamaz hale gelmesi durumunda dahi çalışmayı sürdürebilme yeteneği sayesinde, DP2 seviyesinden bir adım öteye geçer. Geminin özelliklerine bağlı olarak sistemlerin su geçirmez olması gerekebilir ve bir sistemde meydana gelen hasar yedekleme işlevini etkilememelidir. Sistemler, DP3 için fiziksel olarak da ayrılmalıdır.

DP1 gemileri pek yaygın değildir; sağladıkları ek güvenlik seviyesi sayesinde DP2 ve DP3 gemileri daha fazla tercih edilmektedir.





## **Dinamik Pozisyonlama Sistemi (DP) nedir? Bu sistemin operasyonel süreçlerdeki rolünü ve önemini nasıl açıklarsınız? DP sistemi hangi tip gemilerde ve ne amaçla kullanılır?**

Dinamik Konumlandırma Sistemi (DKS) nedir, IMO'nun belirlediği kurallar çerçevesinde gemilerin sahip olması gereken özellikler nelerdir ve gemi konumu dinamik olarak nasıl sabitlenir gibi soruların cevaplarına kısaca değinmek istiyorum.

Ülkemizde hızla gelişen araştırma ve sondaj faaliyetleriyle birlikte offshore sektöründe önemli bir yeri olan DKS sisteminin anlaşılması ve denizcilik öğrencilerinin bu sektörden haberdar edilmesi büyük önem taşımaktadır.

Dinamik Konumlandırma (DP), bir geminin sabit bir noktada konumunu korumasını ve istenilen rotada hareketini, hava, akıntı ve dalga gibi dış etkenlere rağmen, hiçbir şekilde demirleme gerektirmeden sağlayan, son derece gelişmiş teknolojiye sahip, bilgisayar destekli bir kontrol sistemidir. Bu yenilikçi teknoloji, derin deniz bölgeleri veya su altındaki doğal ve yapay engeller sebebiyle geleneksel demirleme yöntemlerinin uygulanmasının zor ya da imkânsız hale geldiği açık deniz faaliyetlerinde, operasyonların güvenliği ve etkinliği açısından sonderece hayati bir rol oynamaktadır.

Dinamik konumlandırma sistemi, geminin pruvasını ve mevkisini bilgisayar kontrollü olarak itici sistemlere kumanda ederek sabit tutulmasını sağlayan ya da gemi rotasını sabit tutan bir sistemdir. Sistem bu fonksiyonları yerine getirirken kendi içerisinde ürettiği referans bilgiler dışında geminin rüzgâr, GPS ve cayro bilgilerini de kullanır.



Seyir halindeki bir gemi rüzgâr, dalga ve akıntılara maruz kaldığı gibi kendi ana tahrik sisteminin (iticileri veya pervaneleri) etkisi altındadır. Geminin maruz kaldığı tüm bu etkiler rota, sürat ve mevki değişikliği açısından, gemi cayrosu, mevki referans sistemi (GPS) ve DKS tarafından ölçülür. Farklı sensörlerden alınan ölçüm sonuçları geminin yalpa ve meyline bağlı olarak düzeltilirler. Rüzgâr yönü ve şiddeti geminin rüzgâr sensörü tarafından ölçülür.

Geminin sabit kalması istenen mevkisi ve pruva değeri operatör tarafından girilir (setpoint) ve DKS tarafından bu değerler muhafaza edilir (sabit tutulacak şekilde iticilere kumanda edilir). DKS daima kendisine verilen değerleri sabit tutmak için en uygun iticileri seçer ve kumanda eder, bu sayede yakıt tasarrufu da sağlar. DKS'ye herhangi bir mevki bilgisi gelmezse (DGPS'den), sistem sadece pruva değerini sabit tutacak şekilde çalışır.

## DP sisteminin kullanıldığı gemi türleri nelerdir?

Dinamik konumlandırma, başta açık deniz petrol ve gaz endüstrisi olmak üzere, farklı denizcilik sektörlerinde geniş bir kullanım alanı bulmaktadır. Sondaj gemileri, yarı dalgıç platformlar ve araştırma gemileri gibi araçların zorlu deniz koşullarında sondaj yapma, boru hatları döşeme ve bilimsel araştırmalar gerçekleştirme gibi görevleri icra etmelerine olanak tanır. Teknoloji, derinlik veya deniz tabanı koşulları sebebiyle ankrajın mümkün olmadığı bölgelerde gerçekleştirilen operasyonlar için dinamik konumlandırma sistemlerine olan talebi yönlendiren önemli bir gerekliliktir.

- **Diving & ROV Support:** Çeşitli amaçlar doğrultusunda kullanılmak üzere uyarlanmıştır: denetim süreçleri, denizaltı kurulum işlemleri ve kurtarma operasyonları için idealdir. Karmaşık operasyonların başarılı bir şekilde yönetilmesi ve gerçekleştirilmesi, DP sisteminin etkin bir şekilde kullanılması ile insanın müdahale etme, problem çözme ve duruma yönelik karar alma yeteneklerini gerekli kılar.
- **Offshore Support Vessel:** Açık Deniz Destek Gemilerinin (OSV'ler veya PSV'ler) birçok çeşitleri vardır. Bu gemiler, Construction Desteği, Subsea Desteği, Konvensiyonel Destek ve Acil Müdahale Desteği gibi amaçlar ve işler için kullanılırlar. Ülkemizde sayıları gitgide artan ve artacak olan PSV Destek Gemilerimizi ve bu alandaki personel istihdamını da göz önünde bulunduracak olursak bu alanın işlevselliğinin, sektöre sağladığı katkıların ve kazanımların bilinmesi gerekmektedir.
- **Survey & ROV Operations:** Hidrografik incelemeler, deniz dibi haritalama çalışmaları ve enkazların detaylı araştırılması gibi çeşitli operasyonlarda kullanılmaktadır. Bu sistem, özellikle riskli veya tehlikeli bölgelerde dahi DP sistemi sayesinde güvenli ve etkin bir şekilde operasyonların gerçekleştirilmesine olanak tanımaktadır.

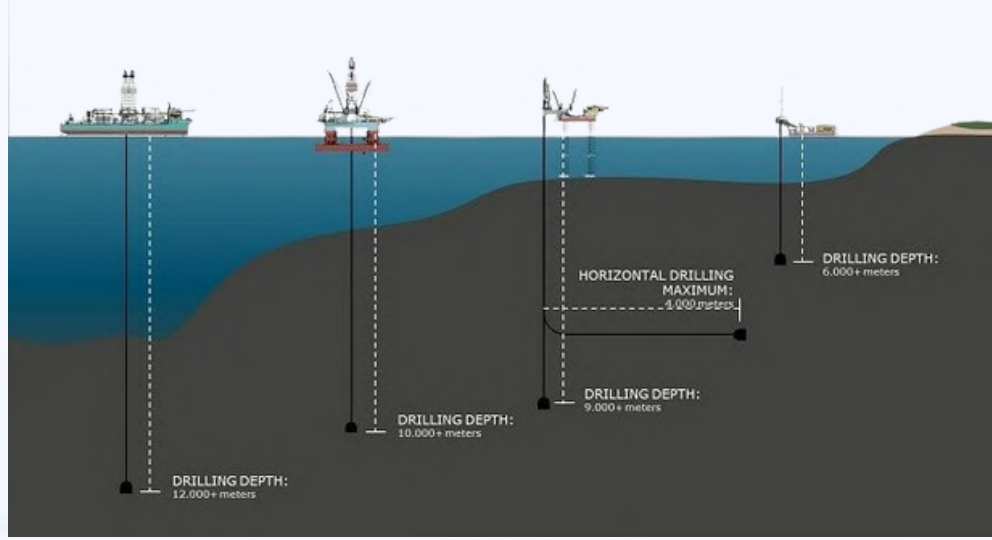
- **Seabed Tractors & Trenchers:**

Kabloların titizlikle planlanmış bir şekilde döşenmesini ve güvenli bir şekilde toprak altına yerleştirilmesini DP sistemini kullanarak mümkün kılar. Performansın izlenebilmesi amacıyla Uzaktan Kumandalı Araç (ROV) sisteminin entegrasyonu bu tip gemilerde gerekebilir.



- **Seabed Tractors & Trenchers:** Kabloların titizlikle planlanmış bir şekilde döşenmesini ve güvenli bir şekilde toprak altına yerleştirilmesini DP sistemini kullanarak mümkün kılar. Performansın izlenebilmesi amacıyla Uzaktan Kumandalı Araç (ROV) sisteminin entegrasyonu bu tip gemilerde gerekebilir.
- **Pipelay & Rock Dumping:** Boru döşeme işlemleriyle ilgili tüm ihtiyaçları karşılamak amacıyla, yüksek verimlilik ve uzmanlık sağlayan DP (Dinamik Konumlandırma) özellikli döşeme gemileri tercih edilmektedir. Erozyon kontrol projelerinde, ideal ve uygun kaya dağılımının titizlikle planlanarak uygulanmasını sağlar.
- **Dredging & Cable Laying:** Paralel iz hareket kabiliyetine sahip, gelişmiş Dinamik Konumlandırma (DP) sistemiyle donatılmış ve özellikle deniz tabanının ayrıntılı bir şekilde taranması için tasarlanmış gemilerdir. Hassas fiber optik kablo döşeme, bakım ve onarım gibi operasyonlar için özel olarak geliştirilmiş ve tasarlanmış Dinamik Pozisyonlama (DP) sistemini kullanan gemilerdir.

- **MODUs:** Derin sularda gerçekleştirilen operasyonlar ve zorlu, karmaşık açık deniz sondaj faaliyetleri için son derece uygun ve tercih edilen bir çözümdür. Birçok kişi, çeşitli nesillerdeki açık deniz sondaj kulelerinin tanımlarını soruyor. Hem bu tanımları vermek hem de çeşitli rig tiplerini MODUs sizlerle paylaşmak istiyorum.
- Submersible veya barge
- Jack-Up
- Semisubmersibles
- Drillships



## Sondaj Üniteleri

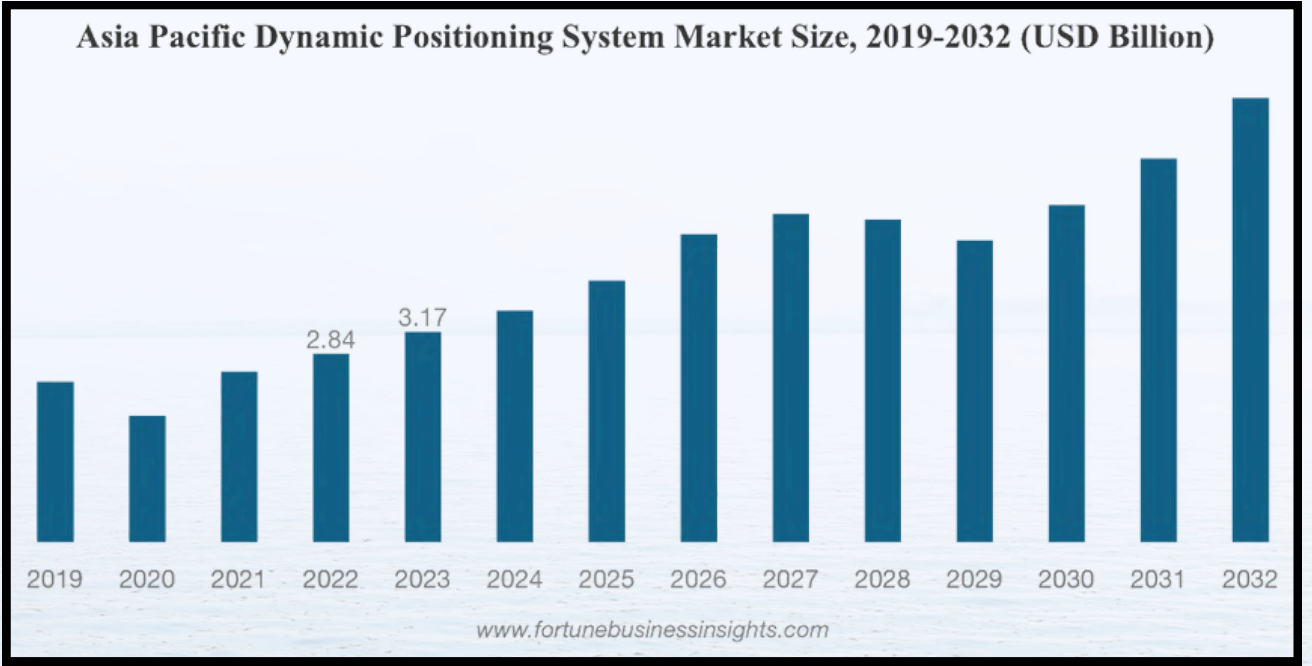
Potansiyel bir rezerv bulunduğunda, şirketler Mobil Açık Deniz Sondaj Üniteleri (MODU'lar) ile yüksek düzeyde düzenlenmiş arama kuyularını açacaklar. Bazı MODU'lar üretim tesislerine dönüştürülür, yani farklı teçhizatların kurulmasıyla üretim aşamasına geçerler.

Dört ana MODU türü vardır:

- **Submersible veya barge MODU** genellikle deniz tabanında yaklaşık 30 ila 35 fit (9.1 ila 10.7 metre) derinliklerde duran bir barçlardan oluşur. Barcın güvertesinde su hattının üzerinde uzanan çelik direkler var. Çelik direklerin üzerinde bir sondaj platformu durmaktadır. Bu kuleler tipik olarak sakin su olan bölgelerde kullanılır.
- **Jackup**, yüzen bir barcın üzerine oturan bir teçhizattır. Bir gemi barcı sondaj sahasına çeker. Yerleştirildikten sonra, kriko bacaklarını deniz tabanına kadar uzatabilir. Bacaklar, zemini delmeyecek şekilde yüklenir. Her bir bacak sabitlendiğinde, kriko, platformun su seviyesinin üzerine çıkması için bacakları kilitlemeye devam eder. Bu, teçhizatı gelgit hareketlerinden ve dalgalardan korur. Jackup'lar 525 fit (160 metre) derinliğe kadar çalışabilir.
- **Semisubmersibles**, okyanusun yüzeyinde devasa, batık dubaların üzerinde yüzer. Bazılarında, sondaj sahalarına kendi güçleriyle gitmelerine izin veren sevk sistemleri bulunurken, diğerleri onları doğru yere çekmek için ikinci bir gemiye ihtiyaç duyar. Çoğu, yapının yönünü korumaya yardımcı olan birkaç ankraj (bir düzineye kadar) kullanır. Bilgisayarlar, sapmayı düzeltmek için her çapa zincirindeki gerilimi kontrol eder. Bazıları sondaj kulelerinden üretim kulelerine dönüşebilir, bu da petrol bulunduğunda ikinci bir teçhizatın yerini alması ihtiyacını azaltır.
- **Drill ships**, üst güvertede sondaj kulesi bulunan gemilerdir. Matkap, gövdedeki bir delikten çalışır. Sondaj gemileri, sondaj sahasına pilotluk yapabilir ve ardından teçhizat petrol sondajı yaparken sürüklenmeyi düzeltmek için bir çapa ve pervane kombinasyonu kullanabilir. Derin su koşullarında çalışabilirler.

## Offshore sektöründe DP sınıfı gemilerin dünya genelindeki pazar payı ve kullanım oranı hakkında bilgi verebilir misiniz? Özellikle ülkemizin bu sektördeki yeri nedir?

2023 yılında, küresel Dinamik Konumlandırma Sistemleri pazarının büyüklüğü Fortune Business Insights tarafından gerçekleştirilen kapsamlı bir araştırmaya göre 8,49 milyar ABD doları olarak belirlenmiştir. Bu araştırma, piyasanın büyüklüğünü ve ekonomik etkilerini detaylı şekilde ortaya koymuştur. DP Sistemi pazarının, 2024-2032 yılları arasındaki tahmin edilen dönem boyunca, yıllık ortalama %8,2 oranında bir bileşik büyüme hızı (CAGR) göstermesi ve bu süreçte istikrarlı bir şekilde genişlemesi beklenmektedir. Ticari gemilerde dinamik pozisyonlandırma (DP) sistemlerinin giderek daha yaygın bir şekilde benimsenmesi, özellikle ticari segmenti uygulama açısından pazar lideri konumuna taşımakta ve bu segmentin pazardaki hâkimiyetini güçlendirmektedir.



2023 yılı itibarıyla Asya Pasifik bölgesindeki pazarın büyüklüğü, toplamda 3,17 milyar ABD doları seviyesine ulaşmıştır. Operasyonel verimliliği artırmak ve deniz taşımacılığında daha yüksek bir hassasiyet sağlamak amacıyla, otonom gemilerde Dinamik Konumlandırma (DP) sistemlerinin giderek daha yaygın bir şekilde kullanılması, pazarın büyümesine önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır.

ABB Grubu, Birleşik Arap Emirlikleri merkezli Elcome International LLC şirketi Volvo, Kongsberg Gruppen ve Wartsilâ, sektörlerinde lider konumda olan ve piyasanın en başarılı markaları arasında yer alan firmalardır. 2023 yılında Çin, pazarın en etkili ve hâkim ülkesi olarak ön plana çıktı.

Sonuç olarak, Dinamik Konumlandırma Sistemleri pazarı, hem mevcut hem de gelecekteki fırsatlar sunarak, denizcilik endüstrisinin geleceğini şekillendirmeye devam edecek. Şimdiye kadar olduğu gibi, bu alandaki gelişmeleri takip etmek ve yenilikçi çözümleri benimsemek, hem şirketler hem de sektör için kritik bir öneme sahip olacak. Gelişen teknoloji ve artan pazar talepleri, dinamik konumlandırma sistemlerinin gelecekte de önemli bir yer tutacağını gösteriyor.

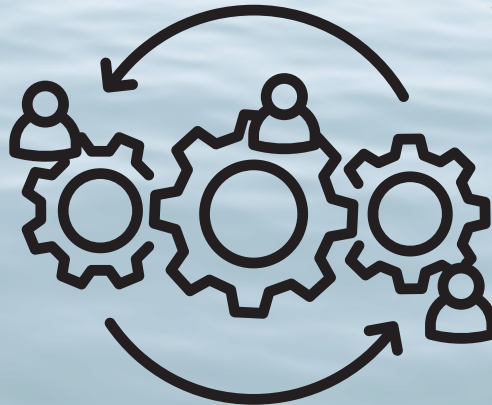
Bu bilgiler ışığında değerlendirirsek ülkemizde offshore pazarının büyümesini etkileyen çeşitli faktörler vardır. Enerji talebinin artması, yeni keşiflerin yapılması ve mevcut rezervlerin geliştirilmesi gibi etkenler, sektördeki büyümeyi destekleyen başlıca unsurlar arasında yer almaktadır. Ayrıca, yenilenebilir enerji kaynaklarına geçiş sürecinin yavaş ilerlemesi ve petrol fiyatlarının dalgalanması, geleneksel enerji kaynaklarına olan talebi artırmaktadır.

Ülkemizin offshore pazarında, özellikle derin deniz ve ultra derin deniz sondajı alanlarının önümüzdeki dönemde kayda değer bir büyüme potansiyeline sahip olması ve bu segmentlerin önemli gelişmelerle dikkat çekeceği öngörülmektedir. Ayrıca, teknolojik gelişmelerin yanı sıra otomasyon sistemlerinin etkin bir şekilde entegre edilmesi, operasyonel süreçlerin daha verimli hale gelmesini sağlamakta ve bu sayede maliyetlerin önemli ölçüde düşmesine katkıda bulunmaktadır. Bu durum, sektördeki dinamikliği artırırken aynı zamanda iş gücü talebinin ve personel ihtiyacının büyümesini desteklemektedir.

Özellikle Türkiye'nin, bu pazar üzerindeki etkisi dikkate değerdir. Türkiye'nin büyüyen denizcilik endüstrisi ve artan offshore deniz trafiği, DP sistemlerine olan talebi artırmaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin denizcilik ve lojistik sektörlerini destekleyen politikaları, bu teknolojilerin benimsenmesini hızlandırmaktadır. Örneğin, çevresel sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda, daha düşük emisyonlu ve enerji verimli deniz araçlarına olan ilgi, DP sistemlerinin önemini daha da artırmaktadır.

### **Ticari gemilerle sondaj gemilerinin operasyonel ve teknik farkları nelerdir? Bir kaptan için bu farklılara uyum sağlamak ne gibi zorluklar doğuruyor?**

Ticari gemiler ile sondaj gemilerini karşılaştırmaya başlamadan önce, bu konuda daha az bilinen yönleri detaylı şekilde ele alarak ve örneklerle açıklamak suretiyle bir değerlendirme yapmak istiyorum. Sondaj gemileri, ticari gemilere kıyasla çok daha karmaşık ve ileri düzeyde mühendislik gerektiren yapısal özelliklere sahiptir. Her bir departman, kendine özgü görev ve sorumluluklara sahip olup, bu görev ve sorumluluklar departmanın işlevine ve organizasyon içindeki rolüne göre değişiklik göstermektedir. Bu tür yüksek derecede titizlik ve dikkat gerektiren işler, sürekli bir koordinasyon içerisinde hareket etmeyi ve her bir detayı hiçbir eksiklik veya aksama olmadan yerine getirebilmek için tam bir ekip dayanışmasını şart koşar. Ticari bir geminin öncelikli amacı, bir noktadan başka bir noktaya yük taşımak iken, sondaj gemileri, sahip oldukları ileri teknolojiye dayalı donanımları ve son derece hassas konumlandırma kabiliyeti sayesinde farklı bir işlev üstlenir. Bu gemiler, gerek belirli bir pozisyonda sabit şekilde aylarca kalabilme gerekse uzak ve zorlu coğrafi koşullarda bulunan derin su altı rezervlerine erişim sağlama özellikleriyle dikkat çeker. Bu nitelikleri, sondaj gemilerini özellikle petrol ve doğal gaz endüstrisinde son derece önemli ve vazgeçilmez bir varlık haline getirir.





Sondaj gemisinde 150'den fazla personelin görev yaptığını göz önünde bulundurduğunuzda, her bir departmanın birbiriyle koordinasyon içinde çalıştığı, karmaşık ve ciddi operasyonların yürütüldüğü bir ortamı hayal etmenizi istiyorum. Bu süreç boyunca, en küçük ayrıntısına kadar tüm emniyet ve güvenlik önlemlerinin titizlikle uygulandığı, düzene ve disipline büyük önem verilen bir çalışma alanı tasavvur edin. Sondaj gemisi, sahip olduğu donanım ve özellikler açısından oldukça karmaşık olup, içerisinde çok daha detaylı teknik unsurlar barındırmaktadır. Bu tesislerin, sondaj makineleri, patlama önleyici (BOP) sistemleri, dinamik konumlandırma sistemi (DPS), depolama ve işleme tesisleri, helikopter iniş güvertesi, kontrol odası ve izleme sistemleri, güvenlik sistemleri, tehlikeli ve patlayıcı gazların (H2S) izleme sistemler, denizaltı ekipmanları, iletişim sistemleri ve çevre koruma sistemleri gibi birbirinden farklı birçok birimi barındırdığını düşündüğümüzde, her bir birimde uzmanlaşmış ayrı ekiplerin çalıştığını ve bu nedenle böyle bir deniz tesisinin ne denli karmaşık ve önemli bir yapı olduğunu açıkça anlamamız gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Kaptanın (OIM - Offshore Installation Manager) karşılaştığı zorluk, sürekli değişen deniz koşulları ve çevresel faktörlerdir. Hava durumu, dalga yüksekliği ve akıntılar gibi etkenler, sondaj operasyonlarının güvenliğini doğrudan etkileyebilir. Bu nedenle, kaptanın (OIM) anlık kararlar verebilme yeteneği ve bu kararların sonuçlarını öngörme kapasitesi oldukça önemlidir. Ayrıca, bu tür dışsal faktörlerin yanı sıra, içsel iletişim zorlukları da kaptanın (OIM) işini zorlaştıran unsurlar arasındadır. Departmanlar arası bilgi akışının düzgün sağlanması, her ekibin birbirinin operasyonlarını anlaması ve gerektiğinde destek vermesi için kritik kararların alınmasını gerektirmektedir.

Aynı zamanda, kaptanın (OIM) tüm güvenlik protokollerine ve emniyet önlemlerine hâkim olması da bir diğer zorluk olarak öne çıkar. Sondaj gemisinde, her an bir arıza, tehlike veya beklenmedik bir durumla karşılaşma olasılığı vardır. Bu tür durumlarda, kaptanın (OIM) hızlı ve etkili bir şekilde karar vermesi, durumu değerlendirmesi ve gerekli önlemleri alması gerekmektedir. Bu hem teknik bilgi hem de liderlik becerileri gerektiren bir süreçtir.

Ayrıca, geniş bir ekip yönetmek ve motivasyon sağlamak da kaptanın (OIM) karşılaştığı bir diğer zorluktur. Her bir personelin farklı yetenekleri ve motivasyon kaynakları olduğundan, kaptanın (OIM) herkesle bireysel olarak ilgilenmesi ve ortak bir hedef doğrultusunda ekip ruhunu güçlendirmesi önemlidir.

Sonuç olarak, bir kaptanın (OIM) böyle bir karmaşık deniz tesisinde görev yapması, sadece teknik bilgi ve yönetim becerisi değil, aynı zamanda insan ilişkileri, kriz yönetimi ve adaptasyon yeteneği gerektiren bir süreçtir.





**Offshore gemilerinde kontrat süreleri nasıl belirleniyor? Bu kontratlar denizciler için avantajlar ve zorluklar açısından nasıl değerlendirilebilir? Sondaj gemilerindeki sosyal imkânlar ve yaşam koşulları hakkında neler söyleyebilirsiniz? Mürettebat için sağlanan olanaklar yeterli mi?**

Offshore gemilerinde çalışanların kontrat süreleri, geminin üstlendiği görevlerin niteliği, çalışma alanı ve operasyonun gereksinimlerine bağlı olarak farklılık göstermektedir. Yoğun çalışma temposu ve yüksek düzeyde motivasyon gerektiren işlerde kontrat süreleri genellikle daha kısa tutulurken, nispeten daha az stresli, daha düşük iş yükü talep eden ve çalışma ortamının daha sakin olduğu açık deniz gemilerinde kontrat sürelerinin daha uzun olabileceği görülmektedir. Örnek vermek gerekirse, sondaj, araştırma, kablo ve boru hattı döşeme gemilerinde çalışan personelin kontrat süresi genellikle 4-5 hafta çalışma dönemi ve ardından eşit süreli bir izin dönemi şeklinde düzenlenirken, destek gemilerinde bu kontrat süresi daha uzun olabilmekte ve 8 haftaya kadar uzayabilmektedir. Bu çalışma süresi, bir ticari geminin çalışma süresiyle kıyaslandığında daha uygun ve makul bir zaman dilimi olarak nitelendirilebilir.

Kısa çalışma süresi, özellikle denizcilik sektöründe çalışanlar için her zaman önemli bir avantaj sağlamış ve onların hem fiziksel hem de zihinsel iyilik hallerini korumalarına katkıda bulunmuştur. Bu avantajlar, bireylere daha geniş sosyal olanaklar sunarken, aynı zamanda psikolojik açıdan daha sağlıklı bir yaşam sürdürmelerine de olanak tanımaktadır.

Gemide geçirilen uzun çalışma periyodu, zihinsel sağlığımızı olumsuz etkileyerek sağlıklı ve mantıklı düşünme yetimizde bozulmalara yol açmakta, bir yandan da iletişim bağlarını zayıflatarak bizleri derin bir yalnızlık hissine sürüklemektedir. Offshore çalışma standartlarıyla kıyaslandığında, offshore ortamını daha sistemli, disiplinli ve profesyonel bir bakış açısıyla ele almanın gerekliliğini net bir şekilde vurgulayabiliriz. Örnek olarak bir sondaj gemisindeki sosyal ve çalışma koşullarını ele alacak olursak, mürettebat için günlük düzen genel olarak 12 saatlik bir çalışma süreci ve ardından 12 saatlik bir dinlenme süreci şeklinde organize edilmiştir. Bu sistem, gemideki operasyonların kesintisiz bir şekilde devam edebilmesi için mürettebatın dönüşümlü olarak görev yapmasını sağlayacak şekilde planlanmıştır.

Size tahsis edilen 12 saatlik istirahat süresi tamamen sizin kullanımınıza aittir ve bu süre zarfında hiçbir kişi ya da şefleriniz tarafından istirahat hakkınıza müdahale edilmesi veya sizi çalışmaya zorlaması mümkün değildir. İstirahat sürenizi, dinlenmeye odaklanarak ve gemide sunulan sosyal olanaklardan faydalanarak geçirebilirsiniz; bu olanaklar arasında spor salonu, sauna, recreation room gibi çeşitli aktiviteler yer almaktadır ve keyifli vakit geçirmenize olanak tanır. Catering ve housekeeping hizmetleri kapsamında, geniş bir yelpazede yeme-içme olanakları sunulmaktadır. Ayrıca kamaralarınızın düzenli olarak temizlenmesi, çarşaflarınızın değiştirilmesi ve çamaşırlarınızın yıkanması gibi tüm ihtiyaçlarınıza yönelik detaylı hizmetler de sağlanmaktadır. Sunulan imkanlar açısından baktığımızda, dinlenme süreleriniz tamamen size aittir ve bu süre boyunca farklı işlerle meşgul olmanız gerekmez; böylece dinlenme zamanlarınız hiçbir şekilde bölünmez ya da kesintiye uğramaz. Bu durum, çalışma süreçlerinizde tam bir motivasyon ve verimlilikle çalışma fırsatı elde etmenizi sağlar.



Bu tür bir çalışma düzeni, offshore çalışanlarının iş-yaşam dengesini korumalarına yardımcı olmanın yanı sıra, gemideki ekip ruhunu da güçlendirmektedir. Uzun saatler süren görevlerden sonra, mürettebatın dinlenme ve sosyal etkileşim için zaman ayırabilmesi hem bireysel hem de ekip performansını artırmaktadır. Sosyal olanakların çeşitliliği, çalışanların yalnızlık hissini azaltmakta ve ekip içindeki bağları kuvvetlendirmektedir. Örneğin, spor salonunda birlikte yapılan egzersizler, ekip üyeleri arasında dayanışmayı artırırken, sauna veya sosyal alanlarda yapılan sohbetler, stresin azaltılmasına ve zihinsel rahatlamaya katkı sağlamaktadır.

Sonuç olarak, offshore gemilerinde çalışanların kontrat sürelerinin kısa ve çalışma koşullarının düzenli olması hem işin sürdürülebilirliği hem de çalışanların mental ve fiziksel sağlığı açısından kritik bir öneme sahiptir. İş yükünün dengeli bir şekilde dağıtılması, dinlenme sürelerinin yeterli ve kalıcı olması, sosyal olanakların zenginliği gibi unsurlar, offshore ortamının daha verimli ve sağlıklı hale gelmesine katkı sağlamaktadır.

### **Uluslararası offshore şirketlerinin işleyişi ve işe alım süreçleri hakkında genç denizcilere rehberlik edebilecek bilgiler verebilir misiniz?**

Uluslararası offshore şirketlerinin işleyişi, genellikle karmaşık ve çok uluslu bir yapıya dayanır. Bu şirketler, denizcilik, enerji, inşaat ve diğer birçok sektörde büyük ölçekli projeler yürütmektedir. Genç denizcilerin bu alanda kariyer yapabilmeleri için bazı önemli noktaları göz önünde bulundurmaları gerekmektedir.

Öncelikle, uluslararası offshore şirketlerinde çalışabilmek için iyi bir teknik bilgi ve mesleki yeterlilik önemlidir. Genç denizcilerin, denizcilik okullarından ve teknik eğitim kurumlarından aldıkları eğitimleri en iyi şekilde değerlendirmeleri gerekiyor. Bunun yanı sıra, sektördeki gelişmeleri takip etmek ve kendilerini sürekli olarak geliştirmek de oldukça önemlidir.

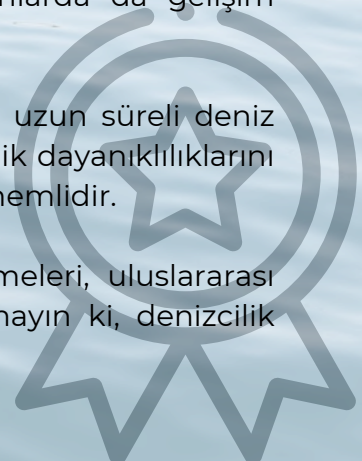
Bir diğer önemli nokta, yabancı dil bilgisi. Offshore şirketleri genellikle uluslararası bir yapıya sahiptir ve İngilizce, sektördeki en yaygın iletişim dilidir. Genç denizcilerin İngilizce bilgilerini geliştirmeleri, uluslararası ekiplerde çalışabilmeleri açısından büyük bir avantaj sağlayacaktır.

İşe alım süreçleri genellikle çok aşamalı bir yapıya sahiptir. Öncelikle, başvuruların kabul edildiği online platformlar üzerinden adayların özgeçmişleri toplanır. Ardından, uygun adaylar mülakata davet edilir. Mülakatlar genellikle hem teknik bilgi hem de kişisel becerilerin değerlendirildiği, çok yönlü bir süreçtir. Ayrıca, bazı şirketler adayların pratik becerilerini değerlendirmek için simülasyon testleri de uygulamaktadır.

Genç denizcilerin, mülakat hazırlıklarına önem vermeleri, kendilerini iyi ifade edebilmeleri ve teknik bilgilerini güncel tutmaları gerekmektedir. Ayrıca, offshore projelerinde genellikle takım çalışması ve iletişim becerileri de önemli olduğundan, bu alanlarda da gelişim sağlamak faydalı olacaktır.

Son olarak, uluslararası offshore şirketlerinde çalışmak, zorlu koşullar ve uzun süreli deniz seyahatleri gerektirebilir. Bu nedenle, genç denizcilerin fiziksel ve psikolojik dayanıklılıklarını artırmaları, deniz ortamında çalışma koşullarına adapte olabilmeleri için önemlidir.

Bu nedenle, genç denizcilerimize tavsiyem, kendilerini sürekli geliştirmeleri, uluslararası şirketlerin ilanlarını takip etmeleri ve fırsatları kaçırmamalarıdır. Unutmayın ki, denizcilik dünyası sizi bekliyor!



## KAPTAN ÇAĞLAR ASLAN DPT OFFSHORE MARINE

**Sondaj gemilerinde kariyer yapmak isteyen bir kişinin sahip olması gereken minimum yeterlilikler ve sertifikalar nelerdir? Bu süreçte nereden başlamalarını önerirsiniz?**

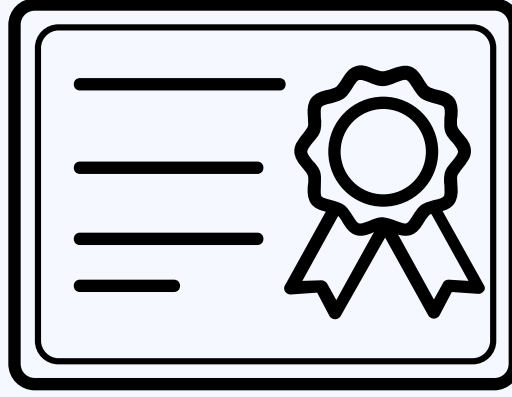
Şirketler, gemilerinde görev yapan tüm denizcilerin, sorumluluklarını yerine getirebilmeleri amacıyla yeterli yetkinliğe sahip olmalarını veya uygun şekilde eğitim alarak ya da sertifikalandırılarak nitelikli hale gelmelerini zorunlu kılar. Personel müdürü, gemiye katılımı düzenlemeden önce, aşağıda belirtilen gereklilikler doğrultusunda onaylanmış bir sertifika, seyahat belgeleri, liman cüzdanları ve deniz hizmeti kayıtları gibi belgelerin yanı sıra denizcilerin ilgili gemideki pozisyon için gerekli ve geçerli tüm sertifikalara sahip olup olmadığını kontrol eder.

RANK	CERTIFICATION REQUIREMENTS															Minimum experience	
	Certificate of competency	GMDSS	ARPA	ECDIS	Advance fire fighting	Medical first aid	Medical care	Watchkeeping certificate	Rescue boat	Fast rescue boat	Basic <sup>1</sup>	Hazardous materials	Ship security officer	Security related training	Well control supervisor	Time in rank / similar position	Time on similar type of vessel or engine
OIM / Master	II/2	x	x	x	x		x		x	x			x		x	1Y	6M
<b>MARINE DEPT.</b>																	
Senior SSL	II/2	x	x	x	x		x		x	x			x			1Y	6M
SSL (2nd Mate)	II/2	x	x	x			x		x	x			x			1Y	6M
SSL 3rd Mate	II/1	x	x	x					x	x				x		1Y	6M
Senior DPO <sup>2</sup>	II/2										x		x			1Y	6M
DPO <sup>2</sup>	II/2										x		x			1Y	6M
Radio Operator		x			x				x		x		x			1Y	-
Deck Foreman									x		x		x			1Y	-
AB							II/4		x		x		x			1Y	-
Crane Operator <sup>3</sup>											x		x			1Y	-
Assist. Crane Operator <sup>3</sup>											x		x			1Y	-
Roustabout											x		x			1Y	-
Medic	x <sup>4</sup>										x		x			1Y	-
Safety Officer											x		x			1Y	6M

### Güverte Sınıfı Personel için Yeterlilikler ve Sertifikalar

RANK	CERTIFICATION REQUIREMENTS													Minimum experience	
	Certificate of competency	High Voltage (HT) training	Advance fire fighting	Medical first aid	Medical care	Watchkeeping certificate	Rescue boat	Fast rescue boat	Basic <sup>1</sup>	Hazardous materials	Ship security officer	Security related training		Time in rank / similar position	Time on similar type of vessel or engine
<b>TECHNICAL DEPT.</b>															
Technical Section Leader / Ch. Engineer	III/2	x	x		x		x	x				x		1Y	6M
1st Engineer	III/2	x	x		x		x	x				x		1Y	6M
2nd Engineer	III/1	x					x	x				x		1Y	6M
3rd Engineer	III/1	x					x	x				x		1Y	6M
Chief Mechanic									x			x		1Y	6M
Mechanic									x			x		1Y	6M
Hydraulic Technician									x			x		1Y	6M
Electrical Supervisor	III/6	x							x			x		1Y	6M
Senior Electrician	III/6	x							x			x		1Y	6M
Electrician	III/7	x							x			x		1Y	6M
Senior ET									x			x		1Y	6M
Electronic Technician									x			x		1Y	6M
Senior Subsea Eng.									x			x		1Y	6M
Subsea Engineer									x			x		1Y	6M
Junior Subsea Eng.									x			x		6M	-
Welder									x			x		1Y	-
Motorman						III/4			x			x		1Y	6M
Materials Co-ordinator									x			x		1Y	-
Storekeeper									x			x		1Y	-

### Makine Sınıfı Personel için Yeterlilikler ve Sertifikalar



Helikopter transferlerinde gerekli olan OPITO akreditasyonuna sahip eğitim kurumlarından alınan BOSIET ve HUET gibi sertifikaları, çalışma süreciniz sırasında veya öncesinde edinmeniz yararınıza olacaktır.

Ancak, bu sertifikaların alınması için öncelikle belirli bir eğitim programına katılmanız ve bu programların gerektirdiği teorik ve pratik sınavları başarıyla geçmeniz gerekmektedir. Bu eğitimler genellikle denizcilik okulları veya akredite eğitim merkezleri tarafından verilmektedir.

Ayrıca, gemide görev alacak denizcilerin belirli sağlık gerekliliklerini de yerine getirmesi zorunludur. Bu kapsamda, denizcilerin sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporu ve gerekli aşuların yapılmış olması beklenir. Sağlık, denizcilik sektöründe büyük bir öneme sahiptir, çünkü deniz ortamında karşılaşılabilecek zorluklar ve acil durumlar için fiziksel ve zihinsel dayanıklılık önem taşır.

Denizcilerin ayrıca, gemideki güvenlik prosedürlerine ve acil durum planlarına aşina olmaları gerekmektedir. Bu nedenle, gemiye katılan her denizci, geminin güvenlik ekipmanlarını, alarm sistemlerini ve acil durum tatbikatlarını içeren bir oryantasyon programına katılmalıdır. Bu program, denizcilerin güvenli bir çalışma ortamında görev yapmalarını sağlamak için kritik bir aşamadır.

Son olarak, gemideki denizcilerin sürekli olarak eğitim almaları ve sertifikalarını güncellemeleri önemlidir. Denizcilik endüstrisi sürekli değişen ve gelişen bir alan olduğundan, yeni teknolojilerin, prosedürlerin ve yasal gerekliliklerin takip edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle, denizcilerin mesleki gelişimlerini sürdürebilmeleri için düzenli olarak seminerlere, kurslara ve tatbikatlara katılmaları teşvik edilmektedir.

Tüm bu gereklilikler, denizcilerin güvenli, etkili ve profesyonel bir şekilde görev yapmalarını sağlamak amacıyla belirlenmiştir. Her denizcinin, kendi pozisyonunun gerekliliklerini en iyi şekilde yerine getirebilmesi için gerekli tüm önlemleri alması ve sürekli olarak kendini geliştirmesi beklenmektedir.

## Offshore sektöründe dinamik pozisyonlama (DP) pozisyonları ve kariyer basamakları nasıl ilerliyor? Terfi süreçleri hakkında bilgi verebilir misiniz?

2013 yılında, petrol ve doğal gaz kaynaklarının araştırılması amacıyla Barbaros Hayreddin Paşa Araştırma Gemisi'nin envantere dahil edilmesiyle birlikte, sismografik araştırma faaliyetleri ülkemizde belirgin bir ivme ve ilerleme kaydetmiştir. Bu sektördeki ivmenin giderek artması, istihdam olanaklarının önemli ölçüde genişlemesine neden olacaktır.

Her şeyden önce kararlılıkla harekete geçip, geleceğe yatırım yaparak daha ileri düzeyde profesyonel bir ortamda çalışmayı istemek doğal bir hedeftir. Böyle bir ortamın yorucu, stresli olabileceğini ve hata payının neredeyse olmadığını bilerek hareket etmek önemlidir. Bu riskleri göze alarak kararlıysanız, öncelikle DP Temel Eğitim Kursu'nu (DP Induction) almanızı öneririm. Sertifikayı aldınız, ancak firmalar genellikle offshore gemilerinde çalışacak adaylardan en az 24 ay deniz tecrübesi istemektedir. İş hayatına atılacaklar için sektör hızla büyüyor ve çalışma alanları çeşitleniyor. Bu nedenle, cesurca harekete geçerek farklı fırsatları değerlendirmek en doğru yaklaşım olacaktır.



Şansın yaver gitti ve istediğin stajı buldun; peki, stajda nasıl bir çalışma düzeni bulacaksınız? Kendi deneyimimden bir örnekle açıklamak isterim; Barbaros Hayrettin Paşa gemisinde çalışmaya başlamadan önce, 2016'da Dinamik Konumlandırma (DP) Basic Induction eğitimini tamamlayıp sertifika aldım. O dönemde gemide 4. kaptandım. Bu süreçte DP-2 gemisinde uygulamalı eğitim alıp çeşitli süreçleri gözlemladim. DP Advance Simulator kursu ve sertifika programını tamamlayarak 60+60 staj süresiyle belirlediğim hedefler doğrultusunda DP stajını başarıyla bitirdim ve Unlimited DPO sertifikasını alarak DPO olarak görevime devam ettim.

Terfi konusuna ilişkin detaylı bir değerlendirme yapmak gerekirse, offshore sektöründe yeterli düzeyde bilgi birikimi ve deneyimin oldukça sınırlı olması nedeniyle, bu alanda gerçekleştirilen işler genellikle yüksek risk faktörleri içermektedir. Bu durum, terfi süreçlerinin daha dikkatli ve titiz bir şekilde yürütülmesini gerektirmekte olup, terfi işlemlerinin hem daha geç gerçekleşmesine hem de uzun bir zaman almasına yol açmaktadır.



Ayrıca, ekip arkadaşlarınızla etkili bir iletişim kurmak, onların deneyimlerinden yararlanmak ve sorular sormak da oldukça önemlidir. Unutmayın ki, bu süreçte dikkatinizi ve enerjinizi daima öğrenmeye yönlendirmelisiniz. Herhangi bir konuda bilgi sahibi olmadığınızda, bunu bir zayıflık olarak görmek yerine bir fırsat olarak değerlendirin. Sorular sorarak, bilgi edinerek ve deneyimlerinizi paylaşarak kendinizi geliştirebilirsiniz.

DP Staj sürecinde ayrıca, kendi alanınızdaki gelişmeleri takip etmek için sürekli bir çaba içinde olmanız gerekiyor. Sektördeki yenilikleri takip etmek, yeni teknolojilere adapte olmak ve bu teknolojileri kullanabilme yeteneğinizi geliştirmek, kariyerinizin ilerlemesi için kritik öneme sahip. Bu bağlamda, sektördeki eğitim programlarına ve seminerlere katılmayı da ihmal etmeyin.

Bir diğer önemli nokta ise, profesyonel bir tutum sergilemek ve sorumluluk alarak çalışmaktır. Herhangi bir işte görev aldığınızda, bu görevi en iyi şekilde yerine getirmeye çalışmalısınız. İşinizi ciddiye aldığınızda, iş arkadaşlarınız ve yöneticileriniz tarafından takdir edileceksiniz. Bu takdir, kariyer basamaklarını daha hızlı çıkmanıza yardımcı olabilir.

Son olarak, DP staj sürecinizin tamamlanmasının ardından, kazandığınız deneyimleri ve öğrendiklerinizi not alarak kariyer planlamanızı oluşturmalısınız. Kendinizi geliştirmek istediğiniz alanları, almayı planladığınız sertifikaları ve gelecekteki kariyer hedeflerinizi belirlemek için adımlar atabilirsiniz. Bu adımları atarken mesleki gelişiminize destek sağlamak ve güncel bilgilere erişmek için web sitemizde yer alan eğitim setlerini inceleyebilir, "DPO Education Store"u ziyaret ederek DP eğitiminize katkıda bulunabilirsiniz.



### **Sondaj gemilerinde kullanılan kritik sistemler nelerdir? Yeni başlayan bir kişinin bu sistemler hakkında nasıl bilgi sahibi olması gerekir?**

Sondaj gemisinde çalışırken, işin temel özelliklerini ve gerekliliklerini anlamak, yapılan işin doğasını derinlemesine kavrayarak bu alandaki genel bilgi ve becerileri edinmek büyük bir önem taşır. Sondaj operasyonlarının yürütülmesi sırasında kullanılan pek çok hayati öneme sahip ekipman bulunmaktadır ve bu ekipmanların temel işlevlerini anlamak hem sistemin genel işleyişini kavramamızı hem de operasyon sırasında bilgi alışverişi ve süreç yönetimi açısından önemli ölçüde kolaylık sağlamaktadır. Bu sistemin nasıl çalıştığını daha iyi anlayabilmek için web sayfamızda yer alan "Drilling & Dynamic Positioning Combine Exam" testlerini çözmeniz önemlidir. Bu testler, sondaj sistemlerini ve dinamik konumlandırma süreçlerini daha derinlemesine anlamanıza ve kavrayışınızı geliştirmeye büyük ölçüde katkı sağlayacaktır. Bir sondaj operasyonunun nasıl gerçekleştirildiğini kısaca ele alalım ve inceleyelim.



Sondaj gemilerinde kullanılan kritik sistemler, operasyonların güvenli ve etkili bir şekilde yürütülmesi için hayati öneme sahiptir. Bu sistemler arasında şunlar bulunmaktadır:

- 1.Sondaj Gemisi (Drilling Rig):** Sondaj gemisinin ana yapısını oluşturan bu sistem, sondaj borusunun yer altına inmesini ve çıkarılmasını sağlar. Sondaj gemisinin temel bileşenleri arasında kule, tahrik sistemleri ve kontrol panelleri yer alır.
- 2.Dalgıç Pompaları (Mud Pumps):** Sondaj sırasında kullanılan çamur, delme işlemini kolaylaştırır ve delgi ortamını serin tutar. Dalgıç pompaları, çamurun sondaj borusuna ve yüzeye taşınmasını sağlar.
- 3.Dinamik Konumlandırma Sistemi (Dynamic Positioning System):** Sondaj gemisinin belirli bir noktada sabit kalmasını sağlayan bu sistem, geminin GPS ve diğer navigasyon teknolojileri ile çalışarak, rüzgar, akıntı ve dalga etkilerine karşı otomatik ayarlamalar yapar.
- 4.Sondaj Kontrol Sistemleri:** Sondaj işleminin güvenli bir şekilde yürütülmesi için gerekli olan kontrol sistemleri, basınç, sıcaklık ve diğer kritik parametreleri izler. Bu sistemler, olası tehlikeleri önceden tespit ederek önlem alınmasına yardımcı olur.
- 5.Hidrolik Sistemler:** Sondaj işlemi sırasında kullanılan çeşitli ekipmanların çalışmasını sağlayan hidrolik sistemler, güç iletimine olanak tanır. Bu sistemler, sondaj borusunun derinliğine bağlı olarak değişen basınçları yönetir.

#### **Modu'nun Görevi 'Sondaj' Aşaması**

- MODU'nun temel görevi, deniz tabanını kazma işlemleri gerçekleştirerek petrol ve doğal gaz rezervlerini keşfetmek, tespit etmek ve bu kaynakların varlığını doğrulamaktır.
- Matkabın, gemi güvertesinin altından başlayarak su yüzeyinden deniz tabanına kadar uzanan ve matkap borusunu destekleyen kısmı Riser olarak adlandırılır. Riser, sondaj sıvılarının yer altındaki formasyon ile sondaj teçhizatı arasında güvenli ve kontrollü bir şekilde hareket etmesini sağlayan bir boru sistemidir.
- Mühendisler, deniz tabanını delmek amacıyla kullanılacak olan Drilling String'i, birbirine eklenmiş bir dizi boru sistemi olarak tasarlayıp, bu sistemin deniz yüzeyi ile taban arasında bağlantıyı sağlayan Riser adı verilen yapı aracılığıyla derinliklere indirir.
- Deniz tabanında, petrol ve doğalgaz kuyularında meydana gelebilecek olası patlamaları önlemek amacıyla kullanılan patlama önleyici bir cihaz (BOP) yer almaktadır. Patlama önleyici, olası bir patlama durumunda teçhizata bağlı boru hattını güvenli bir şekilde kapatabilmek için hidrolik mekanizma ile çalışan iki adet kelepçe sistemine sahiptir. Bu kelepçeler, boru içindeki akışı durdurmak amacıyla etkin bir şekilde devreye girer. Basınç Kontrol Ünitesi (BOP), açık deniz enerji operasyonlarında kullanılan birçok güvenlik önlemi katmanlarından yalnızca biri olmakla birlikte, bu önlemlerin birbiriyle uyumlu bir şekilde üst üste binerek daha kapsamlı bir güvenlik sistemi oluşturmasına katkı sağlar.
- Mühendisler, kuyu duvarlarının çökmesini önlemek ve kuyunun yapısal güvenliğini artırmak amacıyla, karada inşa edilen petrol kulelerinde olduğu gibi burada da metal muhafaza boruları kullanarak kuyulara stabilite sağlamaktadır. Bu koruyucu yapılar, kuyunun çevresel baskılar veya diğer dış etkenler nedeniyle kendi içine doğru çökmesini engelleyerek yapısal bütünlüğünü korumaya ve güvenli bir şekilde kullanılmasına olanak tanır. Bu işlemde, dayanıklılık ve sağlamlık sağlamak amacıyla çimento malzemesi kullanılır.



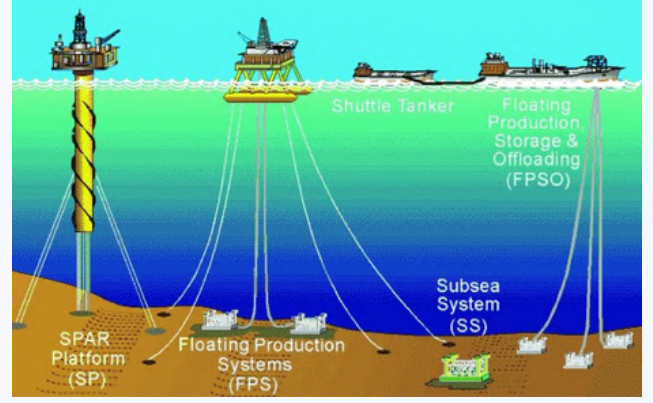
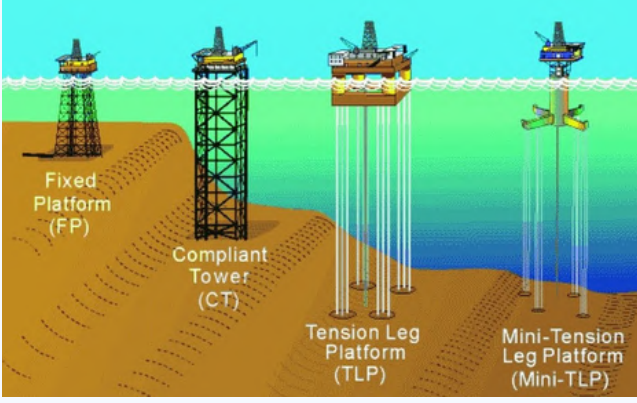
- MODU (Hareketli Açık Deniz Üretim Ünitesi) petrole ulaştığında veya petrol rezervine erişim sağladığında, mühendislerin kuyuyu güvenli bir şekilde değerlendirilip kullanılabilir hale getirmek adına kapatmaları ve uygun bir üretim ekipmanı ile donatmaları gerekmektedir. Mühendisler, kuyu deliğini güvenli bir şekilde mühürlemek amacıyla, her biri farklı bir işlev ve özellik taşıyan iki adet tapa kullanacaklar. Sonrasında kuyu, gerekli üretim ekipmanlarının kurulumu ve devralınması sürecine uygun hale getirilerek bu işlemler için hazır duruma getirilir.
- Ticari açıdan verimli bir kuyunun keşfedilmesi ve ilgili şirketin gerekli yasal düzenlemeler ile teknik standartlara uygunluk sağlaması durumunda, yürütülen operasyonlar arama ve sondaj aşamasından çıkarak üretim sürecine geçiş yapar.



#### Modu'nun Görevi 'Üretim' Aşaması

Açık deniz ortamlarının her birine uygun şekilde tasarlanmış ve ihtiyaç duyulan koşullara en iyi şekilde uyum sağlayabilen bir üretim platformu mutlaka bulunmaktadır. Bunlar:

- Bottom Supported and Vertically Moored Structures
- Fixed Platform (FP)
- Compliant Tower (CT)
- Tension Leg Platform (TLP)
- Mini-Tension Leg Platform (Mini-TLP)
- SPAR Platform (SPAR)
- Floating Production Systems
- Floating Production System (FPS)
- Subsea System (SS)
- Floating Production, Storage & Offloading System (FPSO)



### Açık Deniz Sondajında Kullanılan Ekipmanlar ve Teknik Terimler

- Blow Out Prevention
- Subsea BOPs
- Choke and Kill Valves
- Lower Marine Riser Package
- Marine Riser and Telescopic Joint
- Marine Riser Tensioning System
- Buoyancy
- Connectors
- Flex joints
- Rams
- Annular Preventers
- Choke Manifold
- Control Systems
- Control Panel
- Control Pods
- Safety Features
- Emergency Systems
- Locking Systems

Sondaj gemisinde çalışırken, işin temel özelliklerini ve gerekliliklerini anlamak, yapılan işin doğası gereği son derece önemlidir. Sondaj gemileri, derin denizlerde petrol ve gaz arama veya jeolojik araştırmalar için kullanılan karmaşık yapılar olup, çeşitli kritik sistemler içerir. Bu sistemler, sondaj işleminin güvenli, verimli ve etkili bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Yeni başlayan bir kişi için, bu sistemlerin işlevlerini anlamak hem kendi görevini yerine getirmesi hem de ekip içindeki iletişimi ve iş birliğini geliştirmesi açısından büyük fayda sağlayacaktır.

Sondaj gemilerinde kullanılan en kritik sistemlerden biri, sondaj makinesi ve ilgili ekipmanlardır. Bu sistem, deniz tabanına delikler açarak yer altı kaynaklarına ulaşmamızı sağlar. Sondaj makinesi, genellikle döner bir mekanizma ile çalışır ve bu süreçte delgi sıvıları kullanarak deliklerin temizlenmesi ve stabilize edilmesi sağlanır. Ayrıca, sondaj sürecinde oluşabilecek basınç değişikliklerini kontrol etmek için çeşitli sensörler ve otomasyon sistemleri de bulunur. Bu ekipmanların temel işlevlerini anlamak, yeni çalışanların operasyon sırasında karşılaşılabilecekleri zorlukları daha iyi yönetmelerine yardımcı olur.

Diğer bir kritik sistem ise, geminin deniz koşullarına uyum sağlamasını ve stabilitesini korumasını sağlayan denizcilik sistemleridir. Bu sistemler, geminin yönlendirilmesi, dalga hareketlerine karşı direnç göstermesi ve genel güvenliğinin sağlanması için gereklidir. Yeni başlayan bir kişi, bu sistemlerin nasıl çalıştığını daha iyi anlayabilmek için, geminin elektronik navigasyon sistemleri, otomatik pilot mekanizmaları ve deniz durumu izleme sistemleri hakkında bilgi edinmelidir. Bu sayede, hem kendi görevlerini etkili bir şekilde yerine getirebilir hem de ekip içinde bilgi alışverişini ve süreç yönetimini kolaylaştırabilir.



## Offshore operasyonlarda güvenlik kritik bir konu. Sizce bir DP Operatörünün dikkat etmesi gereken en önemli güvenlik hususları nelerdir?

Offshore operasyonlarında güvenliğin sağlanması hem insan hayatı hem de çevresel denge açısından son derece kritik bir öneme sahiptir. Bir DP Operatörü olarak, güvenliği sağlamak için dikkat edilmesi gereken bazı önemli hususlar şunlardır:

- **Ekipman ve Sistem Bilgisi:** DP Operatörleri, kullandıkları DP sistemlerinin ve bağlı donanımların işleyişini çok iyi bir şekilde anlamalıdır. Her bir sensörün, pozisyon referans sisteminin ve iticinin nasıl çalıştığını bilmek, acil durumlarda hızlı ve etkili kararlar alabilmek için şarttır.
- **Çevresel Koşulların Takibi:** Operasyon sırasında hava durumu, akıntı, dalga yüksekliği gibi çevresel faktörlerin sürekli olarak izlenmesi gerekir. Bu faktörler, operasyonun güvenliği üzerinde doğrudan etkilidir ve değişiklikler anında değerlendirilmelidir.
- **Acil Durum Prosedürlerine Hâkimiyet:** DP Operatörleri, acil durum senaryolarına karşı hazırlıklı olmalıdır. Olası bir arıza ya da acil durum anında ne yapılacağına dair prosedürleri iyi bilmek, hızlı bir müdahale için hayati önem taşır.
- **İletişim ve Koordinasyon:** Operasyon ekibi ile sürekli ve etkili bir iletişim sağlanmalıdır. Diğer ekip üyeleriyle koordineli çalışmak, potansiyel risklerin önlenmesine yardımcı olur. Anlık bilgi akışı, güvenliği artırır.
- **Risk Değerlendirmesi:** Operasyon öncesinde ve sırasında risk değerlendirmesi yapmak, olası tehlikeleri önceden tespit etmek için gereklidir. Risklerin belirlenmesi ve uygun önlemlerin alınması, güvenlik seviyesini artırır.
- **Eğitim ve Gelişim:** DP Operatörleri, sürekli eğitim almalı ve bilgi birikimlerini güncel tutmalıdır. Yeni teknolojiler ve yöntemler hakkında bilgi sahibi olmak, güvenli bir operasyon için kritik öneme sahiptir.

Son olarak, teknolojinin doğru kullanımı ve sistemlerin sürekli izlenmesi de kritik bir unsurdur. DP sisteminin tüm bileşenlerinin, sensörlerin ve referans sistemlerinin doğru çalıştığından emin olmak, olası bir arıza durumunda hızlı müdahale edebilmek için çok önemlidir. Operatör, sistemin durumunu sürekli olarak kontrol etmeli ve anormal bir durum tespit ettiğinde hemen gerekli önlemleri almalıdır.

Tüm bu hususlar, bir DP Operatörünün güvenli hareket etmesini ve operasyonların başarılı bir şekilde gerçekleşmesini sağlamak için elzemdir. Güvenli bir çalışma ortamı oluşturmak hem operatörlerin hem de çevredeki tüm ekiplerin sağlığı ve güvenliği açısından son derece önemlidir.



## DPT Offshore Marine Kurucusu olduğunuz şirketin çalışma alanları nelerdir? Ne tür hizmetler vermektedir?

- **Denizcilik ve Açık Deniz Endüstrilerini Bir Araya Getirerek Sürdürülebilir ve Kalıcı Çözümler Üretmek:** DPT Offshore Marine, denizcilik ve açık deniz enerji sektörlerini bir araya getirerek medya ve etkinlik platformları üzerinden bu alanlar arasında etkili bir bağlantı kurmayı hedefliyor. İçinde bulunduğumuz iklim değişikliği çağında, doğal kaynakların tükenme riski ve çevresel sorunların giderek artmasıyla birlikte, endüstrimizin çevre dostu, yenilikçi ve sürdürülebilir çözümler geliştirmesi ve uygulaması bir zorunluluk haline gelmiştir. Bunun, doğru fikirlerin ve bu fikirlere uygun profesyonellerin bir araya gelmesiyle mümkün hale geldiğinden tamamen emin bulunmaktayız.
- **Önemli ve Etkili Kişilerle Güçlü İlişkiler Kurma:** Bağlantılarınızı daha etkili bir şekilde kurmanızı sağlıyor, iş birliği olanaklarınızı artırarak ağınızı genişletmenize ve potansiyel yeni iş ortaklarını tanımlayıp keşfetmenize destek oluyoruz. Düzenlediğimiz etkinlikler ve sunduğumuz medya platformları sayesinde, denizcilik ve açık deniz sektörlerinin tüm alanlarına geniş kapsamlı erişim imkânı sağlıyoruz ve bu sektörlerin her yönüne hitap eden kapsamlı bir anlayış sunmayı hedefliyoruz.
- **Endüstri Sektörüne Yönelik Gelecek Tahminleri ve Beklentiler:** Denizcilik ve Açık Deniz Endüstrisinin farklı nişlerini kapsamlı içerik ve medya aracılığıyla detaylı bir şekilde inceleyip aydınlatmayı planlıyoruz.
- **En Uygun Yeteneklerin Belirlenmesi ve Doğru Pozisyonlara Yönlendirilmesi:** Ağımız, şirketleri ve işverenleri doğru adaylarla etkili bir şekilde buluşturmayı sağlarken, bireylerin kendi potansiyellerini keşfetmeleri ve mevcut kariyer hedeflerine ulaşarak profesyonel yaşamlarında ilerlemeleri için gereken desteği sunar.
- **DP Sisteminin Bilinirliğinin Yaygınlaştırılması:** "Ülkemizde Dinamik Konumlandırma Sisteminin tanıtımını ve bilinirliğini artırmayı hedefleyerek, bu süreci 'Dynamic Post and Training' misyonuna dönüştüren bir yolculuğa adım attık. Bu amacımızı gerçekleştirebilmek için, offshore sektöründe faaliyet gösteren web sitemizi, kullanıcıların kaliteli ve güvenilir bilgiye kolayca ulaşabilmelerini sağlamak amacıyla 'DPT Offshore Marine' markası adı altında tescillendirdik ve faaliyetlerimizi bu kapsamda şekillendirdik." Marka tesciliyle kazandığımız profesyonel başarıyı bir adım öteye taşıyarak, web sitemizde kapsamlı bir bilgilendirme platformu oluşturmaya odaklandık. Bu platform, denizcilik sektöründe faaliyet gösteren işverenler, çalışanlar ve eğitim sağlayıcılar için geniş bir yelpazede yenilikçi çözümler ve değerli bilgiler sunarak sektöre katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Türkiye'de ilk olarak oluşturulmuş web sayfamız tescilli marka platformumuz olan "DPT Offshore Marine" bünyesinde giderek artan bir ivme ve dinamizm ile yayıncılık ve eğitim alanındaki çalışmalarını genişleterek ve geliştirerek sürdürecektir.





**Offshore projelerinde Türk gemilerinin ve personelinin rekabet gücünü nasıl değerlendiriyorsunuz? Ülkemizin offshore projelerinde ilerlemesi için neler yapılabilir? Türk denizciliği DP sistemleri için yeteri kadar bilgi sahibi mi? Bu alanda gelişim ve ilerleme için neler yapılmalıdır?**

Offshore projelerinde Türk gemileri ve personelinin rekabet gücünü değerlendirdiğimizde, sektördeki potansiyelin yanı sıra mevcut zorlukların da göz önünde bulundurulması gerektiği açıktır. Türkiye, offshore alanında henüz gelişim aşamasında olan bir ülke olarak, bu alandaki yetkinliğini artırmak için stratejik adımlar atmalıdır. Türk denizciliğinin DP (Dynamic Positioning) sistemleri gibi ileri teknolojiler konusunda bilgi eksikliğinin giderilmesi, bu sürecin en önemli parçalarından biridir.

Öncelikle, Türk denizciliğinin DP sistemleri ve offshore uygulamaları hakkında yeterli bilgiye sahip olup olmadığını analiz ederken, üniversiteler ve eğitim kurumları arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesi gerektiği sonucuna varabiliriz. Denizcilik fakültelerinde, offshore sektörüne yönelik eğitim programları ve seçmeli derslerin oluşturulması, öğrencilerin bu alana ilgi duymalarını ve gerekli bilgi birikimini edinmelerini sağlayacaktır. Ayrıca, sektörde aktif olan profesyonellerin, öğrencilere mentorluk yapmaları ve deneyimlerini paylaşmaları teşvik edilmelidir.

Diğer bir önemli konu, mevcut projelerde Türk personelin yer almasının artırılması ve yabancı personelle olan bilgi paylaşımının teşvik edilmesidir. Yabancı çalışanlar arasında bilgi paylaşımının önündeki engellerin kaldırılması, Türk çalışanların motivasyonunu artıracak ve sektördeki yetkinliklerini geliştirecektir. Bu bağlamda, Türk firmalarının uluslararası projelerde Türk çalışanlarına daha fazla sorumluluk vererek, onların gelişimlerine katkıda bulunmaları gerekmektedir.

Ayrıca, Türk denizciliğinin uluslararası arenada rekabet edebilmesi için, sektördeki Türk kurum ve kuruluşların ortaklaşa projeler ve eğitim programları düzenlemesi büyük önem taşımaktadır. Bu tür iş birlikleri, bilgi ve deneyim paylaşımını artırarak, Türk denizciliğinin global standartlara ulaşmasını sağlayabilir. Özellikle, offshore petrol ve doğal gaz alanında faaliyet gösteren firmaların, çalışanlarını bu konularda eğitmek için özel programlar geliştirmeleri gerekmektedir.

Sonuç olarak, Türkiye'nin offshore projelerinde ilerlemesi için eğitim altyapısının güçlendirilmesi gerekmektedir. Türk denizciliğinin offshore projelerinde daha etkin ve rekabetçi olabilmesi için eğitim, deneyim paylaşımı ve uluslararası iş birlikleri büyük önem taşımaktadır. Bu konulara gereken önem verilmesi, ülkemizin bu alandaki gelişimini hızlandırarak Türk gemilerinin ve personelinin rekabet gücünü artıracaktır.



## Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. Son olarak DARGE B'e ve denizcilik sektöründe kariyer yapmak isteyen genç arkadaşlara iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir?

Denizcilik sektörü, hızlı değişimlerin yaşandığı, yenilikçi fırsatlar sunan ve sürekli büyümekte olan heyecan verici bir kariyer alanı olarak öne çıkmaktadır. Genç kardeşlerime önemle ifade etmek isterim ki, sahip olduğunuz potansiyeli tanımaya çalışın, yeteneklerinizi geliştirerek kendi sınırlarınızı keşfedin ve bu doğrultuda karşınıza çıkan tüm fırsatları en iyi şekilde değerlendirmeyi ihmal etmeyin. Denizde yaşanan maceralar, yalnızca teknik bilgi ve becerilerle sınırlı kalmayıp, aynı zamanda sorunlara yenilikçi bir bakış açısıyla yaklaşmayı ve özgün çözümler geliştirmeyi de gerektirir ve bu unsurlarla şekillenir. Bu sebeple, yeni bilgiler edinmeye, kendinizi geliştirmeye ve öğrenme sürecine her zaman açık bir tutum sergileyin.

Sektörün önde gelen liderleri ve alanında uzman, deneyim sahibi profesyonellerden rehberlik ve mentorluk desteği almanız son derece kritik bir öneme sahiptir. Onların sahip olduğu deneyimlerden yararlanarak, ihtiyaç duyduğunuz bilgilere daha kısa sürede ulaşabilir ve bu bilgileri kullanarak kariyerinizi daha sağlam temeller üzerine inşa edip dilediğiniz yönde geliştirebilirsiniz. Bunun yanı sıra, teknoloji alanındaki yenilikleri yakından takip etmek, gelişmeleri anlamak ve ortaya çıkan yeni trendlere hızlı bir şekilde uyum sağlamak, sizi rakiplerinizden farklı bir konuma taşıyacak ve sektördeki rekabet gücünüzü önemli ölçüde artıracaktır.

Kendinize belirli ve gerçekçi hedefler oluşturun, ardından bu hedeflere adım adım yaklaşabilmek için kararlı, planlı ve disiplinli bir şekilde gayret gösterin. Unutmayın ki, başarı kolayca ya da aniden elde edilebilecek bir şey değildir; uzun vadeli bir süreçtir ve bu süreçte sabırla hareket etmek, kararlı bir şekilde çalışmak ve azimle hedeflerinize doğru ilerlemek gereklidir. Deniz aşırı gemiler ve onların yürüttüğü faaliyetler hakkında bilgi sahibi olmak, bu sektördeki belirsizlikleri ortadan kaldırmak ve daha derin bir anlayış geliştirmek için etkili bir yöntemdir. DPT Offshore Marine gibi platformları düzenli olarak takip ederek denizcilik ve açık deniz sektörüyle ilgili bilgi birikiminizi artırabilir, aynı zamanda bu alanlardaki güncel gelişmeleri ve yenilikleri sürekli olarak takip ederek kendinizi daima güncel tutabilirsiniz.

Sonuç olarak, denizcilik sektöründe bir kariyer hedefleyen genç bireyler, hayallerinizi gerçekleştirmek adına cesur adımlar atmaktan ve kararlılıkla onların peşinden gitmekten asla tereddüt etmeyin. Denizin engin ufukları sonsuz bir genişliğe sahiptir ve bu sınırsız ufuklara açılan yolları keşfedecek, bu kapıları aralayarak yeni dünyalara adım atacaktır olanlar sizlersiniz. Gelecekte sektörün nasıl bir yol izleyeceği ve hangi yönde ilerleyeceği tamamen sizin katkılarınız, çabalarınız ve alacağınız kararlarla belirlenecek. Hayallerinizin peşinden cesaretle gidin ve denizle kurduğunuz güçlü bağın, sizi hedeflerinize ulaşma yolunda daha ileriye taşımasına olanak tanımasına izin verin. Başarılar dilerim!

# CUMHURİYET

1923'de olduğu gibi, bugün de  
aynı kararlılık ve inançla:  
**Yaşasın Cumhuriyet!**

**29 Ekim  
Cumhuriyet  
Bayramı  
Kutlu  
Olsun**

# Mustafa Kemal



DARGEB Derneği



www.dargeb.com



@dargeb\_



# ERKAN SARIGÜL

Merhaba, öncelikle sizi tanımak adına; Erkan Sarigül kimdir, bizlere kendinizden bahseder misiniz?

Merhabalar. Ben Erkan SARIGÜL, CHARTER LINK TURKEY LOJİSTİK A.Ş. genel müdürüyüm.

44 yaşındayım. Yaklaşık 21 yıldır Freight Forwarding sektöründe farklı pozisyonlarda görev aldım. Evliyim, 1 çocuk babasıyım.



**Global bir lojistik şirketin Türkiye yöneticisisiniz. Bir lojistik firmasının gelişimi açısından olmazsa olmaz dediğiniz unsurlar nelerdir? Bir lojistik firmasını rakiplerinden ayıran, tercih sebebi olmasını sağlayan başlıca sebepler nelerdir? Başarılı bir lojistik firması olabilmek için dikkat edilmesi gereken önemli noktalardan bizlere bahseder misiniz?**

Öncelikle ani değişen trendlere ayak uydurabilmek çok önemli diyebilirim. Yapı olarak esnek olunmalı. Ani karar değişiklikleri yapılabilen bir yapı olmalı.

Ayrıca; lojistik bir süreç olarak, mesai saatlerine bağlı kalınabilen bir yapıda değildir. Tabiri caizse 7/24 online olunması gereken bir yapıdadır. Sizler uyurken bile, fiziki malzeme (taşınan mal) yer değiştirebilmektedir. O nedenle müşterinin sizlere olabildiğince kolay bir şekilde ulaşabilmesi çok fazla önem taşımaktadır. Operasyon süresinde her zaman bir problem olasıdır. Problem öncesinde (proaktif) ve problem sonrasında (re-aktif) hızlıca çözüm seçeneği, bir lojistik firmasının olmazsa olmazı olacaktır.

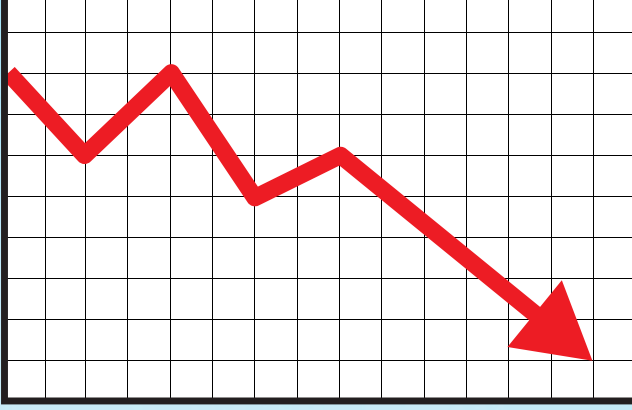


**NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier) ve Freight Forwarder firma tipleri birbirine çok benzemektedir ve insanlar bu iki kavramı birbirine fazlaca karıştırmaktadır. Bizlere NVOCC ve Freight Forwarder kavramları arasındaki farktan bahseder misiniz? Bir yük sahibi, hangi servisin kendisi için daha uygun olduğuna nasıl karar vermelidir?**

Her freight forwarder firması NVOCC değildir. Fakat her NVOCC, birer forwarder firmadır.

Freight forwarding terimi, Türkiye'de bildiğimiz anlamda taşıma işleri komisyoncusu olarak tanımlanır(TİO). NVOCC ise, USA'da yerleşik bir kuruluş olan FMC (Federal Maritime Commission) üyesi olan, kendisine ait SCAC Code bulunan ve "Liner Bill of Lading" dediğimiz konşimento tipini düzenleyebilen, freight forwarderlar için kullanılır.

Yirmi yılı aşkın süredir denizyolu konteyner taşımacılığı yapmaktasınız. Bu süre zarfında; pandemi, ekonomik krizler, savaşlar yaşandı ve halen yaşanmaya devam ediyor. Sizin nezdinizde, Denizyolu konteyner taşımacılığını olumlu veya olumsuz anlamda en çok etkileyen dönemi bizlerle paylaşır mısınız?



Bu sorunuzu Türkiye açısından değerlendirmek isterim. 2009 Ekonomik krizi, anımsadığım en olumsuz dönemlerden biri idi. Birçok lojistik firması kapandı. Birçok firma da çalışan giderlerinde ciddi tasarruf ve kısıntıya gitmişti. Pandeminin ilk döneminde de benzer bir durum söz konusu idi. Lakin pandeminin ikinci yarısı lojistik firmaları açısından tam aksine olumlu bir yöne evrildi. Ve kar marjları ciddi oranda artış gösterdi.

**Pandemi döneminde denizyolu taşıyıcıları hem gemi hem konteyner bulmakta zorlanıyorlardı. İsrail - Filistin savaşı sonrası Süveyş Kanalı'nın kullanılmamasıyla birlikte transit süreler arttı ve bunun sonucunda pandemi dönemi kadar olmasada firmalar gemi ve konteyner bulmakta zorlandı. Yaşanan bu olumsuzlukların navlunlar üzerindeki etkisi nedir? Sürekli değişen navlunların ve rotanın denizyolu konteyner taşımacılığı üzerindeki etkileri nelerdir?**

Bu durum doğal olarak navlunlarda bir artış sözkonusu olmasına sebebiyet verdi. Lojistik firmaları için ticari anlamda bu bir avantajmış gibi görünse de vatansever bir birey olarak bunun enflasyon vb. indikasyonları tetiklediğini biliyoruz ve bu bizleri üzüyor. Sürekli değişen rotalar ve ani navlun değişiklikleri deniz yolu taşımacılığına olan güveni zedelese de deniz yolu taşımacılığı ilerleyen yıllarda da en büyük payı alacak olan taşıma modu olarak pozisyonunu koruyacak ve payını daha da arttıracaktır diye düşünüyorum.





**İsrail'in Filistin'e karşı başlattığı savaştan sonra Süveyş Kanalı uzunca bir süre kullanılmadı. Armatörler gemilerinin rotalarını Ümit Burnu'na çevirmek zorunda kaldı. Ümit Burnu'nu kullanmanın getirdiği olumsuzluklar nelerdir? Sizler böyle bir dönemde nasıl bir yol haritası izlediniz?**

Maalesef bu üzüntü verici durum, alışlagelmiş tüm normların değişmek zorunda kalmasına sebebiyet verdi. Bu durumu şuna benzetebiliriz. "Beşiktaş-Kadıköy şehir hatları vapur servislerinin çeyrek gece ve çeyrek kala olduğunu, şehirde 44 yıldır yaşayan biri olarak ezbere bildiğinizi hayal ediniz. Bir sabah uyandınız ve artık bu tarife değişti..."

Özellikle Çin, Hindistan gibi ülkelerden Akdeniz havzasına (ya da tam tersi rota ile), transit süre yaklaşık 15-20 gün daha fazla uzamış oldu. Bu da global tedarik zincirinde 15-20 günlük bir gecikmeye sebebiyet verdi. Bir süre sonra bu yeni dünya düzenine tüm sistemler alıştı. Fakat bunu fırsat bilen bazı armatörler global politik bağlantılarını kullanarak Süveyş Kanalı'nı kullanmaya başladılar ve halen de kullanıyorlar. Bizler firma olarak, şu an Süveyş Kanalı'nı kullanabilen armatörlere yoğunluk verdik diyebilirim.



**Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. DARGEB'e ve denizcilik alanında kariyer yapmayı hedefleyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir? Lojistik sektöründeki genç arkadaşlara tavsiyeleriniz nelerdir?**

Öncelikle yaptığı işe aşık biri olarak; lojistik meraklısı genç arkadaşlara bu sektörde bir rolü kesinlikle tavsiye ederim. Meraklı olmalarını, azimle çalışmalarını öneririm.

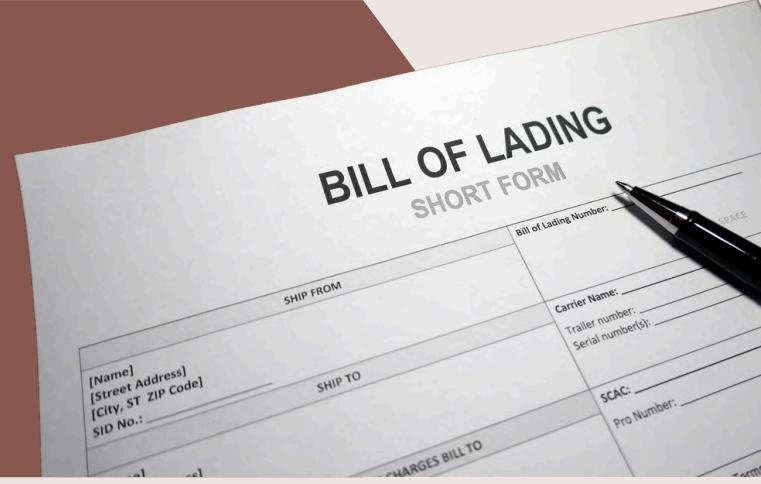
Lojistik kısım: Dış ticaret firması (ithalatçı-ihracatçı), lojistik firması (taşıyan) ve gümrük komisyoncu firma (gümrükçü) noktasında üç sac ayağından meydana gelmektedir. Sadece lojistik değil, dış ticaret ve gümrük süreçleri kısmına da ilgi gösterip tüm süreçteki büyük resmi görmeye çalışmalarını öneririm.

Ayrıca, artık günümüz yüzyılında tek bir yabancı dil değil de en az iki yabancı dil öğrenmenin sektörde fark yaratacak bir unsur olduğunu son olarak söyleyebilirim.

Sevgiler...



# Av. Öğr. Gör. Halil Emre GÜRLER



"Aden Ahsen'e"

## 1. GİRİŞ

Konişmento nedir? Bir konişmentoyu elimize aldığımızda veya ekranımızda gördüğümüzde aklımıza gelmesi gereken önemli noktalar nelerdir? Bize ne ifade eder? Konişmento ne işe yarar? Bu evrak yaptığımız iş için ne ifade ediyor? Bir konişmento ile ne yapabilirim? Bu çalışmamızda deniz taşımacılığında bir konişmento gördüğümüzde onunla olan ilişkimiz, ondan anlamamız gereken önemli bilgiler, ne ifade ettiği ve ne işe yaradığı hakkında temel bir yol gösterici metin olması gerektiği fikrinden harekete geçilmiştir.

Uluslararası denizde eşya taşımacılığında kullanılan taşıma belgelerinden belki de en renklisi ve şüphesiz ki önemlisi konişmentodur. Konişmento, uluslararası ticaretteki ağırlıklı İngilizce kullanımı ile "Bill of Lading (BoL veya B/L)" diğer taşıma belgelerine kıyasla birçok özelliğe sahip olan ve birçok farklı uygulama alanı bulan bir taşıma belgesidir.

Çalışmamızda geleneksel konişmento türlerine ve uygulamalarına yer verilmekle birlikte teknoloji çağımızın öncülüğünde deniz taşımacılığında yüzde olarak az da olsa uygulamada olan elektronik konişmentoya da yer verilmektedir.

Özellikli ve önemli bir belge olması sebebiyle konişmento uluslararası ticari taşımacılıkta taşıma evrakları arasında anahtar belge olarak da anılmaktadır. Çalışmamız da bu önemli belgenin hukuki doğası, özellikleri ve farklı uygulama alanlarına göre kullanımına ilişkin bilgilerin aktarılması amaçlanmıştır.

## 2. ULUSLARARASI TİCARETTE KONİŞMENTONUN ÖNEMİ

Konişmento (bill of lading), uluslararası deniz ticaretinde temel bir belgedir ve önemli işlevleriyle taşıma süreçlerinin vazgeçilmez bir parçasıdır. Konişmento, hem hukuki hem de ticari açıdan deniz yoluyla eşya taşımacılığında kritik bir rol oynar. Konişmentonun "devir" edilebilir özelliği, malların alıcısı tarafından henüz teslim alınmadığı halde dahi ticaretini yapılabilir hale getirir. Bankalar genellikle konişmentoyu bir teminat olarak kabul eder ve buna dayanarak ithalatçılara kredi sağlar. Konişmento, uluslararası taşıma kurallarına (örn; Lahey-Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları) uyumun ve yeknesaklığın bir göstergesi olarak kullanılır ve taraflara hukuki güvence sağlar.

Konişmento uluslararası deniz ticaretinde hem yükün güvenli taşınması hem de ticaretin devamlılığı açısından merkezi bir role sahiptir. Ticari işlemlerin hızlanması, hukuki uyumsuzlukların azaltılması ve finansman olanaklarının sağlanması gibi işlevleriyle deniz taşımacılığının en kritik belgelerinden biridir.

### 3. KONİŞMENTOYA DAİR YASAL DÜZENLEMELER

Konişmento ülkelerin iç hukuk sistemlerinde ve milletlerarası sözleşmeler ile düzenlenmektedir. Milletlerarası sözleşmelerin amacı uluslararası uygulamanın yeknesaklaştırılması amacını taşımaktadır. Zira uluslararası deniz taşımacılığı faaliyetlerinde uygulama birliği hem hukuki hem ticari anlamda önem arz etmektedir. Bu amaçla ulusal hukuk sistemleri ile uluslararası hukuk sistemlerinin uyumlaştırılması da ayrıca uluslararası düzenlemelerin amaçları arasındadır.

Konişmentonun düzenlenmesi TTK'da zorunlu olmayıp, istem üzerine düzenlenmektedir. Ancak düzenlenmesi hâlinde uyulması gerekli birtakım kurallar bulunmaktadır. Buna karşın, uluslararası sözleşmeler kapsamında uluslararası denizde eşya taşımacılığında konişmento düzenlenmesi zorunludur.

#### 3.1. Ulusal Yasal Düzenlemeler

Konişmentoya dair Türkiye Cumhuriyeti iç hukukundaki yasal düzenlemeler 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) "Denizde Taşıma Senetleri" başlığı altındaki 1228 ilâ 1241. maddeleri arasında yer almaktadır.

Buna göre TTK m. 1228/1'de konişmento, "bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir", şeklinde tanımlanmaktadır.

TTK m. 1229 ve devamı maddeler uyarınca konişmento kayıtlarında bulunması gerekli bilgiler yasal düzenleme altına alınmıştır.

#### 3.2. Uluslararası Yasal Düzenlemeler

Konişmentoya dair deniz yoluyla eşya taşınması kapsamında uluslararası yasal düzenlemeler birtakım çok taraflı uluslararası sözleşmelerde yer almaktadır. Bu uluslararası sözleşmeler Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları olarak anılmaktadır.

Konişmentoya dair birleştirilmiş belirli kuralları barındıran uluslararası sözleşme olan Hague (Lahey)-Hague/Visby Kuralları ile deniz yoluyla eşya taşımacılığına ilişkin Birleşmiş Milletler (BM) uluslararası sözleşmesi olan Hamburg Kuralları uluslararası hukukta konişmentoya ilişkin hükümler barındıran yürürlükteki iki yasal düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır.

Konişmentoya ilişkin uluslararası yasal düzenlemelerden ilki Lahey (Hague) Kuralları olarak anılan 1924 tarihli "Konişmentoya Müttaallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme"dir. Lahey Kuralları'nın zaman içerisinde tadil edilmesi sonucu 1968 Visby Protokolü ile sözleşme Lahey/Visby (Hague/Visby) Kuralları olarak anılmaktadır. Lahey/Visby Kuralları 1979 yılında ayrı bir protokol ile yeniden tadil edilmiştir. Yapılan bu değişikliklere rağmen sözleşmenin temel prensiplerinde ciddi bir değişiklik olmadığını belirtmekte fayda vardır. Hague/Visby konvansiyonunda, taşıyanın yükü aldıktan sonra gönderene konişmento verme yükümlülüğü belirlenmiş ve konişmentoda yer alması gereken bilgiler belirtilmiştir. Konvansiyonda, tüm yük bilgilerinin gönderen tarafından yazılı olarak temin edilerek konişmentoda yazılı olarak yer alması gerektiği belirtilmiştir. Bu uluslararası sözleşme 18 maddeden oluşmakta olup, konişmentonun tanımını veya düzenlenme usulünü ayrıntılı olarak belirleyen hükümler içermemektedir.



Hamburg Kuralları olarak anılan 1978 tarihli “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi” de konişmentoya ilişkin birtakım yasal düzenlemeler barındırmaktadır. Hamburg Kuralları’nın 14. maddesi taşıma faaliyetine ilişkin olarak konişmento düzenlenmesini zorunlu tutmaktadır. Denizde uluslararası eşya taşımacılığına ilişkin Hamburg Kuralları’nın 14. maddesinde taşıyanın malı teslim alması ile birlikte deniz yoluyla eşya taşınması için taşıyan veya taşıyan tarafından yetkilendirilmiş nakliye acentesi, nakliyat şirketi, gemi işleteni veya kaptan tarafından düzenlenebilen konişmento evrakının düzenlenmesi şart koşulmakta, sözleşmenin 15. maddesinde konişmentoda yer alması gereken içeriğine yer verilmektedir.

Konişmento, aksi ispat olunmadıkça, taşıyanın yükü belirtilen miktar ve nitelikte kabul ettiğini varsaymaktadır. Konvansiyonun 1. maddesinin 8. paragrafı, telgraf ve teleksi de yazılı form ile eşdeğer kabul etmektedir. Yine 14. maddenin 3. fıkrasında konişmentonun imzasının, düzenlendiği ülke kanunları ile çelişmediği müddetçe TTK m. 1526/2 ile de uyumlu şekilde çeşitli yöntemlerle mekanik veya elektronik herhangi bir araçla atılabileceği belirtilmiştir. Sonuç olarak Hamburg kuralları kapsamında elektronik konişmento kabul görmektedir. Ancak yine TTK’da olduğu gibi bu husus elektronik konişmentonun kullanılmasını yasalaştırmakla kalmakla başkaca düzenleme barındırmamaktadır.

Rotterdam Kuralları olarak anılan ve fakat henüz yürürlükte olmayan 2008 tarihli “Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” de konişmentoya dair yasal düzenlemeler içermektedir. Bununla birlikte, Rotterdam kuralları ilk defa bir milletlerarası sözleşme kapsamında elektronik konişmentoya özgü yasal düzenlemelere yer vermektedir. Bu sözleşmede yer alan düzenlemelere göre elektronik konişmentoya ilişkin olarak 9. maddede devredilebilir elektronik taşıma kaydının kullanımına ilişkin usuller belirtilmiştir.

Buna göre e-konışmento da ciro edilerek devredilebilir, devredilemez elektronik taşıma kaydı konabilir, yükün teslimi için gönderilen tarafından tıpkı geleneksel konışmento gibi kullanılabilir, konışmentoya kayıtlar konabilir, değişiklikler yapılabilir, böylece geleneksel konışmentonun haiz olduğu özellikleri bünyesinde barındırabilir. Görüldüğü üzere tıpkı geleneksel konışmentoya dair yasal düzenlemelerde olduğu gibi Rotterdam kurallarında e-konışmento için özel düzenlemeler yapılarak hukuki çerçevesinin belirlenmesi doğrultusunda adım atılmıştır.

#### 4. KONİŞMENTONUN TEMEL HUKUKİ ÖZELLİKLERİ

Konışmento, uluslararası ticarete deniz yoluyla eşya taşımacılığında önemli bir yazılı belgedir ve bir makbuz, emtia senedi ve taşıma sözleşmesi olarak çeşitli özellikleri bulunmaktadır. Konışmentonun temel özellikleri medeni hukukumuz kapsamında özel olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) yer almaktadır. Kural olarak kıymetli evrak olarak olmasına rağmen diğer kıymetli evraklardan ayrılan kendine has özelliklere sahip olduğundan ayrıca düzenlenmiştir.

Konışmento temel olarak, taşıma konusu yükün sefer sonunda konışmentonun meşru ve yetkili hamiline teslimi taahhüdü ile yükün teslimine yönelik kişisel bir borç ve dolayısıyla gönderilen açısından yükün teslimini talep hakkı doğurmaktadır. Konışmentonun ayırt edici olarak 4 ana özelliği bulunmaktadır. Yazımızın bu kısmında bu özellikler ele alınmaktadır.

#### 4.1. Kıymetli Evrak Özelliği (negotiable instrument)

TTK m. 1230 vd. maddeleri kapsamında konışmento kıymetli evrak niteliğine sahiptir. TTK m. 1228/3 hükmüne göre konışmento nama, emre ve hamiline düzenlenebilmektedir. Konışmento, kıymetli evrak olması sonucu nama yazılı şekilde düzenlenmediği, emre veya hamiline yazılı şekilde düzenlendiği sürece aksi belirtilmedikçe ciro edilebilir (devredilebilir) bir belgedir.

Konışmentonun Türk Ticaret Kanunu'nda ve uluslararası sözleşmelerde kabul edilen bir kıymetli evrak olma özelliği bulunmaktadır. Konışmentonun kıymetli evrak olması onun tedavül kabiliyetine sahip olması sonucunu doğurmaktadır. Buna göre, konışmentonun ilk hamili olan yükleten herhangi bir ticari ilişki sonucunda konışmentoyu bir başkasına devredebilecektir. Bu durumda taşınan eşyanın teslimini isteme hakkı da devredilmiş olacağından, taşıyanın yükü iade borcunun alacaklısı konışmentonun en son yasal hamili olacaktır. Konışmentonun tedavül kabiliyeti taşıyanın eşyayı teslim borcu kapsamında önemlidir. Şöyle ki, taşıyan ile gönderilen (konışmento) hamili arasındaki ilişkide eşyayı teslim borcu konışmentodan kaynaklanmaktadır; navlun sözleşmesinden değil. Taşınan yükün teslimini talep hakkı konışmentoya bağlı bir hak olup, bu hakkın kullanılması ancak konışmentonun ibrazı ile mümkündür.



Kıymetli evrak niteliği dolayısıyla konişmentoda belirtilen hak senetten ayrı olarak ileri sürülemez. Taşıyan ancak konişmentonun iadesi karşılığında mali teslim edebilir. Dolayısıyla konişmentoya tedavül kabiliyeti veren kıymetli evrak özelliği taşıyanın teslim borcu ve buna ilişkin taşıyanın taşıma ve teslimden doğan sorumluluklarını etkilemektedir.

Ayrıca önemle belirtmek gerekir ki, konişmentonun kural olarak kıymetli evrak olma özelliği olsa da aksi belirtilmişse ve bazı hususi hâllerde kıymetli evrak özelliği bulunmamakta, dolayısıyla tedavül kabiliyeti de kalmamaktadır. Bu özellikli hâllerden yazımızın devamında tek tek bahsedilmektedir.



#### **4.2. Emtia Senedi Özelliği (document of title)**

TTK m. 1234 vd. maddeleri uyarınca konişmento kural olarak emtia senedi özelliğine sahip olup eşyayı (yükü) temsil etmektedir. Konişmentonun emtia senedi olma özelliği, konişmentonun taşınan eşyayı temsil ettiği anlamına gelmektedir. Diğer bir deyişle konişmento hamilinin eşyanın sahibi olduğunu, ancak ve ancak konişmentonun meşru hamiline eşyanın teslim edileceğini ifade etmektedir. Diğer bir deyişle konişmento yük sahipliğini (mülkiyet hakkını) ifade etmektedir. Konişmentoyu elinde bulunduran kural olarak taşınan yükün sahibidir. Bu anlamda, taşıyan yükü konişmentonun meşru hamili olan yükün sahibine teslim etmelidir. Bu özelliği ile konişmento, taşıma konusu eşya üzerindeki hakların da başkasına aktarılması işlevini göstermektedir.



### 4.3. Makbuz/Alındı (Receipt) Özelliği

Konişmento TTK 1228/1,2 maddesine göre makbuz (alındı evrakı) özelliği taşımakla, malların taşıyan tarafından teslim alındığına veya gemiye yüklendiğine dair delil teşkil etmektedir. Yine taşıyanın eşyayı konişmentonun ibrazı karşılığında teslim yükümlülüğü bulunmaktadır.

Konişmento en basit hâliyle taşıma konusu eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını ve gemiye yüklendiğini ifade etmekle makbuz özelliği göstermektedir. Bu özellik aksi ispat edilene kadar hukuki olarak geçerli kabul edilen bir karine (prima facie evidence) teşkil etmektedir. Buna göre, aksi ispat edilmedikçe yükün taşıyan tarafından teslim alınmış olduğunu, dolayısıyla yükün taşıyanın nezdinde ve sorumluluğunda bulunduğunu ifade etmektedir.

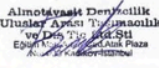
### 4.4. Taşıma Sözleşmesinin Varlığını İspat Özelliği (prima facie evidence for the contract of carriage)

Türk Ticaret Kanunu'nda konişmentonun tanımına yer veren 1228. maddeye göre "Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, ... bir senettir." düzenlemesi yer almaktadır. Buna göre, aksini ispat mümkün olmakla birlikte kural olarak konişmentonun taşıma sözleşmesinin varlığını ispat fonksiyonu bulunmaktadır. TTK m. 1228/1 uyarınca konişmento taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan bir belge olmakla taşıma sözleşmesinin varlığına delil olma özelliğine sahiptir. Aynı zamanda tartışmalı da olsa konişmentonun taşıma sözleşmesi olma niteliği de vardır.

### 4.5. İspat Özelliği (İspat Kuvveti)

TTK m. 1237 vd. maddelerince konişmentonun birtakım hususlarda ispat fonksiyonu bulunmaktadır. Buna göre, konişmento taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlama fonksiyonu yanında taşıyan ile konişmento hamili ve taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkilerde önemli role sahiptir. Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde ve dolayısıyla sorumluluk tespitinde konişmento esas alınmaktadır. Taşıyan ve taşıtan arasındaki hukuki ilişkilerde ise navlun sözleşmesi hükümleri esas alınmaktadır.

Konişmento, taşıyan tarafından imzalanmasıyla taşıyanı, satım sözleşmesi ve diğer taşımacılık evraklarında yer alan eşyaya ilişkin bilgileri içermesi sonucu da taşıma konusu eşyayı, bunlarla bağlantılı olarak navlunu ve varsa üzerindeki kayıtlardan sorumluluğu ispat eder.

MARINE BILL OF LADING NOT NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED TO ORDER			
Shipper HOME FURNITURE İHRACAT LTD. 371 GEZİE ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ GEZİE / KOCAELİ / TÜRKİYE		Reference No. FIBRALK/14/0120	Bill of Lading No. MSBANK/14/0120
Consignee (if "To Order" so indicate) TO ORDER		 Almotawasi Shipping Company	
Notify Party UNITED BANK FOR COMMERCE AND INVESTMENT TRIPOLI LIBYA		ALMOTAWASIT SHIPPING, INT'L. FREIGHT FORWARDING & TRADE LTD. ALMOTAWASIT DENİZCİLİK LİSİSİZLİKLERİ TAŞ. VE DİŞ. TİC. LTD. ŞTİ. Eğitim Mah. Adım Cad. Atak Plaza No: 4/33 Kadıköy, İstanbul - Türkiye T: 0 216 550 11 70 - F: 0 216 550 11 70	
Place of Receipt		For delivery, please apply to ALMOTAWASIT SHIPPING COMPANY AL NOFLIEN BUILDINGS, KANTEL AL HAQHOON ST. TRIPOLI - LIBYA TEL : 00218213406273	
Vessel PHILIPPE A LIB14814	Port of Loading HAFSOF TURKIE SEA PORT	Place of Delivery	
Port of Discharge AL KHOM LIBYAN SEA PORT	Marks and Numbers Number of Packages and Description of Goods 12X2 HQ CONTAINERS SAID TO CONTAIN 673 PACKAGES Gross Weight 17.551 KGS Measurement		
ARIZI 845149-0 40 HQ FCL SN: 673 PACKAGES 17.551 KGS HOME FURNITURE (ALL OTHER DETAILS OF THE GOOD, SPECIFICATION AND PRICES ARE AS PER PROFORMA INVOICE NO : 1. LTD. 22.03.2014 DELIVERY TERMS CFR AL KHOM LIBYAN SEA PORT. DOCUMENTARY CREDIT NUMBER : 108LC140052			
SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD 14.04.2014  Almotawasi Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Ticaret Ltd. Şti. Eğitim Mah. Adım Cad. Atak Plaza No: 4/33 Kadıköy, İstanbul			
(Particulars of goods are those declared by Shippers)			
Type of Service	RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding. The particulars given above as stated by the Shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier. In witness whereof the number of original Bills of Lading stated below have been issued one of which being accomplished the others to be void.		
Freight details, Charges etc.			
As Carrier	Freight payable at FREIGHT PREPAID Number of original B/L 3/THREE	Date and place of issue TRIPOLI, 14.04.2014 Signed as Carrier.	 Almotawasi Denizcilik Uluslararası Taşımacılık ve Dış Ticaret Ltd. Şti. Eğitim Mah. Adım Cad. Atak Plaza No: 4/33 Kadıköy, İstanbul
ORIGINAL			



#### 4.6. Diğer Denizde Taşıma Senetlerinden Farkı

Konişmentonun kural olarak bir kıymetli evrak olduğundan bahsetmiştik. Ancak konişmentonun devredilemez şekilde düzenlenmesi, diğer bir deyişle kıymetli evrak özelliği olmadan düzenlenmesi de mümkündür. Bu durumda gönderilenin baştan ve değiştirilemez şekilde belirlendiği durumda konişmentonun kıymetli evrak özelliğine haiz olmadığı anlaşılmaktadır. Böylece, gönderen (yükleten/taşıtan) veya alıcı, konişmentoyu ciro ederek yükün yasal mülkiyet ve sahipliğini üçüncü bir tarafa devredemez.

Konişmentonun özellikleri dikkate alındığında, bu kapsamda, deniz yolu taşıma senedi (sea waybill) ile konişmento arasında birtakım farklar bulunmaktadır. Buna göre, her iki belge de TTK m. 1242 uyarınca "Taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığına göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturur." Konişmento ile deniz yolu taşıma senedi arasındaki ortak özellikler yalnızca bu ikisinden ibarettir. Ancak deniz yolu taşıma senedinin bir kıymetli evrak olmadığı, dolayısıyla devredilebilir yani tedavüle sokulabilir olmadığı açıktır. Bunun yanında, deniz yolu taşıma senedinin konişmentodan farklı olarak emtia senedi özelliği olmadığı, yani bu adi senedi elinde bulunduranın yükün mülkiyetinin sahibi varsayılmayacağı anlaşılmaktadır. Deniz yolu taşıma senedinin elverişli kullanım alanları olsa da güvenilirlik açısından konişmentonun tercih edilmesinin temel sebeplerinden biri budur.

#### 5. KONİŞMENTO TÜRLERİ

Konişmentolar kullanım alanlarına göre farklı şekillerde düzenlenebilmektedir. Konişmento taşıyan tarafından düzenlenebildiği gibi, taşımacılık araçları, gönderen, yükleten/taşıtan, gemi işleteni veya geminin kaptanı tarafından da düzenlenebilmektedir.

Deniz yolu konişmentoları genellikle iki temel grupta ele alınmaktadır. Bunlar; devir yönünden ve yükleme durumuna göre ikiye ayrılmaktadır. Konişmentonun devir yönünden yapılan sınıflandırmaya göre türleri nama, emre ve hamiline konişmentodur. Yükleme durumuna göre ise; tesellüm konişmentosu ve yükleme konişmentosu olarak sınıflandırılabilir. Ayrıca yazımızın devamında deniz ticareti uygulamasında karşılaşılan çeşitli özellikli konişmento türlerine yer verilecektir.

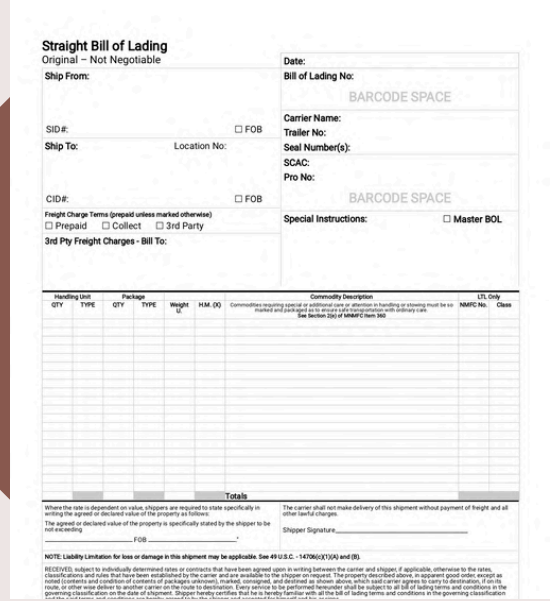
Önemle belirtmek gerekir ki, amacına göre çeşitlenebilen konişmento türleri esasen belirttiğimiz iki gruptan birine mensup olup uygulama alanına göre farklı adlar ile adlandırılabilir. Konişmentonun tüm kopyalarının metin olarak aynı olması ve kaç nüsha düzenlendiğinin belirtilmesi zorunludur.

### 5.1. Nama Yazılı Konişmento (Straight B/L)

Konışmento nama yazılı olarak düzenlenebilmektedir. Yani, nama yazılı konişmento gönderilen adına düzenlenmektedir. Bu konişmentonun üzerinde gönderilen (alıcı) yerinde malın alıcısı veya ithalatçısının adı veya ticari unvanı yer almaktadır. Bu kişi yükün nihai alıcısı konumundadır.

Önemle belirtmek gerekir ki, nama yazılı konişmentonun devir şekline ilişkin olarak TTK'nın 1228. maddesinin gerekçesinde "Maddede konişmentonun, donatan değil, taşıyan konişmentosu olduğu vurgulanmıştır; konişmentonun emre ve hâmile yazılı olarak düzenlenebileceği gibi nama yazılı olarak da düzenlenebileceği açıkça ifade edilmiş, böylece İngiliz uygulamasından farklı olarak nama yazılı konişmentoların da eşyayı temsil fonksiyonunu haiz olabileceği belirtilmiştir." ifadeleri karşısında TTK kapsamında nama yazılı konişmentonun emtia senedi özelliğine sahip olduğu kabul edilmektedir. Dolayısıyla TTK kapsamında nama yazılı olarak düzenlenen konişmentonun, İngiliz ve Amerikan uygulamasından farklı olarak eşyayı temsil özelliğinin olduğu ifade edilmektedir.

Nama yazılı konişmento esasen ciro edilemez olup tedavül kabiliyeti olmadığından devredilemezdir; kıymetli evrak niteliği yoktur. Konişmentonun gönderilen kısmında bulunan kişi yükün nihai alıcısı olup konişmentonun ciro edilmesi yöntemi ile bedeli alınarak yükün üçüncü kişilere devri hukuken mümkün değildir.



### 5.2. Emre Yazılı Konişmento (Order B/L)

TTK m. 1228/3 uyarınca, aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilenin emrine veya yalnızca "emre" olarak düzenlenir. Bu son hâlde "emre" yükletenin emrine demektir. Konişmento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir.

Uygulamada devir şekli bakımından en sık kullanılan emre yazılı konişmentodur. Buna göre, konişmento gönderilenin emrine düzenlenebileceği gibi sadece "emre" de düzenlenebilmektedir. Bu durumda, konişmentonun yükletenin emrine düzenlendiği kabul edilmektedir.

Emre yazılı konişmento ciro edilebilir olup tedavül kabiliyeti olduğundan devredilebilir; kıymetli evrak niteliğindedir. Konişmentoda ciro tam ciro veya beyaz ciro şeklinde yapılabilir.



### 5.3. Hamiline Yazılı Konişmento (Bearer B/L)

Hamiline yazılı konişmento, gönderilen (alıcı/ithalatçı) kısmına “hamiline” yazılı olan konişmentodur. Hamiline konişmento da tam ciro veya beyaz ciro edilebilir. Bu konişmentoyu elinde bulunduran kişi taşıyandan yükün kendisine teslimini isteyebilir.

Hamiline yazılı konişmento ciro edilebilir olup tedavül kabiliyeti olduğundan devredilebilirdir; kıymetli evrak niteliğindedir.



## 6. ULUSLARARASI DENİZ TİCARETİNDE KONİŞMENTO UYGULAMALARI

Konışmento, uluslararası ticarete denizde eşya taşımacılığında kullanılan en önemli taşıma evraklarından biridir. Taşıma belgeleri içerisinde doğurduğu hukuki ilişkiler bağlamında konişmento dikkat çekicidir. Konişmento, denizde eşya taşımacılığında kendine özgü özellikleriyle diğer taşıma belgelerinden ayrılmaktadır. Temel olarak konişmento gönderen (yükleten/taşıyan) ile taşıyan arasında ve onların imzası ile düzenlenen bir taşıma belgesidir.

Konışmento genel olarak 3 orijinal nüsha hâlinde düzenlenmektedir. Birinci nüsha taşıyan tarafından imzalanıp gönderene, ikinci nüsha yük ile birlikte gitmek üzere taşıyana, üçüncü nüsha çeşitli yollarla alıcıya (gönderilene) teslim edilir. Bu usul 16. yüzyıldan beri uygulanmaktadır. Konışmentonun düzenlenmesi teslim alınan yükün kararlaştırılan şekilde taşınacağına dair taşıyan ile gönderen arasındaki bir taahhüttür. Taşıyanın ancak ve ancak bir orijinal konişmentonun ibrazı karşılığında yükü teslim edeceğine dair güvence sağlamaktadır.

Kargo ile birlikte giden konişmento nüshası, taşıma faaliyetine ilişkin önemli talimatları da içermektedir. Burada, gönderenin taşıyana taşıma faaliyetine ilişkin talimatları yer almaktadır. Örn.; kargonun teslim yeri ve teslim edileceği kişi, sevk güzergahı, yükün sigortalı olup olmadığı, yükün özelliklerine göre özel muamele gerektirip gerektirmediği vb.

Konışmentonun amacına göre farklı kullanım alanları bulunmakla birlikte uygulama alanlarına ve bunları belirleyici hukuki ilişkilere göre farklı şekillerde adlandırılabilmektedir. Bu kısımda, konışmentonun uluslararası deniz taşımacılığındaki çeşitli uygulama alanlarından bahsedilmektedir. Önemle belirtmek gerekir ki, yazımızda ele alınan konişmento tipleri sınırlı sayıda olmayıp kullanım alanlarına göre daha da çeşitlenebilmektedir.

**6.1. Temiz Konışmento (Clean B/L)**

Temiz konışmento, deniz taşımacılığında taşıyanın yükü teslim alırken herhangi bir hasar, eksiklik veya anormallik belirtmediği bir konışmento türüdür. Bu belge, yükün taşıyan tarafından iyi durumda teslim alındığını ve gemiye yüklendiğini doğrulamaktadır.

Temiz konışmento, taşıyanın konışmento düzenlerken taşıma konusu eşyanın genel özellikleri olan cinsi, düzeni, ölçüsü, sayısı ve ağırlığı ile dış görünüşünden belli olan diğer özellikleri hakkında herhangi bir çekince bulunmaması durumunda düzenlenen konışmento anlamına gelmektedir. Temiz bir konışmento, yükün görünür bir hasarının olmadığını ve eksiksiz teslim alındığını ifade eder. Eğer yükte hasar veya eksiklik tespit edilirse Kirli Konışmento düzenlenir. Taşıyan (veya temsilcisi) yükleme sırasında yükte herhangi bir kusur olmadığını belirten bir açıklama yapar. Bu onay, temiz konışmento üzerinde yazılabilir. Diğer bir uygulama şekline göre ise, yükte veya ambalajında gözle görünür bir kusur, bozukluk vb. olduğunu açıkça gösteren bir kayıt olmaması hâlinde konışmento temiz kabul edilmektedir.

Temiz konışmento taşınan eşyayı olduğu gibi temsil ettiğinden daha güvenilir bulunmakta ve daha kolay el değiştirebilmektedir. Konışmentonun temiz olması ticari ilişkilerde güvenilir ve hızlı hareket kabiliyeti için önemlidir. Özellikle bankalar ile yapılan işlemlerde bankaların sadece temiz taşıma belgesi kabul ettiği göz önünde alındığında çekince içeren, yani kirli konışmentolara dayanan talepler kabul edilmeyecektir. Temiz konışmentolar, genellikle uluslararası ticaret işlemlerinde bankalar tarafından daha kolay kabul edilmektedir. Özellikle akreditif (Letter of Credit) işlemlerinde, bankalar genelde temiz konışmento talep etmektedirler. Temiz bir konışmento, taşıyanın yalnızca yükleme sırasında görülebilen kusurların olmadığını beyan etmektedir. Gizli hasarlar veya yükleme sonrası meydana gelen hasarlardan taşıyan sorumlu tutulmayabilmektedir. İthalat ve ihracatta güvenilirliği artırır ve taraflar arasında güven sağlamaktadır.

**6.2. Kirli/Çekinceli Konışmento (Claused/Dirty/Unclean/Foul B/L)**

Kirli konışmento, deniz taşımacılığında yükün taşıyan tarafından teslim alınırken hasarlı, eksik ya da ambalajında bir sorun olduğunun belirtildiği bir konışmento türüdür. Bu tür konışmentoda, taşıyıcı yükün durumu ile ilgili şerh düşer ve bu durum uluslararası ticaret açısından önemli sonuçlar doğurabilir. Konışmento üzerinde, yükün durumu ile ilgili olarak taşıyıcının yaptığı bir açıklama (şerh) bulunur. Örn.; “Ambalaj yırtık”, “Yük ıslanmış görünüyor”, “Koli eksik” vb. kayıtlar konabilir.

Taşıyıcı, yükün teslim alındığında belirtilen kusurlarıyla birlikte taşıma sorumluluğunu üstlenir. Bu tür bir konışmento, taşıyıcının teslim aldığı yükün görünür hasarlardan dolayı sorumlu tutulamayacağını göstermektedir.

Bankalar ve finans kuruluşları genellikle kirli konışmentoyu kabul etmez, çünkü bu durum yükün hasarlı veya eksik olabileceği riskini taşır. Alıcı (gönderilen), yükün sigorta kapsamındaki durumlarını veya tazminat haklarını değerlendirmek zorunda kalabilmektedir.

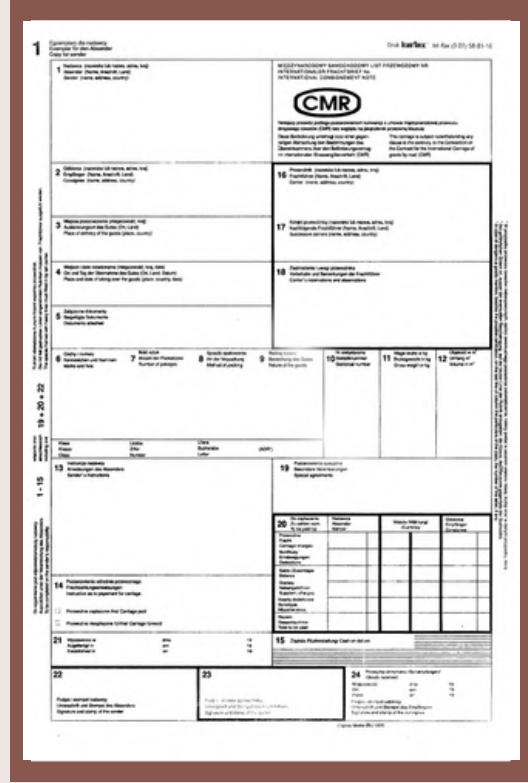
Kirli konışmento, yükleme sırasında belirgin kusurların olduğu yükler için düzenlenmektedir. Gönderilen ve yükleyen arasında, yükün durumu hakkında bir uyuşmazlık olduğunda kullanılmaktadır. Gönderilenin sigortacıdan hasar tazminatı talep edebilmesi için önemli bir belge niteliği taşımaktadır.

Kirli konışmento, taşıma sırasında yükte daha fazla hasar meydana gelirse, taşıyanı tamamen sorumluluktan kurtarmaz. Ancak yükleme sırasında belirlenen kusurlar için taşıyana karşı talepte bulunulamaz.



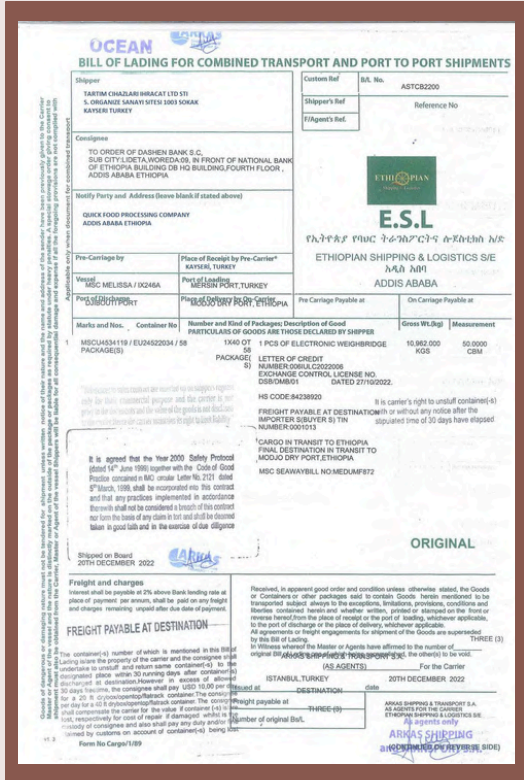
**6.3. Tesellüm Konişmentosu (Received B/L)**

Deniz taşımacılığında taşıyıcının, yükü gemiye yüklenmeden önce teslim aldığı belgeleyen bir konişmento türüdür. Bu belge, yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığını ve taşımaya hazır olduğunu gösterir, ancak yükün gemiye yüklenmiş olduğunu garanti etmez. TTK m. 1228/2 uyarınca, yükletenin izniyle, taşınmak üzere teslim alınan fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan eşya için “tesellüm konişmentosu” düzenlenebilir. Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, onun teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada “yükleme konişmentosu” düzenlemekle yükümlüdür. Tesellüm konişmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konişmento “yükleme konişmentosu” hükmünde olmaktadır.



**6.4. Yükleme Konişmentosu (On Board B/L)**

Yükleme konişmentosu, yükün taşınmak üzere gemiye yüklendiğini gösteren konişmentodur. Taşıma faaliyetine konu eşya/yük gemiye yüklendikten sonra bu konişmento düzenlenir. Bu durumda, eşyanın sevk tarihi konişmentonun düzenlendiği tarih olarak kabul edilir. Konteyner taşımacılığında her ne kadar ticari nedenlerle yükletenler taşıyanlardan tesellüm konişmentosu almayı tercih etsede taşıyanlar yükleme konişmentosu düzenlemeyi tercih etmektedir. Böylece taşıyan kendi hukuki sorumluluk durumunu gözetip önlem alabilmektedir.



### 6.5. Ana Konışmento (Master B/L)

Ana taşıyan (genellikle deniz yolu taşıma şirketi) tarafından düzenlenir. Yani, bu belge, yükün gemiye alındığı ve taşıma sürecine başlandığı taşıma şirketi tarafından verilir.

Ana konışmento, taşıma sözleşmesinin temel belgesidir ve ana taşıyıcıyla yapılan taşıma sözleşmesini temsil eder. Ana konışmento, taşıyıcının yükü taşıma ve teslim etme sorumluluğunu gösterir. Yükün taşınmasından sorumlu olan asıl taşıyıcıyı (gemi sahibini veya deniz yolu taşımacılığını yapan şirketi) belirtir.

Ana konışmento genellikle daha geniş bir taşıma işlemi kapsar ve yükün ana taşıyıcı tarafından taşınması ve teslimiyle ilgili olarak tüm taşıma koşullarını içerir. Ana taşıyıcıyla yapılan taşıma sözleşmesinin resmi belgesidir. Yük, ana taşıyan tarafından gemiye alındığında bu belge verilir. Ayrıca, büyük taşımalar ve uluslararası sevkiyatlarda daha yaygın olarak kullanılır.

### 6.6. Ara Konışmento (House B/L)

Taşıma işleri komisyoncusu (freight forwarder) veya taşıma aracısı veya NVOCC (gemi işletmeyen taşıyan) tarafından düzenlenir. Yük komisyoncusu, taşıyıcıya yükü teslim ettikten sonra bu belgeyi alıcıya veya alıcıya ulaşacak olan diğer taraflara verir.

Ara konışmento, genellikle taşıma aracısı ile yük sahibi arasındaki sözleşmeye dayanır ve taşıma aracısının hizmetlerini belgeleyen bir belgedir. Yük, taşıyana teslim edilmeden önce, ara konışmento aracılığıyla taşınabilir. Taşıma işleri komisyoncusu (freight forwarder) veya taşıma aracısının adı geçer. Bu, yükün taşınmasının aracılık hizmetini sunan firmayı gösterir.

Ara konışmentonun daha dar bir kapsamı vardır ve yalnızca taşıma aracısı tarafından düzenlenen taşıma işlemiyle ilgili detayları içermektedir. Yük, birden fazla taşıma aracısının veya taşıma türünün dahil olduğu bir taşıma zincirinde olabilir. Ara taşıyan veya taşıma işleri komisyoncusu tarafından düzenlenir. Bu belge, yükün taşınması sırasında ara taşıyıcıların veya komisyoncuların hizmet verdiği durumlarda kullanılır. Özellikle küçük ölçekli taşımacılık veya birden fazla taşımacınının yer aldığı taşıma işlemlerinde yaygındır.

Uluslararası ticarete taşıma işleri komisyonculuğu ilişkisinde FIATA gibi uluslararası kuruluşlar tarafından standardize edilen sözleşme ve taşıma belgeleri de kullanılmaktadır. Türkçe Taşıma İşleri Komisyoncusu Konışmentosu (Forwarder's BoL veya FBL) diyebileceğimiz konışmento tipi uygulamada genellikle ara konışmento (house B/L) olarak bilinmektedir.

Bir taşıma işleri komisyoncusu tarafından düzenlenip imzalanan bu konışmento, herhangi bir imza yetkisi belirtmeden, ne taşıyan ne de taşıyıcının acentesi olarak imzalanır. Taşıma işleri komisyoncusu gönderen ile arasındaki taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi uyarınca eşyanın taşınması borcunu üstlenir. Bazı durumlarda, taşıma işleri komisyoncusu, özellikle müşterilerinin akreditif uyumlu bir konışmento talep etmesi durumunda, konışmentoları taşıyan olarak da imzalamaktadır. Bu durum sevkiyatta soruna neden olmasa da taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu anlamında sorunlara sebebiyet verebilmektedir. Bazı durumlarda taşıma işleri komisyoncusu taşıyan gibi sorumlu tutulabilmektedir.



### **6.7. Limandan Limana (Baştan Başa) Konışmento (Through or Port to Port B/L)**

Deniz taşımacılığında, bir yükün birden fazla taşıma modu kullanılarak (örneğin deniz, kara, demiryolu) taşınması sırasında, tüm taşıma sürecini kapsayan ve gönderici ile taşıyıcı arasında düzenlenen bir taşıma belgesidir. Tek konışmento olarak da anılmaktadır. Bu yöntemde taşıma faaliyeti tek bir çıkış noktasından tek bir varış noktasına yapılır. Diğer konışmentolara kıyasla bu tür konışmento, taşıyanın yükün gerektirdiği şekilde farklı taşıma modlarıyla sevkiyatı gerçekleştirmesine izin verir. Bir konışmento genellikle malların menşei noktadan nihai varış noktasına kadar taşınmasının yalnızca bir aşamasını içerirken, bir Through Bill of Lading, iç taşıma ve uluslararası taşıma da dahil olmak üzere tamamlayıcı süreci kapsar. Ayrıca, satıcı ve taşıyıcı tarafından kararlaştırılan taşıma detaylarını, belirli işlemleri veya taşıma şartlarını içerir.

Bu konışmento, ihracatçı açısından tüm taşıma sürecini kapsamına alıp taşıyana onun adına yükü taşıma yetkisi verir. Örneğin, malların menşei noktadan nihai varış noktasına taşınması, ulusal taşımayı içeren bir uluslararası havaalanına ulaşım ve ardından uluslararası taşıma içeriyorsa, Through Bill of Lading, bir İç Taşıma Konışmentosu (yurtiçi taşımalar için kullanılan) ve bir Deniz Konışmentosu (Ocean B/L) içerecektir. Bu belge, hem yurtiçi hem de uluslararası malların taşınmasının gerektiği durumlar için uygundur.

### **6.8. Çartır Parti Konışmento (Charterparty B/L)**

Çartır Parti Konışmento, bir gemi sahibinin geminin tamamını veya bir kısmını yük taşımak amacıyla kiralayan tarafa çarter parti sözleşmesi kapsamında düzenlenen özel bir konışmento türüdür. Çarter Parti Konışmentosu, çarter parti sözleşmesinin özel hükümlerini içerir. Bu hükümler arasında gemiye ait detaylar, çarter süresi, navlun ücretleri, yükleme ve boşaltma limanları ile taraflar arasındaki diğer sözleşmesel düzenlemeler bulunur. Bu konışmentoda "charterparty terms govern" veya benzeri bir ifade yer alır. Geleneksel konışmentolardan farklı olarak, Çarter Parti Konışmentoları özellikle ham veya dökme yük taşımacılığı için özel olarak düzenlenmektedir.

Bir çarter parti, özellikle birden fazla gönderenin aynı türde malları ortak bir varış noktasına taşımak istediği ve bir geminin tam yükleme kapasitesinin kullanıldığı durumlarda ihracatçılar için önemli avantajlar sunabilir. Bu düzenleme, genellikle geleneksel navlun sözleşmelerine kıyasla daha uygun bir pro rata (oransal maliyet) ile sonuçlanır.

İthalatçılar da çarter konışmentosu aracılığıyla avantajlar elde edilebilir. Örn., bir proje için birden fazla tedarikçiden mal alındığında, tüm bu mallar aynı çarter edilen gemiyle taşınabilir. İthalatçı, tek bir çarter parti sözleşmesi yaparak, birden fazla düzenli hat taşımacılığı sözleşmesi yapmak yerine maliyet tasarrufu sağlayabilir. Bu durum, navlun maliyetlerinin hesaplanmasını basitleştirir ve süreci daha verimli hale getirerek ithalatçıya ek faydalar sunmaktadır.

Bir konışmento ciro ve teslim yoluyla devredilebilir olduğundan taraflara esneklik sağlar ve mülkiyetin sorunsuz bir şekilde aktarılmasını kolaylaştırır. Buna karşılık, çarter parti konışmento devredilemez; gemi sahibi ile yükleten arasındaki sözleşmesel anlaşmayı korur.

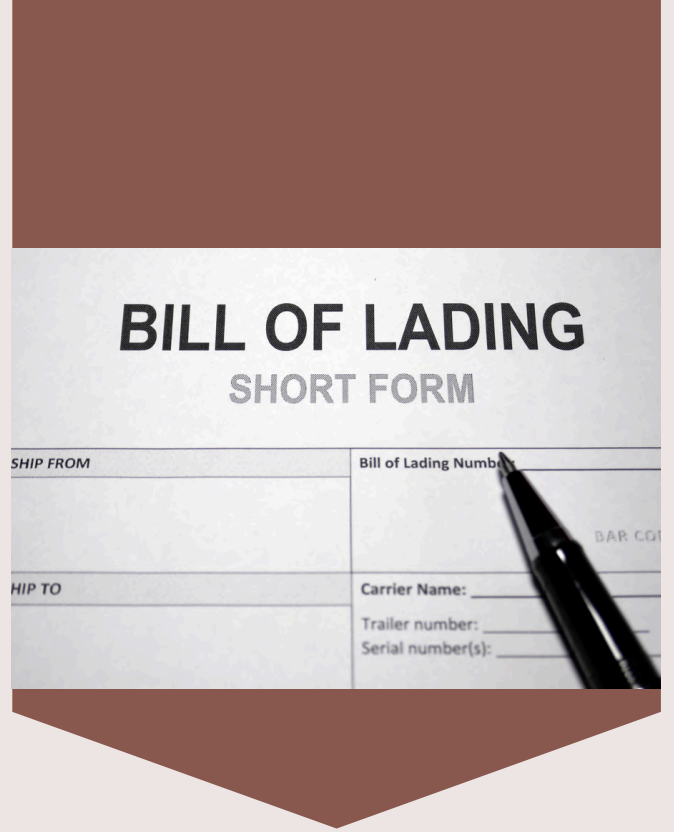
Ayrıca, konışmento taşınan yük üzerindeki mülkiyet hakkını temsil ederken çarter parti konışmento taşınan yüke ilişkin mülkiyeti temsil etmez.

### 6.9. Düzenli Hat Konişmentosu (Liner B/L)

Düzenli hat konişmentosu, deniz taşımacılığında aynı hat üzerinde tarifeli ve sürekli sefer yapan gemiler tarafından düzenlenmektedir. Bu tür konişmentolar ciro edilemez, yani kıymetli evrak özelliğine sahip değildir.

### 6.10. Kısa Konişmento (Short Form B/L)

Kısa konişmento, diğer adıyla "Arkası Boş Konişmento (Blank Back B/L)", yaygın şekilde kullanılan bir konişmento türüdür. Kısa konişmentoda, taşıma faaliyetine ilişkin şartlar konişmentonun sadece ön yüzünde ve kısaca gösterilmekte, taşıma sözleşmesinde yer alan maddeler detaylıca konişmentonun arkasında yer almamaktadır.



### 6.11. Üçüncü Taraf Konişmentosu (Third Party B/L)

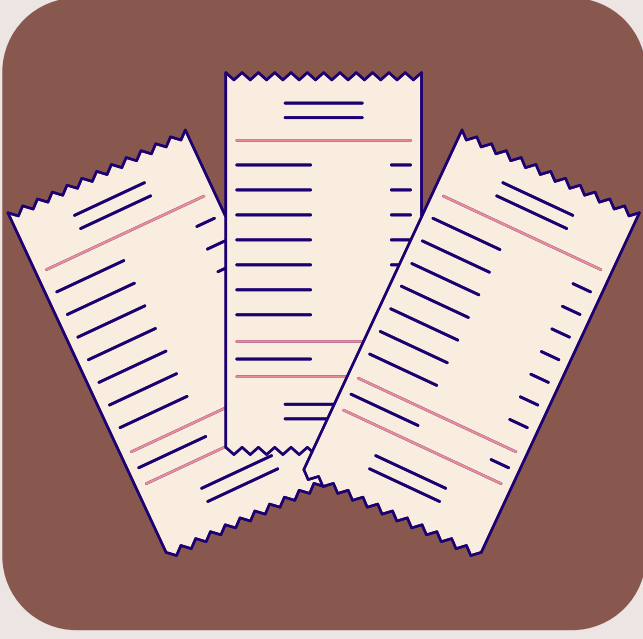
Deniz taşımacılığında third party bill of lading (üçüncü taraf konişmentosu), yükün taşınmasında belirtilen yükleten, taşıyan, ve gönderilen dışında başka bir tarafın daha devrede olduğu konişmento türüdür. Bu belge genellikle ticari işlemlerde veya uluslararası taşımacılıkta üçüncü bir tarafın (örn.; bir banka, bir ticari şirket veya bir aracı kurum) haklarını ya da sorumluluklarını belirtmek amacıyla kullanılmaktadır.

Bu tür bir konişmento, bir banka veya finansal bir kurum gibi üçüncü bir tarafın işlemi kolaylaştırdığı ödeme ve teminat işlemleri sırasında yaygındır. Özellikle akreditif işlemlerinde sıkça karşılaşılmaktadır.

Üçüncü taraf konişmentosu, yük üzerinde bir mülkiyet hakkı veya kontrol talebiyle ilişkilendirilebilir. Ancak bu haklar, taşıyan ve yükleten arasındaki anlaşmaya bağlı olarak değişebilmektedir.

Bu konişmentolar genellikle ciro edilebilir olup mülkiyet veya haklar, ciro yoluyla başka bir tarafa devredilebilir.

İhracatçının (yükleyici) yükü alıcıya teslim etmeden önce ödemeyi güvence altına alması gerektiği durumlarda, bir banka üçüncü taraf olarak konişmentoda yer alabilir. Konişmento, finansman sürecinde bir teminat belgesi olarak kullanılabilir. Örneğin; bir mal gönderiminde, yükleyici yükün mülkiyetini hemen alıcıya devretmek istemeyebilir. Bu durumda, üçüncü taraf olarak bir banka belirtilir ve banka, ödemenin yapıldığından emin olduktan sonra yükün alıcıya geçmesine izin vermektedir. Bu işlem, uluslararası ticarete güvenliği artırmaktadır.



#### 6.12. Konteyner Konışmentosu (Container B/L)

Konteyner konışmentosu, deniz yolu ile konteynerler içinde taşınan yükler için kullanılan konışmento türünü ifade eder. Bu konışmentolar, yükletenin beyanı ile düzenlenir. Dolayısıyla, taşıyanın kontrol sorumluluğu bulunmamaktadır.

#### 6.13. Güverte Konışmentosu (On Desk B/L)

Bu tür konışmento, yükün geminin güvertesinde taşınması durumunda düzenlenen konışmentodur.

#### 6.14. Tanker Konışmentosu (Tanker B/L)

Tanker konışmentosu yükün özelliğine göre ham petrol, sıvı yakıt ve kimyevi maddeler için düzenlenen konışmentolardır. Bu tür konışmentolarda taşımaya konu yükün cinsine ve özelliklerine göre özel ibareler ve şartlar yer almaktadır.

#### 6.15. Switch B/L

Switch bill of lading deniz taşımacılığında uygulanan prosedürel bir işlemdir. İlk konışmentonun devamında genellikle üçüncü bir yerde ilk konışmentonun düzenlenen bütün orijinallerinin teslim alınarak düzenlenen ikinci set konışmento işlemine switch prosedürü denir. Konışmento düzenlendikten sonra konışmentoda bulunan yükleten (shipper), gönderilen (consignee) ve ihbar (notify) bölümlerinin değiştirilerek yeniden bir konışmento setinin basılması işlemidir. Bu işlem, ticaretin yapıldığı ilk koşullarda veya şartlarda değişim olduğunda; ürünler yeniden satılıp tahliye limanında değişim olduğunda; satıcının, alıcının doğrudan ihracatçı ile bir anlaşma yapması durumunda gerçek ihracatçının adının alıcı tarafından bilinmesini istemediği durumlarda; satıcının, yükleme limanının yükün yüklendiği liman dışında başka bir liman olarak gösterilmesini istediği durumlarda uygulanmaktadır. Bazı bilgilerin ise değiştirilmesi mümkün değildir. Bunlar, yüklemenin gerçekleştiği yer ve tarih, yüke ilişkin bilgiler, tehlikeli yük bilgisi, yükün muhafazası için gerekli talimat ve bilgiler ve konışmentoda bulunan asli hükümlerin değiştirilmesine izin verilmez.

Ana prensip yalnızca yükleten (shipper), gönderilen (consignee) ve ihbar (notify) bölümlerinin değiştirilebilir olmasıdır. İkinci prensip ise, bu değişikliklerin yük henüz yolda iken ve varma limanına ulaşmadan, yani yük bilgileri gümrüğe sunulmadan önce olmasıdır.

**6.16. Bayat (Geçkin) Konişmento (Stale B/L)**

Deniz ticaretinde yükleme tarihinin veya taşımanın gerçekleşme tarihinin üzerinden önemli bir süre geçmiş olmasına rağmen hâlâ kullanılan konişmento belgelerini ifade eder. Bu tür konişmentolar, özellikle uluslararası ticarete, taşıma işleminin gerçek zamanlamasını doğru şekilde yansıtmadığı için riskler doğurabilir.

Akreditifte gösterilen süre içinde veya bir süre belirtilmemişse yükleme tarihinden itibaren yirmi bir gün içinde bankaya ibraz edilmeyen ve rezerv konusu olan gönderim belgesidir. Buna göre, süresi içinde bankaya teslim edilmeyen konişmentolara bayat veya geçkin konişmento denir. Akreditifli ödeme akreditif metninde öngörülen ibraz süresi içinde, böyle bir süre belirtilmemişse malların gemiye yükleme tarihinden 21 gün içinde konişmentonun bankaya ibrazı gerekmektedir.

Bayat konişmentoların yaygın olarak ortaya çıktığı durumlara örnek vermek gerekirse: (1) geç teslimat hâlinde yük taşıyıcı tarafından varma limanına zamanında teslim edilmemişse ve orijinal konişmento belgeleri zamanında kullanılmamışsa bayat hale gelebilir; (2) bazı durumlarda, yükleme tarihlerini manipüle etmek veya finansal işlemleri kolaylaştırmak için bilerek eski tarihli bir konişmento kullanılabilir ve bu durum özellikle banka akreditifleri (letter of credit) ile çalışan ticaret işlemlerinde sorun yaratabilir; (3) bayat konişmentolar, taşıma sırasında ortaya çıkan zarar veya kayıplar için sigorta taleplerinin reddedilmesine neden olabilir. Ayrıca, taşıma sözleşmelerine ilişkin uyuşmazlıklara yol açabilir.

**6.17. Elektronik Konişmento (Electronic B/L)**

Her tür konişmentoyu kapsamına alan hükümler konişmentoya dair TTK m. 1228-1245 maddeleri arasında yer almakla beraber, TTK'nın 1526/2 maddesinde konişmentonun imzasının çeşitli yöntemlerle mekanik veya elektronik herhangi bir araçla atılabileceği hüküm altına alınmıştır. Kıymetli evrakların güvenli elektronik imza ile düzenlenemeyeceğine dair 1526/1 hükmüne istisna olarak konan bu kural elektronik konişmentonun kullanılabilmesinin yolunu açmıştır.

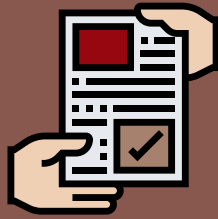
E-konişmentonun güvenli elektronik imza ile imzalanması halinde bu imzanın el yazısı ile atılmış imzanın bütün hukuki sonuçlarını doğuracağı 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK)'nin 15/1 maddesinin 2. cümlesinde hüküm altına alınmıştır. Yine TBK'nın 14. maddesinde elektronik imza ile gönderilip saklanabilen bir metin olan e-konişmentonun yazılı şekli şartını yerine getirdiği ifade edilmiştir.

Her ne kadar TBK ve TTK'da konişmentonun elektronik olarak düzenlenebileceği hüküm altına alınmışsa da, elektronik konişmento özelinde başkaca bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak, elektronik konişmentonun kendine özgü özellikleri göz önüne alındığında bu hususta düzenlemelerin getirilmesinin gerektiği aşikardır.





Günümüzdeki teknolojik gelişmeler ile birlikte geleneksel fiziki konişmentoya alternatif olarak elektronik konişmento çalışmaları hız kazanmakta ve buna ilişkin yasal düzenlemeler geliştirilmektedir. Ancak hukuki açıdan ve uygulama açısından geleneksel fiziki konişmento ile elektronik konişmento arasında önemli farklar vardır. Bu farklar bazı hususlarda taraflara avantaj sağlarken bazı hususlarda dezavantaj sunmaktadır. Öyle ki, geleneksel olarak kullanılan fiziki konişmento ulusal ve uluslararası hukuk sistemleri tarafından kabul edilmiş ve yasal düzenlemelere tabi iken elektronik konişmentonun henüz tüm ülkelerde kabul edilmemiş olması ve özgü yasal düzenlemelerin bulunmaması başlı başına bir hukuki sorun yaratmaktadır. Ancak hukuki açıdan ve uygulama açısından geleneksel fiziki konişmento ile elektronik konişmento (e-konişmento) arasında önemli farklar vardır. Bu farklar bazı hususlarda taraflara avantaj sağlarken bazı hususlarda dezavantaj sunmaktadır. Öyle ki, geleneksel olarak kullanılan fiziki konişmento ulusal ve uluslararası hukuk sistemleri tarafından kabul edilmiş ve yasal düzenlemelere tabi iken elektronik konişmentonun henüz tüm ülkelerde kabul edilmemiş olması ve özgü yasal düzenlemelerin bulunmaması başlı başına bir hukuki sorun yaratmaktadır.



Fiziki konişmentonun evrensel kabul görmesi, hukuki/yasal olarak tanınırlığı, el ile tutulabilir fiziki bir evrak olması, geleneksel kullanımından kaynaklı sağladığı güven fiziki konişmentonun avantajlarından. Dezavantaj olarak değerlendirilebilecek özellikleri ise, fiziki konişmentonun kaybolabilecek, hasar görebilecek, çalınabilecek olması ve dolayısıyla sevkiyata ilişkin sorunlara gebe olması, uluslararası taşımacılık faaliyetinde belgelerin fiziksel olarak iletilmesinin vakit alması sebebiyle sürecin elektronik konişmentoya kıyasla yavaş ilerlemesi, fiziki konişmentonun basımı, gönderimi ve depolanması maliyetleri, tarafların farklı coğrafyalarda olması durumunda belgeye erişimin sınırlı olması, olarak sayılabilir. Elektronik konişmento açısından baktığımızda ise birçok açıdan geleneksel fiziki konişmentoya üstün avantajlarından bahsedebilirken bazı hususlarda ise dezavantajlarından bahsetmek mümkündür. Buna göre, avantaj olarak elektronik konişmentonun internet üzerinden anında iletilebilir olması sonucu konişmentonun düzenlenmesi, devredilmesi ve sunulması taşımacılık faaliyeti süreçlerinin hızlanmasını sağlamakta, kaybolma, çalınma, fiziki zarar görme riski taşımaması sebebiyle işlemlerin bu açılardan sorunsuz ilerlemesini sağlamakta, fiziki olarak basılması, gönderilmesi ve saklanması gerekmediği için maliyetlerde avantaj sağlamakta, internet olan herhangi bir yerden erişilebilir olması sayesinde hız, güvenlik ve erişilebilirlik sağlamakta, elektronik şifreleme ve çeşitli güvenlik sistemlerinin kullanımı sayesinde değiştirilme veya sahtecilik konularında güvenlik sağlamakta, aynı zamanda çevresel anlamda da sürdürülebilirliğe katkı sağlamaktadır.

Öte yandan e-konışmentonun dezavantajları olarak ise, her ülkede yasal olarak tanınmıyor olması ve dolayısıyla uygulama açısından sorunlu olması, hukuki düzenlemelerin yetersizliği, bu sebeplerle taşımacılık sektör aktörleri tarafından konuya ihtiyatlı yaklaşılması dolayısıyla pek tercih edilmemesi, teknoloji bağımlı bir belge olması sebebiyle internet altyapısının olmadığı yerlerde bir engel olarak karşımıza çıkması, elektronik belge olması sebebiyle hacklenme veya veri ihlali gibi siber tehditlere açık olması ve yine teknolojik olarak farklı sistemler arasındaki potansiyel uyumsuzluk sonucu belgelerin aktarımında zorluklara neden olabilecek olmasından bahsedilebilir.

E-konışmento geleneksel konışmentodan kaynaklanan gecikme problemi ve bunlarda yapılan sahtecilik gibi birçok soruna çözüm getirmiştir. E-konışmentonun geliştirilmesi ile uluslararası düzeyde birçok standart getirilmiş ve e-konışmentodan kaynaklanabilecek uyuşmazlıkları çözmek adına hukuki düzenlemeler yapılmıştır. CMI Elektronik Konışmento Kuralları (CMI Rules of Electronic Bill of Lading) ve Elektronik Ticarete Dair Model Kanun (MLEC- Model Law on Electronic Commerce) bu düzenlemelere örnektir. Ancak, aşağıda daha ayrıntılı olarak bahsedildiği gibi, bu kuralların yeknesak olarak uygulanması zorluklar barındırmakta ve karmaşık bir nitelik taşımaktadır. Kanun koyucular, ulusal mevzuatlarda da uyuşmazlıkların ortaya çıkmasını önleyebilmek için yeterli derecede güven telkin eden kurallar oluşturamamıştır. Bu nedenle e-konışmento yıllarca tercih edilmemiş ve geleneksel konışmento kullanılmaya devam edilmiştir.

## 6.18. Deniz Yolu Taşıma Senedi (Sea Waybill)

Deniz yük senedi olarak da anılan deniz yolu taşıma senedinin konışmentoya tercih edildiği durumlar bulunmaktadır. Deniz yük senedi, taşıma konusu eşyanın satışında akreditif veya benzeri bir banka düzenlemesi söz konusu olmadığında düz gönderiler için konışmento yerine kullanılır. Deniz yük senedi, bankalar veya üçüncü taraflar aracılığıyla ödeme gerektirmeyen, birbirleriyle ilişkili şirketler arasındaki düzenli sevkiyatlar için uygundur.

Birbirleriyle ilişkili şirketler arasındaki sevkiyatlarda yükün alıcısı biliniyorsa; yük taşıma sırasında ticarete konu edilmeyecek veya satılmayacaksa; yükün ödemesi açık hesap usulüne göre yapılıyorsa veya ithalatçı ile ihracatçı arasında yüksek bir güven varsa ve akreditif kapsamında devredilebilir bir taşıma belgesi gerektirmiyorsa deniz yük senedinin kullanılması kolaylık sağlamaktadır.

Ocean Bill of Lading						Page 1 of 1
Exporter		Booking Number		Document Number		
Ultimate Consignee		Export References		Forwarding Agent		
Notify Party		Place of Receipt		Place of Delivery		
Place of Receipt		Place of Delivery		Type of Goods		
Exporting Carrier		Port of Loading		Loading Pier/Terminal		
Port of Discharge		Place of Receipt on Carrier		Type of Bills		
Marks and Numbers	No. of Packages	HS	Description	Weight (kg)	Measurements	
<p>Ship Ref No: _____ This bill is _____ pages, including attachments to this Ocean Bill of Lading.</p> <p>These conditions, exceptions or inclusions apply to the United States of America with the Export Administration Regulations. Clauses contrary to U.S. law prohibited.</p> <p>Carrier has a going concern obligation in respect of bills of lading, directly or indirectly, which would be contrary to the United States Shipping Act, 1996, as amended.</p> <p>Reference to "Carrier" in this bill of lading shall mean the carrier named in the bill of lading and shall not be construed to mean the carrier named in the bill of lading and shall not be construed to mean the carrier named in the bill of lading and shall not be construed to mean the carrier named in the bill of lading.</p> <p>Freight rates, charges, weights and/or measurements shall be subject to correction, pre-paid or collect, as indicated in the bill of lading.</p> <p>IN WITNESS WHEREOF _____ original bills of lading have been signed, not otherwise indicated, one of which being acknowledged the others null and void.</p> <p>DATED AT _____</p> <p>BY _____ Agent _____</p> <p>Mo Day Year _____</p> <p>Bill No _____</p>						



## 7. SONUÇ

Konişmentonun uluslararası denizde eşya taşımacılığındaki önemi, türlerine göre farklı uygulama alanları ile konişmentoya dair hukuki düzenlemeler çalışmamızda ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu doğrultuda, denizcilikle ilgili mesleklerle uğraşan herkesin konişmento hakkında sahip olması gereken temel bilgilere yer verilip önemli ve aydınlatıcı birtakım hususların aktarılması amaçlanmıştır.

Bu kapsamda temel olarak 3 türe sahip olan konişmentonun farklı alanlardaki kullanımı, amacı doğrultusunda değişen alt türleri kapsamında uygulama alanlarına göre, hukuki ilişkiye göre çeşitlenebilirliği doğrultusunda uluslararası deniz ticaretindeki uygulama alanları hakkında bilgi aktarılması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda konişmentonun uluslararası deniz ticareti faaliyetleri kapsamındaki deniz taşımacılığındaki kullanım alanları hakkında derli bir bilginin bulunmasının önemi düşünülerek yazımız hazırlanmıştır.

Çalışmamız kapsamında konişmentonun genel kullanım alanları ve türleri aktarılmış olup, konişmentonun kullanım alanlarının sınırlı olmadığı, daha da çeşitlenebildiğini belirtmek gerekmektedir. Farklı hukuki ilişkilerin zemin bulması, kullanım alanının çeşitlenmesi hâlinde uygulamada farklı konişmentoları da görmek mümkün olacaktır. Bu hususta hukuki bir uyumsuzluk hâlinde sorumluluk bakımından önemli sonuçlar doğurabileceği açık olmakla beraber uluslararası ticaretin işlerliği açısından konişmentonun çeşitliliğinin önemi vurgulanmaktadır.

## KAYNAKÇA

**BURDURLU AHLAT, Özlem**, “Avrupa Birliği ve Türk Hukuku Düzenlemelerinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk”, Hacettepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 12/2, 2022, 1795-1843. DOI:10.32957/hacettepehdf.1126895.

**ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan**, *Deniz Ticaret Hukuku II*, 10. Bası, On İki Levha Yay., İstanbul, 2010.

**GÜNER-ÖZBEK, Meltem Deniz**, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 18/3, 2012, 236.

**MITCHELHILL, Alan**, *Bills of Lading: Law and practice*, Boston, MA: Springer US, 1990.

**ŞENEL, Nehir**, *Türk Hukuku’na Göre Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, Yüksek Lisans Tezi, İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019.

**TATAROĞLU, Göker / ÇAĞLAYAN AKSOY, Pınar**, *Karşılaştırmalı Hukukta Tokenize Edilmiş Konişmentolar*, On İki Levha, İstanbul, 2023.

**YAZICIOĞLU, Emine**, *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1997.

## DR. ÖĞR. ÜYESİ BULUT OZAN CEYLAN UZAKYOL İKİNCİ MÜHENDİSİ

### Gemi Makinelerinin Gücü, Türkiye'nin Geleceği

Denizcilik, küresel taşımacılığa hayat veren köklü bir sektördür. Gemilerin güvenli ve etkin bir şekilde işletilmesi, gemi adamlarının bilgi ve becerilerine bağlıdır. Bu kapsamda, dünya genelinde çeşitli kurumlar, gemilerde çalışacak nitelikli gemi adamları yetiştirmek üzere eğitim-öğretim faaliyetleri sürdürmektedir. Türkiye, denizcilik eğitimi konusunda dünya çapında öncü bir konuma sahiptir. Bu başarı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan liman başkanlıklarına, denizcilik liselerinden üniversitelere kadar sistemli ve disiplinli bir çalışmanın ürünüdür. Ülkemizin dört bir yanındaki denizcilik fakülteleri, her yıl uluslararası standartlara uygun ehliyet ve sertifikalara sahip, tam donanımlı denizciler yetiştirmektedir. Bu durumu daha iyi analiz etmek için denizcilik eğitiminin temel yapı taşlarından birisi olan **gemi makineleri işletme mühendisliğine yakından bakmak** faydalı olacaktır. Gemi makineleri işletme mühendisliği, büyük bir özen ve dikkat gerektiren bir meslek dalıdır. Bu alanda öğrenciler, STCW standartlarına uygun teorik ve pratik eğitimler almakta, toplamda 12 ay olmak üzere 6 ay kara ve 6 ay deniz stajı yaparak mezun olmaktadır. Mezunlar, "**uzakyol vardiya mühendisi**" unvanıyla dünya denizlerindeki gemilerin itici gücü olan gemi makinelerini güvenli ve verimli şekilde işletmektedir. Belirli bir deniz hizmeti süresini tamamladıktan sonra ise, kariyerlerine "**uzakyol ikinci mühendisi**" ve ardından "**uzakyol başmühendisi**" olarak devam etmektedirler.

Gemiler, yalnızca bir ticaret aracı değil, aynı zamanda karmaşık mühendislik yapılarıdır. Bu karmaşıklık, birçok farklı bileşenin bir arada, uyum içinde çalışmasından kaynaklanır. Gemilerde, dünyanın en büyük ve verimli dizel makineleri olan ağır devirli, turboşarjlı, 2 stroklu ana makinelerden, hassas pnömatik valf otomasyon sistemlerine kadar **pek çok farklı teknoloji** bir arada bulunur. Makine dairesinde; ana makine, dizel jeneratörler, kazanlar, kompresörler ve tatlı su üreticisi gibi ekipmanların yanı sıra, bu ekipmanların hem manuel hem de otomatik kontrolünü sağlayan sistemler yer alır. Ayrıca, kara tesislerinden farklı olarak, gemiler ve özellikle makine daireleri, ağır deniz koşulları, yüksek sıcaklık ve gürültü, kısıtlı alan gibi çeşitli zorlu dış etkenlere maruz kalır. Bu zorluklar, gemi makine dairelerini hem karmaşık hem de teknik açıdan özel bir yapı haline getirir. Bu özellikleriyle, gemi makine daireleri modern mühendisliğin sınırlarını zorlayan özel çalışma alanları kabul edilir.





## Gemi Makinelerinin Gücü, Türkiye'nin Geleceği

Denizciler, hem farklı çalışma prensiplerine sahip mekanik ekipmanları hem de günümüz teknolojisine uygun olarak minimum insan müdahalesiyle çalışan donanım ve yazılımları kontrol etmekten sorumludur. Bu noktada, gemi makineleri işletme mühendislerinin rolü ön plana çıkar. Görevleri, bu sistemleri etkin ve sürdürülebilir bir şekilde işletmektir. Bu doğrultuda, gemi makineleri mühendisleri yoğun bir teorik ve uygulamalı eğitim sürecinden geçmek zorundadır. Buna ek olarak gemiler farklı görevdeki zabıt ve personelin bir arada uyum içinde çalışmasını gerekli kılar.



Tüm bu yapı, denizcilik eğitiminin yalnızca teknik bilgilerle sınırlı kalmaması gerekliliğini de ortaya koyar. Aynı zamanda denizcilik geleneklerini, disiplin ve hiyerarşik yapıyı öğrencilere aşılacak da önem arz etmektedir. Gemilerdeki operasyonel akışın sorunsuz bir şekilde devam edebilmesi, bu yapının eksiksiz uygulanmasıyla mümkün olabilir. Dolayısıyla, denizcilik öğrencilerinin hem teknik bilgi ile hem de disiplinli bir şekilde yetiştirilmesi büyük önem taşır. Son noktada ise, eğitim süreçleri uzun ve zahmetli olmasına rağmen, gemi makineleri işletme mühendisleri ülke denizciliği için büyük bir katma değer yaratır.

Elbette, gemi makineleri işletme mühendislerinin katkıları sadece denizde görev yapmakla sınırlı değildir. Belirli bir deniz tecrübesi sonrasında bu mühendislerimizin karada da sektörün farklı alanlarında aktif rol alması gerekmektedir. Özellikle üretim tesisleri, tersaneler, denizcilik firmaları, liman başkanlıkları ve akademik kurumlar gibi alanlarda denizcilikte yetişmiş uzmanların yer alması sektörün gelişimi için kritik bir ihtiyaçtır. Eğer bu süreç doğru yönetilmezse, denizcilikle ilgili pozisyonlarda bulunan ve deniz tecrübesi olmayan kişilerin sayısı doğal olarak artabilir ve bu durum sektörde bazı aksaklıklara neden olabilir. Bununla bağlantılı olarak, her ne kadar IMO tarafından alt sınır konulsa da, Türk denizcilik eğitiminde yer alan akademisyenlerimizden belirli bir kısmının deniz tecrübesine sahip olması ayrı bir önem taşımaktadır. Mesleki derslerin, deniz tecrübesi olan denizci eğitimci akademisyenler tarafından verilmesi, öğrencilerin sektöre daha iyi hazırlanmasını sağlayacaktır. **Uzakyol başmühendisi, ikinci mühendis ve üçüncü mühendislerin akademiye yönlendirilmesi, gelecekteki Türk denizci nesillerin yetiştirilmesinde kritik bir rol oynayacaktır.** Bu sayede, sektöre özellikle mesleki teknik beceriler ve denizcilik ahlakı açısından daha donanımlı ve tecrübeli bireyler kazandırılabilir.

Sonuç olarak, gemi makineleri işletme mühendisliği ve denizcilik sektörünün sürdürülebilirliği, nitelikli mühendislerinin yetiştirilmesiyle doğrudan ilişkilidir. Eğitim süreçlerinin uluslararası standartlarda sürdürülmesi, teknik bilgi ve becerilerin yanı sıra denizcilik kültürünün de öğrencilere kazandırılması, Türkiye'nin denizcilik alanındaki gücünü artıracaktır. Bu bağlamda, denizcilik eğitime yapılan her yatırım, ülkemizin denizlerdeki etkinliğini ve rekabetçiliğini pekiştirecektir. **Denizciliğin ortak bir ülkü olduğu bilinciyle hareket etmek, bu alandaki tüm çabalarımızın temel motivasyonu olmalıdır.**





## Yazar

1990 yılında Samsun'un Havza ilçesinde doğan Bulut Ozan Ceylan, ailesinin memuriyeti nedeniyle ilköğretim ve ortaöğretim eğitimlerini Türkiye'nin farklı şehirlerinde tamamlamıştır. 2008 yılında Aydın Süleyman Demirel Anadolu Lisesi'nden mezun olan Ceylan, 2013 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi (Yüksek Denizcilik Okulu) Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği lisans programını tamamlamıştır.



Lisans eğitimini tamamladıktan sonra, ağırlıklı olarak tanker gemileri başta olmak üzere farklı tipte ticari gemilerde Türk gemi adamı ehliyetiyle görev yapmış, ardından "uzakyol ikinci mühendisi" unvanını alarak bir süre daha deniz hizmetinde bulunmuştur. Daha sonra akademik çalışmalara yönelen Ceylan, 2023 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi'nde yüksek lisans ve doktora programlarını tamamlayarak "Dr." unvanını almıştır. Halen Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi'nde öğretim üyesi olarak görev yapan Ceylan, kurumunda Gemi Makineleri İşletme Mühendisliğine Giriş, Gemi Makineleri ve Simülatör Uygulamaları, Denizcilik İngilizcesi I ve II, Gemi Yardımcı Makineleri I ve II, Gemi Makineleri Operasyon ve Bakım I ve II, Gemi Dizel Motorları, Otomatik Kontrol, Dizel Motorları Operasyon ve Bakımı, Risk Yönetimi, Gemilerde Enerji Verimliliği, Gemi Makine Dairesinde Manevra ve Seyir, Makine Tanker Operasyonları ve Denizcilikte Örf ve Adet gibi çeşitli dersleri vermektedir.

Ceylan'ın çalışma alanları arasında gemi ana ve yardımcı makineleri, makine dairesi simülatörleri, deniz kazaları analizi, karmaşık sistemler, risk analizi ve gemi kaynaklı deniz kirliliği bulunmaktadır. Evli ve bir çocuk babasıdır.

Piri Reis:

"Deniz, haritasız gidilecek bir yer değildir. Bilgi olmadan yol alan, kaybolmaya mahkûmdur."





## KAPTAN ZAFER ÖZTÜRK



### **Merhaba, öncelikle sizi tanımak adına; Zafer Öztürk kimdir, bizlere kendinizden ve kariyer yolculuğunuzdan bahsedebilir misiniz?**

Yaklaşık sekiz, dokuz yıl denizde, on, on bir yıl civarında da gemi kiralama, işletme ve brokerlik alanında görev yaptıktan sonra, on yedi, on sekiz yıldır da Gemi Trafik Hizmetleri İstanbul'da deniz trafik operatörü olarak görev yapmaktayım. Brokerlik dönemimde iki yıl kadar yerel gazete olan 08 Haber ile Deniz Ticaret Gazeteleri'nde köşe yazıları yazdım.

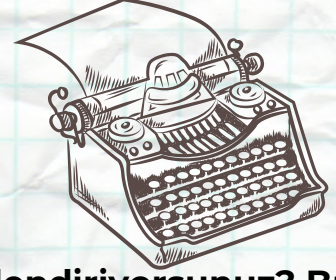
### **Şiir yazmaya ne zaman başladınız? Denizlerin ve gemi hayatının yazdığınız şiirlerde nasıl bir etkisi var?**

İlk şiirimi çocukken Anneler Günü'nde anneme yazmıştım; ne yazık ki elimde yok. Sonra da dert ettiğim konularda yazmaya devam ettim; aşk ve sosyal konularda, ne beni etkiliyorsa dizeler döküldü. Elbette denizdeyken de en etkileyen şey sevdiklerimden ayrılıktı ve bu derdim dizelerimdeydi.

### **Kaptanlık mesleğinizin edebiyat anlayışınıza katkıları neler oldu? İlhamınızı genelde nereden alıyorsunuz?**

Okuma alışkanlığımı gözlemlediğim rahmetli annemden aldım. Annem de şiir yazardı; sanırım onun izinden yürüdüm. Annemin dedesi de şiir yazarmış. Okuma alışkanlığımı gemilerde de sürdürdüm; götürdüğüm kitapları gemilerde bırakırdım ki gelenler de okuyabilsin diye. Bazen denizde sakin anlar, insanı çok düşünmeye iter; sonrası da duygular yazılır. Deniz, insanı yoklukla, varlıkla, özlemlerle, ölüm tehlikesiyle, türlü halleriyle pişirir ve dönüştürür.





## Denizcilik ve edebiyatın kesişim noktalarını nasıl değerlendiriyorsunuz? Bu iki alan birbirini nasıl besliyor?

Edebiyat, elbette insan yaşamının denizde olanını da içerir. Çocukken okuduğum Jules Verne'in "Denizler Altında Yirmi Bin Fersah" ve Halikarnas Balıkçısı'nın harika eseri "Aganta Burina Burinata" gibi... Yerli ve yabancı birçok yazar, deniz üzerine güzel eserler vermiştir.

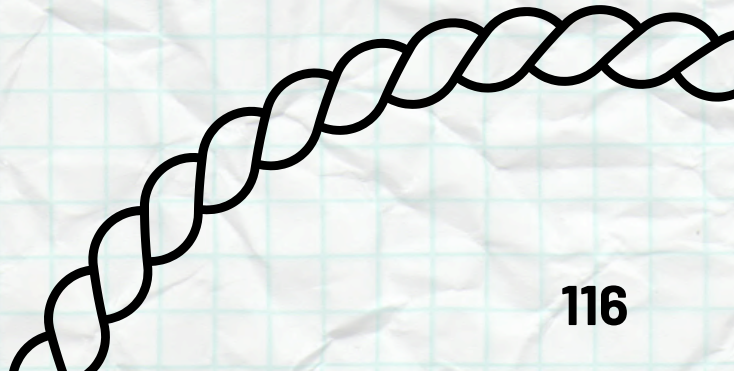
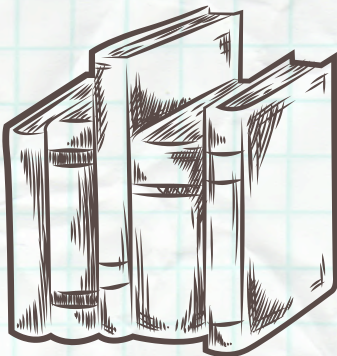
## VTS (Vessel Traffic Services) operatörü olarak çalışmak nasıl bir deneyim? Bu görevin mesleki ya da kişisel hayatınıza kattığı farklı bakış açıları oldu mu?

İnsanı, yediği içtiği gibi, okuduğu, dinlediği, duyduğu, düşündüğü, arkadaşlıklarıyla yaptığı işler de geliştirir ve dönüştürür. Bu anlamda bu meslek bana çok şey kattı. Denizciliğin bu alanından da bakabilmemi ve gözlem yapabilmemi sağladı. Dünyanın her yerinden denizcilerle iletişim kurarak onların yaptıkları ve yap(a)madıkları ile durum tespitleri ve zorluklar.

Beni etkileyen yerli yazarlar: Yaşar Kemal, Nazım Hikmet, Kemalettin Tuğcu, Fakir Baykurt, Turgut Uyar, Halide Edip Adivar, Yakup Kadri, Kemal Tahir, Orhan Veli, Cemal Süreya, Küçük İskender ve Ayla Kutlu. Yabancı yazarlar ise: José Saramago, Jack London, Fyodor Dostoyevski, Haruki Murakami ve Virginia Woolf. Okumalarımı çok deniz odaklı yapmamaktayım.

## Kaptanlık dışında farklı ilgi alanlarınız olduğunu biliyoruz. Bu hobileriniz (örneğin edebiyat) meslek hayatınıza nasıl bir denge sağlıyor?

Okumayı bir hobi olarak değil de yaşamsal bir gereksinim gördüğüm için katmıyorum. Özel uğraşlarım arasında yazmak, fotoğrafçılık, mutfak, meditasyon, dans, bitkiler ve seyahat etmek bulunuyor.



## **Hem meslek hem de sanat anlamında ilerlemek isteyen genç denizcilere ve için tavsiyeleriniz nelerdir?**

Denizde çalışanlara da, denizi bırakıp karada çalışanlara da en önemli önerim okumalarıdır. Okuma alışkanlığı olmayanların mutlaka okuma alışkanlığını kazanmak için çaba harcamaları gerektiğini düşünüyorum. Okumayan, hayatı ve yaşadığı dünyayı tanıyamaz. Tanımayan, kendisi, ailesi ve ülkesi için doğru kararları alabilecek olgunluğa ve yetkinliğe ulaşamaz. Olgunluğa ve yetişkinliğe ulaşamayan insanlar, toplumlar diğer toplumların kuklası olur, yem olur. Okuyan insan, kendi ve etrafındaki insanların yolunu ışıtır.

## **Kriz yönetimi, denizcilik sektöründe başarıyla baş edilmesi gereken bir beceri. Kariyerinizde karşılaştığınız en büyük krizlerden birini nasıl yönettiğinizi ve bu krizden nasıl dersler çıkardığınızı anlatır mısınız?**

Kriz yönetimi; daha önce risk değerlendirmeleri yapıldığında ve bu risklerden biri gerçekleştiğinde hazır olmak önemlidir. Olay öncesinde olaya hazırlıklı olunmalı ve gerçekleştiğinde ne yapacağı belirlenince, oluşabilecek zararlar en aza indirgenebilir. Olayı doğru tanımak, doğru yöntemlerle müdahale etmeyi sağlar ki bu da çok önemlidir. Ayrıca, soğukkanlı ve sakin hareket etmek, size bağlı olanların da olaya doğru ve etkili bir şekilde müdahale etmesini sağlar; bu da insan hatalarının en önemlilerinden birini ortadan kaldırır.

## **Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. Son olarak DARGEBA ailesine ve denizcilik alanında kariyer yapmak isteyen gençlere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir?**

Genç kardeşlerime önerim, önce kendilerini tanımaları ve mutlu olabilecekleri, keyif alabilecekleri, soluklanabilecekleri alanları keşfetmeleridir. DARGEBA ailesine beni aralarına alıp konuk ettikleri için çok teşekkür ederim.

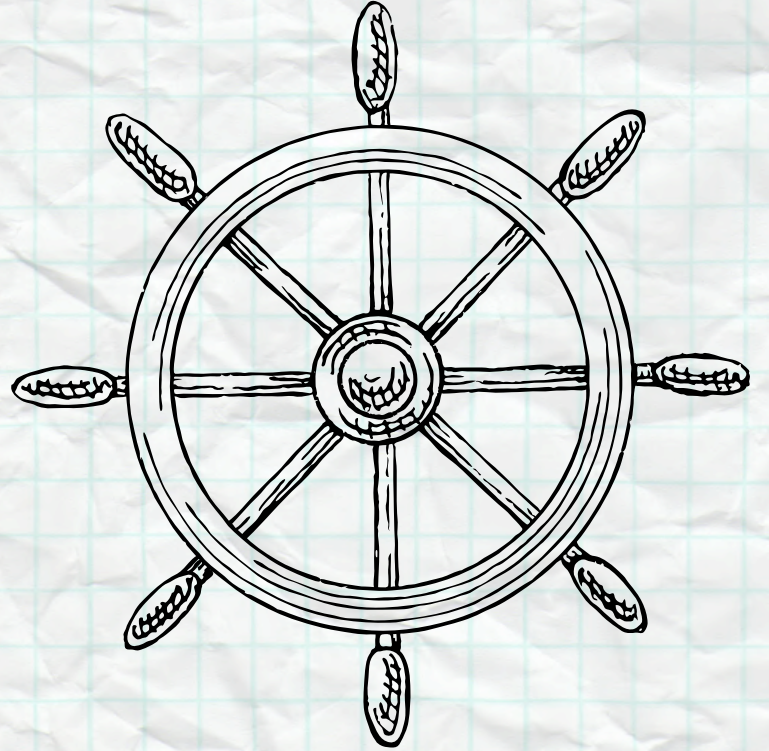


Mahkûmdur denizci ayrılmaya  
 Ayrılır, ayrılır da ayrılamaz  
 Her şeye alışır da ayrılığa alışamaz  
 Tam alışır; yeni arkadaşlar bulur  
 Düşünmez bile ayrılığı  
 Halatlar mola, vira bismillah  
 Kopar bütün bağlar  
 Ve sarılır gecelere  
 Geldiğinde sanır ki bulacaktır dostlarını  
 Bilmez ki, karada zamanın daha hızlı aktığını  
 Tüm duygular korur diriliğini denizde  
 Ve bir çığ gibi büyür özlemle  
 Baş kaldırır bulamayınca karşılığını  
 Özler denizi ve yalnızlığını  
 Ve tekrar sarılır gecelere  
 En son ayrılık gününü bekler

Başlangıcı silindi, bilmiyorum,  
 Engin bir denizde buldum kendimi,  
 Hiç kimse yoktu yanımda,  
 Anımı paylaşan yalnızca; bir pupa feneri ve  
 yıldızlardı,  
 Bir de bizi ayıran bulutlar olmasa,  
 Bilemezsiniz o küçük ışığın değerini,  
 Nerelere götürür sizi,  
 Bazen bir sevgiliye,  
 Bazen de bir dosta,  
 Ve anılara,  
 Dalgalarla rüzgârın sesi,  
 Verir en güzel armoniyi,  
 Birazdan doğar güneş,  
 Olanca kızılığıyla ufuktan,  
 Bir martı sesiyle uyanır gün  
 Düniin yorgunluğunu atmış olarak.

A

Zaman  
 Akıp dururken umarsızca  
 Dur durak bilmiyor arsızca  
 Belki bir, on, belki de elli  
 Ne kadar olduğu nereden belli  
 Ayırdındasın ya da değil  
 Kimi bir saat denktir on yıla  
 Kimi yıllarsa bir göz kırpma  
 Öyle an var ki bir ömre bedel  
 Neyine gerek, kuruntu tasa  
 O an, ne değerlidir bilene  
 Çal birkaç ömrü sevdiklerinle  
 Belli mi sonun kaç nefes ötede?





**BİR SAHİL KENTİNDE DOĞDU, TARİHİN EN ZOR SAVAŞLARINDAN BİRİNİ KAZANDI, YAŞAMININ EN BÜYÜK MÜCADELESİNİ DENİZE AÇILARAK GİRİŞTİ, EN BÜYÜK ZAFERİNİ KAZANIRKEN DENİZİ HEDEF GÖSTERDİ, HALKIMIZ ONU TEKNEDEN MENDİL SALLARKEN, FLORYA PLAJINDA YÜZERKEN, DENİZ MAVİSİ GÖZLERİ GÜLERKEN ANIMSADI, SON GÜNLERİNDE EN BÜYÜK İSTEĞİ SAVARONA YATI İLE DENİZE AÇILIP GÖNLÜNCE GEZMEKTİ, ÖMRÜ YETMEDİ. RÜZGAR YELKENLERİNİZİ HER DOLDURDUĞUNDA, ONUN BU ÜLKEDE ESTİRDİĞİ RÜZGARLARI HATIRLAYIN.**





# Kaptan Onur Sakarya

**Kariyer yolculuğunuza nasıl başladınız ve bugünkü Marine Superintendent pozisyonuna gelene kadar hangi aşamalardan geçtiniz?**

Kariyerime, 2009 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun olarak başladım. Kuru yük gemilerine duyduğum ilgi, bu alanda uzmanlaşmamda önemli bir rol oynadı. Mezuniyet sonrası Kıran Denizcilik'te yaklaşık altı yıl çalışarak denizcilik mesleğinin hem teknik hem de operasyonel yönlerini derinlemesine öğrenme fırsatı buldum. Daha sonra uluslararası bir vizyon edinmek amacıyla Oldendorff Carriers ile iletişime geçtim.

Burada üç yıl boyunca 2. kaptan olarak görev yaptıktan sonra kaptanlık unvanını aldım ve iki yıl boyunca kaptanlık yaptım. 2021 yılında ise karada çalışma fırsatı doğdu ve Lübeck'te Marine Superintendent olarak görev yapmaya başladım. Bu süreç, denizcilik kariyerimde hem deniz hem kara tarafını deneyimleyerek dengeli bir bilgi birikimi oluşturmamı sağladı.

**Uzakyol kaptanı olarak görev yaptıktan sonra karada, özellikle yabancı bir şirkette Marine Superintendent olarak çalışmaya nasıl karar verdiniz? Bu geçiş süreci sizin için nasıl bir deneyim oldu?**

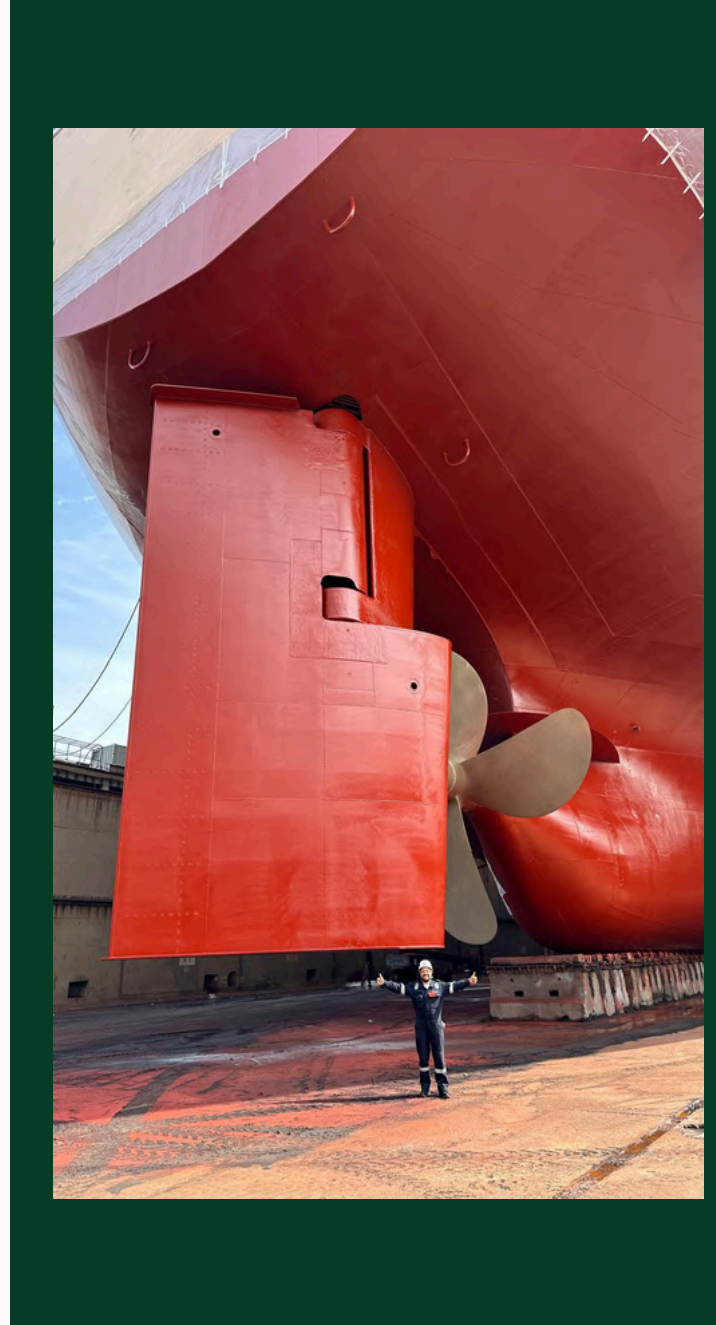
Kaptanlık, her zaman ulaşmak istediğim bir hedefti, ancak bunu kariyerimin son noktası olarak görmedim. Kaptanlık sırasında geminin tüm operasyonel ve idari sorumluluğunu üstlenmek, bana daha geniş bir perspektif kazandırdı ve karadaki görevlerde daha fazla katkı sağlayabileceğimi fark ettim. Bu doğrultuda şirketteki yöneticilere ofiste çalışmak istediğimi bildirdim ve kısa sürede bir fırsat doğdu. Karaya geçiş süreci zorluydu; denizde anlık kararlar alarak aktif bir şekilde çalışmaya alışkın olduğum için, ofis ortamındaki stratejik planlama ve rutin süreçlere adapte olmak başlangıçta kolay olmadı. Ancak, farklı kültürlerden insanlarla çalışmak ve uluslararası standartları öğrenmek ufku genişletti. Denizden gelen bir geçmişe sahip olmak, karada daha bütünsel bir anlayış geliştirmeme de yardımcı oldu.

**Marine Superintendent pozisyonu tam olarak hangi sorumlulukları içeriyor? Günlük çalışma rutininizden bahsedebilir misiniz?**

Marine Superintendent olarak görevim, gemilerin operasyonel ve teknik yönetimini denetlemek, uluslararası standartlara uygunluğunu sağlamak ve tüm süreçlerin sorunsuz ilerlemesi için koordinasyonu sağlamaktır. Günlük rutinim, gemi operasyonlarının uzaktan izlenmesini, mürettebat performansının değerlendirilmesini ve emniyet prosedürlerinin uygulanmasını içerir. Ayrıca, liman ziyaretleri sırasında gemi denetimleri yaparak eksiklikleri belirler ve operasyonel aksaklıkları önlerim. Planlama, raporlama ve iletişim bu görevde büyük önem taşır; çünkü gemi ile ofis arasındaki uyumu sağlamak kritik bir rol oynar. Gelişen denizcilik teknolojilerini ve uluslararası düzenlemeleri takip ederek, sürekli iyileştirme süreçlerine katkıda bulunuyorum.

**Özellikle yabancı bir şirkette çalışmak kariyerinize nasıl katkı sağladı? Türk denizcileri için bu tür şirketlerde çalışmanın avantaj ve zorlukları nelerdir? Denizcilik kariyeriniz boyunca hem kara hem de deniz ayağında farklı pozisyonlarda çalıştınız. Bu iki deneyimi karşılaştırdığınızda sizce hangi taraf daha zorlayıcı ya da tatmin edici?**

Yabancı bir şirkette çalışmak, uluslararası denizcilik sektöründeki dinamikleri yakından görmemi sağladı ve profesyonel bakış açımı genişletti. Farklı kültürlerden insanlarla çalışmak, iletişim ve problem çözme becerilerimi geliştirdi. Ayrıca, insan odaklı bir yönetim anlayışını deneyimlemek, kendimi daha değerli hissetmeme katkıda bulundu. Türk denizciler için böyle bir şirkette çalışmanın en büyük avantajı, global bir perspektif kazanmak ve meslek standartlarını daha yüksek bir seviyede öğrenmektir. Ancak, dil ve kültür farklılıkları uyum sürecinde zorluklar yaratabiliyor. Bu zorluklar, açık iletişim ve esnek bir yaklaşım ile aşılabılır. Yabancı bir şirkette çalışmak, Türk denizcilerin uluslararası platformlarda hak ettiği saygınlığı kazanması için eşsiz bir fırsattır.





## **Uzakyol kaptanlığı döneminde unutamadığınız bir anınızı bizimle paylaşabilir misiniz?**

Unutamadığım anılardan biri, kış mevsiminde Rusya'nın Tatar Boğazı'nda seyrederken yaşandı. Deniz tamamen buzla kaplanmıştı ve gemimiz hareket edemez duruma geldi. Bu noktada telsizle bir buzkıran talebinde bulunduk. Gelen buzkıran, gemimizin etrafındaki buzları kırarak bize ilerleyebileceğimiz bir yol açtı. Bu olay, denizciliğin ne kadar zorlu bir meslek olduğunu bir kez daha anlamamı sağladı. Doğanın gücüne karşı ekip çalışması ve dayanıklılıkla ayakta kalmak, denizcilik mesleğinin en önemli öğretilerinden biridir.

## **Liderlik konusunda denizde ve karada farklılıklar yaşıyor musunuz? Marine Superintendent olarak çalışanlar için etkili bir lider olmanın ipuçları nelerdir?**

Denizde ve karada liderlik yaklaşımları oldukça farklıdır. Denizde liderlik, kriz anlarında hızlı karar almayı, ekibi yönlendirmeyi ve her türlü operasyonel süreci anlık olarak yönetmeyi gerektirir. Kaptan olarak mürettebat üzerindeki otoriteniz net bir şekilde belirgindir ve ekip size doğrudan bağlıdır. Buna karşın karada, Marine Superintendent olarak daha stratejik bir liderlik anlayışı gerekir. Görevler daha çok planlama, koordinasyon ve uzun vadeli hedeflere odaklanmıştır. Burada liderlik, ekip çalışmasını teşvik etmek, herkesin sorumluluklarını doğru bir şekilde yerine getirmesini sağlamak ve süreçleri takip etmekle ilgilidir.

Etkili bir lider olmanın ipuçları arasında güçlü iletişim becerileri, sorunlara analitik yaklaşım, riskleri öngörme ve empati yer alır. Denizcilik gibi stresli bir sektörde, liderin sakin ve kararlı olması, ekibin motivasyonunu doğrudan etkiler. Hem denizde hem karada, sürekli kendini geliştiren bir lider, ekibini başarıya taşıyabilir.



**Dokuz Eylül Üniversitesi'nde aldığınız eğitim ve mesleki tecrübeleriniz birleştiğinde, bu eğitimin kariyer yolculuğunuzdaki rolü hakkında neler söyleyebilirsiniz?**

Dokuz Eylül Üniversitesi'nde aldığım eğitim, denizcilik sektörünün teknik, operasyonel ve hukuki yönlerini kavramamda sağlam bir temel oluşturdu. Özellikle teorik bilgi ile uygulamanın dengeli bir şekilde sunulması, denizcilik kariyerimde karşılaştığım zorlukları aşmamda büyük bir avantaj sağladı. Ancak, üniversite eğitiminin uluslararası standartlara daha fazla entegre edilmesi gerektiğini düşünüyorum. Eğitim sistemimize daha fazla uygulamalı içerik eklenmesi, genç denizcilerin mesleğe adapte olmasını kolaylaştıracaktır. Kendi deneyimimden hareketle, aldığım eğitimin yanı sıra pratik tecrübelerimin ve kişisel çabalarımın kariyerimde önemli bir yere sahip olduğunu belirtmek isterim. Üniversitelerimizin bu vizyonu genişleterek Türk denizciliğine daha fazla katkı sağlayacağına inanıyorum.



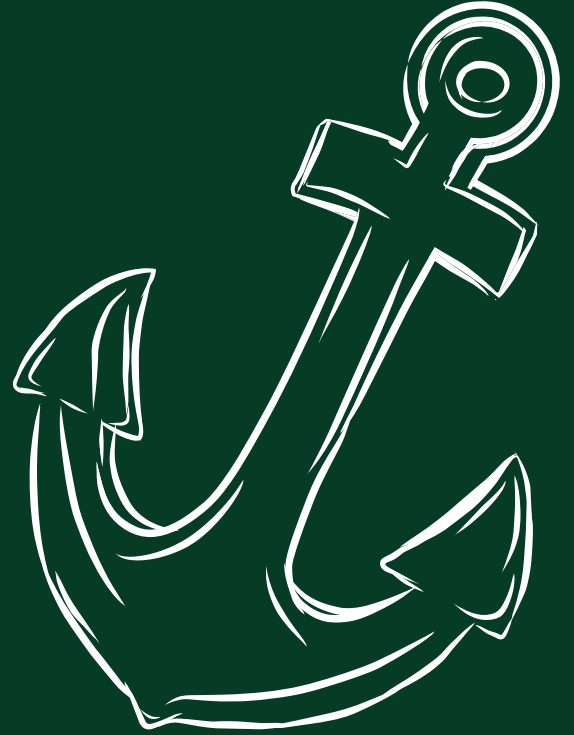
**Türk denizciliği hakkında genel bir değerlendirme yapacak olursanız, sizce sektörün güçlü yanları ve geliştirilmesi gereken alanları nelerdir?**

Türk denizcilik sektörü, stratejik coğrafi konumu, köklü denizcilik geleneği ve büyüyen filosuyla uluslararası alanda önemli bir potansiyele sahip olsa da, bazı yapısal ve operasyonel sorunlarla karşı karşıyadır. Denizcilerin yaşadığı en büyük zorluklardan biri, gemi işletmeciliğinde ve personel yönetiminde standartların yeterince oturtulamamış olmasıdır. Özellikle genç denizciler, eğitimden mezun olduktan sonra yeterli deniz tecrübesi edinmemekten ve kariyer planlamasının belirsizliğinden şikâyet etmektedir. Bunun yanında, uluslararası arenada rekabet edebilmek için gemi emniyeti, teknolojik altyapı ve çevresel uyumluluk konularında daha fazla yatırıma ihtiyaç vardır. Türk denizciler, uzun çalışma saatleri ve düşük sosyal haklar nedeniyle motivasyon kaybı yaşamakta, bu da sektörün insan kaynağını sürdürülebilir bir şekilde geliştirmesini zorlaştırmaktadır. Ayrıca, yerli gemi inşa ve bakım olanaklarının sınırlı kalması, sektörün dışa bağımlılığını artırmakta, bu da maliyetleri yükseltmektedir. Türk denizcilik sektörünün, bu sorunlara odaklanarak hem denizcilerin refahını artırması hem de uluslararası rekabet gücünü geliştirmesi gerekmektedir.



**Türk denizcilerinin uluslararası arenada daha fazla yer alabilmesi için ne gibi adımlar atılması gerekiyor? Genç denizcilere bu yolda hangi tavsiyelerde bulunursunuz?**

Türk denizcilerinin uluslararası arenada daha fazla yer alabilmesi için öncelikle kendi niteliklerinin farkına varmaları ve bu doğrultuda kendilerini geliştirmeleri büyük önem taşımaktadır. Dünya genelinde Hintli ve Doğu Avrupa kökenli denizciler uluslararası standartlara uyum sağlamadaki başarılarıyla ön plandadır. Ancak Türk denizciler, köklü denizcilik kültürleri, disiplinleri ve teknik bilgi birikimleriyle aslında bu rekabette büyük bir potansiyele sahiptir. Genç denizcilerin yabancı dil bilgilerini, teknolojik donanımlarını ve uluslararası denizcilik standartlarına olan hâkimiyetlerini artırmaları, onları bu yarışta öne çıkaracaktır. Ayrıca, Türk denizcilik eğitiminin daha fazla uygulamaya dayalı hale getirilmesi ve uluslararası platformlarda tanıtım yapılması, Türk denizcilerin kalitesinin fark edilmesini sağlayabilir. Kendi alanlarında uzmanlaşarak özgüvenle hareket eden Türk denizciler, dünyaya açılmakta zorluk yaşamazlar; çünkü bilgi ve yetenek açısından küresel ölçekteki meslektaşlarıyla eşdeğer bir seviyeye sahiptirler. Özellikle ağır hava koşullarında çalışmaya alışkın olmaları, hızlı karar alma becerileri ve yüksek sorumluluk bilinci gibi nitelikler, Türk denizcileri belli başlı alanlarda rakiplerinden üstün kılmaktadır. Genç denizciler, bu süreçte kariyer hedeflerini net belirlemeli, kendilerini sürekli geliştirmeye açık olmalı ve mesleki disiplinlerini koruyarak uluslararası standartlara uygun bir profil sergilemelidir.





**Son olarak, DARGEb ve denizcilikte kariyer yapmak isteyen genç denizcilere bir mesaj vermek isteseniz ne olurdu? Onlara kariyer planlaması ve motivasyon açısından neler önerirsiniz?**

Türk denizciliğinde en üzücü durumlardan biri, bazı denizcilerin mesleği sadece bir gelir kapısı olarak görmesi ve denizcilik kültürünün derin anlamını göz ardı etmesidir. Denizcilik, sadece para kazanmak için yapılan bir iş değil, aynı zamanda disiplin, sorumluluk, özveri ve bilgi gerektiren bir yaşam biçimidir. Bu meslek, dünya denizlerinde Türk bayrağını ve denizcilik kültürünü temsil etmek gibi büyük bir misyon taşır. Ancak, bu bilinç eksik olduğunda, meslek aşkı yerini yalnızca maddi beklentilere bırakabilir. Bu durum, denizciliğin kalitesine ve itibarına zarar verirken, mesleğin uzun vadeli sürdürülebilirliği için de tehdit oluşturur. Genç denizciler, denizcilikte başarının sadece kazançla değil, aynı zamanda kendini geliştirme, bilgi birikimi oluşturma ve gurur duyulacak bir kariyer inşa etme ile mümkün olduğunu anlamalıdır. Mesleğe bu gözle bakan denizciler, yalnızca kendilerini değil, Türk denizciliğini de daha ileriye taşıyacaktır. Bu yüzden, denizcilik eğitiminin sadece teknik becerilere değil, mesleki etik ve deniz kültürüne de odaklanması büyük önem taşımaktadır.

Genç denizcilerin kariyerlerini inşa ederken hedeflerini en yükseğe koymaları gerektiğini vurgularken Mustafa Kemal Atatürk'ün şu sözü rehber olmalıdır: "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu en kısa zamanda başarmalıyız." Bu söz, Türk denizciliğinin uluslararası arenada hak ettiği yere ulaşması için genç denizcilere büyük bir vizyon çizmektedir. Denizcilik, yalnızca meslek değil, aynı zamanda bir milletin bağımsızlığını, gücünü ve dünya üzerindeki etkisini gösteren stratejik bir alandır. Genç denizciler, bu anlayışla kariyerlerini şekillendirerek, bireysel başarılarının ülke çıkarlarıyla nasıl örtüştüğünü unutmamalıdır.

1881-1938

# 10 KASIM

ULU ÖNDER  
MUSTAFA KEMAL  
ATATÜRK'Ü  
SAYGI VE ÖZLEMLE  
ANIYORUZ...





## Kılavuz Kaptan Erdinç KILIÇ

**Merhaba, öncelikle sizi tanımak adına; Erdinç KILIÇ kimdir, bizlere kendinizden ve kariyer yolculuğunuzdan bahsedermisiniz?**

1980 Kadıköy doğumluyum. Teknik ressam bir babanın ve ev hanımı bir annenin 2. Çocuğuyum. İlkokula İstanbul'da başladım, ancak Marmaris'e taşınmamız sebebiyle ilkokulu Marmaris'in Hisarönü Köyü'ndeki bir köy okulunda tamamladım. Ortaokula geçtiğimde İzmir, Karşıyaka'ya taşındık ve hem ortaokul hem de lise eğitimimi İzmir'de tamamladım. Lise yıllarımda denizcilikle tanışmam, aile dostumuz bir abimizin sayesinde oldu. Kendisi gemi kaptanıydı ve anlattıkları denizin özgürlüğü ve macera dolu dünyası beni etkiledi. Genel olarak, her zaman zorlu bir kariyer istemiştim ve deniz bana tam olarak bunu sunuyor; her gün farklı ve beklenmedik deneyimler. Başka bir meslek seçmeyi hiç düşünmedim.

1998 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümüne başladım. Bir yıl İngilizce hazırlık okuduktan sonra bölüme başladım. Bölümümüz yeni olmasına rağmen o zamanın şartlarına göre değerli hocalarımızın özverileriyle gerçekten güzel bir eğitim aldım. Toplamda 1 yıllık gemi üzerindeki stajımı 3'er aylık dönemlerle Kaptan Murat kuru yük gemisi ve Orse tankerinde, 6 aylık stajımda Hıdır Selek kuruyük gemisinde tamamladım. Her gemide farklı seyir bölgeleri ve çalışma ortamlarıyla karşılaşmak, teknik bilgi birikimimi ve problem çözme becerilerimi geliştirmemde büyük katkı sağladı. 2003 yazında okuldan mezun olduktan sonra feldspar yükü taşıyan ponton kapaklı Şöhret gemisinde 2. Zabit olarak çalışmaya başladım. 2005 senesinde vatani görevimi Hakkari Dağ Komando Tugayı'nda kısa dönem er olarak tamamladım. Askerlik dönüşü, farklı armatör şirketlerin gemilerinde (Kıran Atlantic-kuruyük, Comanche-tanker, Baki Akar-tanker) 2. Ve 3. Zabitlik yaptıktan sonra 2007 yılında 1. Zabitlik sınavını geçtim. Aynı yıl, 2. Zabit olarak çalıştığım Baki Akar ürün tankerinde kaptanımlın ve şirketin güveniyle 1. Zabit pozisyonuna terfi ettim. Bu terfi, liderlik ve yönetim becerilerimi geliştirmemde önemli bir adım oldu. Mürettebatla olan iletişimim ve kriz anlarında soğukkanlılığımı koruyabilme yeteneğim, bu terfiyi almamda büyük rol oynadı.



2008 yılında hayat arakadaşım Senem Kılıç ile evlenme kararı aldık. 2009 yılında şuanda İzmir Fen Lisesinde eğitimine devam eden oğlum Doruk dünyaya geldi. Bu süreçte, aileyi bir arada tutmanın, gemiyi yönetmekten daha zorlu ve sorumluluk gerektiren bir görev olduğunu fark ettim. Eşimin bu süreçte ailemizi güvende ve huzurlu tuttuğu için ona minnettarım. Onun desteği olmasaydı meslekte bu kadar ilerlemem mümkün olmazdı.

2009 yılının sonuna kadar ürün ve kimyasal tanker gemilerinde (Baki Akar, Rasim Akar, Metin Akar, Görkem Bey) 1. Zabit olarak çalışmaya devam ettikten sonra 2009 yılı sonunda Uzakyol Kaptan ehliyetini aldım ve 6000 dwt kimyasal bir tankerde kaptan olarak çalışma şansı yakaladım. 2017 senesine kadar 3500 dwt – 35.000 dwt arası farklı türk ve yabancı armatör şirketlerin 12 farklı kimyasal tanker gemilerinde kaptan olarak çalıştım. Çoğunlukla Kuzey ve Baltık denizinde çalışarak buzda seyir ve kanal seyirinde çokca pratik yapma imkanı buldum. Bunun haricinde Basra Körfezi ve uzakdoğu limanlarınada çalıştım.

Oğlumun eğitimine odaklanmak ve ailemin yanında olmak için 2017 yılında karada çalışmayı denedim ve Aliğa'da tanker gemilerine hizmet veren bir firmada kargo sövveylği ve vetting denetlemelerini yaptım. Ancak denizden uzak kalmak bana göre değildi. Bu nedenle 2018 yılında tekrar denize döndüm.

2020 senesinde 2.kez karada çalışma denemem olarak Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından açılan yazılı ve sözlü sınavları geçerek Çanakkale Gemi Trafik Operatörü olarak çalışmaya başladım. Bu görevde eğitimim ve çalışmam sırasında da çok değerli arkadaş ve abilerimi tanıma imkanım oldu. Trafik operatörü olarak görev yaparken çok keyif aldım ve mesleğin farklı branşlarını ayrı bir gözle değerlendirme fırsatım oldu. Ailevi sebeplerden ötürü bu görevimden de istifa ederek 2021 senesinde tekrar gemiye çıktım. 2022 senesinde Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından yapılan Kılavuz Kaptan seçme sınavlarını vererek stajımı da tamamlamış olduğum Botaş Ceyhan Terminalinde Kılavuz Kaptan olarak görev yapmaya devam etmekteyim.



**Kimyasal tankerler denizci öğrenciler açısından ilk bakışta oldukça tehlikeli ve riskli gözüküyor. Size göre Kimyasal tanker taşımacılığının zorlukları ve riskleri nelerdir? Hard Chemical taşımacılığı sırasında güvenlik ve operasyonel açıdan dikkat edilmesi gereken temel hususlar nelerdir?**

Denizcilik zaten başlı başına zorlu bir meslek, ama kimyasal tankerlerde çalışmak bu işi bambaşka bir seviyeye taşıyor. Her kimyasal yük, kendine özgü tank hazırlığı, yükleme, taşıma, tahliye ve yıkama aşamalarıyla dikkat ve uzmanlık gerektirir. Bu süreçte, referans kaynaklara bağlılık, doğru bilgiye hızlı erişim ve deneyim büyük önem taşır.

Kimyasal tankerlerde görev yapan zabit arkadaşlarımızın başucu kaynaklarından biri ISGOTT kitabıdır. Bunun yanında, taşınacak yüklerin operasyonel ve teknik gereklilikleri SOLAS, IBC Code, MARPOL ve IMDG kitaplarında yer alır. Her yüke özel bilgiler içeren MSDS dökümanları ve MILBROS, MIRACLE gibi yazılımlar, yükün özelliklerini ve uygulanacak prosedürleri hızlıca anlamamıza yardımcı olur.

Hard chemical taşımacılığı sırasında karşılaşılan en temel zorluklardan biri, yüklerin toksik, patlayıcı veya reaktif özelliklere sahip olmasıdır. Bu Kimyasallar genellikle yüksek maliyetli ürünler olduğu için, benzin veya dizel gibi daha büyük hacimli yüklerden farklı olarak, daha küçük partiler halinde taşınır. Bu nedenle, kimyasal tankerler çok sayıda tank, bireysel pompalar ve ayrı boru hatları ile donatılmıştır. Bu süreçte, IMO tarafından belirlenen tank tipleri önemli bir rol oynar. IMO Tip 1 tanklar, en tehlikeli yükler için tasarlanmış olup, maksimum güvenlik önlemleri sağlar. Sülfürik asit veya fosforik asit gibi yüksek riskli kimyasallar bu tanklarda taşınır. IMO Tip 2 tanklar, çevre ve insan sağlığı için önemli risk taşıyan yükler için uygundur. Metanol, etanol, gliserin, toluen, MTBE gibi petro-kimya ürünleri bu gruba girer. IMO Tip 3 tanklar ise easy kimyasal diyebileceğimiz daha az tehlikeli kimyasallar için kullanılır; genellikle epoksi kaplamalı tanklarda taşınabilir, bitkisel yağlar ve gliserin bu tanklarda güvenle taşınabilir. Taşınacak yüklerin COF (Certificate of Fitness) belgesine uygunluğu mutlaka kontrol edilmelidir. Listeye dahil olmayan kimyasallar için, bayrak devleti üzerinden özel izin alınması gerekebilir. Çoğunlukla parsel kimyasal tankerlerde çalıştım. Çalıştığım gemilerin bir tanesinde aynı anda 29 farklı kimyasal taşıma kapasitesine sahiptik. Bazı kimyasallar, sıcaklıkları 21°C'nin altına düştüğünde sert bir mum haline dönüşebiliyor. Bazı Kimyasallar da toksik, yanıcı veya reaktif özelliklere sahip olduklarından özel dikkat gerektirir. Kimyasalların isimleri ve sınıflandırmaları burada detaylıca ele alınamayacak kadar geniş bir yelpazeye sahiptir, ancak tecrübe edindiğim yüklerden örnek vermek gerekirse Fenol gibi bir hard kimyasalın taşınması sırasında, yüksek erime noktası nedeniyle tankların sürekli ısıtılması ve inert gaz sistemiyle korunması zorunludur.



Fenolün yüksek erime noktası (+40,6°C) nedeniyle, soğuk hava koşullarında tank ve boru hatlarının donması büyük bir risktir. Örneğin, yükleme sırasında herhangi bir duraklama olduğunda, boruların donmaması için hatların hemen yüksek basınçlı nitrojenle temizlenmesi gerekir. Bu işlem sırasında fenol buharlarının atmosfere yayılması ve "kimyasal kar" şeklinde gemiye düşmesi ihtimaline karşı, mürettebatın tam koruyucu ekipman (PPE) giymesi zorunludur. Yükleme öncesi tankların tamamen kuru ve temiz olması gerekir. Fenol nemle temas ettiğinde kristalleştiği için, yükleme sırasında tankların sürekli ısıtılması ve sıcaklığın +50°C ila +60°C arasında tutulması şarttır. Sülfürik asit gibi korozif kimyasallar ise sadece paslanmaz çelik tanklarda taşınabilir. yüksek yoğunluklu ve oldukça reaktif bir kimyasal olup, özellikle suyla temas ettiğinde egzotermik bir reaksiyon verir bu yüzden 35°C'nin altında taşınır. Yükleme öncesi tanklar tamamen kuru ve klorürden arındırılmış olmalıdır. Sülfürik asit higroskopik olduğundan, nemi çekerek istenmeyen reaksiyonlara neden olabilir. Tahliye esnasında Yüksek yoğunluk nedeniyle pompaların basıncı oldukça artabilir. Bu nedenle, valfler yavaş açılmalı ve kapanmalıdır. Hızlı işlemler, basınç dalgalanmalarına neden olabilir ve hortumların veya hatların patlamasına yol açabilir. Konsantre sülfürik asit seyreltilirken egzotermik reaksiyon meydana gelir ve hidrojeni serbest bırakır. Bu nedenle, temizlik sırasında tanklara mümkün olan en büyük miktarda su bir seferde eklenmelidir. Temizlik sırasında tankın pH değeri 7'ye ulaşana kadar temizlik durdurulmamalıdır.

Kimyasal yüklerin taşınmasında, uyumsuz yüklerin bitişik tanklarda bulunması yada aynı havalandırma devresini kullanması ciddi riskler yaratır. Isıya reaktif bir kimyasalın (ör. Styrene Monomer) ısıtmalı bir yükün bulunduğu bir tankın yanında yer alması büyük kazalara neden olabilir. Bu yüzden yük uyumluluğu dikkatlice analiz edilmeli, doğru tank ve pozisyon seçilmelidir. Kış aylarında yüksek erime noktası olan yüklerin donmasını önlemek için tank ısıtma sistemleri düzenli çalıştırılmalıdır. Özellikle palm olefin / palm styrene/ palm fatty acid benzeri yağ yükleri elleçlenirken ısıtma gereksinimleri sağlanmalı yoksa sıklıkla seyir yaptığımız Baltık ve Kuzey denizi gibi soğuk bölgelerde yüklerin katılaşıp donması yükü tahliye edilemez duruma getirebilir. Toksik, yanıcı veya tuza ve neme duyarlı kimyasallar kuru, temiz tanklarda ve azot örtüsü ile taşınmalıdır. Yüklerin yerleşiminde, uyumsuz kimyasalların teması önlenmeli, uygun kaplamalı (paslanmaz çelik, epoksi) tanklar kullanılmalıdır. Yanlış seçim, yük kontaminasyonuna ve tank hasarına yol açabilir.

Taşıma sırasında homojen ısıtma, basınç kontrolü ve gemi stabilitesi sağlanmalı; trim ve list kontrolü düzenli yapılmalıdır. Sefer boyunca yüklerin sıcaklık ve basınç koşulları izlenmeli, toksik buharların yayılmasını önlemek ve devre donmalarını engellemek için gerekli önlemler alınmalıdır.





Güvenlik açısından, mürettebatın eğitimi ve kişisel koruyucu ekipman kullanımı olmazsa olmazdır. Bu kişisel koruyucu giyisilerin her kimyasala farklı maruz kalma süreleri var bunlara dikkat edilmeli. Özellikle toksik veya aşındırıcı kimyasallarla çalışırken, sıçrama kaplinleri, yüz siperlikleri ve uygun koruyucu giysiler kullanılmalıdır. Ayrıca herhangi bir sızıntı durumunda acil müdahale prosedürlerinin uygulanması gereklidir. Bu süreçte en önemli faktör, operasyonun her aşamasında detaylara verilen özen ve prosedürlere tam uyumdur. Tüm bu zorluklar, deneyim, teknik bilgi ve prosedürlere sıkı sıkıya bağlı kalmayı gerektiriyor. Kısacası, kimyasal tanker taşımacılığı bir ekip işi ve her adımda detaylı bir özen ve dikkat şart.

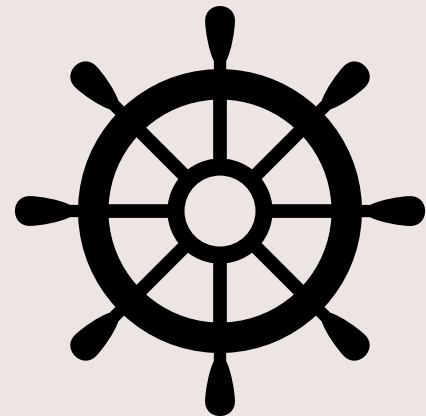


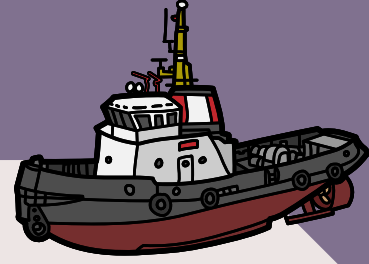
**Kılavuz Kaptanlık görevinde farklı tonajda farklı türdeki gemilerin çeşitli hava koşullarında yanaşma ve kalkış manevrasında bulunmanız gerekebiliyor. Bu kısımda gemi yanaşma ve kalkış manevralarında ne gibi zorluklarla karşılaşabiliyorsunuz, yaşadığınız ilginç olaylar oluyor mu?**

Gemide çalışırken, genellikle 40.000 DWT'ye kadar olan kimyasal tankerlerle manevra yapma fırsatım oldu. Bu tonajdaki gemiler genellikle baş pervane ve pitch kontrollü pervanelerle donatılmış olduğundan, özellikle dar manevra alanlarında daha seri ve hassas hareket kabiliyeti sunuyor. Çoğu zaman romorkör kullanmadan geminin kendi baş pervanesi, dümen ve makinesi kabiliyeti ile yanaşma ve kalkış manevraları yapılabiliyor.

Pilotluk kariyerimde, görev alacağımız liman sahasında yeterli bir süreyle yoğun bir eğitim ve adaptasyon süreci geçirme imkanım oldu. Böylece yalnızca gemi tiplerini değil, manevra yapılacak rıhtımları, çevresel koşulları ve limanın dinamiklerini detaylı bir şekilde öğrendim.

Büyük tonajlı gemilerin, özellikle tankerlerin rıhtıma yanaştırılması oldukça hassas bir süreçtir. Bu tür gemiler, hem boyutları hem de yüksek deplasmanları nedeniyle çevresel etkilerden daha fazla etkilenir.





Tankerlerin geniş yüzey alanı, özellikle boşken bordasının rüzgara olan duyarlılığını artırır. Kuvvetli yan rüzgar, gemiyi rıhtımdan uzaklaştırabilir veya iskeleye fazla bastırabilir. Özellikle 10 m/s (20 kt) ve üzerindeki rüzgar hızlarında manevra güçleşir. Sığ sularda çökme etkisi nedeniyle manevra sırasında dipten daha fazla etkilenir. Bu durum, geminin draftını artırarak su derinliğinden kaynaklanan direnç sorunları yaratabilir. Büyük tankerlerde kütlelerin yüksek olması nedeniyle tembel ve ağır gemilerdir, hız ve yön değişiklikleri, küçük gemilere kıyasla daha uzun sürer. Pervane ve dümen komutlarına verilen tepkiler gecikmeli olur, bu da önceden iyi bir planlama ve zamanlama gerektirir.

Römorkörlerin bağlama pozisyonları ve koordinasyonu kritik öneme sahiptir.

Manevrasını yaptığımız büyük tankerlerde tonajına göre normal şartlarda en az iki en fazla dört romorkör kullanıyoruz; baş ve kıç merkezlerden bağladığımız romorkörler çekme için kullanılırken baş ve kıç omuzluklardan bağladığımız romorkörler itme ve çekme yaparak yönlendirme için kullanılmaktadır. Römorkörlerin sayısı ve gücünün yetersiz olması durumunda manevra daha da zorlaşabilir. Yanaşma sırasında hız aniden düşürülmek yerine kademeli olarak düşürülerek genellikle 5-10 cm/s yanıl hızla ve rıhtıma paralel olacak şekilde yaklaşılır. Bu düşük hızla gemi üzerindeki kinetik enerjiyi azaltılarak geminin usturmaçalara yaslama etkisini minimuma indirmek kritik önemdedir.

Şu anda görev yaptığım terminalde, 35.000 DWT ile 320.000 DWT arasında değişen tonajlara ve 150 metre ile 330 metre arasında uzunluğa sahip tankerlerin ve terminalde yanaşmış durumda olan FSRU LNG elleçleme gemisi üzerine yapılan STS (Ship to Ship) operasyonlarına gelen LNG tankerlerinin yanaşma ve kalkış manevralarını gerçekleştiriyorum.

Gemi yanaşma ve kalkış manevraları sırasında karşılaştığım zorluklar başında hava koşulları geliyor diyebilirim. Tanker gibi geniş yanıl alanlara sahip büyük gemiler, özellikle kuvvetli yanıl rüzgar altında yanaşma sırasında ciddi sorunlar yaşatabiliyor. Gemi hızının düşük tutulması ve durma mesafesinin önceden hesaplanması ve römorkörlerin etkin bir şekilde kullanılması kritik öneme sahip. Aniden gelen hava geçişlerinde, aniden artan rüzgar ve yağmur şiddeti durumlarında geminin pozisyonunu istediğimiz şekilde ayarlayabilmek için römorkörlerin bağlama pozisyonları çekme ve itme açıları ve romorkör güçleri de önem arz ediyor.

Başıma gelen ilginç olaylardan biri bir gün pilot çarmıhından inerken yaşadım. Tam çarmıha adım attım, her şey yolunda derken bir martı nereden çıktıysa başımın üstünde dönmeye başladı. Önce pek aldırmadım, 'Martıdır, geçer gider,' dedim ama beni gözüne kestirmiş olacak ki sürekli çığlık atıyor, bir aşağı bir yukarı uçuyor. Bir ara o kadar yaklaştı ki kanadı neredeyse yüzüme çarpıyordu.

Ben bir yandan çarmıhtan inmeye çalışıyordum. Neyse, sonunda pilot botuna adımımı attım, martı da çığlık atıp uzaklaştı.



## Denizcilik sektöründe kriz yönetimi çok önemli bir noktada duruyor. Bu açıdan kariyeriniz boyunca karşılaştığınız en büyük kriz neydi? Bu durumu nasıl çözdünüz?

Beklenmedik bir durumla karşılaştığımda öncelikle sakin kalmaya çalışırım. Durumu anlamak için hızlıca değerlendirir, ardından ekiple bir araya gelirim. Hep birlikte konuşup en uygun ve işe yarar çözümü bulmaya odaklanırsınız. Sonuçta denizde her şey ekip işidir, birlikte hareket etmek her zaman en iyisidir. Kariyerim boyunca karşılaştığım en büyük krizlerden biri, bir kimyasal tankerde Rotterdam limanına doğru seyrederken yaşandı. Cebelitarık Boğazı'nı geçip Ceuta Limanı'nda yakıt aldıktan sonra okyanusa açılmıştık. Huelva açıklarından geçerken geminin 3. zabitanın karın ağrısı çektiğini öğrendik. Ağrıyı tarif edişinden apandisit olabileceğini düşündüm. Hemen tele sağlık hizmetini aradık ve telefonda görüştüğümüz doktor da bu teşhisi doğruladı. O andan itibaren zamanla yarışmaya başladık. Şirketle sürekli iletişim halindeydik ve Portekiz sahil güvenlik yetkilileriyle telsiz üzerinden bağlantıya geçtik. Sahile yakın bir rotada ilerleyerek, MRCC yetkililerinin verdiği demirleme pozisyonunda 3. zabitanın tahliyesini bir bot yardımıyla gerçekleştirdik. Daha sonra öğrendik ki arkadaşımız, apandisitinin patlamasına çok az bir süre kala ameliyata alınmış ve sağlığına kavuşmuş.

Bu olay, benim için unutulmaz bir deneyimdi. Denizcilikte kriz yönetimi, sadece teknik bilgi ve tecrübe değil, aynı zamanda hızlı düşünme, doğru karar alma ve ekip çalışması gerektiriyor. O gün, herkesin iş birliği ve soğukkanlılığı sayesinde bu krizi başarıyla atlattık.

## Denizcilik sektöründe sürekli eğitim ve yeniliklere açık olmanın önemi büyük. Siz kariyeriniz boyunca hangi alanlarda kendinizi geliştirdiniz ve bu gelişimin mesleğinize katkısını nasıl gördünüz?

Denizcilik sektöründe sürekli öğrenmek ve kendini geliştirmek, bir tercihten ziyade zorunluluktur. Ben meslek hayatım boyunca her zaman şu soruyu kendime sordum: 'Bugün bu meslek için daha iyi bir profesyonel olmak adına ne öğrenebilirim?'

Açıkçası, rahatına düşkün bir karakter değilim. Bu özelliğim sayesinde değişimden hiç korkmadım ve kariyerim boyunca farklı firmalar, farklı gemiler ve farklı milliyetlerden personellerle çalışma fırsatları yakaladım. Bu seçimlerim beni sürekli yeni sınavlar, sertifikasyonlar ve mülakat süreçleriyle karşı karşıya getirdi. Bazıları için stres kaynağı olabilecek bu durumları ben hep yeni bilgiler öğrenme fırsatı olarak gördüm. Çünkü her yeni deneyim, mesleğimle ilgili farklı bir bakış açısı kazandırdı bana.

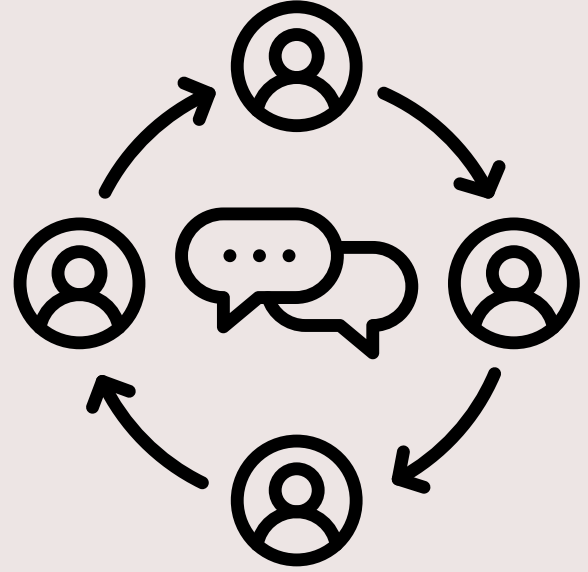
Kariyerim boyunca sadece gemi kaptanlığıyla sınırlı kalmadım. Kılavuz kaptanlık, yük sörveyliği, vetting denetlemeleri ve gemi trafik operatörlüğü gibi farklı alanlarda da deneyim kazandım. Bu çeşitlilik sadece teknik bilgilerimi artırmakla kalmadı; insan ilişkileri, kriz yönetimi ve liderlik becerilerimi de geliştirmeme olanak sağladı.





Özellikle gemideki ekiple daha etkili iletişim kurmayı, farklı bakış açılarını anlamayı ve empatiyle yaklaşmayı öğrendim.

Genç arkadaşlara tavsiyem şu: Sakın rahata alışmayın. Fırsatınız varken farklı alanlara adım atın, kendinizi zorlayın. Çünkü karşılaştığınız her yeni zorluk, sizi mesleğinizde bir adım daha ileriye taşıyacaktır.



### **Kaptanlığın teknik bilgi kadar insan yönetimi becerisi de gerektirdiği bilinir. Çalışmalarınız sırasında ekip içi iletişimde veya gemi personeliyle olan diyaloglarda izlediğiniz yaklaşımlar nelerdir?**

Öncelikle şunu belirtmeliyim ki, eğer gemide iyi bir ekibe sahipseniz, kaptanlık yapmak çok daha kolay hale gelir. Normal şartlarda, operasyonlar sorunsuz ilerlerken ve herhangi bir kaza durumu yokken, kaptanın temel görevi işleyişi koordine etmektir. Ancak kaptan asıl olarak kritik anlarda ve zor durumlarda kendini gösterir.

Gemi kaptanlığında teknik bilgi kadar insan yönetimi de çok önemli. Benim yaklaşımım her zaman ekip odaklı olmuştur. Çünkü kaptan gemide yalnız değildir, bir takımın parçasıdır. Tıpkı bir vücudun organları gibi - her organ kendi görevini düzgün yapmazsa, sistemin tamamı aksayabilir.

Kariyerim boyunca öğrendiğim en önemli şeylerden biri, ekip içinde güven ve saygı ortamı yaratmanın değeri oldu. Hatalar olabilir, önemli olan bunları yapıcı bir şekilde ele alabilmektir. Kaptanın 'öngörülebilir' olması da çok önemli, ekip arkadaşlarının, kaptanlarının hangi durumda nasıl davranacağını bilmeleri güven ortamını güçlendirir.

Tabii ki her zaman olumlu deneyimler yaşamadım. Genç bir ikinci kaptanken yaşadığım bir olay bana nasıl bir kaptan olmamam gerektiğini öğretti. Zor bir durumda bana bağırarak bir kaptana karşı dik durdum ve yardım etmesini veya daha fazla personel vermesini istedim. Bu deneyim, daha sonra 11 yıllık kaptanlık kariyerimde nasıl davranmamam gerektiğini bana gösterdi.

Gemi hayatı herkes için uygun olmayabilir. Aileden ve arkadaşlardan aylarca uzak kalmak, zorlu hava koşullarında çalışmak, gece vardiyaları tutmak gibi zorlukları var. Ancak öğrenmeye açık ve uyum sağlamaya istekli olan herkes bu mesleği yapabilir. Önemli olan milliyetiniz veya nereden geldiğiniz değil, ekip olarak birbirinize duyduğunuz güven ve ortak hedeflere olan inancınızdır.



**Denizcilik, genellikle fiziksel dayanıklılık ve mental gücün bir arada gerektiği bir sektör. Bu anlamda mesleğinizin zorluklarıyla başa çıkmak için izlediğiniz kişisel motivasyon kaynakları nelerdir?**

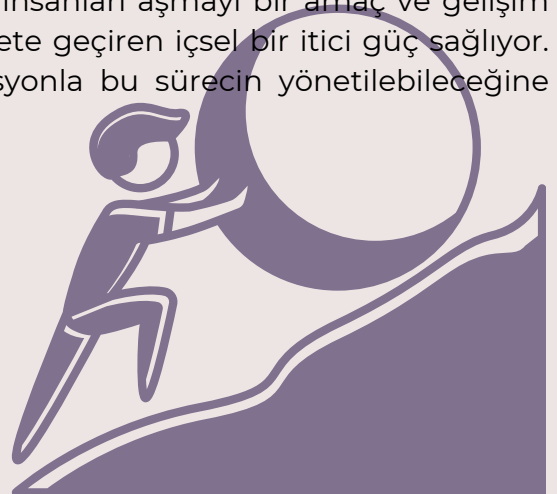
Denizcilik gibi zorluklarla dolu bir sektörde motivasyon, sadece bir ihtiyaç değil, aynı zamanda mesleğin sürdürülebilirliği için bir gerekliliği olduğunu düşünüyorum. Bu noktada, kişisel motivasyon kaynaklarım, değişime ve yeniliklere açık bir zihniyet geliştirmemle başlıyor. Gemide farklı milliyetlerden denizcilerle çalışma fırsatım, kültürel etkileşimle birlikte sürekli bir öğrenme ortamı yarattı. Bu deneyimler, zorluklarla başa çıkarken bana güç veren ve mesleğime anlam katan unsurlar oldu.

Kariyerimin ilk dönemlerinde yaşadığım zorluklar ve bunların karşısında hissettiğim duygusal iniş çıkışlar, motivasyonumu içsel olarak yeniden inşa etmem gerektiğini öğretti. Bu süreç, yalnızca teknik beceriler kazanmaktan değil, aynı zamanda mental dayanıklılık ve kendime olan güvenimi güçlendirmekten geçti. Zamanla, bu zorlukların bana yalnızca bir engel değil, aynı zamanda öğrenme fırsatı sunduğunu fark ettim. Zorluklarla başa çıkmayı öğrenmek, mesleğimi sıradan bir iş olmaktan çıkarıp beni daha da ileriye taşıyan bir tutkuya dönüştürdü.

Elbette, kariyer yolculuğum boyunca karşıma kötü niyetli ya da olumsuz karakterli insanlar da çıktı. Ancak, bu kişilerin motivasyonumu düşürmelerine asla izin vermedim. Aksine, bu durumlar beni daha mücadeleci olmaya ve kendi değerlerime sıkı sıkıya sarılmaya teşvik etti. Olumsuzluklar karşısında pes etmek yerine, bunları aşmayı bir fırsat olarak görmek, mesleki ve kişisel gelişimimde kritik bir rol oynadı.

Kılavuz kaptanlık ve gemi yönetimi, yalnızca bir meslek değil, aynı zamanda kendimi ifade etme ve sürekli gelişim fırsatı olarak görüyorum. Her yeni gemi, her yeni kaptan, personel ile kurduğum iletişim ve her yeni kültürel deneyim, motivasyonumu canlı tutan faktörler arasında yer alıyor.

Sonuç olarak, motivasyonumun temel kaynağı, mesleğimi bir "iş" olarak değil, sürekli öğrenme ve gelişimle beslenen bir yaşam tarzı olarak görmemdir. Zorluklar karşısında pes etmek yerine, bu zorlukları ve karşıma çıkan olumsuz insanları aşmayı bir amaç ve gelişim aracı olarak kabul etmek, beni her gün yeniden harekete geçiren içsel bir itici güç sağlıyor. Değişim her zaman kolay olmasa da, doğru motivasyonla bu sürecin yönetilebileceğine inanıyorum.





**Denizcilik mesleğinin yıpratıcı yanlarına karşı sektör çalışanlarının mental sağlıklarını koruyabilmesi için ne gibi adımlar atılmalı? Bu konuda yapılabilecek farkındalık çalışmaları nelerdir?**

Denizcilik mesleği, mental sağlık açısından diğer mesleklerden oldukça farklı ve benzersiz zorluklar içeriyor. Bir düşünün, çoğu insan işten çıkıp evine dönerken, denizciler aylarca evlerinden, sevdiklerinden ve sosyal çevrelerinden uzak bir hayat sürüyor. Bu yalnızlık hissi, insanı derinden etkileyebilir.

Bir de sürekli tetikte olma halimiz var. Gemide her an bir kriz çıkabilir: sert hava koşulları, makine arızaları, hatta korsan saldırıları. Biz denizciler, sadece işlerini değil, hayatlarını da koruma sorumluluğu taşıyoruz.. Bu da stresi inanılmaz boyutlara çıkarıyor.

Çalışma saatlerine gelince, gece-gündüz demeden çalışmak, vardiyalar arasında yeterince dinlenememek denizcilerin hem fiziksel hem de mental olarak yıpranmasına neden oluyor. Diğer mesleklerde bir hafta sonu tatili, bir nefes alma şansı var.

Bir diğer önemli fark ise izole bir ortamda çalışmamız. Gemi, kapalı bir kutu gibi. Ailemizden uzak, dostlarımızdan uzak, hatta gerektiğinde bir doktora ulaşmak bile zor. Mental sağlık desteği mi? Bu da genellikle erişilmesi zor bir hizmet.

Aklıma gelen atılabilecek veya sürdürülmesi gereken somut adımlar;

- Şirketler tarafından 7/24 ulaşılabilir psikolojik destek hatları kurulması
- Gemi personeline düzenli mental sağlık taramaları yapılması
- Yeterli dinlenme süreleri sağlanması
- İş yükünün dengeli dağıtılması
- Aile ile düzenli iletişim kurabilme imkanlarının artırılması
- Stres yönetimi teknikleri konusunda pratik eğitimler verilmesi

Kısacası, denizciliğin zorlukları, işin sadece fiziksel değil, duygusal ve psikolojik boyutuyla da mücadele gerektiren bir meslek olduğunu ortaya koyuyor. Bu yüzden, mental sağlık konusunda denizcilik sektörü için daha özel, daha etkili çözümlere ihtiyaç var.





**Röportajımıza zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz. DARGE B'e ve denizcilik alanında kariyer yapmayı hedefleyen öğrencilere iletmek istediğiniz mesajlar nelerdir? Denizcilik sektöründeki genç arkadaşlara tavsiyeleriniz nelerdir?**

Denizcilik sektöründe kariyer yapmayı hedefleyen genç arkadaşlara öncelikle şunu söylemek isterim: Bu meslek, büyük bir disiplin, özveri ve sabır gerektiriyor. Bu yolda her zaman iyi insanlarla karşılaşmayabilirsiniz. Farklı karakterlerle, zorluklarla ve bazen adil olmayan durumlarla karşılaşacaksınız. Ancak bu, sizi yıldırılmamalı. Şans her zaman yanımızda olmayabilir, bu yüzden olaylara hazırlıklı ve soğukkanlı yaklaşmayı öğrenmeliyiz.

Ayrıca, hayat sadece işten ibaret değil. Bir gün bir hayat arkadaşı bulduğunuzda ve bir aile kurduğunuzda, öncelikleriniz değişecek. Hayatın bu dönemine hazır olmak da çok önemli. Planlarınız her zaman değişebilir, çünkü hem iş hayatında hem de özel hayatımızda her şey bizim kontrolümüzde değil. Esnek ve açık fikirli olun; bu size denizcilikte olduğu kadar hayatta da avantaj sağlayacaktır.

Denizcilik, hem bir meslek hem de bir yaşam biçimi. Kendinizi geliştirin, pes etmeyin ve hem iş hayatında hem de özel yaşamda dengeli bir şekilde ilerlemeye çalışın. Unutmayın, denizlerdeki yolculuğunuz ne kadar zorlu olursa olsun, her zaman bir liman sizi bekliyor olacaktır.



Barbaros Hayreddin Paşa  
"Denizlere hâkim olan,  
cihana hâkim olur."





## DENİZE YÖN VERENLER

### KARAMÜRSEL ALP

**“ÖLÜNCE BENİ ÖYLE BİR YERE GÖMÜN Kİ SIRTIM DAĞLARA DAYANSIN, KUCAĞIMA DENİZİ VERİN, VERİN Kİ DONANMAMI GÖREYİM.**

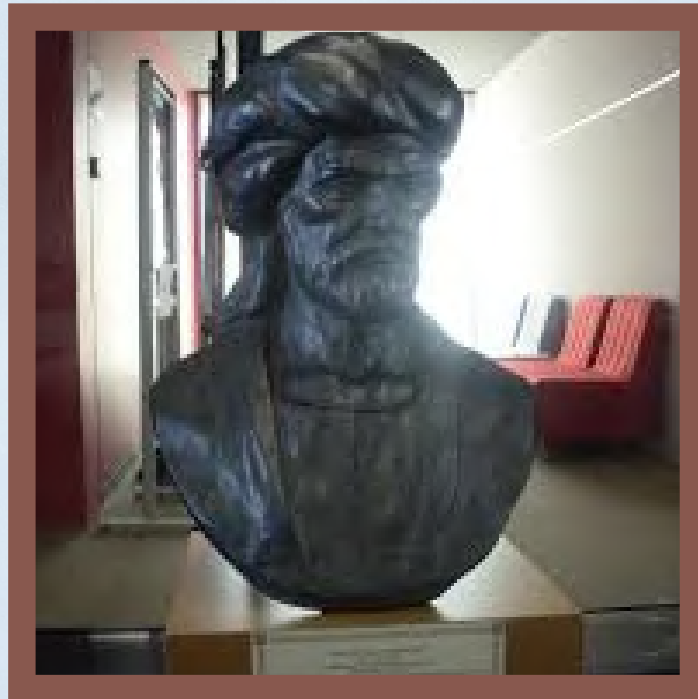
**(KARAMÜRSEL ALP)**

Kendisi Osmanlı Devleti'nin ilk Amirali olup Karasi Beyliği komutanlarındandır. Orhan Bey kendisi İzmit Körfezi'nin güney kıyıları ve eski adı Promectus olan Karamürsel kasabasının Bizanslılardan alınması ile görevlendirmiştir.

Ayrıca ilk Osmanlı kadırgasını inşa ettirmiştir. Bu kadırgalara daha sonrasında "Karamürsel Kadırgası" denmiştir.

Kendisine timar olarak verilen Karamürsel'in güney batısındaki Kavak Boyu Armutçuk Limanında bir tersane kurarak gemi yapımına başlandı. Eğitim ve öğretimiyle bir donanma oluşturulan ve bizzat komuta ederek başarı sağlayan Mürsel Alp bir Türk Büyüğü, Bir Derya Beyi, Kaptan-ı Derya ve ilk Osmanlı Türk Denizcisidir. Bu yararlıkları dolayısıyla Orhan Gazi tarafından asıl adı MÜRSELALP iken kendisine "KARA" lakabı verilmiştir. Ayrıca İlk Osmanlı Türk'leri Dönemi'nde görülen bir eğilim gereği aldığı yöreye adından dolayı "KARAMÜRSEL" denmiştir.

Mezarının bugünkü Kocaeli-Karamürsel ilçesinde olduğu düşünülmektedir.





## SİGORTACILIK KÖKENLERİNİN DENİZ TİCARETİ İLE İLİŞKİLİ OLDUĞUNU BİLİYOR MUYDUNUZ?

Deniz ticaretinin sigortacılıktaki önemi, riskin yüksek olduğu ve kayıpların büyük mali sonuçlar doğurabileceği bir alan olmasından kaynaklanır. Zamanla sigortacılık kara taşımacılığı, sağlık, yaşam ve diğer alanlara yayılsa da, sigortanın başlangıç noktası denizcilik olmuştur. Deniz sigortası, günümüzde bile sigortacılık sektörünün temel taşlarından biridir ve birçok uluslararası ticaret işleminin ayrılmaz bir parçasıdır.

### Babil'de Hammurabi Kanunları (MÖ 1750)

Deniz ticareti yapan tüccarların borçlarının, mallarının çalınması veya deniz kazası gibi durumlarda silinmesiyle ilgili düzenlemeler vardı. Bu, sigortanın ilk yazılı örneklerinden biri olarak kabul edilir.

### Antik Çin

Çin'de nehirlerde mal taşıyan tüccarlar, kayıplarını önlemek için yüklerini birden fazla gemiye dağıtarak risk paylaşımı yaparlardı.



Orta Çağ'da deniz ticareti, sigortacılığın sistematik hale gelmesinde önemli bir rol oynadı.

Deniz Kredisi: Tüccarlar, gemi ve mallarını güvence altına almak için kredi alır ve kayıp durumunda bu krediyi geri ödemezdi.

İlk deniz sigorta poliçeleri 14. yüzyılda İtalya'nın Cenova ve Venedik şehirlerinde uygulanmaya başlandı

### Antik Yunan ve Roma

Deniz ticareti yapan tüccarlar arasında risk paylaşımı için sözleşmeler yapılırdı. Ayrıca Roma döneminde, cenaze masraflarını karşılamak için "cenaze sandıkları" (bir tür karşılıklı yardım sistemi) kurulmuştur.



### MODERN SİGORTACILIĞIN TEMELLERİNİN ATILMASI

Lloyd's of London (17. Yüzyıl): İngiltere'deki ticari deniz sigortacılığı, tüccarların Londra'daki kahvehanelerde bir araya gelip deniz taşımacılığına dair riskleri güvence altına almasıyla sistematik bir şekilde organize oldu. Lloyd's, modern sigortacılığın en önemli kurumlarından biri haline geldi.

# SİRENLER



Siren Kayalıkları, Yunan mitolojisinde yer alan kayalık ve boş adalarda yaşadıklarına inanılan; kadın başlı, kuş vücutlu, yaptıkları büyülü müziğin güzellikleriyle tanınan deniz yaratıklarıdır. Efsanelere göre Sirenler büyülü müzikleriyle denizcilerin zihinlerini etkileyerek onları kayalıklara sürükler, yolunu şaşırtır. Bunun sonucunda ise gemiler kayalara çarpıp parçalanır ve sirenlere yem olur.

Sirenler, Foça Denizinde Orak Adası'nın kuzeybatısında yer alırlar. Kayaç yapısı ve dış görünüşüyle "Denizin Peribacaları" olarak adlandırılmaktadır. Kayalıkların içinde yer alan mağaralar, Akdeniz foklarının ana yurtlarından birisidir. Homeros'un Odysseia Destanı'nın 12. Bölümünde geçen efsaneye göre bu kayalıkların ismi, kayaların arasında oluşan rüzgâr sesinin siren sesine benzemesi sebebiyle gelmektedir.

Sirenler ilk olarak karşımıza Homeros'un Odysseia Destanı'nda çıkar. Mitolojide, en ünlü hikayelerden biri, Odysseus'un Sirenlerle karşılaşma hikayesidir. Destanda bahsedilenlere göre Siren Kayalıklarında yaşayan Sirenler, söyledikleri şarkılarla oradan geçen gemi mürettebatını büyüler ve bu sesi duyanlar Sirenlerin seslerine kapılarak, gemilerini kayalıklara doğru sürükler ve kayalıklara çarparak batardı.

Bu rivayeti duyan Odysseus bu kayalıklara yaklaşırken kuşku içerisindeydi. Tam bu sırada Tanrıça Kirke seslenir,

"Kim yaklaşırsa bilmeden ve dinlerse sirenleri, yandı,  
bir daha evinde onu ne karısı karşılar ne çocukları.  
Durma orada yürü, arkadaşlarının da tıka kulaklarını,  
Tatlı balmumuyla tıka ki, sirenlerin sesini duymasınlar.  
İstersen dinle sen, ama bağlasınlar ayakta seni,  
Hızlı geminin içinde iplerle bağlasınlar orta direğe,  
Ondan sonra dinle sirenleri doya doya.  
Ama dostlarına yalvarır da, dersin ki iplerimi çözün,  
Bağlasınlar onlar senin bağlarını bir kat daha sıkı."

Bu sözü dinleyen Odysseus, bu tehlikeli durumu önceden bilir ve bundan etkilenmemek için mürettebatının kulaklarını balmumu ile tıkar ve Sirenlerin büyüleyici şarkılarını duymalarını engeller. Ancak kendisi şarkıları merak eder. Sonrasında ise kendini geminin direğine sıkıcı bağlar ki Sirenler kendisini çağırmaya başladığında kayalıkların yanından etkilenmeden geçip gidebilecektir.



Daha sonrasında Sirenlerin büyüleyici seslerini duyar.

“Gel buraya dillere destan Odysseus,  
Akhalıların şanı şerefi,  
durdur gemini de duy bizim sesimizi.  
Hiç bir gemi buradan geçemedi,  
durup dinlemeden tatlı ezgilerimizi.”

Odyseus o çekici seslerin geldiği kayalıklara doğru gitmek için alıkonulmaz bir isteğe kapılır. Ama gemicilerin hepsinin kulakları balmumuyla kapalı olduğundan onun çözümlerini duymazlar. Bu şekilde Tanrıça Kirke'nin sözünü dinleyen tüm denizciler ve Odyseus ölmekten kurtulur.

Sirenlerin denizcileri cezbetme güçleri, mitolojide sadece fiziksel çekimle değil, aynı zamanda bilgileriyle de ilişkilendirilir.



Destana göre sirenler, denizcilerin en derin arzularını, bilgiyi ve bilgelik arayışlarını kullanarak onları kendilerine çekmektedir. Ancak bu cazibe ölümcüldür, çünkü sirenlerin büyüüne kapılan herkes kayalıkların ve denizin derinliklerinde kaybolur.

Sirenler, zamanla Yunan mitolojisinde ve edebiyatında derin anlamlar kazanan figürler haline gelmişlerdir. Onlar, denizcilik, yolculuk ve tehlikelerle dolu maceraların sembolü olarak görülmüştür. Homeros'un Odyseia Destanı'ndaki bu efsane, insanın merak duygusu ve akıl gücünün, ölümcül cazibeye karşı nasıl bir mücadele verdiğini anlatan en önemli mitolojik anlatılardan biridir.

**Derin Atakan'dan Gümüş Madalya**

Milli yelkenci Derin Atakan, İtalya'nın Torre Grande kentinde düzenlenen Formula Kite 21 Yaş Altı Avrupa Şampiyonası'nda kadınlar kategorisinde Avrupa ikinci olarak gümüş madalya kazandı.

Derin Atakan (Fenerbahçe Spor Kulübü Doğuş Yelken Şubesi) ikinci sırada yer alırken, milli sporculardan Derin Deniz Sorguç (AKUT Spor Kulübü) ise beşinci sırada yer aldı.

Organizasyonda 39 sporcu erkekler kategorisinde mücadele etti. Bu kategoride Derin Cem Baba (Muğla Ferdi) 24. sırada yer alırken, Poyraz Aksakal (Fenerbahçe Spor Kulübü Doğuş Yelken Şubesi) ise 26. oldu.

**Birgül Erken'den Bronz Madalya**

Milli sporcu Birgül Erken, Yunanistan'ın Kalamata şehrinde düzenlenen Serbest Dalış Dünya Şampiyonası'nda, 40 ülke ve 140 sporcu arasından, Master grubunda, paletsiz kategoride 36 metreye yaptığı dalış ile kendisine ait olan Türkiye rekorunu kırdı ve bronz madalya elde etti.

Birgül Erken şampiyonada tek madalya kazanan Türk sporcudur.

Erken, dünya üçüncülüğünün kadınlar, çocuklar ve gençler için ilham verici olmasını umduğunu belirtti. Ayrıca, şampiyonaya kendi imkanları ve kendisine destek veren sponsorlarıyla katıldığını ifade ederek, bu başarıyı elde ettiği için büyük bir mutluluk duyduğunu söyledi. Ayrıca konuşmasına "Güçlü kadınlar yetiştirmek ve onlara ilham vermek için bu rekor bir armağan olsun. Başarılar ilham veriyor, bir yol açıyor. 'O yaptıysa biz de yaparız' düşüncesi oluşuyor. Özellikle kız çocukları için diliyorum ki güçlü kadınlar yetiştirmek adına rol model oluruz. Onlara umut ve güç verebilirsek ne mutlu. Ayrıca rekorumu oğlum Ege'ye de armağan ediyorum." diye sözleriyle devam etti.

**Görkem Gedik'ten Türkiye Rekoru**

Yunanistan'ın Kalamata şehrinde düzenlenen Serbest Dalış Dünya Şampiyonası'nda milli sporcu Görkem Gedik, 'Paletsiz İp Desteksiz' kategorisinde 72 metreye dalış yaparak Türkiye rekoru kırdı. Şampiyona, 40 ülke ve 140 sporcunun katılımıyla devam ediyor.

Görkem Gedik, şampiyonada paletsiz ip desteksiz kategorisinde 72 metreye, 2 dakika 50 saniyede dalış yaparak daha önce kendisine ait olan 71 metre ile bu kategorideki Türkiye rekorunu kırdı. Gedik şampiyonada 5 inciliği elde ederek yaptığı açıklamada, rekoru yenilemenin mutluluğunu yaşadığı belirtti.





#### 4. Şahika Ercümen'den Rekor / 8.10

Milli Sporcu Şahika Ercümen, Yunanistan'da düzenlenen Serbest Dalış Dünya Şampiyonası'nda 'Paletsiz İp Destekli' kategorisinde 82 metreye 3 dakika 10 saniyede dalış yaparak Türkiye Rekoru kırdı.

Daha önce 81 metre ile bu kategorideki rekoru elinde bulunduran Ercümen, bu şampiyonanın yılın son organizasyonu olduğu hatırlatırken, yorgun ve sağlık sorunları olmasına rağmen kendine ait rekoru yenilemiş olmasının mutluluğunu yaşadığını ifade ederek, kendisini destekleyenlere teşekkür etti

#### 5. Su Topunda Temsilcilerimizin Rakipleri Belli Oldu 17.9

Su Topu Kadınlar Challenger Kupası'nda mücadele edecek 3 Türk Takımı'nın rakipleri belli oldu.

Temsilcilerimizden organizasyonun son şampiyonu ve namağlup şampiyonluk yaşayan İzmir Büyükşehir Belediyespor, Sırbistan'daki A Grubu'nda, Dalton Koleji Çekya'daki C Grubu'nda, Galatasaray ise Romanya'daki D Grubu'nda mücadele edecek.

Gruplarında ilk 2 sırada başarıya ulaşan takımlar, adlarını bir üst tura yazdıracaklar.

Grup müsabakaları 7-10 Kasım'da yapılacaktır.



#### Milli Yelkencilerden 2'si Altın, 10 Madalya

Danimarka'nın Hvide Sande bölgesinde gerçekleştirilen 2024 IFCA Grand Slalom Fin Slalom Şampiyonası'nda Türk Sporcular; 2 altın, 3 gümüş ve 5 bronz madalya kazandı. Türkiye Yelken Federasyonu'ndan yapılan açıklamaya göre gerçekleştirilen şampiyonada İrem Metin 15 yaş altı kızlar kategorisinde; Ali Demirci ise 15 yaş altı erkekler kategorisinde altın madalya elde etti.

Gümüş madalya kazanan sporcular arasında İrem Metin fin slalom junior kızlar, Çınar Tuncar fin slalom junior erkekler ve Derin Gökmeral, 15 yaş altı kızlar kategorisinde yer aldı.

İrem Metin ve Damla Kurtdemir Kızlar "Youth" kategorisinde; İlya Paksoylu fin slalom 15 yaş altı kızlarda; Sarp Paksoylu fin slalom junior erkeklerde, Emir İnce ise fin slalom 15 yaş altı erkeklerde bronz madalya kazandı.



## ÇANAKKALE ŞEHİTLİKLERİ VE ANITI



Gelibolu Yarımadası'nda bulunan Çanakkale Şehitlikleri ve Anıtı, Çanakkale Savaşı sırasında hayatını kaybeden askerlere adanmış büyük bir şehitliklerdir. Bu bölge, Gelibolu Yarımadası üzerinde, tarih boyunca stratejik bir konuma sahip olduğu için çok sayıda medeniyetin izlerini taşımaktadır.

Çanakkale Şehitlikleri ve Anıtı, Türk halkının bağımsızlık için verdiği mücadeleyi temsil eder. Bu yerde yatan şehitler, vatanları için gösterdikleri fedakarlıkla Türk milletinin bağımsızlığının sembolüdür. Anıt, sadece Türk halkının değil, aynı zamanda Çanakkale Savaşı sırasında hayatını kaybeden düşman askerlerin anısını da yaşatır ve barışın önemini vurgular. Çanakkale Şehitlikleri ve Anıtı, Türkiye'nin en önemli anıtlarından biridir ve hem tarihsel hem de duygusal bir zenginliğe sahiptir. Bu kutsal topraklarda her yıl 18 Mart'ta Çanakkale Zaferi'nin anısına düzenlenen törenlere binlerce kişi katılmaktadır.

Bağımsız Türk Devletleri Anıtı, birliğin ve bağımsızlığın simgesi olarak hizmet ederken, Şehitlik Bölgesi on iki ana şehitlikten oluşan binlerce Türk askerin yattığı sessiz ve hüzünlü bir yerdir. Müze ve sergi salonları, savaşın tarihini ve döneme ait eserleri geniş bir koleksiyonla sergiler. Gelibolu'nun en yüksek noktasında bulunan Şehitler Abidesi, üç farklı ülkeyi temsil eden heykellerle barış ve saygıyı temsil eder.

## ÇANAKKALE DENİZ MÜZESİ

Stratejik öneme sahip Çanakkale Boğazi, Gelibolu Yarımadası'nın kuzey kıyısındaki Çanakkale Deniz Müzesi'nin yakınındadır. Müze, Türk deniz tarihini özenle sergileyerek özellikle Çanakkale Savaşı'nın önemini vurgular. Gelibolu Savaşı Odası, ziyaretçilere savaşın stratejik önemini, askeri liderlerin rolünü ve savaşın nasıl geliştiğini açıklar.



Nusret Mayın Gemisi Bölümü, Çanakkale Savaşı'ndaki kahramanlığıyla öne çıkan Nusret'e adanmıştır; geminin hikayesi, kullanılan stratejiler ve savaşın seyrine etkisi bu bölümde anlatılır. Ziyaretçiler, Türk Deniz Kuvvetleri'nin tarihsel gelişimini kronolojik bir sıra içinde gösteren Deniz Kuvvetleri Salonu'nda gemi maketleri, silahlar, deniz üniformaları ve diğer denizcilikle ilgili ekipmanları görebilir. Gemi Maket Galerisi, ziyaretçilere tarihi gemilerin yapılarını ve dönemin denizcilik teknolojisini görsel olarak gösterir. Gemi Maket Galerisi, Osmanlı ve Türk denizcilik tarihinde önemli bir rol oynamış birçok geminin detaylı maketlerini içerir. Bu bölümler, ziyaretçilere Türk deniz tarihini ve özellikle Çanakkale Savaşı'nın önemini daha iyi anlatmaktadır.



## GÖLCÜK DENİZ MÜZESİ KOCAELİ



Kocaeli'nde bulunan Gölcük Deniz Müzesi, Türk Deniz Kuvvetleri'nin tarihini anlatan önemli bir müzedir. Müze, Gölcük Deniz Üs Komutanlığı'nda yer almaktadır. Türk Deniz Kuvvetleri'nin zengin geçmişini ve denizcilik kültürünü inceleyerek çeşitli bilgiler öğrenilebilir. Müze, Türk Deniz Kuvvetleri'nin tarihine dair kapsamlı bir koleksiyona sahiptir ve denizcilikle ilgili çok çeşitli eşyaları ve objeleri sergilemektedir.

Bu yerde denizaltılar, savaş gemileri ve mayın tarama gemileri gibi çeşitli gemi maketlerini ve orijinal parçalarını görebilirsiniz. Müze ayrıca ziyaretçilere Türk Deniz Kuvvetleri'nin çeşitli operasyonlara ilişkin belgeler, fotoğraflar ve diğer tarihi eserler sunmaktadır. Gölcük Deniz Müzesi, özellikle Deniz Kuvvetleri'nin gelişimini anlatan interaktif sergileri ve bilgilendirici panolarıyla öne çıkıyor. Türk Deniz Kuvvetleri'nin tarihindeki önemli anlar ve başarılar, ziyaretçilerin ülkenin denizcilik mirasını daha yakından tanımalarına olanak tanır. Müze, denizcilik ve askeri tarihi sevenler için önemli bir keşif noktasıdır.

## BODRUM KALESİ MUĞLA



Türkiye'nin Muğla iline bağlı Bodrum ilçesinde bulunan Bodrum Kalesi tarihi önemli bir yapıdır. Kale, antik çağlardan günümüze kadar birçok farklı millet tarafından kullanılmıştır ve özellikle denizcilik tarihine dair çok sayıda esere ev sahipliği yapmaktadır.

Antik çağda Halikarnassos olarak bilinen şehrin surları Bodrum Kalesini oluşturdu. MÖ 4. yüzyılda Mausolus tarafından inşa edilen kalenin temelleri, Mausolus'un ünlü mezarı Mausoleion'un inşasında büyük ölçüde kullanıldı. Zaman içinde Bodrum Kalesi, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde çeşitli düzeltmeler görmüştür.

Bodrum Kalesi, içerisinde bulunan Bodrum Deniz Müzesi ile büyük bir kültür ve sanat merkezi haline geldi. Müze, özellikle sualtı arkeolojisi ile ilgili önemli bir varlığa sahiptir. Ege Denizi ve etrafındaki antik batıklardan elde edilen birçok eser, Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi ziyaretçilerine denizcilik tarihini yaşatmaktadır. Müze koleksiyonu, antik gemi kalıntıları, amforalar, gemi yükleri, günlük yaşam eşyaları ve sualtı arkeolojisi ile ilgili çok sayıda eser içerir. Ayrıca, ünlü gezgin Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın evi de Bodrum Kalesi içerisinde yer almaktadır. Bodrum Kalesi ve içindeki müze, ziyaretçilere zengin bir denizcilik kültürü ve tarih deneyimi sunar.



## SOĞUTMA VE İKLİMLENDİRME SİSTEMLERİ

Ülkemiz Denizcilik sektöründe son zamanlarda yaşanan büyük atılım ve ivmelenmeye paralel olarak Denizciler için Soğutma ve İklimlendirme Sistemleri kitabının eksikliği uzun zamandır her platformda hissedildi. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi müfredatında istenen konular bu kitaba dahil edilerek Türkçe bir kitap ihtiyacı, bu kitap ile giderilmiş oldu. Bu kitap, özellikle Denizciler başta olmak üzere soğutma ve iklimlendirme sistemleri ile ilgilenenler için bu alanda ihtiyacın giderilmesine katkı sunacaktır.

**FAHRETTİN KÜÇÜKŞAHİN**

## DENİZCİLİKTE YEŞİL VE DİJİTAL DÖNÜŞÜM

Günümüz ve geleceğin denizcilik faaliyetlerinde önemli bir unsur olan yeşil ve dijital dönüşümün detaylı bir şekilde incelendiği bu kitap; yeşil gemiler, limanlarda yeşil hizmetler, limanların çevresel etkileri, limanlarda blockchain teknolojisi, akıllı limanlar, akıllı gemiler ve mevzuatı, gemilerde enerji verimliliği, yapay zekâ destekli yük takip sistemleri, dijitalleşen köprüüstü ve gemi insanları, denizcilik eğitiminde teknolojik gelişmeler ile ilgili on beş özgün bölümden oluşmaktadır.



**MURAT YÖRÜLMAZ**



## DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN YÖNETİMİ

Denizcilik şirketlerini merkeze alan araştırmaların çoğalması, sağlayacağı bilgi birikimi ile uluslararası bir rekabet alanı olan denizcilik sektörünün daha iyi anlaşılmasına imkân tanıyacak ve sonuç olarak denizcilik alanındaki yöneticilerin karşılaştıkları sorunlara daha uygun çözümler üretebilmelerine katkı sunacaktır. Bu kitap, işletme yönetimi teorileri ile deniz işletmeciliği uygulamalarını eşsiz bir şekilde bir araya getirmekte olup denizcilik şirketlerinde yönetim ve organizasyon sorunlarıyla ilgilenenlere kapsamlı bir rehber niteliği

**GÖNÜLKAYA ÖZBAĞ**



## Benjamin Button'ın Tuhaf Hikayesi

Film seksenli yaşlarında doğan bir adamın hikayesini konu alıyor. Ana karakter olan Benjamin'in ruhu herkes gibi gittikçe yaşıyor. Fakat fiziki olarak onun için hayat ters işliyor. Benjamin aslında bir bebek ve çocuk gibi dünyayı yaşlı bir bedende tanımaya çalışıyor. Benjamin büyüdükçe bedeni ve dış görünüşü gençleşiyor ve hayat onun için daha karmaşık bir hale geliyor.

## Yıldızlararası

İnsanlığın salgın hastalık ve kıtlıkla boğuştuğu bir gelecekte geçen film, insanlık için yeni bir umut arayışıyla Satürn yakınlarındaki solucan deliğinde yaşam mücadelesi veren ana karakterimizi konu ediyor. Eski NASA astronotu Joseph Cooper geçmişte bıraktığı kariyeri, karşısına bir gün beklenmedik bir teklif çıkarır ve ailesinin, insanlığın güvenliği için zorlu bir karar alması gerekir. Geride bıraktığı kızı Murphy ile arasında geçen uzak ama kuvvetli bağı duygusal anlamda derin bir şekilde ele alır.



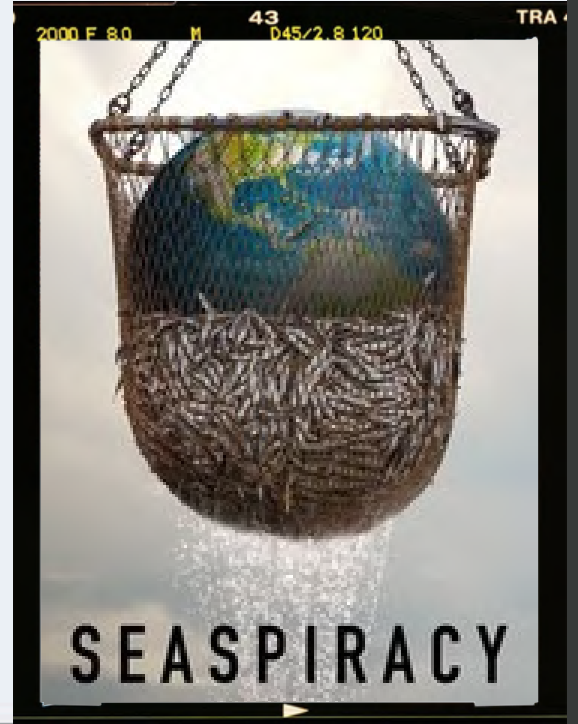


## MASKE

Stanley Ipkiss itibar görmeyen, önemsiz bir banka memurudur. Bir gün denizde bulduğu antika bir maskeyi takar ve inanılmaz güçlere sahip bir insana dönüşür. Bu maske, bulunduğu kişiye derinlerde yatan düşünce ve arzularını ortaya çıkarıp gerçekleştirmesini sağlar .Bu durumu fırsata çevirip dilediğini yapan ana karakterimiz yanlışlıkla Dorian Tyrel adlı bir mafya liderinin hedefi haline gelir.

## DENİZLERDEKİ KOMPLO

Okyanuslardaki yaşama hayranlık duyan ve inceleyen bir film yapımcısı, insanların denize ve deniz canlılarına verdiği zararı araştırırken küresel boyutta korkunç bir yolsuzluğu ortaya çıkarır. Deniz ekosistemlerinin insan faaliyetleri nedeniyle karşı karşıya kaldığı tehlikeleri gözler önüne seriyor. Belgeselin yönetmeni ve anlatıcısı Ali Tabrizi, başlangıçta denizlerin plastik kirliliği gibi sorunlarla nasıl mücadele ettiğini keşfetmeyi hedeflerken, araştırması sırasında çok daha büyük ve karmaşık bir sorunla karşılaşır: endüstriyel balıkçılık.



**Memleket İsterim**

Memleket isterim  
Gök mavi, dal yeşil, tarla sarı olsun;  
Kuşların çiçeklerin diyarı olsun.

Memleket isterim  
Ne başta dert, ne gönülde hasret olsun;  
Kardeş kavgasına bir nihayet olsun.

Memleket isterim  
Ne zengin fakir, ne sen ben farkı olsun;  
Kış günü herkesin evi barkı olsun.

Memleket isterim  
Yaşamak, sevmek gibi gönülden olsun;  
Olursa bir şikâyet ölümden olsun.

**Cahit Sıtkı Tarancı****Mayıs**

Mayıs, ayların gülüdür,  
Taze bir çiçek dalıdır,  
İçerim ateş doludur;  
Mayıs'ta gönlüm delidir.

Yeşil dağlara göçülür,  
Kızıl şaraplar içilir;  
Yârim dökülüp saçılır,  
Mayıs'ta gönlüm delidir.

Göklere karşı yatılır,  
Dertlerimiz unutulur;  
Eski sevgiler atılır;  
Mayıs'ta gönlüm delidir.

Uzakta kuşlar seslenir;  
Gönlüm genişler, beslenir;  
Yaşamağa heveslenir,  
Mayıs'ta gönlüm delidir.

Yumuşak rüzgârlar eser;  
Çimenlerde yârim gezer;  
Yanılır, bana gülümser;  
Mayıs'ta gönlüm delidir.

**Sabahattin Ali (1907 - 1948)**

Atsız Mecmua, s.13, 1932

**Bugün ve Bugün**

Öyle çabuk geçiyor ki günler  
Hele sen de bir bak hayatına.  
Daha dün doğmuşuz sanki  
Yeni okula başlamışız  
Yeni sevmişiz

Öyle çabuk geçiyor ki günler  
Hele sen de bir bak hayatına  
Yarın bitecek sanki her şey  
Yarın ölecek gibiyiz.

Daha doymamışız yaşamasına  
Günlerimiz dün bir, bugün iki  
Sakın bir şey bırakma yarına  
Yarın yok ki.

**Özdemir Asaf****Pay**

Ben pırıl pırıl bir gemiydim eskiden.  
İnanırdım saadetli yolculuklara.  
Adalar var zannedirdim güneşli, mavi, dertsiz.  
Bütün hızımla koşardım dalgalara.  
O zaman beni görseydiniz.

Ben pırıl pırıl bir gemiydim eskiden.  
Beni o zaman görseydiniz  
Siz de gelirdiniz peşimden.

Ama şimdi su aksam saatinde  
Son liman kendim, bu döndüğüm,  
Bilmiş, bulmuş, anlamış.  
Hatırımnda, bir vakitler güldüğüm.  
Yoluna can serdiğim o kaçış.

Simdi, şu aksam saatinde  
Dönüyorum görmüş, geçirmiş, atlatmış,  
Gözlerin doymayan sahilinde.

**Özdemir Asaf**

**BALIKÇI TEKNESİ**

"Trabzon Limanı'nda 63 Numaranın yanındaki  
kulübenin güzel balıkçılara ..."

Balıkçı teknesi...  
Her sabah bu limanda  
Müstesna bir güne uyanırdı  
Pruvası Karadeniz'i işaret ederken

Ve her gece  
Saat yirmi üçü gösterdiğinde  
Bu dingin sulara dönerdi  
Karadeniz'in cilveli dalgaları  
Bir ileri bir geri vuruşurken

Yaşlıydı balıkçı teknesi...  
Bordasındaki boyalar akmış,  
Adını lacivert sulara fısıldayan  
Kırmızı harfler ışıldısını  
Sert Poyrazların yelelerine bağlamış

Huzurluydu balıkçı teknesi...  
Kırışmış, dolu gözleri gülümserdi  
Nasırlı gövdesini  
Batan güneşe dönerken  
Tıpkı ilk günkü gibi...

Sanki balık sürülerini  
Hiç beklememişçesine günlerce,  
Sanki öfkeli akşamlarda  
Sağa sola yalpalarken  
Hiç terlememişçesine soğukça.

Şimdi neredesin balıkçı teknesi?..  
Saat yirmi dördü çoktan geçti  
Bekliyorum; gözlerim,  
Karanlık suların sonsuz çizgisinde  
Gece hüznünü denize düşürmüşken...

**Esra KARAMAN**



